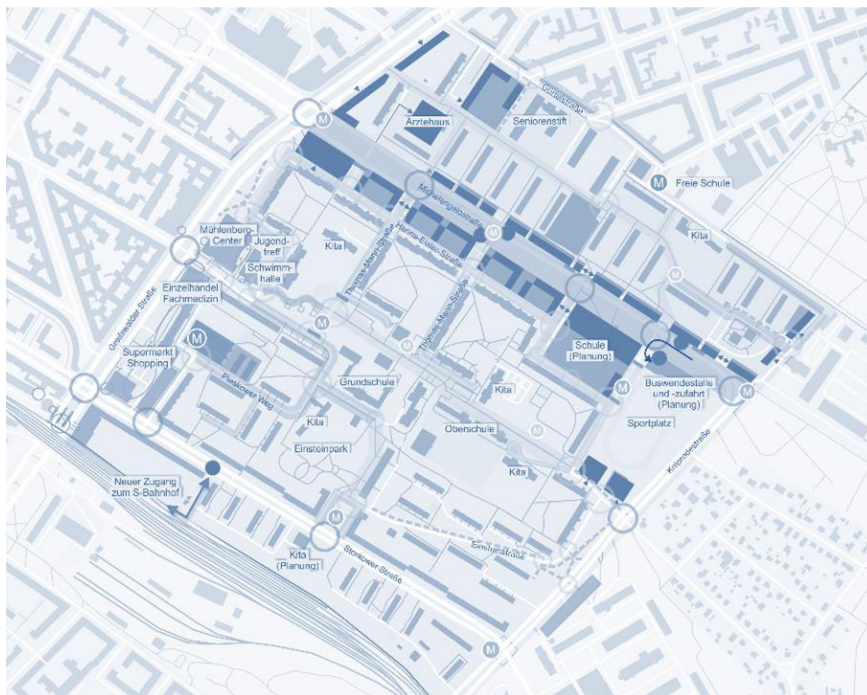


Abschlussbericht

Verkehrs- und Mobilitätskonzept Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße



27. Mai 2021

LK Argus GmbH

Abschlussbericht

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße

Auftraggeber

Bezirksamt Pankow von Berlin
Stadtentwicklungsamt

Storkower Str. 97

10407 Berlin

Auftragnehmer

LK Argus GmbH

Markgrafenstraße 62/63

D-10969 Berlin

Tel. 030.322 95 25 30

Fax 030.322 95 25 55

berlin@LK-argus.de

www.LK-argus.de

Bearbeitung

Laura Fritsche, M. Sc.

Dipl.-Ing. Tina Kunz

Dipl.-Ing. Alexander Reimann

Dipl.-Ing. Andreas Wagner

Daniel Windmüller, M. Sc.

Berlin, 27. Mai 2021

1	Aufgabenstellung	1	Bezirksamt Pankow
2	Untersuchungsgebiet	3	Verkehrs- und
3	Bestandsanalyse	4	Mobilitätskonzept
			Stadtumbaugebiet
			Greifswalder Straße
3.1	Nutzungen	4	Abschlussbericht
3.2	Bevölkerung und Mobilitätskennzahlen	6	27. Mai 2021
3.3	Öffentlicher Verkehr	8	
3.4	Fußverkehr	12	
3.5	Radverkehr	19	
3.6	Kfz-Verkehr und Verkehrsorganisation	22	
3.7	Car-, Roller- und Bike-Sharing	27	
3.8	Bisherige Planungen	27	
4	Zusammenfassende Bewertung und Defizitanalyse	29	
5	Leitlinien der Maßnahmenkonzeption	34	
5.1	Rahmenplanwerke für Berlin	34	
5.2	Planwerke zum Stadtumbaugebiet	36	
5.3	Leitlinien und Handlungsfelder	36	
6	Konzeption der Verkehrsnetze	38	
6.1	Netzüberlegungen für den Kfz-Verkehr	38	
6.2	Netzüberlegungen für den Radverkehr	43	
6.3	Netzüberlegungen für den Fußverkehr	48	
6.4	Netzüberlegungen für den ÖPNV	53	
6.5	Straßenraumaufteilung im Nebennetz	55	
7	Knotenpunkte und Querungsstellen	57	
7.1	Arten von Querungshilfen	57	
7.2	Hinweise zur Ertüchtigung und Einrichtung von Querungsstellen	59	
7.3	Gestaltung von Knotenpunkten im Nebennetz	60	

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
 Mobilitätskonzept
 Stadumbaugebiet
 Greifswalder Straße**
 Abschlussbericht
 27. Mai 2021

7.4	Empfehlungen für das Untersuchungsgebiet	62
8	Empfehlungen für Planungsräume	63
8.1	Nordostraum	64
8.2	Michelangelostraße	71
8.3	Hanns-Eisler-Straße	76
8.4	Fuß- und Radwegeachse Mühlenkiez	90
8.5	Pieskower Weg und Zugang S-Bahnhof	97
8.6	Einsteinstraße und Storkower Platz	101
9	Mobilitätsangebote und -dienstleistungen	103
9.1	Öffentlicher Verkehr	104
9.2	Fußverkehr	105
9.3	Radverkehr	110
9.4	Carsharing	113
9.5	Mobilitätsstationen	114
9.6	Mobilitätsberatung	120
9.7	Mobilitätsfest	121
9.8	Wirtschaftsverkehr	121
9.9	Schlüsselmoment Umzug	124
9.10	Schlüsselakteur Hauseigentümer	127
10	Ruhender Verkehr	130
10.1	Ruhender Kfz-Verkehr	130
10.2	Ruhender Radverkehr	158
11	Wirkungs- und Verkehrsfolgenabschätzung	167
11.1	Modal Split	168
11.2	Verkehrsprognose	168
11.3	Umweltverbund	170
11.4	Straßennetz und Kfz-Verkehr	172

11.5	Ruhender Kfz-Verkehr	174	Bezirksamt Pankow Verkehrs- und Mobilitätskonzept Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße Abschlussbericht 27. Mai 2021
11.6	Verkehrssicherheit	174	
11.7	Hinweise zum Monitoring	175	
12	Umsetzungskonzept	176	
12.1	Realisierungschancen und Risiken	176	
12.2	Empfehlungen	176	
12.3	Nebennetzstraßen	180	
12.4	Knotenpunkte	186	
13	Zusammenfassung	187	
	Tabellenverzeichnis	190	
	Abbildungsverzeichnis	191	
	Anlagenverzeichnis	196	
	Literaturverzeichnis	196	

1 Aufgabenstellung

Für das Stadtumbaugebiet „Greifswalder Straße“ im Bezirk Pankow von Berlin, Ortsteil Prenzlauer Berg, wird ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept erarbeitet. Es berücksichtigt die Planungen zum Neubauvorhaben „Wohnen an der Michelangelostraße“ und die in Teilen parallellaufende Grün- und Freiflächenkonzeption für das Stadtumbaugebiet. Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept schafft die verkehrlichen Grundlagen für ein urbanes, attraktives und nachhaltiges Quartier mit hoher Lebensqualität für die heutigen und zukünftigen Anwohnerinnen sowie deren Gäste.

Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept gliedert sich grob in die Teile: Analyse (Kapitel 2 und 3), Maßnahmenkonzept (Kapitel 5 bis 10), Wirkungsabschätzung (Kapitel 11) und Umsetzungsempfehlungen (Kapitel 12).

Der Analyseteil beginnt mit der Beschreibung des Untersuchungsgebiets (Kapitel 2). Die Bestandsanalyse (Kapitel 3) geht zunächst auf die Nutzungs- und Bevölkerungsstruktur im Gebiet ein. Daran schließen Mobilitätskennzahlen und eine umfassende Darstellung der verkehrlichen Ist-Situation für alle Verkehrsrarten an. Eine Bewertung der Gegebenheiten und Identifizierung von Defiziten schließen den Analyseteil ab (Kapitel 4).

Der umfangreiche Konzeptteil widmet sich zuerst Rahmenplanwerken und Zielen des Landes Berlin, die durch das Verkehrs- und Mobilitätskonzept lokal im Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße umgesetzt werden müssen (Kapitel 5). Daraus werden unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus der Bestandsanalyse Leitlinien und Handlungsfelder für das Verkehrs- und Mobilitätskonzept abgeleitet. Auf dieser Grundlage werden für den Kfz-, Rad- und Fußverkehr jeweils eigene Verkehrsnetze entwickelt und aufeinander abgestimmt (Kapitel 6). Hier finden sich auch Empfehlungen zur Straßenraumaufteilung im Nebennetz. Hinweise zur Gestaltung von Knotenpunkten und Querungshilfen mit Darstellung von Regellösungen und konkreten Realisierungsempfehlungen für das Quartier sind Inhalt von Kapitel 7. Kapitel 8 zeigt vertiefende Planungen für sechs Planungsräume innerhalb des Untersuchungsgebiets. Anschließend stellt das Maßnahmenfeld Mobilitätsangebote und -dienstleistungen ein breites Spektrum an Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes und der Mobilität der Menschen vor Ort dar (Kapitel 9). Kapitel 10 schließt das Maßnahmenkonzept ab und thematisiert den ruhenden Kfz-Verkehr und Radabstellanlagen. Für den Kfz-Verkehr werden Stellplatzangebot und -nachfrage im Bestand und zukünftig eingeschätzt. Es werden Empfehlungen zum Umgang mit dem ruhenden Verkehr, insbesondere zu möglichen Quartiersgaragen, gegeben.

An die Maßnahmenkonzeption schließt eine Wirkungsabschätzung an (Kapitel 11). Es wird qualitativ dargelegt, wie die Maßnahmen zum Erreichen der vorher definierten Zielstellung beitragen. Das Konzept schließt mit Empfehlungen zur Umsetzung der Maßnahmen (Kapitel 12). Kapitel 13 bietet schlussendlich

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

eine kurze Zusammenfassung des Verkehrs- und Mobilitätskonzepts für das Stadtumbaugebiet „Greifswalder Straße“.

Folgende Aspekte standen bei der Erarbeitung der Konzeption im Mittelpunkt:

- Anwendung eines integrierten Ansatzes

Das Konzept betrachtet alle Verkehrsarten und -teilnehmenden. Vor allem der Nahmobilität mit Fuß- und Radverkehr wird hierbei eine besondere Bedeutung eingeräumt. Ein weiterer Fokus liegt auf den Zu- und Abgängen zum öffentlichen Personennahverkehr und der Parkraumorganisation. Geeignete Maßnahmen sollen die Voraussetzungen für ein inter- und multimodales Verkehrsverhalten schaffen. Weitere Fachplanungen im Gebiet wie die Grün- und Freiflächenplanung sowie die Regenwasserbewirtschaftung werden dabei berücksichtigt.

- Definition von Leitlinien

Das Konzept definiert Leitlinien für die Entwicklung einer umfeldverträglichen Mobilität im Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße. Die Stärkung des Umweltverbundes aus Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr sowie die Sicherstellung des erforderlichen Kfz-Verkehrs einschließlich der Organisation des ruhenden Verkehrs spielen dabei eine zentrale Rolle.

- Entwicklung von Maßnahmen

Das Konzept zeigt verschiedene Maßnahmen auf, die das Erreichen der Ziele und die Integration der benannten Belange ermöglichen. Neben der klassischen Dimensionierung der Verkehrsanlagen werden auch neuartige Mobilitätsangebote in die Maßnahmenplanung eingebunden. Das Konzept stellt sowohl infrastrukturelle, als auch kommunikative und informative Maßnahmen vor. Es adressiert neben der öffentlichen Hand auch die Wohnungsbaugesellschaften als wichtige Akteure im Gebiet.

- Wirkungs- und Verkehrsfolgenabschätzung

Neben der Darstellung vielfältiger Maßnahmen soll ausdrücklich auch deren Wirkung abgeschätzt werden. Diese Abschätzung beinhaltet unter anderem eine Verkehrsprognose sowie Hinweise zum Monitoring der Maßnahmen.

Zur Dokumentation des Verkehrs- und Mobilitätskonzepts gehören neben diesem Bericht auch zwei Anlagen. Anlage 1 umfasst alle Kartendarstellungen aus dem Bericht. Anlage 2 ist in Ergänzung zu Kapitel 7 eine ausführliche Aufbereitung der Empfehlungen zur Priorisierung der Knotenpunktumbauten.

2 Untersuchungsgebiet

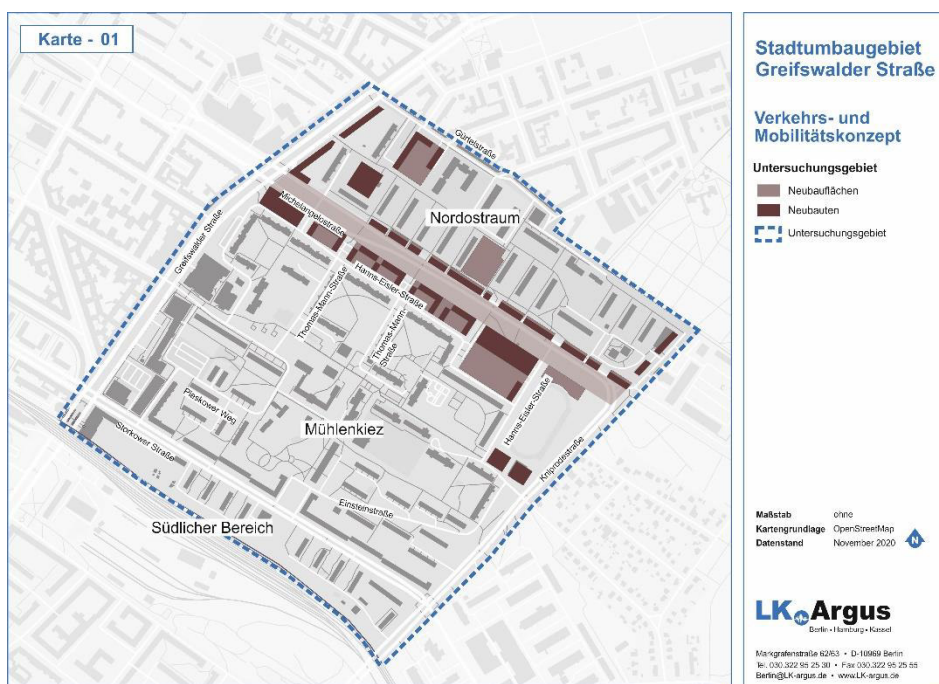
Das Untersuchungsgebiet des Verkehrs- und Mobilitätskonzepts entspricht dem seit 2017 bestehenden und auch im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) definierten Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße. Es ist Teil des Prognoseraums Nördlicher Prenzlauer Berg. Bereits 2002 wurde das Gebiet als Förderkulisse festgelegt. Die Grenzen des Untersuchungsgebiets sind die Gürtelstraße im Nordosten, die Kniprodestraße im Südosten, die Bahnanlagen im Südwesten und die Greifswalder Straße im Nordwesten (Abbildung 1).

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet



Die in Ost-West-Richtung verlaufenden Michelangelostraße und Storkower Straße führen zu einer Dreiteilung des Untersuchungsgebietes (Abbildung 1). Das zentrale Quartier ist auch unter dem Namen Mühlenkiez bekannt. Rund 70 % aller Bewohner des Untersuchungsgebietes wohnen dort. Zudem befinden sich dort auch die meisten Einrichtungen für Bildung, Einkaufen und Soziales sowie Straßen und Wege. Abbildung 2 zeigt die Eigentumsverhältnisse. Im Untersuchungsgebiet liegt das städtebauliche Entwicklungsgebiet „Wohnen an der Michelangelostraße“.

Nördlich des Untersuchungsgebietes befindet sich das weitere Stadtteilzentrum Berliner Allee, welches für die Bewohnerinnen des nördlichen Teil des Untersuchungsgebiets näher liegt. Der Alexanderplatz als Zentrumsbereichskern liegt 3 km entfernt.

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Abbildung 3: Ziele im Untersuchungsgebiet und dessen Umfeld

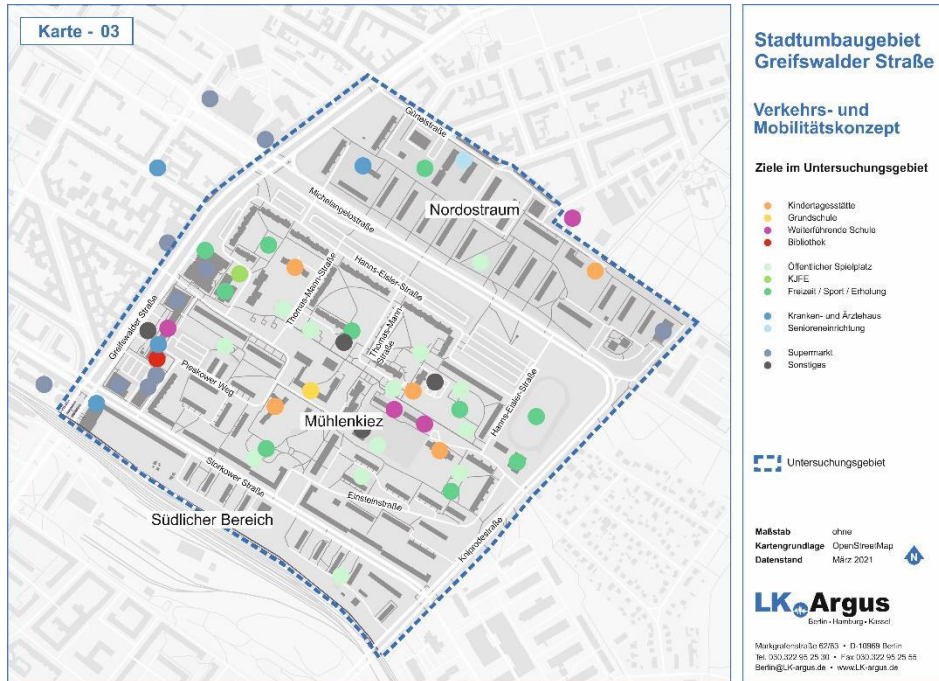
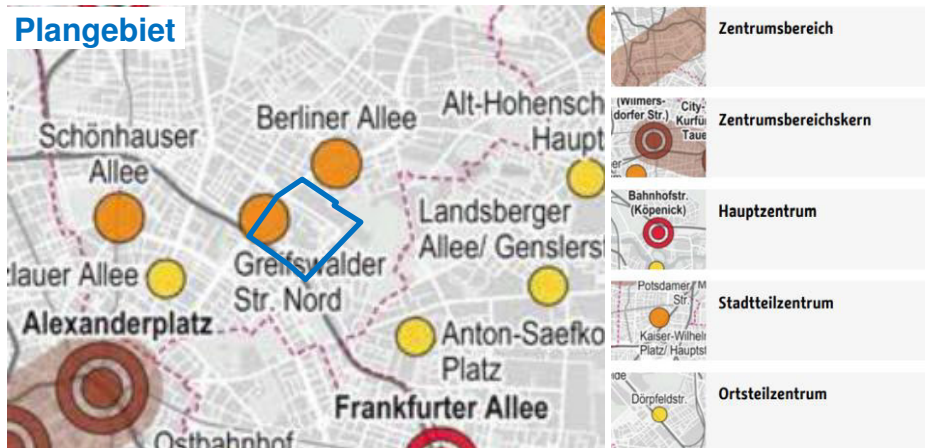


Abbildung 4: Zentrenkonzept Berlin



Quelle: Stadtentwicklungsplan Zentren 2030

3.2 Bevölkerung und Mobilitätskennzahlen

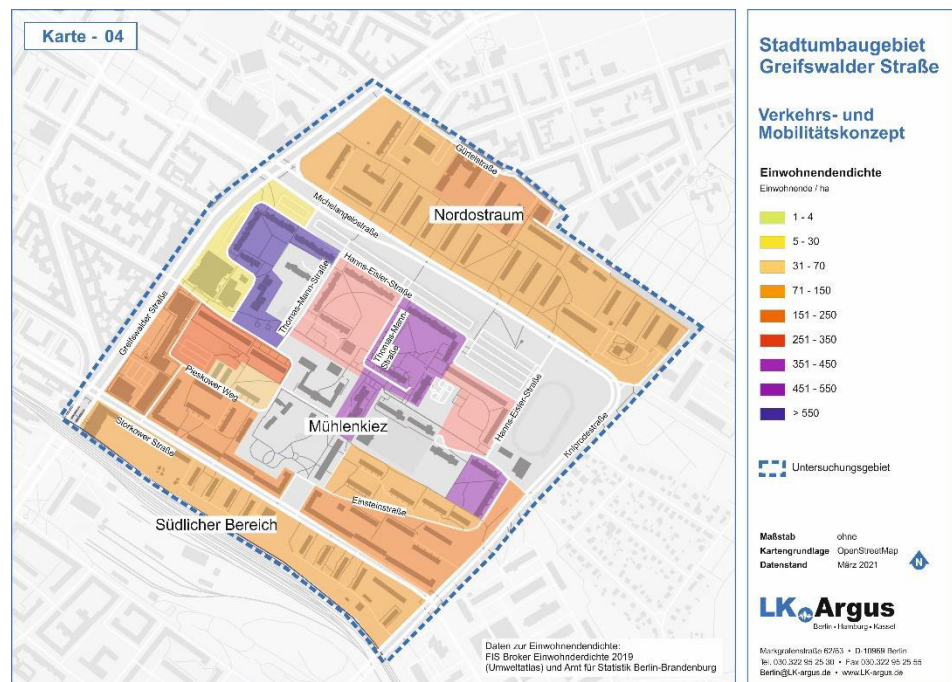
Bevölkerung

Im Jahr 2019 zählte der Untersuchungsraum Greifswalder Straße ca. 9.975 gemeldete Einwohnende, was einer Einwohnerdichte von ca. 120 gemeldeten Personen/ha entspricht. Abbildung 5 verdeutlicht die unterschiedlichen Dichten innerhalb des Untersuchungsgebiets.¹

Abweichend von den Entwicklungen des Bezirks ist die Bevölkerung im Planungsraum von 2003 bis 2015 um 445 Personen (4,3 %) gesunken. Aufgrund der Neuplanungen an der Michelangelostraße können in den nächsten Jahren etwa 2.400 bis 2.500 Personen hinzukommen (slapa & die raumplaner gmbh, 2020).

Der Untersuchungsraum ist mit einem Anteil der über 65-Jährigen von über 40 % überaltert, deren Anzahl wird auch weiter steigen. Die Gruppen der 45 bis 65-Jährigen und der 6 bis 18-Jährigen werden ebenfalls größer werden (slapa & die raumplaner gmbh, 2017).

Abbildung 5: Einwohnendichte



Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2018)

¹ Die Kartendarstellung basiert auf den verfügbaren Daten zur Einwohnendichte im Geoportal Berlin (FIS Broker): Karte Einwohnendichte 2019 (Umweltatlas) mit Datengrundlage vom Amt für Statistik Berlin-Brandenburg.

Modal Split

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Kennzahlen des Verkehrsverhaltens geben Aufschluss über die Mobilitätsstruktur der Bevölkerung, Beschäftigten und sonstigen Personen im Projektgebiet. Allgemeine Daten für die gemeldeten Personen sind durch die Verkehrserhebung „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“ (SrV) der Technischen Universität Dresden für Berlin gegeben.

Für 2008 und 2018 liegen die Kennzahlen für die einzelnen Stadtteile oder Bezirke vor, 2013 wird zwischen der inneren und äußeren Stadt unterschieden. Die Grenze markiert dabei der Verlauf des S-Bahn-Rings. Für das Untersuchungsgebiet stehen demzufolge zu den Jahren 2008 die Daten des ehemaligen Bezirks Prenzlauer Berg (TU Dresden, 2009) und 2018 des Bezirks Pankow (TU Dresden, 2019) sowie im Jahr 2013 die der äußeren Stadt (TU Dresden, 2014) zur Verfügung. Das Projektgebiet stellt in allen Fällen nur ein Teilstück der Erhebungsräume dar.

Erkenntnisse über die Verkehrsmittelwahl liefert der Modal Split. Die Tabelle 1 stellt entsprechende Daten aus der SrV 2008, 2013 und 2018 dar. Die Vergleichbarkeit ist aufgrund der unterschiedlichen Untersuchungsgebiete nicht gegeben. Das Projektgebiet liegt bei den Daten des Jahres 2018 im Bezirk Pankow, der sowohl Gebiete in der inneren Stadt als auch bis zum Strandrand umfasst. Gleichzeitig liegt das Projektgebiet bei den Daten des Jahres 2013 außerhalb des Rings in der äußeren Stadt. Bei den Daten des Jahres 2008 liegt das Untersuchungsgebiet im alten Bezirk Prenzlauer Berg, der nur ein Teil des heutigen Bezirks Pankow aus den Daten 2018 ist.

Durch Kurzzeiterhebungen des fließenden Verkehrs in der morgendlichen Spitzenstunde wurde für das Untersuchungsgebiet ein geschätzter Modal Split auf Basis des Wertes von Pankow aus dem Jahr 2018 hergeleitet (Tabelle 1).

Tabelle 1: Modal Split Berlin – Daten aus 2018, 2013 und 2008 im Vergleich

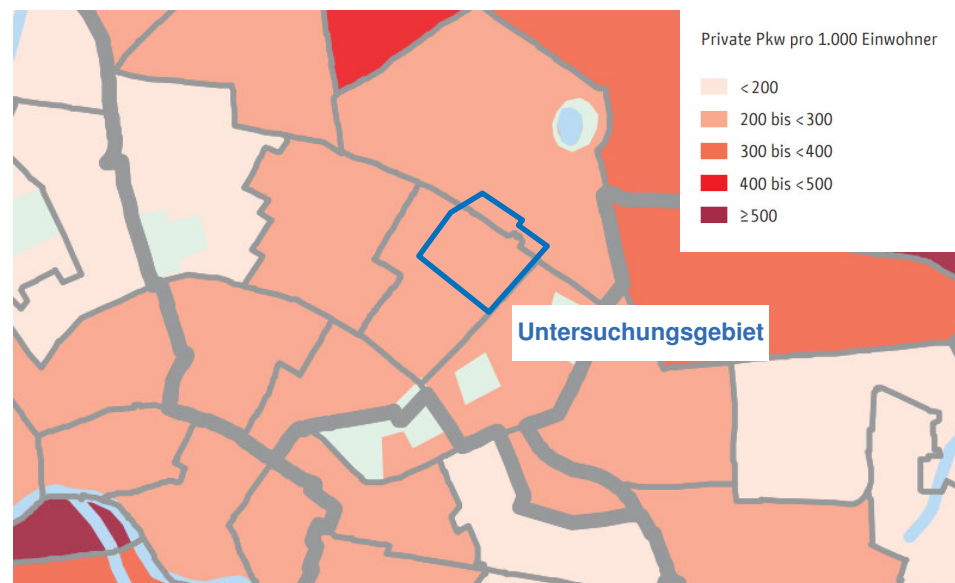
	Fuß	Rad	ÖPNV	MIV
Stadtumbaugebiet	27 %	19 %	23 %	31 %
Pankow 2018	31 %	22 %	19 %	28 %
Gesamte Stadt 2018	30 %	18 %	27 %	26 %
Innere Stadt 2013	35 %	18 %	29 %	18 %
Äußere Stadt 2013	29 %	10 %	26 %	35 %
Gesamte Stadt 2013	30 %	13 %	27 %	30 %
Prenzlauer Berg 2008	34 %	21 %	27 %	18 %
Gesamte Stadt 2008	29 %	13 %	27 %	31 %

Quelle: Daten 2008, 2013 und 2018 aus TU Dresden, 2009; TU Dresden, 2014 und TU Dresden, 2019; Daten für das Stadtumbaugebiet geschätzt auf Grundlage der Daten aus TU Dresden, 2019.

Motorisierungsgrad

In der äußeren Stadt (Teile außerhalb des S-Bahnringes) ist eine höhere Pkw-Verfügbarkeit zu verzeichnen. Etwa 34 % der Haushalte haben keinen Pkw. In Gesamtberlin sind es rund 40 %. In Berlin liegt ein Motorisierungsgrad von 326 Pkw/1.000 Personen vor (SenUVK, 2018). Im Untersuchungsgebiet liegt der Motorisierungsgrad bei 200 bis 300 Pkw/1.000 Personen und damit unterhalb des Berliner Durchschnittes (SenUVK, 2018).

Abbildung 6: Motorisierungsgrad nach Statistischem Gebiet (2016) (Auszug)



Quelle: Mobilität der Stadt – Berliner Verkehr in Zahlen 2017 (SenUVK, 2018)

Eine blockfeine Analyse der Daten zur Bevölkerungs- und Kfz-Zahl des Bezirksamts Pankow ergibt für das Untersuchungsgebiet einen Motorisierungsgrad je nach Bereich von 190 bis 330 und durchschnittlich ca. 270 Pkw pro 1.000 Einwohner.

3.3 Öffentlicher Verkehr

Infrastruktur und Erschließung

Das Untersuchungsgebiet liegt außerhalb des S-Bahn-Rings und damit in der Tarifzone B. Im Umfeld des Untersuchungsgebietes verkehren mehrere Linien verschiedener Verkehrsmittel des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) (Abbildung 7).

Im schienengebundenen Nahverkehr am westlichen Rand die Straßenbahnlinie

- M4 (Falkenberg/Hohenschönhausen Zingster Str. ◀▶ S Hackescher Markt)

sowie in der südwestlichen Ecke des Untersuchungsgebietes die S-Bahnlinien

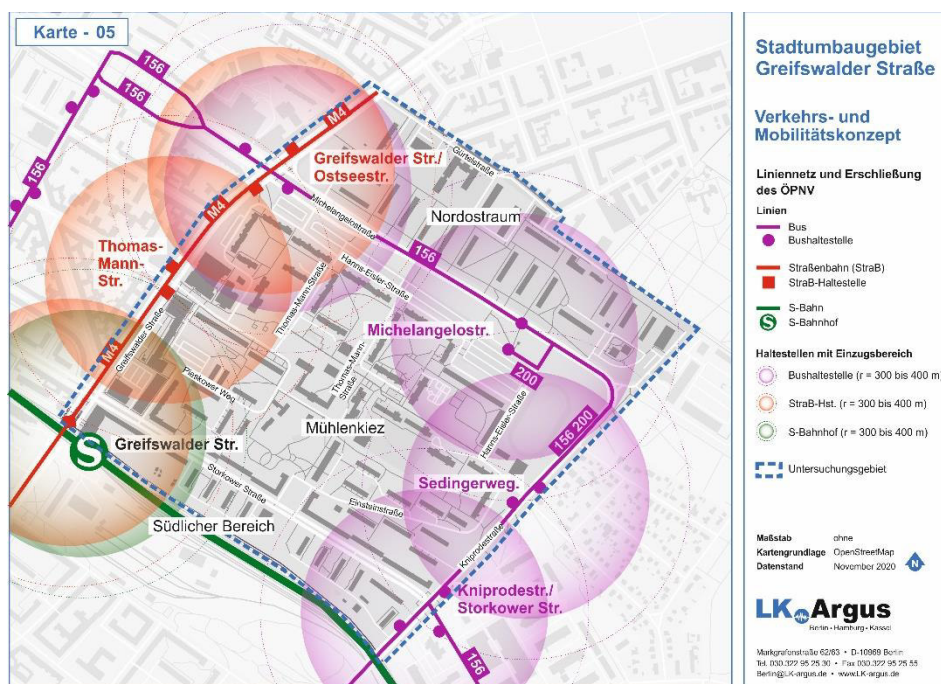
- S41 (Ring \cup im Uhrzeigersinn),
- S42 (Ring \cup gegen den Uhrzeigersinn),
- S8 (Birkenwerder $\blacktriangleleft\blacktriangleright$ Zeuthen) und
- S85 (Pankow $\blacktriangleleft\blacktriangleright$ Grünau).

Durch das Gebiet führen zudem die Buslinien

- 156 (S Storkower Straße $\blacktriangleleft\blacktriangleright$ Stadion Buschallee/Hansastraße) und
- 200 (S+U Zoologischer Garten $\blacktriangleleft\blacktriangleright$ Michelangelostraße).

Der Berliner Nahverkehrsplan definiert abhängig von der Einwohnerdichte Erschließungsstandards für Haltestellen des ÖPNV (Land Berlin, 2019). Für das Untersuchungsgebiet mit hoher Nutzungsdichte gelten im Tagesverkehr für Haltestellen aller Verkehrsmittel des ÖPNV ein Zielwert von 300 m und ein Toleranzwert von 400 m.

Abbildung 7: Liniennetz und Erschließung des ÖPNV



In den westlichen und nordwestlichen Randbereichen ist das Untersuchungsgebiet durch die verschiedenen ÖPNV-Angebote aus Straßenbahn und S-Bahn sehr gut erschlossen (Abbildung 7). Die S-Bahn-Station hat nur einen westlichen Zugang an der Greifswalder Straße, was den Grad der Erschließung verringert. Dazu erschließen die zwei Buslinien entlang der Michelangelostraße und Kniprodestraße den nördlichen und östlichen Teil des Gebiets. Im zentra-

len, südlichen und nördlichen Bereich bestehen Angebotslücken. Unter Berücksichtigung der Toleranzradien von 400 m sind die Lücken im Angebot jedoch erheblich kleiner und betreffen nur eine geringe Zahl von Wohngebäuden.

Die Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet sind bisher nicht durchgängig barrierefrei mit Blindenleitstreifen und ausreichender Bordhöhe („Kasseler Bord“) für den Ein- und Ausstieg in den Bus ausgebaut. Fahrgastunterstände und Sitzgelegenheiten gibt es an allen Bus- und Straßenbahnhaltestellen, letztere bieten außerdem einen barrierefreien Einstieg und Blindenleitstreifen. Am S-Bahnhof Greifswalder Straße gibt es einen Personenaufzug.

Bedienhäufigkeit

Die ÖPNV-Linien werden je nach Wochentag und Uhrzeit mit verschiedenen Takten bedient. Tabelle 2 zeigt die Bedienhäufigkeit der einzelnen Linien. Tagsüber wird an allen Wochen- und Feiertagen zumindest ein 20 min-Takt angeboten. In den Hauptverkehrszeiten fährt die M4 alle drei bis fünf Minuten, S-Bahnen alle 5 – 20 Minuten und Busse alle 10 Minuten.

Tabelle 2: Bedienhäufigkeit des ÖPNV

ÖPNV-System	Linie	Montag bis Freitag		Wochenende / Feiertag	
		Takt tags [min]	Takt nachts [min]	Takt tags [min]	Takt nachts [min]
Tram	M4	3 – 20	30	5 – 20	15 – 30
S-Bahn	S41	5 – 10	–	10	15
	S42	5 – 10	–	10	15
	S8	20	–	20	30
	S85	20	–	20	–
Bus	156	10 – 20	–	20	–
	200	10	20	10	20

Quelle: BVG Linienverläufe und S-Bahn Berlin Fahrpläne

Die Überlagerung mehrerer Linien verkürzt die Takte zusätzlich. Dies betrifft die S-Bahn zwischen Schönhauser Allee und Treptower Park und die beiden Buslinien zwischen Michelangelostraße und Storkower Straße.

Erreichbarkeit und Reisezeiten

Aus den Linien und Taktfolgen ergibt sich insgesamt eine recht gute Erschließung des Untersuchungsgebiets durch den ÖPNV. Mit der M4 besteht über

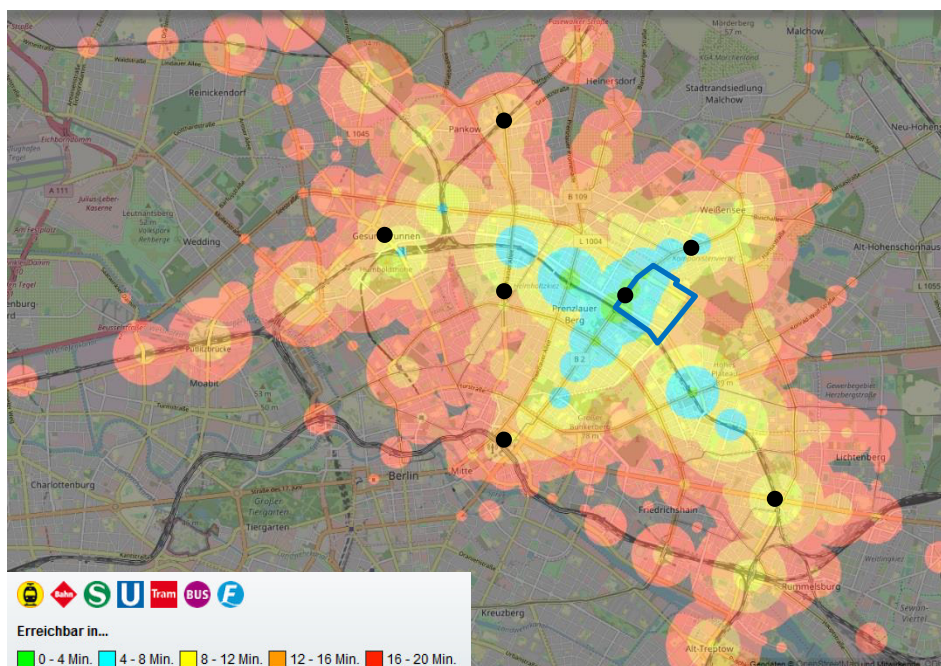
S+U Alexanderplatz eine schnelle Verbindung zu verschiedenen Zielen in Richtung Innenstadt und in Richtung Nordosten. S-Bahnen verbinden das Gebiet mit weiteren Bahnhöfen und schaffen Umsteigemöglichkeiten zur U-Bahn und zum Regional- und Fernverkehr (Auswahl):

- S+U Gesundbrunnen (S41/S42),
- S Ostkreuz (S41/S42, S8, S85),
- S+U Schönhauser Allee (S41/S42, S8, S85),
- S+U Frankfurter Allee (S41/S42, S8, S85),
- S+U Pankow (S8, S85).

Die Busse schaffen Verbindungen in die Innenstadt und nach Weißensee, u. a. zu den S-Bahn- und Regionalbahnhöfen Potsdamer Platz und Zoologischer Garten.

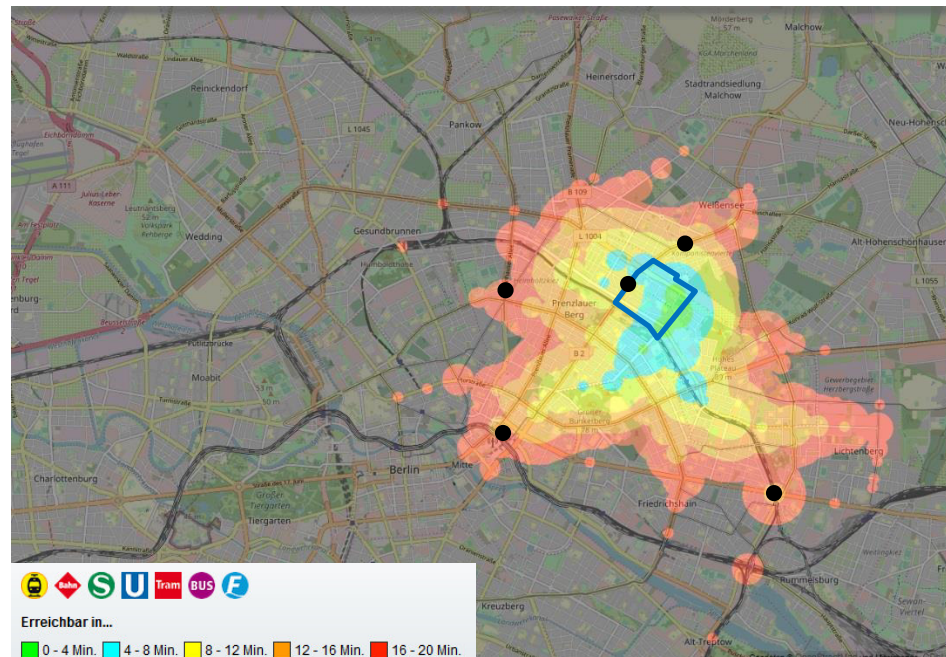
Der Startpunkt im Untersuchungsgebiet und der Zugang zu den Haltestellen bestimmen die Reisezeiten maßgeblich. Abbildung 8 und Abbildung 9 zeigen exemplarisch die Erreichbarkeit der Zentren und des Stadtgebiets ausgehend von den Haltestellen Greifswalder Straße (S-Bahn und Straßenbahn) und Steindinger Weg (Bus) mit dem ÖPNV für die Hauptverkehrszeit. Außerdem sind darin zusätzlich einige ausgewählte und erreichbare Haupt- und Stadtteilzentren eingetragen.

Abbildung 8: Erreichbarkeit ausgehend von Haltestelle S Greifswalder Straße (S-Bahn und Straßenbahn) und Lage ausgewählter Haupt- und Stadtteilzentren (schwarz)



Quelle: VBB Livekarte, Stand Dezember 2019.

Abbildung 9: Erreichbarkeit ausgehend von Haltestelle Stedinger Weg (Bus) und Lage ausgewählter Haupt- und Stadtteilzentren (schwarz)



Quelle: VBB Livekarte, Stand Dezember 2019.

3.4 Fußverkehr

Wegenetz

Beidseitig straßenbegleitende Gehwege sind im Untersuchungsgebiet größtenteils vorhanden. In einigen Fällen fehlen jedoch einseitig Anlagen. Die überwiegend offene Bebauungsstruktur und die vielen öffentlich zugänglichen Wege auf privaten Flächen ermöglichen zahlreiche Fußwegbeziehungen außerhalb des öffentlichen Straßenraums. Trampelpfade zeigen ergänzend direkte, aber nicht baulich hergestellte Verbindungen auf (Abbildung 10, Abbildung 11).

Abbildung 10: Trampelpfad vom Knotenpunkt Greifswalder Str./ Michelangelostr. zur Hanns-Eisler-Str.

Abbildung 11: Trampelpfad von der Michelangelostr. 22 zum Parkplatz Hanns-Eisler-Str. 42-50



Die übergeordneten Straßen Greifswalder Straße, Michelangelo- / Kniprodestraße, Storkower Straße sowie die Bahngleise des Berliner S-Bahn-Rings zerschneiden, bzw. begrenzen das Untersuchungsgebiet in allen Himmelsrichtungen und haben dabei eine starke Trennwirkung. Besonders der nördliche Teil des Plangebietes (nördlich der Michelangelostraße) wird durch die Michelangelostraße vom restlichen Untersuchungsgebiet abgetrennt.

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Insgesamt ergibt sich für die beiden Teilgebiete Mühlenkiez und das nördlich zwischen Michelangelo- und Gürtelstraße gelegene Wohngebiet ein engmaschiges Wegenetz mit vielen Direktverbindungen und einer guten Durchlässigkeit innerhalb der Teilgebiete und nach Norden. Allerdings schränken Mängel in der Qualität des Wegenetzes, die als Barriere wirkende Michelangelostraße sowie der ruhende Kfz-Verkehr die Wegebeziehungen ein.

Abbildung 12: Gehwege und Durchwegungen

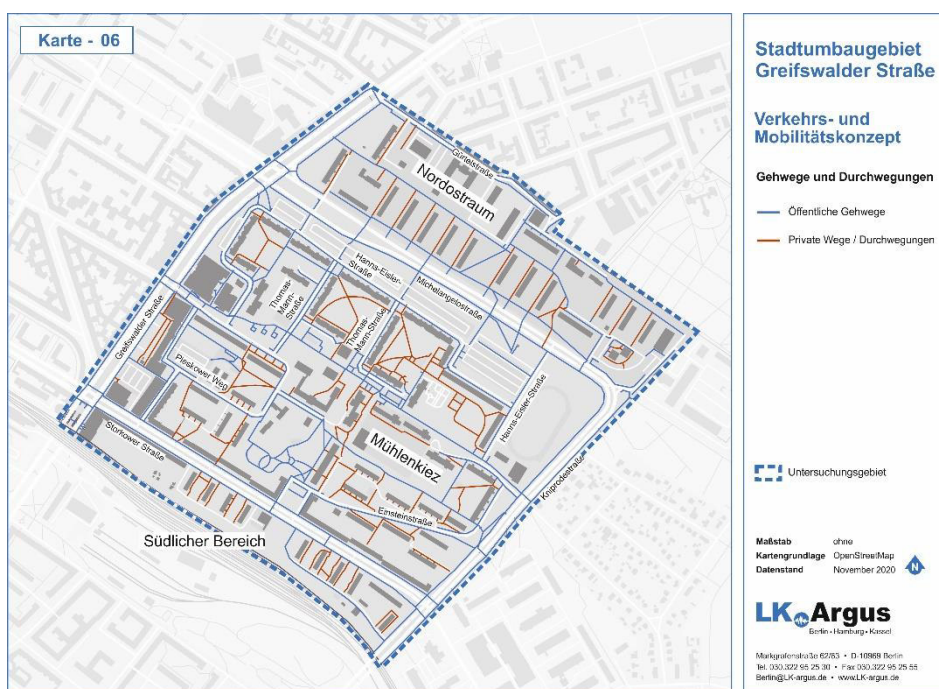


Abbildung 13: Offene Bebauungsstruktur erlaubt direkte Wegebeziehungen im Fußverkehr (Durchgang zwischen Hanns-Eisler-Str. 22 und 24, Blickrichtung nach Südwesten)

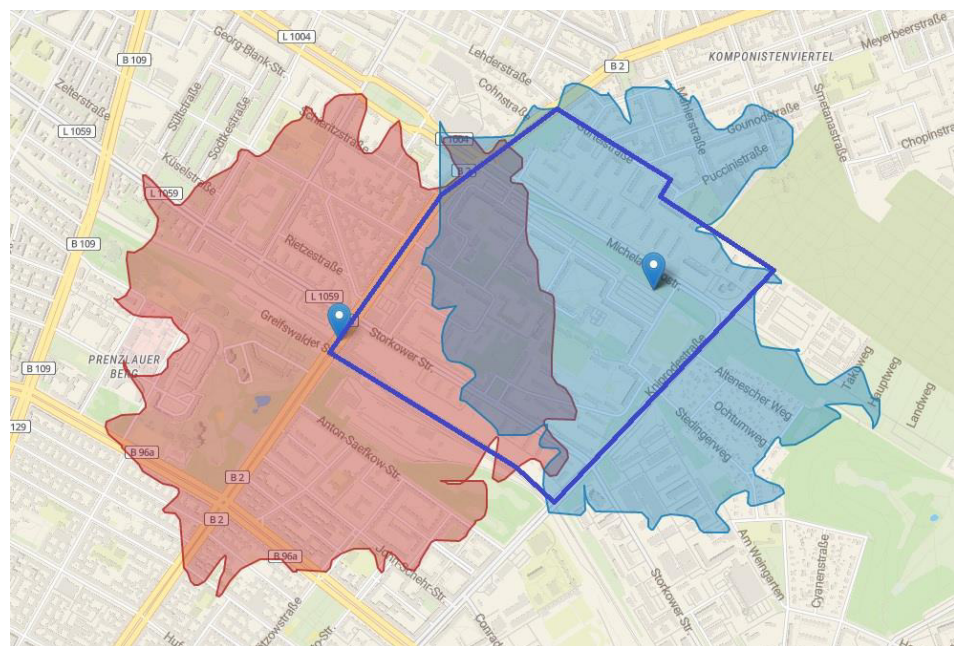


Abbildung 14: Fahrbahn für Kfz-, Rad- und Fußverkehr (Gürtelstraße 32, Blickrichtung nach Nordosten)



Abbildung 15 zeigt die theoretische Erreichbarkeit innerhalb von zehn Minuten Fußweg ausgehend von zwei Startpunkten innerhalb des Untersuchungsgebiets. Der Berechnung liegt eine Geschwindigkeit von 4,8 km/h zugrunde, mit der innerhalb von zehn Minuten etwa 800 Meter zurückgelegt werden können.

Abbildung 15: Theoretische fußläufige Erreichbarkeit binnen zehn Minuten vom S-Bahnhof Greifswalder Straße (rot) und von der Bushaltestelle Michelangelostraße (blau)



Quelle: Oalley, The map, <https://www.oalley.net/map> (07.08.2019)

Es zeigt sich, dass von der Bushaltestelle Michelangelostraße (Punkt in der blauen Fläche) im Wesentlichen der gesamte mittlere und östliche Teil des Untersuchungsgebietes erreicht werden kann. Lediglich der westliche Teil inklusive der S-Bahnhaltestelle Greifswalder Straße sowie der im nördlichsten Teil liegende Knotenpunkt Greifswalder Straße/Gürtelstraße/Lehderstraße sind nicht mehr innerhalb von rund zehn Minuten erreichbar. Ausgehend vom S-Bahnhof

Greifswalder Straße (Punkt in roter Fläche) hingegen wird die gesamte westliche Hälfte des Gebiets erreicht. Die östliche Hälfte hingegen liegt nicht mehr im zehnmütigen Einzugsgebiet des S-Bahnhofs.

Anzumerken ist an dieser Stelle, dass die Karte in Abbildung 15 lediglich ein theoretisches Potential zeigt, was in Realität durch erforderliche Fahrbahnquerungen mit LSA-Wartezeiten, fehlende Querungsmöglichkeiten oder Einschränkungen durch abgestellte Fahrzeuge in Knotenpunktbereichen teilweise erheblich eingeschränkt wird. Insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen sind mit diesen Defiziten der Infrastruktur im Bestand konfrontiert.

Zum Teil sind Gehwege zu schmal und / oder weisen erhebliche Mängel auf, die teilweise zur Unbenutzbarkeit führen. Auftretende Mängel sind Unebenheiten und schadhafte Oberflächen. Die Mängel treten in Form von Höhenunterschieden zwischen Gehwegplatten, losen und beschädigten Pflaster, Wurzelschäden, größeren Löchern im Boden und notdürftigen Reparaturen auf. Weiterhin können gestalterische Mängel, wie unterschiedliche Materialien und Instandhaltungsmängel festgestellt werden.

Abbildung 16: Mangelhafter Gehweg am Beispiel Gürtelstraße



Abbildung 17: Sicherheitsrisiko entlang des Gehwegs am Beispiel Storkower Straße



Querungshilfen und Barrierefreiheit

Abbildung 18 gibt eine Übersicht über relevante Knotenpunkte innerhalb des Untersuchungsgebietes. Sie zeigt, welche Art der Querungsmöglichkeit vorhanden ist und gibt zusätzlich die Barrierefreiheit auf einer vierstufigen Skala an.

Querungshilfen für Gehende bestehen innerhalb des Untersuchungsgebietes an allen größeren, lichtzeichengeregelten Knotenpunkten. Die vorhandenen Lichtsignalanlagen sind mit abgesenkten Borden, akustischen Signalen sowie taktilen und kontrastreichen Elementen zu großen Teilen barrierefrei ausgebaut.

Abbildung 18: Querungsmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet jeweils mit Angabe der vorhandenen Barrierefreiheit

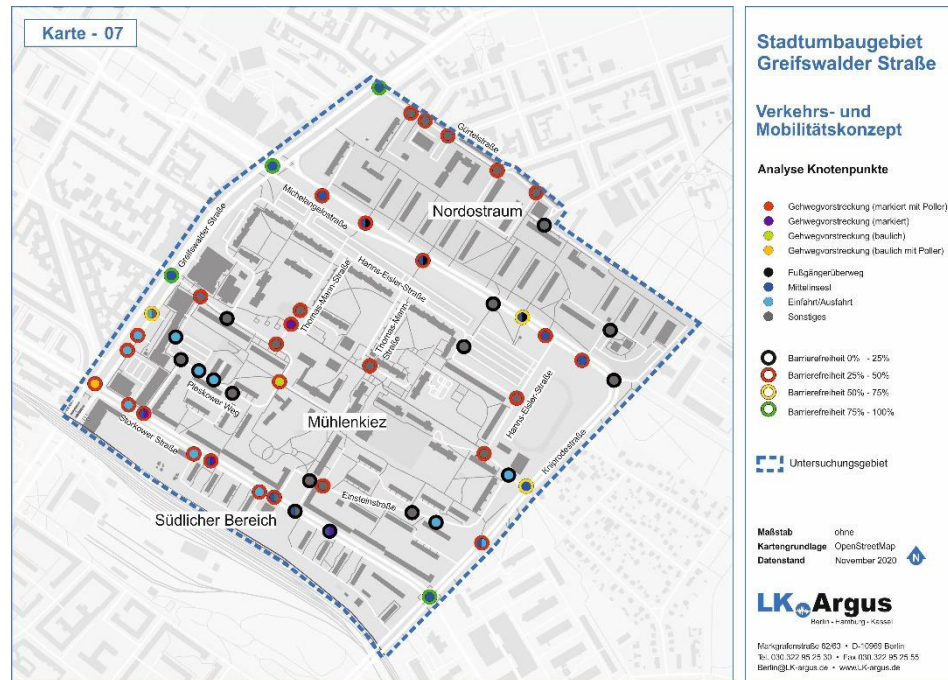


Abbildung 19: LSA mit Elementen zur Unterstützung mobilitätseingeschränkter Personen in der Michelangelostraße



Konträr dazu gestaltet sich die Situation der meisten anderen Knotenpunkte. Zwar existieren an einigen Knotenpunkten abgesenkte Bordsteine, jedoch sind diese nicht immer in Laufrichtung angelegt, was zu Umwegen für mobilitätseingeschränkte Personen führt. Weiterhin fehlen Kontrast- und Materialunterschiede zur taktilen Unterscheidung an allen Knotenpunkten des Nebennetzes. An zahlreichen Knotenpunkten behindert der ruhende Kfz-Verkehr sowohl eine problemlose Querung als auch die Sicht auf Kfz- und Radverkehr auf der Fahrbahn. In Teilen des Untersuchungsgebietes sind Querungshilfen in Form von Gehwegvorstreckungen (markiert und baulich) und Mittelinseln vorhanden. Insgesamt ist die Barrierefreiheit an Querungsstellen im Untersuchungsgebiet jedoch nicht zufriedenstellend.

Abbildung 20: Markierte Gehwegvorstreckung am Beispiel Thomas-Mann-Straße 34



Abbildung 21: Abgesenkter Bordstein ohne taktile Elemente am Beispiel Hanns-Eisler-Straße 50



Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Aufenthaltsqualität

Die offene Bebauungsstruktur erhöht die Durchlässigkeit und schafft viele Freiflächen zwischen den Gebäuden. Das Gebiet weist insgesamt einen hohen Baumbestand auf. Teilweise werden die Gehwege im Seitenraum mit einigem Abstand zur Fahrbahn geführt (z.B. nördliche Straßenseite der Michelangelosstraße), sodass Gehende nicht unmittelbar von Lärm und Abgasen des Kfz-Verkehrs beeinträchtigt werden.

Abbildung 22: Größere Freifläche im Einsteinpark mit einem großen Baumbestand



Typisch für diese offene Art der Bebauungsstruktur liegen die vielen Freiflächen und Wege auf privaten Flächen. Durch die angelegten Fahrbahnen und Wege sind diese jedoch Teil des öffentlichen Raums und werden auch von anderen Personen als den dort Wohnenden genutzt. In den Abschnitten, die dem Rad- und Fußverkehr vorbehalten sind, finden sich immer wieder Sitzgelegenheiten und Spielplätze im Seitenraum. Mangelhafte Gestaltung, häufig schlechter Zustand der Sitz- und Spielgelegenheiten, viele versiegelte Flächen sowie fehlende Mülleimer führen an vielen Orten innerhalb des Untersuchungsgebiets zu einer geminderten Aufenthaltsqualität. Insgesamt bestehen jedoch Flächenpotenziale für eine attraktive Gestaltung.

Abbildung 23: Große, versiegelte und ungenutzte Fläche nordöstlich des Quartierspavillons Mühlenkiez



Abbildung 24: Gemeinsamer Rad- und Fußweg mit Sitzmöglichkeiten südwestlich des Quartierspavillons Mühlenkiez



Abbildung 25: Straßenabschnitt mit mangelhafter Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität in der Gürtelstraße 31



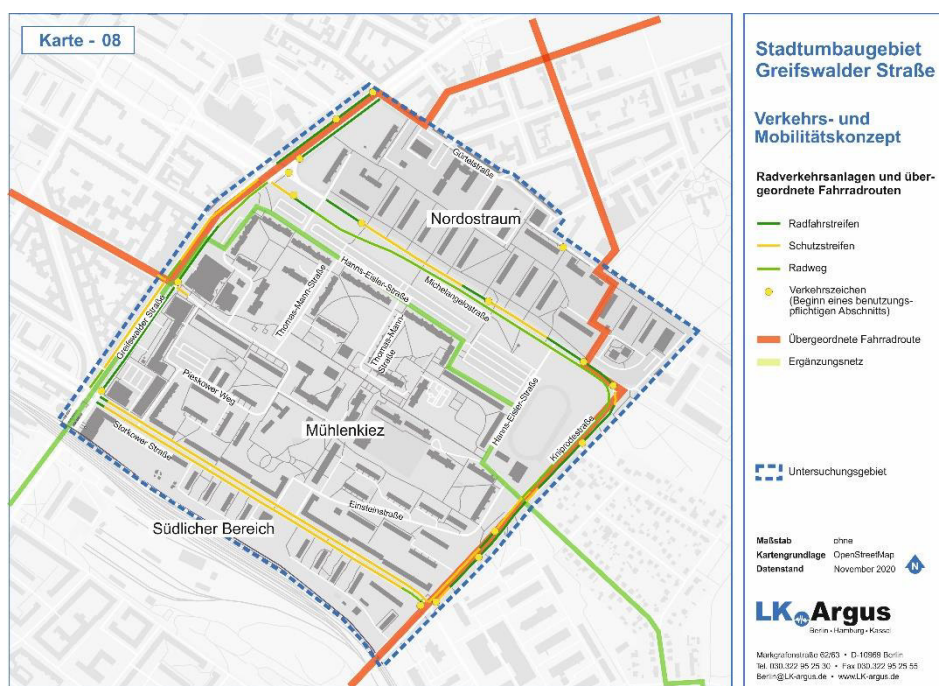
Die öffentlichen Straßen innerhalb des Untersuchungsgebiets sind alle elektrisch beleuchtet, im Nebennetz jedoch teilweise nur einseitig. Auf den Privatflächen ist die Beleuchtung von wichtigen Wegebeziehungen zum Teil mangelhaft oder gar nicht vorhanden. Beleuchtung ist für die subjektive und objektive Sicherheit von Gehenden von hoher Priorität. Für die Beleuchtung von Privatstraßen und -wegen ist jeweils der Eigentümer zuständig.

3.5 Radverkehr

Radverkehrsanlagen

Im Untersuchungsgebiet verlaufen mehrere Routen des übergeordneten Radroutennetzes von Berlin (Abbildung 26). Dazu gehören zwei übergeordnete Fahrradrouten und eine Route des Ergänzungsnetzes. Das Radverkehrsnetz wird aktuell von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz überarbeitet.

Abbildung 26: Übergeordnetes Fahrradrouthenetz und Radverkehrsanlagen



Quelle: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, 2018, eigene Darstellung

Radverkehrsanlagen sind im übergeordneten Straßennetz vorhanden, entsprechen jedoch nicht den Vorgaben des Mobilitätsgesetzes. Die häufigste Form sind Schutzstreifen (u.a. Teile der Greifswalder Straße, Michelangelostraße und Storkower Straße) neben weiteren Formen wie Radfahrstreifen (Abbildung 27, z. B. Teile der Michelangelostraße und Greifswalder Straße) oder Radwegen im

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Seitenraum (z.B. Teile der Michelangelostraße und Kniprodestraße). Im Nebenstraßennetz in Tempo-30-Zonen sind keine gesonderten Radverkehrsanlagen erforderlich und auch nicht vorhanden. Radfahrende werden in diesem Fall im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Einen Sonderfall stellt hier der gemeinsame Geh- und Radweg als Achse durch das Gebiet zwischen Erich-Weinert-Straße und Stedinger Weg dar.

Durch die in vielen Fällen räumlich nahe Führung der Radverkehrsanlagen zu Kfz-Parkständen (Abbildung 28) steigt die Gefahr von Dooring-Unfällen. Zudem führt die fehlende bauliche Trennung der Radverkehrsanlagen auf der viel befahrenen Michelangelostraße dazu, dass die Radverkehrsanlagen gerade im Übergang von Kniprode- zu Michelangelostraße von ausscherehenden oder querenden Kfz mitbenutzt werden. Langfristig ist mit dem Neubau der Michelangelostraße eine an die Anforderungen des Mobilitätsgesetzes Berlin ausgerichtete Führung des Radverkehrs mit baulicher Trennung vom fließenden Kfz-Verkehr vorgesehen.

Abbildung 27: Radfahrstreifen auf der Michelangelostraße



Abbildung 28: Räumliche Nähe der Radverkehrsanlage zu den Kfz-Parkständen auf der Storkower Straße mit fehlenden Sicherheitsräumen zwischen Radverkehrsanlage und Parkstreifen



Radabstellanlagen

Öffentliche und öffentlich zugängliche Radabstellanlagen befinden sich innerhalb des Untersuchungsgebietes vor den Standorten S-Bahnhaltestelle Greifswalder Straße und zum anderen vor dem Eingangsbereich des Einkaufszentrums Mühlencenter.

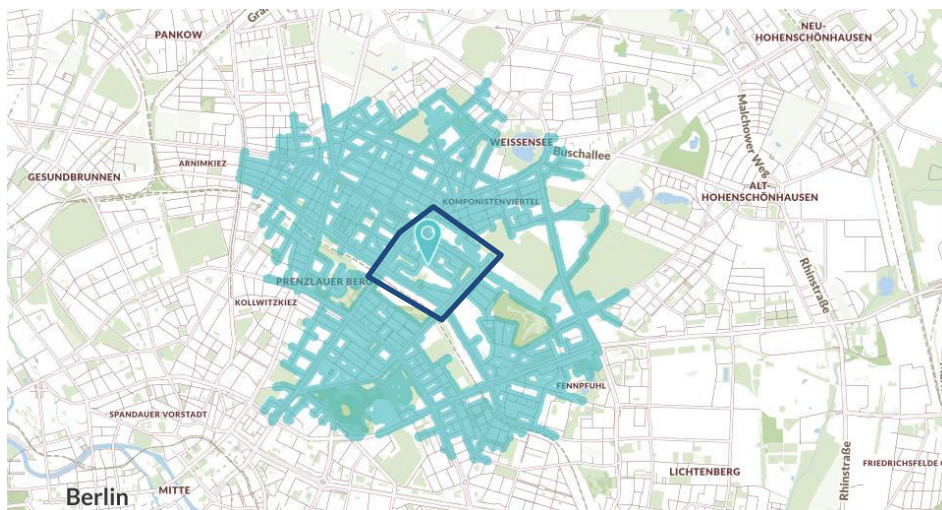
Neben diesen beiden größeren Standorten befinden sich vor dem Eingang vieler Wohngebäude Radabstellanlagen mit durchschnittlich 2-4 Plätzen, was weit unter dem theoretischen Bedarf liegt. Die Untersuchung des Gebietes zeigt jedoch, dass sich meist auf allen dieser Abstellanlagen noch Plätze finden und diese somit nicht voll ausgelastet sind.

Eine große Anzahl „wild“ geparkter Fahrräder finden sich an der S-Bahnstation Greifswalder Straße, da sich die Abstellanlagen nicht in unmittelbarer Nähe des Zugangs zum Bahnsteig befinden.

Erreichbarkeit

Abbildung 29 zeigt die theoretische Erreichbarkeit von Zielen für Radfahrende in zehn Minuten (Reichweite von bis zu 3 km). Als Ausgangspunkt wurde das Zentrum des Untersuchungsgebiets gewählt. In Richtung Süden reicht die zehnmünütige Erreichbarkeit bis fast an den Zentrumbereichskern Alexanderplatz heran und in Richtung Norden bis etwa zum Weißen See. Auffällige Erreichbarkeitsdefizite sind nicht zu erkennen.

Abbildung 29: Theoretische Erreichbarkeit binnen 10 Minuten ausgehend vom Gebietszentrum (blau)



Quelle: Karte von bike citizens: https://map.bikecitizens.net/de-berlin#!1/1/52.54135,13.44654/*;10

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

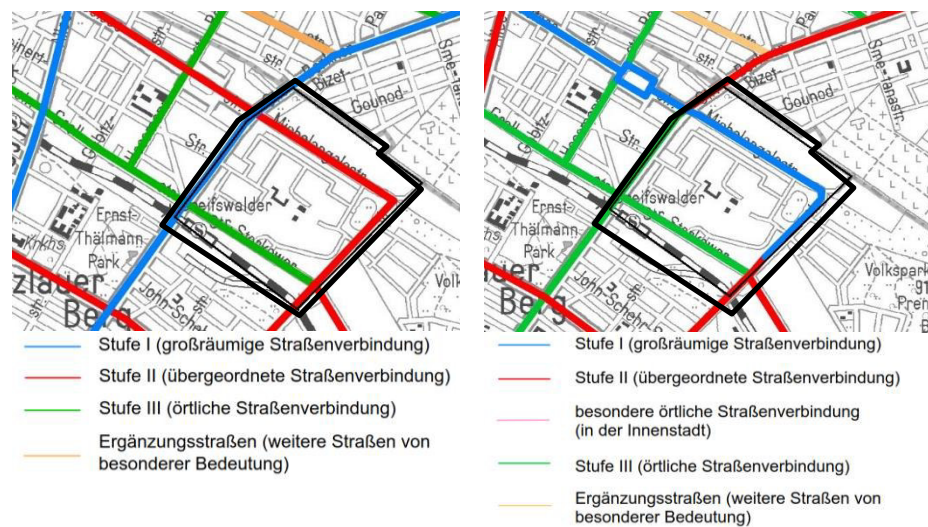
Es ist anzumerken, dass sich die in Abbildung 29 dargestellten Erreichbarkeiten ausschließlich auf die Entfernung vom gewählten Startpunkt beziehen. Infrastrukturelle Mängel und Zeitverluste an Knotenpunkten werden nicht in die Darstellung miteinbezogen. Infolge mangelhafter Radinfrastruktur und Netzlücken im Untersuchungsgebiet und darüber hinaus müssen Radfahrende in der Regel deutliche Einbußen in Komfort, Sicherheit und Reichweite hinnehmen.

3.6 Kfz-Verkehr und Verkehrsorganisation

Straßennetz

Das Untersuchungsgebiet ist von Hauptverkehrsstraßen mit Richtungsfahrbahnen umgeben, die Teil des übergeordneten Straßennetzes nach dem Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr) sind. Daran knüpfen Nebennetzstraßen an, die in das Quartiersinnere führen. Die Erschließungsstraßen und Zufahrten führen vor die Wohngebäude und auf die großen Sammelanlagen (Abbildung 31).

Abbildung 30: Übergeordnetes Straßennetz im Bestand 2017 (links) und für das Prognosejahr 2025 (rechts)



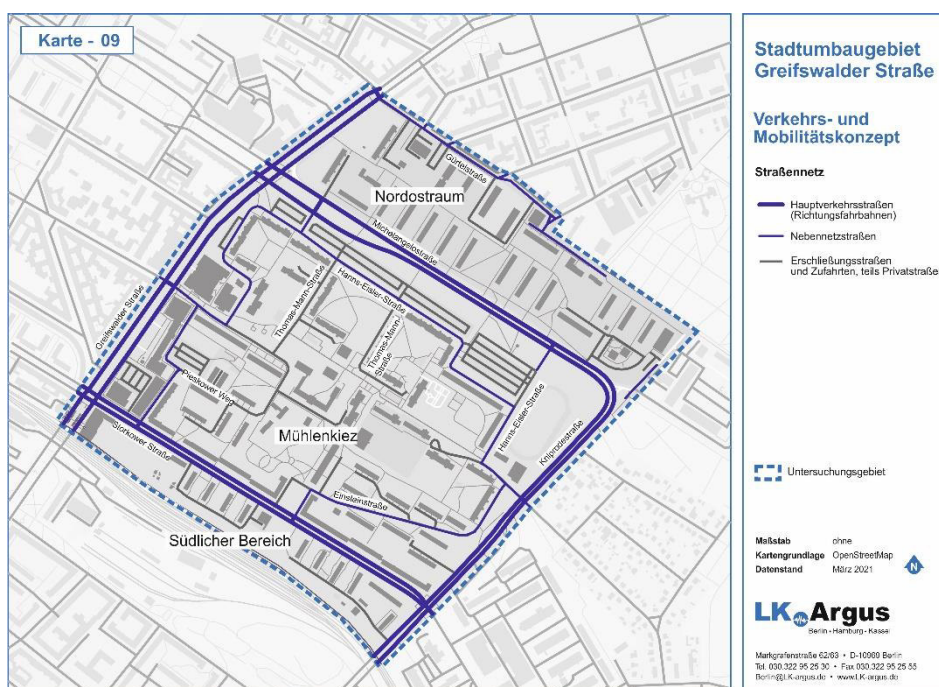
Quelle: Übergeordnetes Straßennetz, Bestand und Plänen, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (18.07.2019).

Die Greifswalder Straße begrenzt als großräumige Straßenverbindung das Gebiet auf nordwestlicher Seite. Als Bundesstraße 2 stellt sie die großräumige Verbindung mit dem Berliner Stadtzentrum im Südwesten und dem Berliner Autobahnring A10, bzw. der Autobahn A11 Richtung Stettin im Nordosten dar. Zusätzlich stellen die Michelangelo- bzw. die Kniprodestraße eine übergeordnete Straßenverbindung dar, die das Untersuchungsgebiet von Nordwesten kommend mit den Bezirken Reinickendorf und Spandau verbindet sowie weiter nach Süden verlaufend mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg. Zusätzlich

führt die Storkower Straße als örtliche Straßenverbindung durch den südwestlichen Teil des Untersuchungsgebietes.

Ein Vergleich der Bestandssituation mit den Planungen des Stadtentwicklungsplan Verkehr für das Jahr 2025 zeigt einige Änderungen der Straßenkategorien innerhalb des Plangebietes. So wird beispielsweise die Greifswalder Straße von Nordosten kommend bis zum Knotenpunkt Greifswalder Straße/Michelangelostraße eine Stufe zu einer übergeordneten Straßenverbindung herabgestuft. Im weiteren Verlauf in Richtung Südwesten wird sie sogar zwei Stufen zu einer örtlichen Straßenverbindung herabgestuft. Im Gegensatz dazu werden Michelangelo-, bzw. Kniprodestraße im Bereich zwischen den Knotenpunkten Greifswalder Straße/Michelangelostraße und Kniprodestraße/Storkower Straße zu einer großräumigen Straßenverbindung hochgestuft. Alle übrigen Straßen behalten ihre Einstufung gegenüber dem Bestand (Abbildung 30).

Abbildung 31: Straßennetz



Die Fahrbahnbreiten variieren zwischen mehreren Richtungsfahrestreifen auf Hauptverkehrsstraßen wie der Greifswalder Straße, überbreiten Fahrstreifen auf der Storkower Straße und Fahrbahnbreiten von weniger als 5 m im Nebennetz. In den meisten Fällen ist dort dennoch eine Begegnung zweier Pkw möglich, an einigen Stellen müssen Pkw auf entgegenkommende Fahrzeuge warten.

Die Fahrbahnbeläge innerhalb des Untersuchungsgebietes weisen unterschiedliche Materialien und Qualitäten auf. Die meisten Abschnitte der Straßen des übergeordneten Straßennetzes sind asphaltiert und ohne größere Mängel. Teile der Michelangelo- bzw. Kniprodestraße sind hingegen mit Betonplatten befestigt und weisen Mängel bezüglich des Fahrkomforts und der Lärmentwicklung

auf. Im Nebennetz variieren die Straßenbeläge zwischen Asphalt, Betonplatten, Betonsteinplatten (vor allem auf privaten Wegen) und unbefestigten Straßenabschnitten. Gleichzeitig weisen im Nebennetz auch deutlich mehr Straßenabschnitte Mängel der Oberflächenbeschaffenheit wie beispielweise durch thermisch bedingte Materialschäden an Asphalt oder Betonplatten auf.

Abbildung 32: Asphaltbelag mit Mängeln in der Thomas-Mann-Straße



Verkehrsorganisation und Verkehrsstärken

Auf den Straßen des übergeordneten Straßennetzes gilt im Allgemeinen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Innerhalb des Nebennetzes gilt auf dem Großteil der Straßen eine Tempo-30-Regelung. Ausnahme bildet das Gebiet nördlich des Übergangs Michelangelo-Straße/Kniprodestraße. Hier gilt keine gesonderte Geschwindigkeitsregelung und es dürfen 50 km/h gefahren werden. Abbildung 33 zeigt neben den Geschwindigkeiten auch die Vorfahrtregelungen mit Lichtsignalanlagen und Vorfahrtstraßen. Auf der Michelangelo-Straße und auf der Kniprodestraße befinden sich jeweils eine Lichtsignalanlage für Gehende.

Für die Straßen des übergeordneten Straßennetzes liegen Daten zu den Kfz-Verkehrsstärken vor. Die Daten stammen aus der Verkehrsstärkenkarte 2014 sowie aktuelleren Verkehrszählungen der Senatsverwaltung für Verkehr, Umwelt und Klimaschutz (SenUVK). Abbildung 34 zeigt die Kfz-Verkehrsstärken im Bestand als durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärken (DTV_w).

Der am stärksten belastete Straßenabschnitt mit über 30.000 Kfz/24h bildet der nördlichste Abschnitt der Greifswalder Straße. Weiterhin sind der weitere Verlauf der Greifswalder Straße nach Südwesten sowie die Straßen Michelangelo-/Kniprodestraße mit durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsstärken zwischen 20.000 und 30.000 Kfz/24h stark belastet. Die Storkower Straße sowie

der südlichste Abschnitt der Kniprodestraße innerhalb des Untersuchungsgebietes sind mit etwa 12.500 bis rund 15.000 Kfz/24h deutlich geringer belastet.

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**
Abschlussbericht
27. Mai 2021

Abbildung 33: Verkehrsorganisation im Untersuchungsgebiet



Abbildung 34: Kfz-Verkehrsstärken im Untersuchungsgebiet

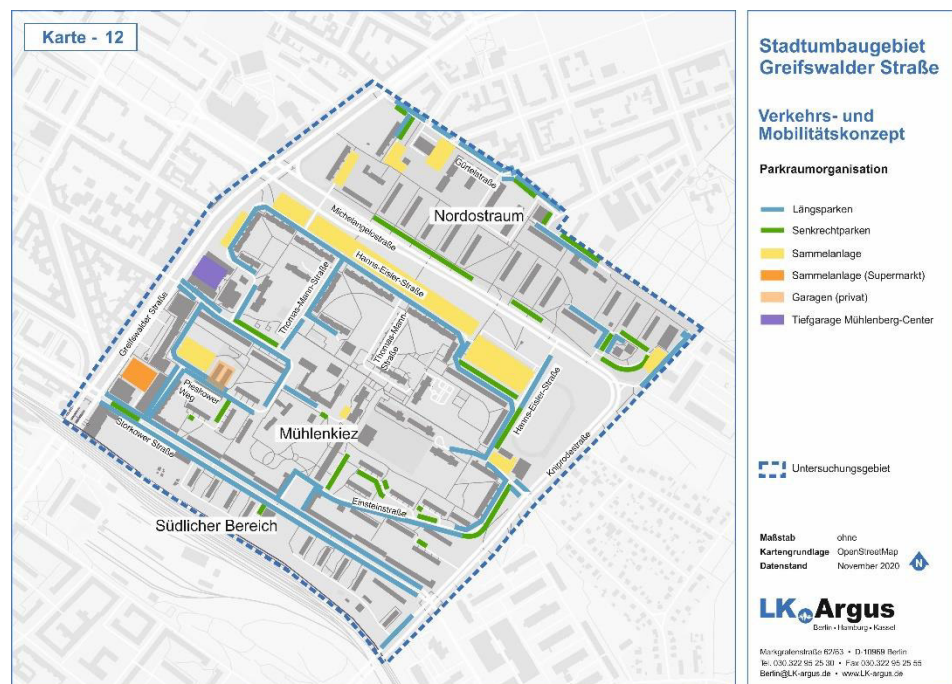


Ruhender Kfz-Verkehr

Der ruhende Kfz-Verkehr prägt weite Teile des Straßenraums im Untersuchungsgebiet. Innerhalb des Gebietes oder direkt angrenzend befindet sich derzeit keine Parkraumbewirtschaftungszone. Südlich des Untersuchungsgebietes an die S-Bahn anschließend liegt die Zone 44, für die Carl-Legien-Siedlung westlich des Gebietes wurde eine Machbarkeitsstudie durchgeführt.

Das Parkraumangebot (Abbildung 35) verteilt sich auf Angebote im öffentlichen Straßenraum sowie auf zumeist private Sammelanlagen, die an mehreren Stellen über das gesamte Untersuchungsgebiet verteilt liegen.² Parken ist im Großteil des Straßenraums einseitig oder beidseitig möglich. In den meisten Straßen des Nebennetzes, auf der Storkower Straße, auf Teilen der Greifswalder Straße und auf Abschnitten der Kniprodestraße, sind die Kfz-Parkstände längs zur Fahrbahn eingerichtet. Auf der Michelangelostraße sowie an einigen Stellen des Nebennetzes ist das Parken in Senkrechtaufstellung erlaubt. Das Längsparken ist mit Verkehrszeichen 315 (Parken auf Gehwegen) auf der Kniprodestraße und der Greifswalder Straße abschnittsweise im Seitenraum erlaubt.

Abbildung 35: Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet



Im Untersuchungsgebiet befinden sich rund 3.400 Parkstände und Stellplätze, die zu knapp 85 % durch die Anwohnenden nachgefragt werden (Tabelle 3).

² Mit Ausnahme des Garagenhofes am Pieskower Weg wurden alle großen privaten Sammelanlagen mit erhoben.

Tabelle 3: Parkraumangebot und -nachfrage (gerundete Werte)

	mit Nutzerbe- schränkung	ohne Nutzerbe- schränkung	Gesamt
Parkraumangebot	660	2.720	3.380
Parkraumnachfrage	565	2.315	2.880
Überschuss (rechnerisch)	95	405	500

Quelle: Datengrundlage sind Zählungen des Bezirks Pankow zum Parkraumangebot sowie im Zuge der Verkehrsuntersuchung „Wohnen an der Michelangelostraße“ zur Parkraumnachfrage.

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

3.7 Car-, Roller- und Bike-Sharing

Das Untersuchungsgebiet liegt am Rand des typischen Geschäftsgebiets der meisten Sharing-Anbieter. Da der Markt starker Fluktuation unterworfen ist, werden nur einige Anbieter vorgestellt.

Die Geschäftsgebiete des Car-Sharing-Anbieters Share Now deckt das gesamte Untersuchungsgebiet ab. Der Roller-Sharing-Anbieter Emmy deckt fast das ganze Gebiet ab. Der Bereich nördlich der Michelangelostraße ist nicht abgedeckt. Diese Anbieter stellen Kfz, Roller und Scooter frei von Stationen im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung. Die Anzahl der im Untersuchungsgebiet verfügbaren Fahrzeuge variiert entsprechend und kann nicht beziffert werden. Stationsbasiertes Car-Sharing ist im Untersuchungsgebiet nicht zu finden.

Die Anbieter Nextbike und Call-a-Bike haben ein Geschäftsgebiet, von dem das Untersuchungsgebiet kein Teil mehr ist. Trotzdem befindet sich eine Nextbike-Station im Untersuchungsgebiet sowie zwei Nextbike-Stationen und eine Call-a-Bike-Station knapp außerhalb des Untersuchungsgebiets. Die Stationen sind entweder Abstellanlagen mit einem Terminal (Nextbike) oder es handelt sich um virtuelle Stationen, an denen die Fahrräder an einem bestimmten Ort im öffentlichen Raum stehen (Call-a-Bike). Auch das verfügbare Angebot an Fahrrädern an den Stationen und im Gebiet variiert im Tagesverlauf.

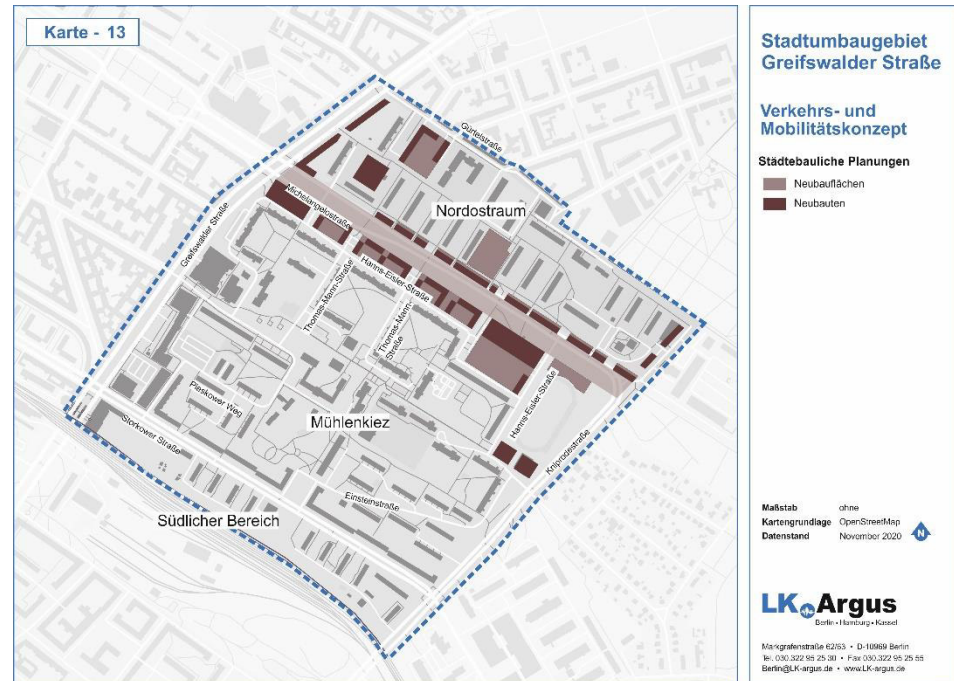
3.8 Bisherige Planungen

Nachfolgend werden ausschließlich Kerninhalte zu berücksichtigender Planungen zusammengefasst. Da das Verkehrs- und Mobilitätskonzept lediglich darauf aufbaut, wird auf eine detaillierte Auseinandersetzung mit den entsprechenden Inhalten verzichtet.

Das Gebiet entlang der Michelangelostraße soll durch eine großflächige Neubebauung nachverdichtet werden (Abbildung 36). Im Zuge dessen entsteht unter anderem Wohnraum und eine Schule. Der Querschnitt der Michelangelostraße soll angepasst und die Endhaltestelle Michelangelostraße auf eine Fläche nördliche des Sportplatzes an der Kniprodestraße verlagert werden. Große Teile

des Straßenkörpers sollen dabei umverlegt werden, so dass er eine geradlinige Verlängerung der Ostseestraße darstellen würde.

Abbildung 36: Städtebauliche Planungen



Vom Büro herrburg Landschaftsarchitekten wurde ein Grün- und Freiflächenkonzept erarbeitet. Dieses wird im Verkehrs- und Mobilitätskonzept berücksichtigt und in Abstimmung beider Planungen kontinuierlich weiterentwickelt und konkretisiert. Des Weiteren wird parallel zum Verkehrs- und Mobilitätskonzept im Auftrag des Stadtentwicklungsamtes Pankow ein Regenwasserbewirtschaftungskonzept erarbeitet.

In drei Veranstaltungen zur Erarbeitung des Grün- und Freiflächenkonzepts konnten interessierte Bewohnende und Nutzende des Gebiets Wünsche und Kritik äußern sowie Maßnahmen vorschlagen. Hierzu fanden zwei ortsbezogene Rundgänge und eine Planungswerkstatt für Bürgerinnen und Bürger statt. Im Zuge dessen wurden explizit auch Schülerinnen und Schüler sowie der Verein für Lebensqualität an der Michelangelostraße beteiligt. Ein Ergebnis zeigt die Konfliktkarte in Abbildung 37.

Um die Aufenthaltsqualität zu verbessern, wünschen sich die Anwohnenden eine bessere Nutzung bzw. Umnutzung von ungenutzten Flächen, eine Aufwertung der Spiel- und Sportflächen, eine erhöhte Pflege der Grünflächen, mehr und teilweise überdachte Sitzgelegenheiten an Wegen, Grünflächen und Zentralen Orten sowie eine erhöhte Sauberkeit durch mehr und größere Mülleimer als auch häufigere Leerungen, besonders an der Michelangelostraße.

Für verbesserte Bedingungen für den Fußverkehr wünschen sich die Anwohnenden Schutz des Fußverkehrs vorm Radverkehr, die Herstellung fehlender

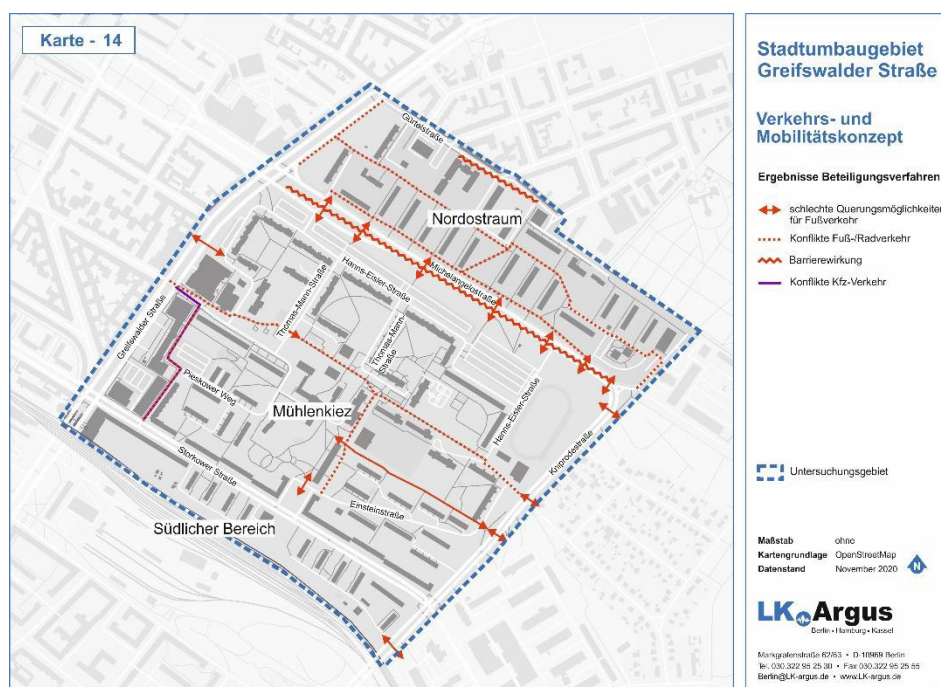
Gehwege und den Ausbau von Trampelpfaden, Barrierefreiheit (Sichtbeziehungen an Knotenpunktbereichen, Ausbesserung des Bodenbelags und Beseitigung von Wurzelschäden, Grünschnitt), durchgängige Beleuchtung der Gehwege, ein Wegweisungssystem, längere Grünphasen für Gehende an Lichtsignalanlagen sowie weniger und langsameren Autoverkehr im Quartier.

Weitere Wünsche der Anwohnenden sind der Ausbau der nördlichen Eingänge zur Paul-Lincke-Grundschule und zur Gustave-Eiffel-Oberschule, die Erneuerung des Durchgangswegs von der Hanns-Eisler-Straße zum Mühlencenter, der Schutz des Bereiches vor der Kita Sonnenblume am Pieskower Weg vor parkenden Kfz, ein sicherer Halteplatz für den „Schwimmhallenbus“ und eine sichere Fußwegverbindung für Schülerinnen und Schüler, die zur Schwimmhalle gehen wollen sowie eine Versorgung mit Rollatorboxen, Fahrradabstellanlagen und E-Ladestationen.

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht
27. Mai 2021

Abbildung 37: Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens – nachrichtliche Übernahme verkehrsrelevanter Themen aus verschiedenen Veranstaltungen zur Erarbeitung des Grün- und Freiflächenkonzepts



Datenquelle: herrburg Landschaftsarchitekten: Ergebnisse aus dem Beteiligungsverfahren zum Grün- und Freiflächenkonzept, Stand 2019.

4 Zusammenfassende Bewertung und Defizitanalyse

Das Angebot und die Qualität der Erschließung unterscheiden sich abhängig von der Lage im Untersuchungsgebiet und je Verkehrsart. Mängel und Defizite treten vor allem für die Verkehrsarten des Umweltverbunds aus Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr auf. Sie betreffen Qualität und Gestaltung der Verkehrsan-

lagen, die Erreichbarkeit sowie die Aufteilung des Straßenraums. Folgende generelle Mängel und Defizite treten wiederholt im gesamten Untersuchungsgebiet auf:

- mangelhafte Oberflächenbeschaffenheit von Gehwegen und Fahrbahnen,
- fehlende, mangelhafte sowie nicht barrierefreie Querungsmöglichkeiten,
- fehlende oder zu wenige Radabstellanlagen und
- mangelhafte Aufenthaltsqualität sowie eine Flächendominanz des ruhenden und fließenden Kfz-Verkehrs in den Straßenräumen.

Öffentlicher Verkehr

Das Untersuchungsgebiet ist insgesamt gut vom ÖPNV erschlossen. Defizite in einigen Teilräumen betreffen neben der Entfernung zum schienengebundenen Personennahverkehr vor allem die gegenüber Schienenfahrzeugen geringere Transportkapazität der Busse sowie die Taktichten.

Entlang der Greifswalder Straße besteht ein sehr guter Anschluss an den leistungsfähigen schienengebundenen öffentlichen Verkehr mit S-Bahn und Straßenbahn. Die gute Erschließung ist oft gepaart mit engen Takten. Gut bewertet werden auch die geringen Reisezeiten zu weiteren Umsteigepunkten und Zentren, wie bspw. den Bahnhöfen Gesundbrunnen, Schönhauser Allee, Landsberger Allee, Alexanderplatz und Ostkreuz. Es ist anzumerken, dass ein Zugang zum S-Bahnhof Greifswalder Straße nur über die Ostseite der Greifswalder Straße besteht.

Die östlichen und nordöstlichen Teile des Untersuchungsgebiets sind nur durch die Buslinien 156 und 200 entlang der Michelangelo- und Kniprodestraße erschlossen, was eine schlechtere Erreichbarkeit von weiter entfernten Zielen zur Folge hat. Die mangelnde Erschließung des zentralen Bereichs des Untersuchungsgebiets wird als nicht problematisch bewertet, da hier vor allem soziale Einrichtungen angesiedelt sind, die vorwiegend von Menschen aus dem Gebiet selbst genutzt und aufgesucht werden und nicht daher zwingend über den ÖPNV erreicht werden müssen.

Defizite bei vielen Bushaltestellen bestehen in der fehlenden Barrierefreiheit. Radabstellanlagen sind selten vorhanden, was im Hinblick auf Nutzungskomfort und Multimodalität nachteilig zu bewerten ist. An den Haltepunkten des schienengebundenen ÖPNV sind in der Regel nicht ausreichend Radabstellanlagen vorhanden, was im Hinblick auf intermodale Wege nicht gut ist. Besonders hervorzuheben ist hier der S-Bahnhof Greifswalder Straße, an dem eine große Anzahl an Rädern wild am Geländer vor dem Eingang abgestellt werden, jedoch die Abstellanlagen auf der anderen, vom Zugang zum Bahnhof entfernten Straßenseite nicht immer vollständig ausgelastet sind.

Abbildung 38: Wild abgestellte Räder am S-Bahnhof Greifswalder Straße

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Fußverkehr und Aufenthaltsqualität

Das Wegenetz an sich wird im Untersuchungsgebiet als sehr gut bewertet. Straßenbegleitende Gehwege sind bis auf wenige Ausnahmen vorhanden, teilweise jedoch nur einseitig. Die offene Bbauungsstruktur ermöglicht zudem direkte Fußwegeverbindungen zwischen den Gebäuden und abseits der Straßen. Dies wird als großer Vorteil gegenüber den anderen Verkehrsarten betrachtet und stellt für die Stärkung des Fußverkehrs ein großes Potential dar. Die zahlreich vorhandenen privaten Wohnwege, die private Gebäude erschließen, werden von vielen Bürgerinnen und Bürgern informell genutzt. Eine Ausweisung dieser Wege – zum Beispiel als öffentlicher Weg bzw. öffentliche Fuß- und / oder Radverbindung – wird vom Stadtplanungsamt nicht beabsichtigt.

Die Qualität der Wege wird gegenüber dem Netz im Allgemeinen schlechter bewertet. Sowohl straßenbegleitende als auch selbstständig geführte Gehwege weisen zum Teil erhebliche Mängel auf. Diese bestehen in zu geringen Breiten und Oberflächenschäden.

Die mangelhafte Gestaltung der in einigen Abschnitten großzügigen Seitenräume, sowie die schlechten Sichtbeziehungen an Knotenpunkten von Gehwegen mit Radinfrastrukturen und Fahrbahnen, teilweise durch starken Grünwuchs bedingt, führen insbesondere für den Fußverkehr zu Konflikten.

Parkende Kfz behindern häufig Gehende bei der Querung der Fahrbahn. Abgesenkte Borde sind in der Regel nur an den Knotenpunkten im Hauptverkehrsnetz oder im Nebennetz an Auffahrten für den Kfz-Verkehr zu finden. Gehende können somit die Fahrbahn nur selten oder schlecht queren. So entstehen Umwege und die Sichtbeziehung wird beeinträchtigt, was zu einer Erhöhung der Gefährdungslage bei der Straßenüberquerung führt.

Die fehlende Barrierefreiheit ist im gesamten Untersuchungsgebiet als generelles Defizit zu nennen. Betroffen sind Knotenpunkte und Querungsmöglichkeiten und teilweise Gehwegüberfahrten. Abgesenkte Borde und taktile Platten fehlen hier in vielen Fällen.

Die aufgeführten Defizite schränken besonders Kinder, ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen ein. Sie verursachen Umwege oder Schwierigkeiten bei der Nutzung dieser Wege, was ein Nachteil für die Mobilität im Quartier ist.

Im Untersuchungsgebiet gibt es keine öffentlichen Gebietskarten und kein Wegeleitsystem, das Gehenden Informationen zu Zielen und Zeitdauer für die Wegstrecken gibt.

Ein weiterer Konflikt für Gehende ist die starke Trennwirkung der übergeordneten Straßen (insbesondere Michelangelostraße, Greifswalder Straße, Storkower Straße). Querungen sind aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsstärken nur punktuell und meist an Lichtsignalanlagen möglich, sodass die Verbindung zwischen den Teilgebieten beeinträchtigt ist. Wichtig hierbei ist die Länge der Grünphase für Gehende, um alle Fahrbahnen in einer Grünphase überqueren zu können.

Radverkehr

Entlang des übergeordneten Straßennetzes stehen Radverkehrsanlagen zur Verfügung. Radfahrende werden auf Radwegen, Radfahrstreifen und auch auf Schutzstreifen geführt. Die unterschiedliche Qualität und Ausbaubreiten der Anlagen entsprechen nicht den aktuellen Anforderungen oder den Ansprüchen des Berliner Mobilitätsgesetzes.

Die Knotenpunkte des Hauptverkehrsnetzes sind durchgängig für Radfahrende markiert. Ein Konflikt findet sich an der Einfahrt in den Knotenpunkt Michelangelostraße/Greifswalder Straße aus der Michelangelostraße, hier müssen die abbiegenden Kfz den Schutzstreifen vor dem Knotenpunkt überfahren (Fahrradweiche). Dadurch ist das Rechtsabbiegen von Kfz für Radfahrende mit Gefahren verbunden.

Entlang einiger Radverkehrsanlagen, vor allem bei Schutzstreifen, treten Konflikte mit dem ruhenden Kfz-Verkehr auf. Parkende Kfz ragen in die Anlagen hinein und schränken den nutzbaren Raum für Radfahrende ein. Die Führung des Radverkehrs im Seitenraum führt zu Konflikten mit dem Fußverkehr.

Das Nebenstraßennetz ist nicht gesondert für den Radverkehr ausgebaut. Aufgrund der Tempo 30-Zonenregelung gibt es hierzu auch keine zwingende Notwendigkeit. Der Radverkehr kann grundsätzlich im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn abgewickelt werden. Zu bemängeln sind jedoch die in den Nebennetzstraßen überwiegend geringen verbleibenden Fahrräume. Durch das in der Regel stattfindende straßenbegleitende Parken stehen dem Rad- und Kfz-Verkehr außerhalb der Knotenpunkte häufig keine ausreichenden Fahrräume für den Begegnungsfall (Rad / Kfz-Verkehr) zur Verfügung. Zudem können auch in Teilen des Nebennetzes parkende Fahrzeuge zu Konflikten aufgrund der Dooring-Gefahr zu Konflikten mit dem Radverkehr führen.

Die Kfz-freien Abschnitte der zentralen Ost-West-Achse zwischen Erich-Weinert-Straße und Stedingerweg sind für den gebietsinternen, aber auch den übergeordneten Radverkehr als Alternative zu den Nebennetz- und Hauptverkehrsstraßen von hoher Bedeutung. Hier bestehen allerdings Nutzungskonflikte in Verbindung mit dem Fußverkehr.

Radabstellanlagen sind in unterschiedlichen Qualitäten und Menge vorhanden. Vor Wohngebäuden sind Abstellanlagen meist gar nicht oder in mangelnder Qualität und Quantität vorhanden, so dass die Nutzung des Fahrrades erschwert wird. An Zielen im Untersuchungsgebiet, wie Versorgungseinrichtungen und Zugang zur S-Bahn, sind in der Regel Radabstellanlagen vorhanden. Teilweise ist allerdings die Entfernung zwischen Abstellanlage und Zielpunkt so groß, dass die Anlagen nicht genutzt werden und Fahrräder näher am Zielpunkt „wild“ geparkt werden. Auch die Qualität und Quantität ist oft mangelhaft, so dass der theoretische Bedarf meist nicht gedeckt ist.

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Abbildung 39: Radabstellanlagen vor Hauseingängen



Alternativen zur privaten Fahrrad-Nutzung bietet das Bike-Sharing. Innerhalb des Untersuchungsgebietes steht jedoch nur eine Station zur Verfügung, südlich des S-Bahnhofs Greifswalder Straße sind es zwei Stationen. Die Geschäftsgebiete der Anbieter erschließen das Untersuchungsgebiet nicht. Insgesamt besteht im Untersuchungsgebiet Potential zur Netzerweiterung.

Kfz-Verkehr und Verkehrsorganisation

Die übergeordneten Straßen weisen mehrere Fahrstreifen oder einen überbreiten Fahrstreifen auf. Im Nebenstraßennetz verbleiben infolge des Straßenrandparkens häufig nutzbare Fahrbahnreiten, die außerhalb der Knotenpunkte kein ungehindertes Begegnen von Kfz ermöglichen. Dies führt einerseits zu geringen Fahrgeschwindigkeiten und zu einer erhöhten Aufmerksamkeit bei den Kfz-Führenden, andererseits aber auch zu nicht eindeutigen Situationen, zum Teil mit Gefährdungen für den Fuß- und Radverkehr (Rückfahr- und Wendemanöver).

Die Parkraumnachfrage der Bewohnenden im gesamten Untersuchungsgebiet liegt bei ca. 85 %. Eine Parkraumbewirtschaftung gibt es nicht. Für das Abstellen von Kfz stehen öffentliche und private Sammelanlagen zur Verfügung. Darüber hinaus werden Fahrzeuge fahrbahnbegleitend im Zuge der Hauptverkehrsstraßen und im Straßennebennetz abgestellt. Parkende Kfz verursachen einen hohen Flächenverbrauch, der insbesondere an Knotenpunkten das Passieren Gehender und Radfahrender einschränkt. Parkbauten mit mehreren Ebenen, die den ruhenden Verkehr effizienter und dezentral organisieren, gibt es nicht.

Das Parkraumangebot ist ausreichend und bietet Kapazitäten. Schon im Bestand kann mit weniger Stellplätzen ausgekommen werden.

Pkw-Alternativen zur privaten Pkw-Nutzung sind kaum vorhanden. Der Geschäftsbereich des Carsharing-Anbieters Share Now deckt das Untersuchungsgebiet zwar ab, stationsbasierte Angebote hingegen findet man nicht. Die Hürden für den Zugang in räumlicher und organisatorischer Hinsicht werden für viele potenzielle Nutzer als zu hoch eingeschätzt. Das Angebot ist ausbaufähig, zumal im Carsharing ein Potenzial zur Reduzierung von Fahrzeugen liegt.

5 Leitlinien der Maßnahmenkonzeption

Für das Untersuchungsgebiet Greifswalder Straße zeigt die Bestandsanalyse deutliche Mängel bei der Infrastruktur und bei den Angeboten für die Verkehrsarten auf. Aus diesen folgt ein Handlungsbedarf zur Verbesserung der Mobilität im Untersuchungsgebiet. Rahmenplanwerke des Landes Berlin für die Stadt- und Verkehrsentwicklung formulieren ihrerseits Leitlinien und Ziele, die für Stadtteil-Mobilitätskonzepte, wie dieses, relevant sind. Aus beidem folgend werden nachstehend Leitlinien für das Verkehrs- und Mobilitätskonzept abgeleitet.

5.1 Rahmenplanwerke für Berlin

Das Land Berlin hat mehrere Rahmenplanwerke für die Stadt- und Verkehrsentwicklung aufgestellt. Darin werden Ziele zur zukünftigen Mobilität in der Stadt benannt, die in der Maßnahmenkonzeption für das Verkehrs- und Mobilitätskonzept des Stadtumbaugebietes Greifswalder Straße berücksichtigt werden. Im Folgenden werden auszugswise Ziele aus

- der Koalitionsvereinbarung 2016-2021,
- dem Mobilitätsgesetz (MobG) und
- dem Stadtentwicklungsplan Verkehr

vorgestellt.

Die **Koalitionsvereinbarung** für die Legislaturperiode 2016-2021 widmet sich dem Thema Mobilität vor allem im Kapitel „Sauber, bequem und sicher durch die Stadt – Mobilitätswende einleiten und Umweltverbund stärken“. Folgende Ziele und Handlungsschwerpunkte werden u. a. benannt:

- „Vorrang für den Umweltverbund bedeutet auch Umverteilung des Straßenraums zugunsten des ÖPNVs, des Rad- und Fußverkehrs.“
- „[...] Straßenraum gerechter nutzen und noch mehr lebenswerte Straßen und Plätze schaffen.“

- „[...] Geschwindigkeitsbeschränkungen in Wohngebieten [...].“
- „Um die Häufigkeit und Schwere von Unfällen zu reduzieren, wird die Koalition alle rechtlichen Möglichkeiten zur Ausweitung und Neuausrichtung von Tempo-30-Zonen nutzen.“
- „An Kreuzungen werden die Eckbereiche frei einsehbar gestaltet. Durch Aufpflasterungen wird ein sicheres Queren ermöglicht.“

Das **Mobilitätsgesetz** des Landes Berlin wurde am 5. Juli 2018 beschlossen. Es umfasst in seiner aktuellen Fassung die Bausteine ÖPNV, Fußverkehr, Radverkehr sowie Wirtschaftsverkehr und neue Mobilität. Das Mobilitätsgesetz benennt u. a. folgende Ziele:

- „Vision Zero“: Keine Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden in Berlin [§ 10 (3) MobG].
- Verkehrsbedingte Gesundheitsbeeinträchtigungen, insbesondere Luftschadstoff- und Lärmbelastungen, vermeiden [§ 9 MobG] und Beeinträchtigungen von Klima und Umwelt durch Verlagerung auf den Umweltverbund reduzieren [§ 8 (1) MobG].
- Höhere Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums und bessere Lebensqualität in der Stadt [§ 4 (3) MobG].
- Verkehrsmittel des Umweltverbundes sollen sich optimal ergänzen [§ 5 (3) MobG].
- Der Radverkehrsanteil soll im öffentlichen Raum deutlich wahrnehmbar ansteigen. Ziel ist ein optimaler Anteil am Modal Split. Konkrete Ziele sind im RVP festzulegen [§ 36 (3) MobG].

Der aktuelle **Stadtentwicklungsplan Verkehr** mit Zielhorizont 2025 wurde am 29. März 2011 beschlossen. Er bildet den Rahmen für die Planung der Verkehrsmaßnahmen auf gesamtstädtischer Ebene. Der Stadtentwicklungsplan Verkehr formuliert 12 Oberziele, von denen solche mit Bezug zu Stadtteil-Mobilitätskonzepten im Folgenden aufgeführt sind:

- „Herstellung gleicher Mobilitätschancen: Berücksichtigung unterschiedlicher Mobilitätsbedürfnisse aufgrund unterschiedlicher Lebensbedingungen.“
- „Stärkung der polyzentrischen Stadtstruktur: Verbesserung der Erreichbarkeit städtischer Teilräume und Stadtteile untereinander sowie mit den innerstädtischen Hauptzentren.“
- „Erhöhung der raumstrukturellen Stadtverträglichkeit des Verkehrs (Begrenzung von Schneisenwirkungen im Stadtraum, Reduzierung von Zäsuren, Aufwertung von Verkehrsräumen, Respektierung historischer Verkehrsnetzstrukturen).“

- „Erhöhung der Verkehrssicherheit (alle Verkehrsarten, alle Stadträume).“
- „Reduzierung des verkehrsbedingten Verbrauches natürlicher Ressourcen (Energie, freie Fläche/Boden).“
- „Entlastung der städtischen und globalen Umwelt von verkehrsbedingten Belastungen.“
- „Schaffung eines stadtverträglichen Verkehrs für sich verändernde Mobilitätsbedürfnisse (Stärkung der Inter- und Multimodalität, Reduzierung des motorisierten Verkehrsaufwands).“

5.2 Planwerke zum Stadtumbaugebiet

Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept wird im Rahmen des Städtebauförderprogramms Nachhaltige Erneuerung (zuvor Stadtumbau) erarbeitet. In diesem Programm wurden und werden weitere Planwerke erarbeitet. Im Jahr 2017 wurde als Grundlagendokument das Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) beschlossen. Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept berücksichtigt dieses und andere Konzepte.

Mit dem Wohnungsneubauvorhaben Michelangelostraße liegt eines der berlinweit 16 neuen Stadtquartiere im Untersuchungsgebiet. Nach gegenwärtigem Stand sollen an der Michelangelostraße bis zum Jahr 2035 rund 1.200 Wohnungen entstehen.

Parallel zum Verkehrs- und Mobilitätskonzept werden Konzepte zu Grün- und Freiflächen und zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet. Ziel ist es, für das als ökologisches Modellquartier fungierende Plangebiet konkrete Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes, der sozialen Infrastruktur und zur Anpassung an den Klimawandel zu planen, abzustimmen und umzusetzen.

Um die Themen Mobilität, Städtebau, Grün- und Freiflächenplanung sowie Regenwasserbewirtschaftung aufeinander abzustimmen haben gemeinsame Abstimmungen mit den anderen Fachplanungsbüros, dem Bezirk Pankow (Auftraggeber) und weiteren Akteuren sowie bilaterale Termine zwischen LK Argus und einzelnen Beteiligten stattgefunden.

5.3 Leitlinien und Handlungsfelder

Aus der Bestands- und Defizitanalyse werden Leitlinien und Handlungsfelder für die Maßnahmenplanung im Untersuchungsgebiet abgeleitet. Sie geben die Richtung für die anschließende Maßnahmenplanung vor. Die Handlungsfelder beschreiben Bereiche mit besonderer Notwendigkeit zur Verbesserung der Gegebenheiten. Es werden folgende Ziele und Handlungsfelder definiert:

- Stärkung des Umweltverbundes im Untersuchungsgebiet

ÖPNV, Fuß- und Radverkehr bilden das Rückgrat der zukünftigen Erschließung für den Individualverkehr.

- Stärkung der Nahmobilität im Gebietsinneren

Das Plangebiet wird von einem dichten und barrierefreien Wegenetz des Fuß- und Radverkehrs durchzogen. Alle Quellen und Ziele sind schnell und sicher zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erreichen.

- Strukturierung des Verkehrsnetzes

Die Erschließung durch den ÖPNV und den Kfz-Verkehr erfolgt über und orientiert sich zu den Rändern des Plangebietes. Die inneren Bereiche bleiben nach Möglichkeit frei vom Kfz-Verkehr und vom ÖPNV. Fuß- und Radwegeverbindungen sind überwiegend bereits vorhanden, sodass nur in wenigen Bereichen neue Verbindungen geschaffen werden müssen.

- Sicherstellung des erforderlichen Kfz-Verkehrs

Gleichzeitig ist die Kfz-Erschließung für den Wirtschaftsverkehr, die Ver- und Entsorgung sowie den individuellen kurzfristigen Bedarf zu sichern.

- Einrichtung von Alternativen zur privaten Kfz-Nutzung

Für die Beeinflussung der wohnortnahen Mobilität werden ergänzende Mobilitätsangebote und Mobilitätsdienstleistungen geschaffen. Die Maßnahmen sind Impulsgeber für eine nachhaltige Mobilität.

- Organisation des ruhenden Kfz-Verkehrs

Das Angebot für den ruhenden Verkehr (der Bestandsquartiere) orientiert sich am Bedarf. Für die Neubebauung sollen die nötigen Kfz-Stellplätze auf den Baufeldern geschaffen werden. Für die Bestandsnutzungen werden Kfz-Stellplätze im Straßenraum, auf Sammelanlagen und in Quartiersgaragen in ausreichender Zahl angeboten.

- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Die objektive und die subjektive Sicherheit soll erhöht werden. Besonders für die „schwächeren“ Verkehrsteilnehmenden (Gehende und Radfahrende) ist eine Erhöhung der Verkehrssicherheit eine Grundvoraussetzung, um mehr Menschen von den Vorteilen dieser Verkehrsarten zu überzeugen.

6 Konzeption der Verkehrsnetze

Die Konzeption der Verkehrsnetze definiert, welche Straßen und Wege in welcher Art und Weise für die einzelnen Verkehrsarten zur Verfügung stehen. Für den Kfz-, Rad- und Fußverkehr werden jeweils Verkehrsnetze dargestellt, die eigenständig funktionieren. Gleichzeitig wurde bei der Konzeption stets die Überlagerung der Netze mitgedacht, um aufzuzeigen, welchen verkehrlichen Nutzungsansprüchen die Straßen genügen müssen. Für die Verkehrsarten werden zunächst Vorüberlegungen zur Netzgestaltung und anschließend das jeweilige Zielnetz und für den öffentlichen Verkehr Maßnahmenvorschläge dargestellt.

Für die Entwicklung eines möglichst lückenlosen und umwegfreien Wegenetzes stellt der Einbezug privater Flächen aus Sicht der Verkehrsplanung den Optimalfall dar. Dies betrifft überwiegend den Fußverkehr und in geringem Maße auch den Radverkehr. Als gutachterliche Empfehlung wird allen Akteuren und Flächeneigentümern nahegelegt, möglichst viele Kompromisse und Vereinbarungen auszuhandeln, um langfristig ein qualitativ hochwertiges Wegenetz im Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße sicherzustellen. Positiv bewertet wird dabei, dass in vielen Fällen diese privaten Wege schon heute geöffnet sind und somit eine hohe Durchlässigkeit durch die informelle Nutzung gegeben ist. Die informellen (privaten) Wege werden daher in den nachfolgenden Abbildungen zur Unterscheidung gegenüber den öffentlichen Wegen explizit mit dargestellt.

6.1 Netzüberlegungen für den Kfz-Verkehr

Vorüberlegungen

Für die Gestaltung des Kfz-Verkehrsnetzes werden vier Straßentypen unterschieden. Auf diese Weise wird eine Hierarchie des Straßennetzes geschaffen.

- **Verkehrsberuhigte Bereiche**

In verkehrsberuhigten Bereichen (Tempo 7) nutzen Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr die Verkehrsfläche gemeinsam (sog. Mischungsprinzip). Zusätzliche Gehbahnen oder markierte Zonen an den Rändern der Mischverkehrsfläche können Gehenden mit besonderem Sicherheitsbedürfnis einen besonderen Schutz geben. Parken ist in verkehrsberuhigten Bereichen prinzipiell nicht zulässig, Stellplätze müssen explizit ausgewiesen werden. Es wird die Einrichtung von möglichst vielen verkehrsberuhigten Bereichen angestrebt. Diese Straßen dienen der Erschließung der Wohngebäude. Zudem wird ihre Einrichtung insbesondere vor sensiblen Einrichtungen empfohlen.

- Verkehrsberuhigte Bereiche mit Kfz-Parken

Verkehrsberuhigte Bereiche mit Kfz-Parken (Tempo 7) wird als Straßentyp für oftmals private Straßen definiert. Diese Straßen erfüllen im Bestand die Funktion einer Sammelanlage. Dieser Straßentyp besteht für eine Übergangszeit, bis das Kfz-Parken infolge einer geringeren Nachfrage vollständig aus dem Straßenraum zurückgenommen oder in zentralen Parkierungseinrichtungen organisiert wird.

- Nebennetzstraßen

Nebennetzstraßen (Tempo 30-Zone) dienen der Erschließung der Quartiere. Sie bündeln den gebietsinternen Verkehr aus den verkehrsberuhigten Bereichen und führen ihn zum übergeordneten Straßennetz (Hauptverkehrsstraßen). Rad- und Kfz-Verkehr nutzen gemeinsam die Fahrbahn, für Gehende gibt es beidseitig eigene Anlagen. Kfz-Parken im Straßenraum ist generell möglich.

- Hauptverkehrsstraßen

Hauptverkehrsstraßen (Tempo 30 oder 50) liegen in der Regel an den Rändern der Quartiere. Sie nehmen den überörtlichen Verkehr auf und dienen der Anbindung der Quartiere an das umliegende Stadtgebiet. Hauptverkehrsstraßen führen nur dann durch ein Quartier, wenn sie Linienbusverkehr aufnehmen. Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr stehen jeweils eigene Verkehrsflächen zur Verfügung (sog. Trennungsprinzip). Kfz-Parken im Straßenraum ist generell möglich.

Zielnetz

Die Konzeption des Zielnetzes für den Kfz-Verkehr erfolgt in zwei Schritten. Zuerst wird für das bestehende Straßennetz geprüft, welche Straßen(-abschnitte) bei Wahrung der Erschließung entfallen können oder durch die Neubebauung an der Michelangelostraße hinzukommen (Abbildung 40, Seite 42). Anschließend wird für jede Straße der Typ festgelegt (Abbildung 41, Seite 42). Die Konzeption des Kfz-Netzes erfolgt mit dem Ziel eine gute Erschließung für das Untersuchungsgebiet inklusiver der Neubebauung zu erreichen und gleichzeitig die Durchfahung für gebietsfremde Kfz-Verkehre zu unterbinden.

Es wird empfohlen einen Abschnitt der Thomas-Mann-Straße auf Höhe der zentralen Fuß- und Radverkehrsachse im Mühlenkiez aus dem Kfz-Netz herauszunehmen. Entlang des etwa 90 m langen Abschnitts liegen Grünflächen und es besteht keine Erschließungsfunktion. Durch die Herausnahme dieses Abschnitts wird die Schaffung eines barrierefreien, zusammenhängenden Freiraums im Zuge der Erneuerung der Mittelpromenade ermöglicht. Die Erschließung der Gebäude Thomas-Mann-Straße Nr. 31, 33 und 35 bleibt aus Richtung Norden über die Hanns-Eisler-Straße gewährleistet. Zusätzlich wird dadurch

eine Möglichkeit zur Kfz-Durchfahrung des Gebiets unterbunden. Die Wegnahme des Kfz-Verkehrs auf dem Abschnitt ist auch vorteilhaft zu bewerten, da somit der Knotenpunkt mit der Fuß- und Radverkehrsachse entfällt (Abbildung 40: ①).

Die weiteren Änderungen am bestehenden Kfz-Verkehrsnetz hängen mit der Bebauung beidseits der Michelangelostraße zusammen. Die Erschließung der Neubebauung erfolgt für die Nordseite über die Michelangelostraße und die Greifswalder Straße und für die Südseite über die Hanns-Eisler-Straße bzw. Verbindungsstraßen zwischen dieser und der Michelangelostraße.

Zukünftig sind weiter zwei Verbindungen der Michelangelostraße mit der Hanns-Eisler-Straße geplant. Jedoch ändern sich im Vergleich zum Bestand ihre Lagen. Die Verbindung östlich der Greifswalder Straße entfällt, um nahe dem großen Knotenpunkt Greifswalder Straße / Michelangelostraße – Ostseestraße keinen weiteren Vollknoten zu haben, was sich nachteilig auf die Leistungsfähigkeit und Koordinierung auswirken kann. Die Verbindung westlich des Sportplatzes an der Kniprodestraße wird für den allgemeinen Kfz-Verkehr herausgenommen, da sie zukünftig nur vom Busverkehr zur An- und Abfahrt der neuen Endhaltestelle nördlich des Sportplatzes genutzt werden soll (②). In diesem Bereich mit Haltestelle und Sportplatz sowie der geplanten Schule wird ein hohes Fußverkehrsaufkommen erwartet. Der Kfz-freie Straßenraum ermöglicht sichere und direkte Wege. Die beiden neuen Verbindungen liegen im Vergleich zu heute in einem gleichmäßigeren Abstand auf der Strecke zwischen Greifswalder Straße und Kniprodestraße. Dies ermöglicht eine mehr ausgeglichene Verteilung der Kfz-Fahrten in der Erschließung der Neubebauung bzw. der Zufahrt zum übergeordneten Straßennetz (③).

Nördlich der Michelangelostraße wird die Anbindung zu den Gebäuden Nr. 63 bis 127 zukünftig über die Kniprodestraße geplant (④). Zudem ändern sich in kleinerem Umfang Zufahrten zur Erschließung von der Gürtelstraße aus (⑤).

Das Plangebiet ist von den Hauptverkehrsstraßen aus über die Thomas-Mann-Straße, Hanns-Eisler-Straße, Gürtelstraße, Einsteinstraße und den Pieskower Weg erschlossen. Die genannten Nebennetzstraßen verknüpfen die im Plangebiet befindlichen Parkierungseinrichtungen (Sammelanlagen) mit dem übergeordneten Straßennetz und dienen als Haupterschließungsstraßen für das Plangebiet. Auf ihnen gilt Tempo 30 (Zonenregelung). Wegen ihrer Haupterschließungs- und Sammelfunktion für den gebietsinneren Kfz-Verkehr sollten sie in ihrem Ausbauzustand nach Möglichkeit den Begegnungsfall Pkw-Pkw und Pkw-Lkw gewährleisten können. Die Nebennetzstraßen sind mit Ausnahme der Gürtelstraße untereinander verbunden und bilden einen fast geschlossenen Ring innerhalb der umliegenden Hauptverkehrsstraßen. Dies gewährleistet auch im Havariefall (Baustellen in Netzelementen oder an den Anbindungen zum Hauptverkehrsstraßennetz etc.) eine Erreichbarkeit des Plangebietes. Die Gürtelstraße ist über die nördlich anliegenden Wohnstraßen über mehrere Punkte an

das übergeordnete Straßennetz angebunden. Der genannte Ring lässt keine direkten und kurzen Verbindungen zwischen den Hauptverkehrsstraßen zu. Eine Attraktivität für den gebietsfremden Durchgangsverkehr ist daher grundlegend nicht gegeben. Eine Ausnahme gibt es dabei im Südwesten des Mühlenkieses. Hier kommt es zu Abkürzungsverkehren von der Storkower Straße über den Pieskower Weg und die Thomas-Mann-Straße in nördliche Richtung. Dieser Streckenzug erfordert deshalb eine besondere Beachtung, auch in Hinblick auf die weitere Maßnahmenplanung (Knotenpunktumbauten mit Aufpflasterungen zur Verkehrsberuhigung). Entlang dieses Streckenzugs liegen wichtige Nutzungen, wie die Einzelhandelseinrichtungen an der Greifswalder Straße, die über den Pieskower Weg beliefert werden. Zudem liegt hier mit der bestehenden Sammelanlage auch eine wichtige Potentialfläche für eine Quartiersgarage vor. Diese Nutzungen sollen bei gleichzeitigem Ausschluss der Abkürzungsverkehre gut erreichbar bleiben und dennoch die Anforderungen guter Bedingungen für Gehende und Radfahrende berücksichtigen (6).

Die Nebennetzstraßen des Plangebietes werden flankiert von Straßen für die feinere Erschließung von anliegenden Gebäuden und Nutzungen. Diese Erschließungsstraßen haben keine Sammelfunktion und erlauben dem Ziel der Konzeption folgend keine Durchfahrmöglichkeiten im und durch das Plangebiet. Es wird empfohlen, diese aus Kfz-Sicht weniger stark nachgefragten Straßenabschnitte als verkehrsberuhigte Bereiche auszubilden. Sie fördern und stützen somit auch die Vorgaben, die im Plangebietsinneren erforderlichen attraktiven Verkehrsräume für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen. Dies beinhaltet auch eine Freihaltung der öffentlichen Straßenräume vom ruhenden Verkehr – mit Ausnahme einzelner Parkstände für mobilitätseingeschränkte Personen und kurzfristige Haltbedarfe.

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Abbildung 40: Änderungen am Kfz-Verkehrsnetz

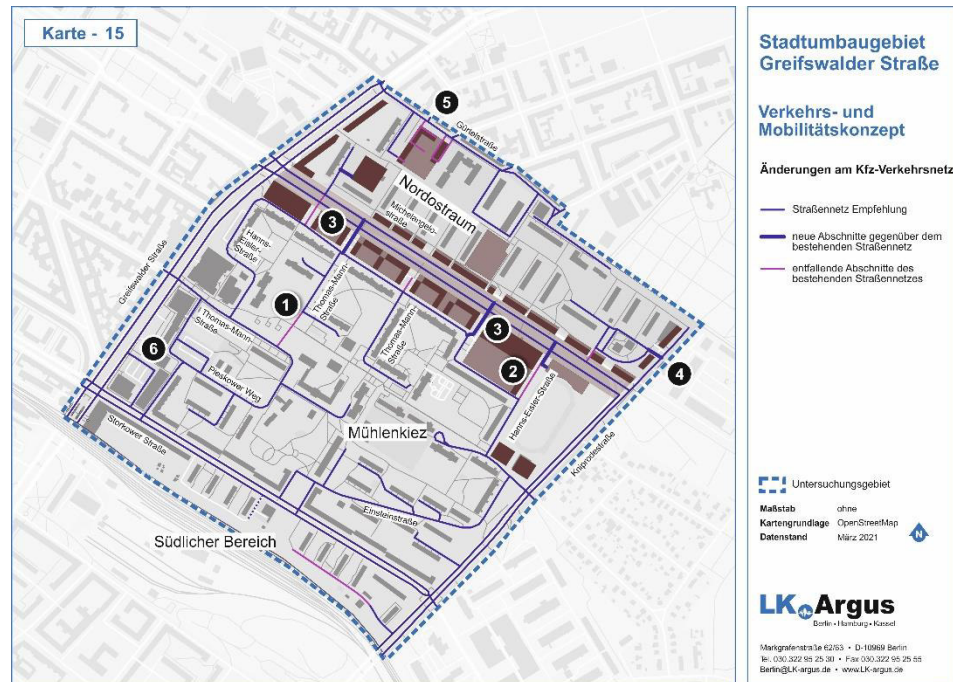
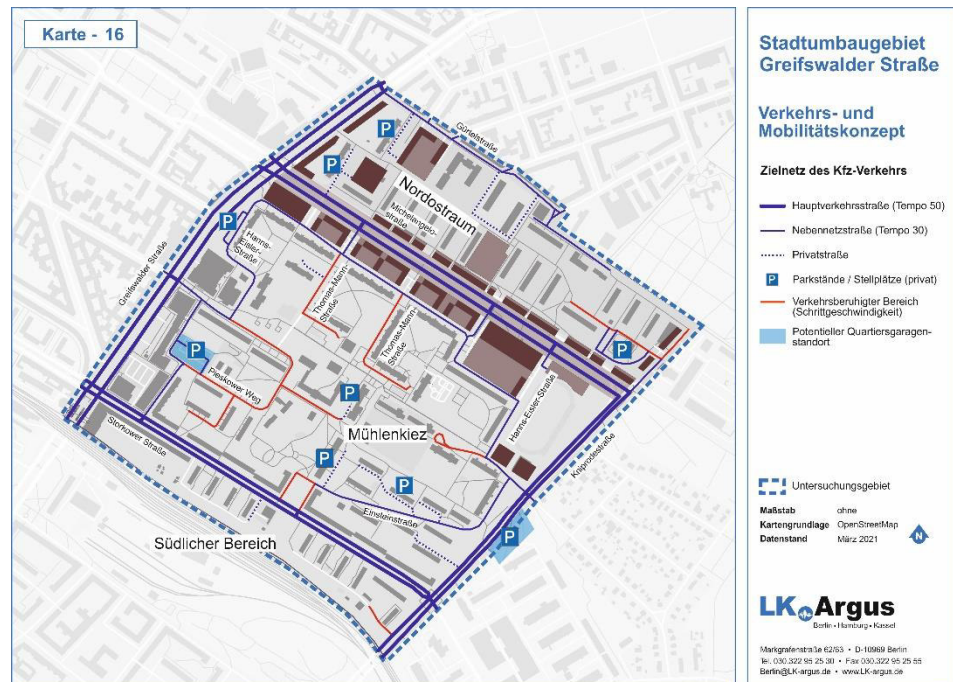


Abbildung 41: Zielnetz des Kfz-Verkehrs



6.2 Netzüberlegungen für den Radverkehr

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Vorüberlegungen

Der Radverkehr bildet mit dem Fußverkehr die sogenannte aktive Mobilität für eine gesunde, klimafreundliche und nachhaltige Fortbewegung. Mit einer sehr variablen Geschwindigkeit zwischen 5 km/h und 30 km/h, einer effizienten Übersetzung der Körperkraft in Fortbewegung und verschiedenen Fahrradtypen ist Radfahren eine Mobilitätsform für Menschen fast jeder Altersklasse und körperlicher Verfassung.

Beinahe jeder fünfte Weg in der Berliner Innenstadt wird mit dem Fahrrad zurückgelegt (18 %). Besonders hohe Anteile erreicht der Radverkehr bei den Wegezwecken Arbeit (23 %) sowie Kita, Schule und Ausbildung (21 %). Zudem ist die kombinierte Nutzung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr beliebt. Auf den Distanzen bis zu zehn Kilometern besteht ein hohes Potenzial zur Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Radverkehr. Die Elektrifizierung des Radverkehrs erhöht sein Potenzial zusätzlich.

Sichere Straßenräume in den Quartieren und eigene Anlagen entlang der Hauptverkehrsstraßen laden zum Radfahren ein. Von besonderer Bedeutung ist auch die Infrastruktur im Bereich von Knotenpunkten. Der übergeordnete Radverkehr im Untersuchungsgebiet soll nach Möglichkeit entlang der Hauptverkehrsstraßen fahren. Dort sind gemäß Berliner Mobilitätsgesetz bis 2030 ausreichend sichere und breite Anlagen herzustellen. Radrouten im Quartier sind vorrangig für den Binnenverkehr sowie Fahrten mit Quelle und Ziel im Untersuchungsgebiet gedacht. Die Radverkehrsführung im Untersuchungsgebiet soll nicht zulasten des Fußverkehrs sein.

Die Anbindung der Neubebauung ist für die Konzeption des Radnetzes sehr wichtig, um den neuen Anwohnenden von vornherein ein attraktives Verkehrsangebot zu geben. Die Einrichtung von Fahrradstraßen in Erschließungsstraßen im Nebennetz wird für das Untersuchungsgebiet an keiner Stelle als zweckmäßig betrachtet.

Für die Gestaltung des Radverkehrsnetzes werden vier Führungsformen unterschieden.

- Hauptverkehrsstraßen

Der Radverkehr wird getrennt vom Kfz- und Fußverkehr auf eigenen Anlagen geführt. Radverkehrsanlagen müssen beidseitig der Straße bestehen.

- Nebennetzstraßen

Der Radverkehr wird gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr im Mischungsprinzip auf der Fahrbahn geführt. Wichtige Verbindungen im Nebennetz werden als

Fahrradstraße ausgewiesen, um den Vorrang des Radverkehrs vor dem Kfz-Verkehr herauszustellen.

- Verkehrsberuhigte Bereiche

Der Radverkehr nutzt die Verkehrsfläche gemeinsam mit dem Fuß- und Kfz-Verkehr (sog. Mischungsprinzip). Der Radverkehr muss sich an das niedrige Geschwindigkeitsniveau anpassen.

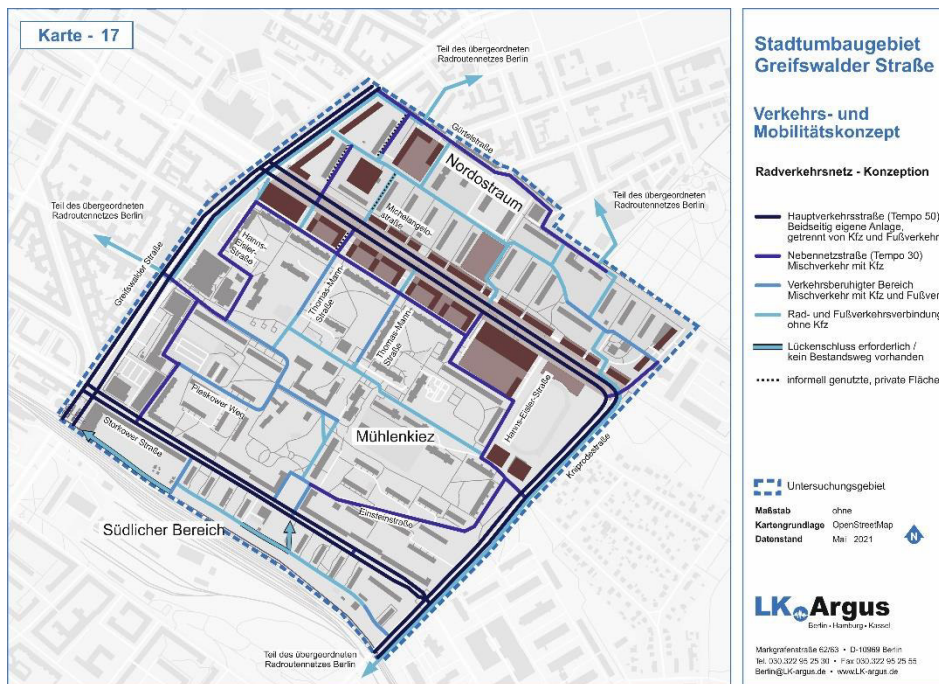
- Rad- und Fußverkehrsverbindungen ohne Kfz-Verkehr

Das Kfz-Straßennetz wird durch Verbindungen ergänzt, die allein dem Rad- und Fußverkehr zur Verfügung stehen. Die Erweiterung über das Kfz-Straßennetz hinaus erhöht die Netzdichte und Routenwahl für Radfahrende. Die konkrete Organisationsform der einzelnen Rad- und Fußverkehrsverbindungen – zum Beispiel gemeinsamer oder getrennter Geh- und Radweg (Verkehrszeichen 240 bzw. 241) – wird im Rahmen der weiteren Konzeptionsüberlegungen im Einzelfall festgelegt.

Zielnetz

Die Konzeption des Zielnetzes für den Radverkehr orientiert sich an dem bestehenden übergeordneten Radroutennetz des Senats und des Bezirkes. Es sollen Anschlüsse an übergeordnete Routen hergestellt und neue Strecken in das Netz integriert werden. Das Zielnetz für den Radverkehr deckt sich in weiten Teilen mit dem Kfz-Verkehrsnetz. Zahlreiche Wegeverbindungen abseits der Straßen, oft in Kombination mit dem Fußverkehr, ergänzen das Netz und schaffen Routen ohne Kfz-Verkehr. Die prominentesten Rad- und Fußverkehrsverbindungen ohne Kfz-Verkehr sind die Achsen im Nordostraum und im Mühlenkiez. Vor allem im Bereich der Michelangelostraße sind in Nord-Süd-Richtung zusätzliche Verbindungen für den Rad- und Fußverkehr vorgesehen, um die Neubebauung mit Einzelhandel und dem Schulstandort gut zu erreichen. Im südlichen Bereich ist eine durchgehende Verbindung parallel zur S-Bahntrasse anzustreben. Die Führungsformen für die einzelnen Netzelemente sind durch die eingangs des Kapitels erläuterte Hierarchie definiert. Die Art der baulichen Anlage (gemeinsamer Geh- und Radweg, getrennter Geh- und Radwege etc.) wird im Einklang mit dem Kfz- und Fußverkehrsnetz im Rahmen der weiteren Konzeptionsüberlegungen festgelegt. Abbildung 42 zeigt das Radverkehrsnetz für das Untersuchungsgebiet Greifswalder Straße.

Abbildung 42: Radverkehrsnetz



Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtbaugebiet
Greifswalder Straße**
Abschlussbericht
27. Mai 2021

Wichtige Verbindungen

Für das Untersuchungsgebiet Greifswalder Straße werden wichtige Radverkehrsrelationen herausgestellt (Abbildung 43, Seite 47). Dazu werden zwei Kategorien definiert:

- Netztragende Radverkehrsrelationen: Hauptverbindungen, die zu wichtigen Zielen im Quartier führen (Stadtteilzentrum, S-Bahnhof Greifswalder Straße, weitere ÖV-Haltestellen, Schulen),
- Netzergänzende Radverkehrsrelationen: wichtige, die Hauptverbindungen ergänzende oder verbindende Verbindungen und
- Alle übrigen Radverkehrsrelationen erhalten keine explizite Bezeichnung.

Die Ertüchtigung und Herstellung der netztragenden und -ergänzenden Radverkehrsrelationen hat Priorität. Sie bilden wichtige Achsen für den Radverkehr in den Quartieren und werden von vielen Menschen in der gesamten Länge oder in Teilen genutzt. Die folgenden Auflistungen von wichtigen Radverkehrsrelationen stellt keine Prioritätenreihung dar.

Für das Untersuchungsgebiet werden folgende vier netztragenden Radverkehrsrelationen dargestellt.

- Route 1 „Hauptachse im Mühlenkiez“
zwischen Greifswalder Straße und Kniprodestraße

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

- Die zentrale Achse verläuft mittig zwischen der Michelangelostraße und der Storkower Straße in Nordwest-Südost-Ausrichtung. Sie verläuft über die Thomas-Mann-Straße – Kfz-freie Fuß-Rad-Achse – Kniprodestraße. Westlich der Greifswalder Straße führt die Route über die Erich-Weinert-Straße zur geplanten Radschnellverbindung Panke-Trail.
- Zugang zur Tramhaltestelle Thomas-Mann-Straße und zur Bushaltestelle Stedingerweg.
- Anliegende Einrichtungen sind: Mühlencenter, Schwimmhalle, Schulen, Kitas, Spielplätze und Jugendverkehrsschule.
- Route 2 „S-Bahnhof – Hanns-Eisler-Straße“
 - Diese Route unterstützt die Anbindung des Mühlenkieses an den S-Bahnhof Greifswalder Straße. Sie kreuzt die Route 1 „Hauptachse im Mühlenkiez“.
 - Zugang zum S-Bahnhof und Tramhaltestelle Greifswalder Straße und zum Busverkehr in der Michelangelostraße.
 - Anliegende Einrichtungen sind: Einzelhandel, Kita, Grundschule und Einsteinkamp.

Route 3 und 4 sind Bestandteile des Berliner Radverkehrsnetzes. Sie dienen vorwiegend der Aufnahme des übergeordneten Radverkehrs mit weiträumigen Zielen.

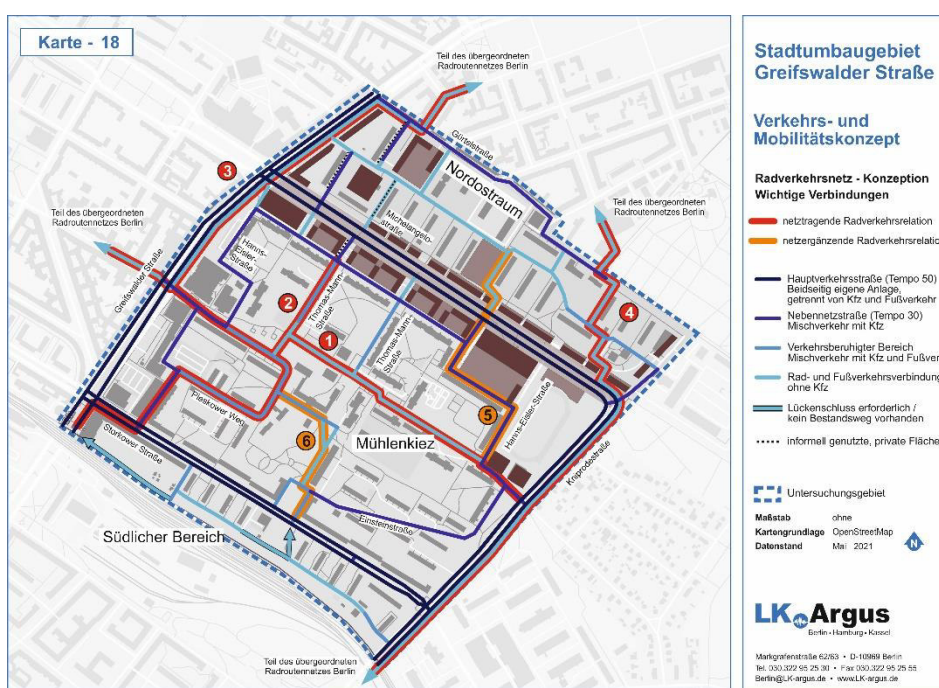
- Route 3 „Greifswalder Straße – Komponistenviertel“
 - Dieser den Mühlenkiez tangierende Routenabschnitt aus dem übergeordneten Radverkehrsnetz Berlin führt aus dem nördlich gelegenen Komponistenviertel über die Greifswalder Straße und die Erich-Weinert-Straße in westliche Richtung.
 - Weiträumige Ziele sind: Bahnhof Gesundbrunnen, die S-Bahnhalte Schönhauser Allee sowie Bornholmer Straße und der Panke-Trail im Westen sowie der Ortsteil Weißensee im Norden.
 - Es bestehen aktuelle Überlegungen seitens des Bezirkes, die Bizetstraße als Fahrradstraße zu gestalten, um eine parallele Alternative zur Greifswalder Straße / Berliner Allee anzubieten. Dies ist bei der Umsetzung der vorliegenden Netzkonzeption zu berücksichtigen, um eine widerspruchsfreie und umwegfreie Führung bzw. Verknüpfung zwischen dem Komponistenviertel und dem Stadtumbaugebiet zu gewährleisten.

- Route 4 „Kniprodestraße – Komponistenviertel“
 - Dieser den Mühlenkiez tangierende Routenabschnitt aus dem übergeordneten Radverkehrsnetz Berlin führt aus dem nördlich gelegenen Komponistenviertel über die Kniprodestraße in südliche Richtung.
 - Weiträumige Ziele sind: Volkspark Friedrichshain, Innenstadt Berlin im Süden sowie der Ortsteil Weißensee im Norden.

Nachfolgende zwei netzergänzende Radverkehrsrelationen untersetzen die netztragenden Relationen.

- Route 5 „Östliche Nord-Süd-Verbindung“
 - Diese Relation verbindet den Nordostraum und den Mühlenkiez und stellt gleichzeitig für den Schulneubau und den Sportplatz eine wichtige Erschließungsfunktion dar.
 - Anliegende Einrichtungen sind: Senioreneinrichtung, Sportplatz Kniprodestraße, Spielplatz und Schule in der Michelangelostraße (geplant).
- Route 6 „Einsteinpark“
 - Die Strecke führt von der Storkower Straße in Richtung Nordwesten und schließt an die Route 2 und im weiteren Verlauf an Route 1 an.
 - Anliegende Einrichtungen sind: Grundschule, Einsteinpark und Kita südlich der Storkower Straße (geplant).

Abbildung 43: Radverkehrsnetz – Wichtige Verbindungen



6.3 Netzüberlegungen für den Fußverkehr

Vorüberlegungen

Jeder Weg beginnt und endet zu Fuß, denn zu Fuß werden andere Mobilitätsformen und Ziele im Umfeld bei einer Geschwindigkeit von etwa 5 km/h schnell erreicht. Gehen gehört zu den aktiven Formen von Mobilität und integriert Bewegung in den Alltag der Menschen. Dies unterstützt die Prävention von Krankheiten und trägt als Teil des Umweltverbundes zu einer nachhaltigen und umweltverträglichen Mobilität bei. Ein großes Hindernis für den Fußverkehr ist die starke Umwege-Empfindlichkeit der Gehenden, da für die Fortbewegung die eigene Körperkraft genutzt wird und Umwege bei geringer Geschwindigkeit zu größerem Zeitaufwand führen.

Die Mehrzahl der Wege in der Berliner Innenstadt wird zu Fuß zurückgelegt. 35 % aller Wege entfallen auf den Fußverkehr, bei den Wegezwecken Einkaufen (51 %) und Freizeit (41 %) sind die Anteile noch deutlich höher. Auch im Zugang zu anderen Verkehrsarten, zum Leihfahrrad oder zur Haltestelle, wird zu Fuß gegangen. Die sehr kurzen Wege bis zu einem Kilometer Länge werden zu 80 % zu Fuß zurückgelegt, bei zwischen ein und drei Kilometer beträgt der Anteil noch 29 %.

Ein gut ausgebautes und qualitativ hochwertiges Fußverkehrsnetz mit direkten und kurzen Wegen ist die Basis für einen hohen Fußverkehrsanteil. Die offene Baustruktur im Untersuchungsgebiet bietet dafür gute Voraussetzungen. Jede Wegeverbindung sollte barrierefrei und sicher nutzbar sein. Die Anbindung der Neubebauung ist für die Konzeption des Fußnetzes sehr wichtig, um den neuen Anwohnenden von vornherein ein attraktives Verkehrsangebot zu geben.

Für die Gestaltung des Fußverkehrsnetzes werden ebenfalls vier Führungsformen unterschieden.

- **Hauptverkehrs- und Nebennetzstraßen**

Der Fußverkehr wird getrennt vom Kfz- und Radverkehr auf eigenen Anlagen geführt. Fußverkehrsanlagen müssen beidseitig der Straße bestehen. Die Querung der Hauptverkehrs- und Nebennetzstraßen muss durch Querungshilfen ermöglicht werden. Querungshilfen sind an allen Knotenpunkten, im Bereich von Haltestellen und auf längeren Streckenabschnitten zwischen Knotenpunkten einzurichten.

- **Verkehrsberuhigte Bereiche**

Der Fußverkehr nutzt die Verkehrsfläche gemeinsam mit dem Rad- und Kfz-Verkehr (sog. Mischungsprinzip). Zusätzliche Gehbahnen oder markierte Zonen an den Rändern der Mischverkehrsfläche können Gehenden mit besonderem Sicherheitsbedürfnis einen besonderen Schutz geben.

- Fuß- und Radverkehrsverbindungen ohne Kfz-Verkehr

Das Kfz-Straßennetz wird durch Verbindungen ergänzt, die allein dem Fuß- und Radverkehr zur Verfügung stehen. Die Erweiterung über das Kfz-Straßennetz hinaus erhöht die Netzdichte und Routenwahl für Gehende. Die konkrete Organisationsform der einzelnen Rad- und Fußverkehrsverbindungen – zum Beispiel gemeinsamer oder getrennter Geh- und Radweg (Verkehrszeichen 240 bzw. 241) – wird im Rahmen der weiteren Konzeptionsüberlegungen im Einzelfall festgelegt.

- Fußverkehrsverbindungen ohne Rad- und Kfz-Verkehr

Das Rad- und Kfz-Verkehrsnetz wird durch Verbindungen ergänzt, die allein dem Fußverkehr zur Verfügung stehen. Die Erweiterung des Rad- und Kfz-Verkehrsnetzes erhöht die Netzdichte und Routenwahl für Gehende zusätzlich. Im Ergebnis folgt für den Fußverkehr ein engmaschiges Wegenetz mit möglichst direkten Verbindungen.

Für straßenbegleitende Gehwege an Hauptverkehrs- und Nebennetzstraßen (Trennungsprinzip) wird folgender Ausbaustandard empfohlen:

- Anlage an angebauten Straßenseiten, in der Regel beidseitig,
- Breite von mindestens 2,5 m,
- Freihaltung der Wege von Einbauten (bspw. Masten, Container oder Poller),
- ebene und barrierefreie Oberflächen,
- durchgängige Beleuchtung der Wege und
- Einsehbarkeit an Knotenpunkten (wegbegleitendes Grün pflegen).

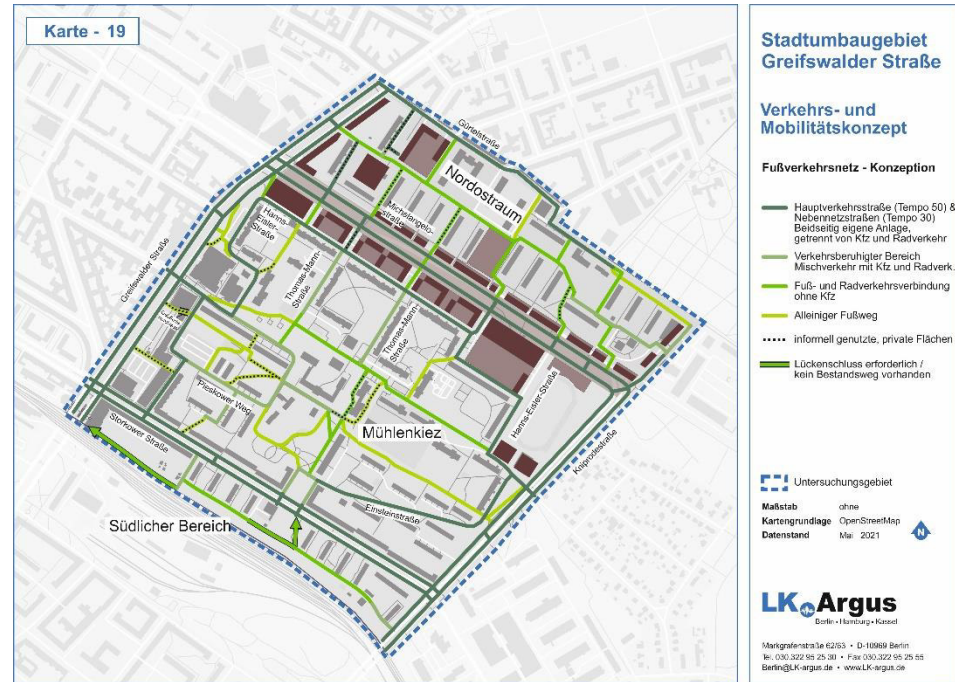
Im Mischungsprinzip (verkehrsberuhigter Bereich) ist eine gemeinsame Verkehrsfläche für alle mobilen Personen einzurichten. Der Ausbau von Fuß- und Radverkehrsverbindungen ohne Kfz-Verkehr und von alleinigen Fußverkehrsverbindungen ist im Einzelfall entsprechend der örtlichen Gegebenheiten zu planen. Kapitel 8 geht für einzelne Planungsräume auf nähere Details ein.

Zielnetz

Zur Anbindung der bedeutenden Quellen und Ziele (Wohnnutzung, Haltestellen, Einzelhandel, soziale Einrichtungen) innerhalb des Plangebietes und darüber hinaus wurde ein Zielnetz für den Fußverkehr entwickelt. Das Netz baut auf dem Kfz- und Radverkehrsnetz auf. Es wird durch mehrere Elemente ergänzt, so dass sich ein durchlässiges, dichtes und möglichst umwegarmes Netz ergibt. Die Ergänzungen gegenüber dem Radverkehr bestehen vor allem durch Wege

zur Anbindung der Wohngebäude. Die offene Baustruktur ermöglicht viele Verbindungen abseits der Straßen. Im südlichen Bereich ist eine durchgehende Verbindung parallel zur S-Bahntrasse anzustreben. Die Führungsformen für die einzelnen Netzelemente sind durch die eingangs des Kapitels erläuterte Hierarchie festgelegt. Abbildung 44 zeigt das Fußverkehrsnetz für das Untersuchungsgebiet Greifswalder Straße.

Abbildung 44: Fußverkehrsnetz



Wichtige Verbindungen

Für das Untersuchungsgebiet Greifswalder Straße werden wichtige Fußverkehrsrelationen herausgestellt (Abbildung 45, Seite 52). Dazu werden analog zum Radverkehr drei Kategorien definiert:

- Netztragende Fußverkehrsverbindungen: Hauptverbindungen, die zu wichtigen Zielen im Quartier führen (Stadtteilzentrum Greifswalder Straße Nord, S-Bahnhof Greifswalder Straße, weitere ÖV-Haltestellen, Schulen),
- Netzergänzende Fußverkehrsverbindungen: wichtige, die Hauptverbindungen ergänzende oder verbindende Wege und
- Alle übrigen Fußverkehrsrelationen erhalten keine explizite Bezeichnung.

Die Ertüchtigung und Herstellung der netztragenden und -ergänzenden Fußverkehrsverbindungen hat Priorität. Sie bilden wichtige Achsen für den Fußverkehr in den Quartieren und werden von vielen Menschen in der gesamten Länge oder in Teilen genutzt. Die folgenden Auslistungen der Fuß- und Radverkehrsrelationen stellt keine Prioritätenreihung dar.

Für das Untersuchungsgebiet werden folgende drei netztragende Fußverkehrsrelationen definiert.

- Route 1 „Hauptachse im Nordostraum“
zwischen Greifswalder Straße und Kniprodestraße
 - Die zentrale Achse verläuft nördlich der Michelangelostraße in Nordwest-Südost-Ausrichtung und wird für Alltag- und Freizeitwege genutzt. Im Unterschied zur parallelen Radwegeverbindung wird der Fußverkehr im Bereich Michelangelostraße nicht entlang der Straße geführt.
 - Anliegende Einrichtungen sind: Senioren- und Pflegeeinrichtungen, Poliklinik, Supermarkt, Spielplatz und zukünftig auch Kitas.
- Route 2 „Hauptachse im Mühlenkiez“
zwischen Greifswalder Straße und Kniprodestraße
 - Die zentrale Achse verläuft mittig zwischen der Michelangelostraße und der Storkower Straße in Nordwest-Südost-Ausrichtung. Sie wird für Alltags- und Freizeitwege genutzt.
 - Zugang zur Tramhaltestelle Thomas-Mann-Straße und zur Bushaltestelle Stedingerweg.
 - Anliegende Einrichtungen sind: Mühlencenter, Schwimmhalle, Schulen, Kitas, Spielplätze und Jugendverkehrsschule.
- Route 3 „S-Bahnhof – Quartiersmitte“
 - Diese Fußwegeverbindung verbindet die Mitte des Untersuchungsgebiets und Mühlenkiezes mit dem S-Bahnhof Greifswalder Straße. Sie schließt an Route 2 „Hauptachse im Mühlenkiez“ an.
 - Zugang zum S-Bahnhof und der Tramhaltestelle Greifswalder Straße.
 - Anliegende Einrichtungen sind: Einzelhandel, Kita, Grundschule und Einsteinpark.

Nachfolgende vier netzergänzende Fußverkehrsrelationen untersetzen die netztragenden Relationen.

- Route 4 „Hanns-Eisler-Straße“
 - Die Strecke verläuft straßenbegleitend entlang der Hanns-Eisler-Straße. Für die Anwohnenden ist sie die nächstliegende Straße und ihre Bedeutung wächst durch die Bebauung auf der nördlichen Seite.
 - Zugang zur Tram- und Bushaltestelle Greifswalder Straße / Ostseestraße.

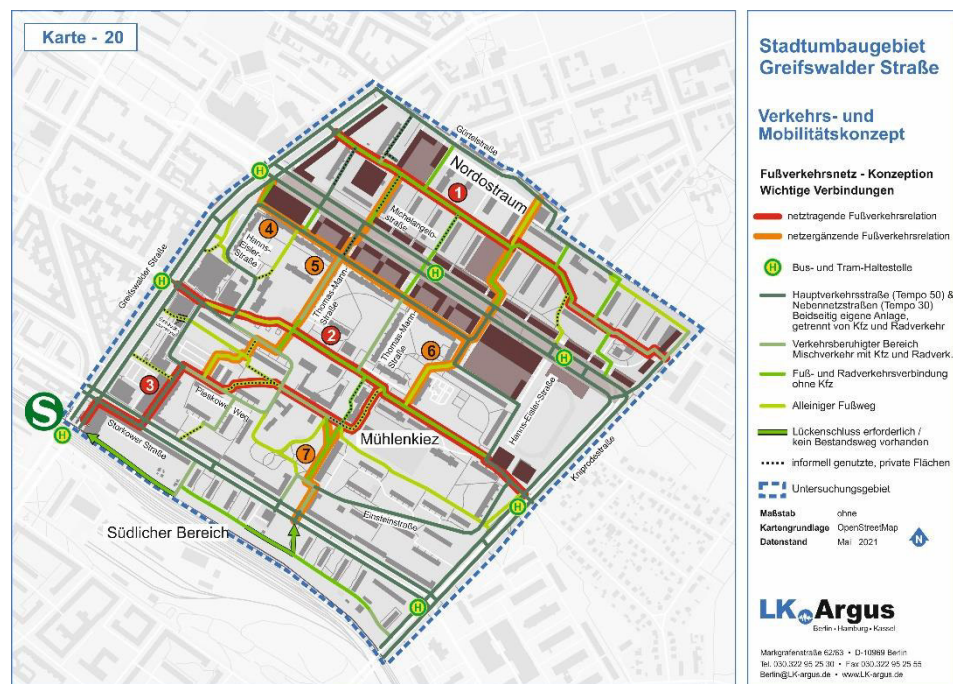
Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

- Route 5 „Westliche Nord-Süd-Verbindung“
 - Mit dem Neubau der Michelangelostraße und der Neubebauung wird ein Zusammenwachsen des gesamten Untersuchungsgebiets gefördert. Die Route 5 soll die Verbindung des Nordostrums mit dem Mühlenkiez stärken und verbindet die drei netztragenden Fußverkehrsrelationen. Im Mühlenkiez verläuft die Strecke zum Teil entlang der Thomas-Mann-Straße.
 - Anliegende Einrichtungen sind: | Kita, Spielplätze und Einzelhandel in der Michelangelostraße (geplant).
- Route 6 „Östliche Nord-Süd-Verbindung“
 - Diese Verbindung übernimmt eine ähnliche Funktion, wie Route 5. Sie beginnt im Norden an der Gürtelstraße und verbindet die Routen 1 und 2, die netztragende Fußverkehrsrelationen sind.
 - Anliegende Einrichtungen sind: Senioreneinrichtung, Kita (geplant), Schule (geplant) und Einzelhandel in der Michelangelostraße (geplant).
- Route 7 „Einsteinpark“
 - Diese Fußwegeverbindung führt von der Storkower Straße in Richtung Quartiersmitte und schließt an die Route 3 an.
 - Zugang zu einer neuen Bushaltestelle in der Michelangelostraße.
 - Anliegende Einrichtungen sind: Grundschule, Einsteinpark und Kita südlich der Storkower Straße (geplant).

Abbildung 45: Fußverkehrsnetz – Wichtige Verbindungen



6.4 Netzüberlegungen für den ÖPNV

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Vorüberlegungen

Die Erschließungsqualität des Untersuchungsgebiets durch den öffentlichen Personennahverkehr soll erhöht werden. Eine sehr gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist entscheidend, damit möglichst viele neue Bewohnende diesen bevorzugt nutzen. Der öffentliche Verkehr muss deshalb ein gegenüber dem eigenen Pkw konkurrenzfähiges Verkehrssystem darstellen.

Dem ÖPNV ist als Teil des Umweltverbundes gemäß § 26 Abs. 5 des Mobilitätsgesetzes ein Vorrang gegenüber dem motorisierten Individualverkehr einzuräumen. Dies kann zum Beispiel durch Bevorrechtigungen von Straßenbahnen und Bussen an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten oder gesonderte Fahrstreifen (Bussonderfahrstreifen) geschehen. Weitere Angebotserweiterungen wie zusätzliche Haltestellen und eine höhere Bedienungshäufigkeit sowie attraktivere Fuß- und Radwege zu den Haltestellen stellen weitere Maßnahmenoptionen dar, um die Angebotsqualität zu verbessern.

Ein räumliches Erschließungsdefizit liegt vor allem im Quartierszentrum vor. Hier ist jedoch die Bevölkerungsdichte vergleichsweise niedrig. Mit dem Einsteinpark, der Paul-Lincke-Grundschule und der Kita Sonnenblume liegen hier viele Nutzungen, die in der Regel von den umliegenden Bewohnenden aus dem Quartier heraus und somit eher selten mit dem öffentlichen Verkehr erreicht werden müssen. Zudem ist im Gebietszentrum keine Planung für klassische ÖV-Angebote vorgesehen. Die Breiten und Kurvenradien der Nebennetzstraßen ermöglichen keinen Einsatz herkömmlicher Fahrzeuge des ÖV. Ein solcher Einsatz entspräche zudem nicht den Planungszielen und -ideen zum Kfz-, Fuß- und Radverkehr. Im Quartier werden Verkehrsberuhigung und möglichst wenig Kfz-Verkehr angestrebt. Ein durch den Mühlenkiez verkehrender Kiezbus sowie eine Schleifenbedienung oder Liniensplitting als Angebotserweiterung bestehender Buslinien ist aufgrund der ringförmigen Straßennetzstruktur und der vorgesehenen Netzkonzeption ungeeignet.

Ein weiteres Erschließungsdefizit liegt mittig der Michelangelostraße. Dort steigt die Nutzungsdichte zukünftig durch die Neubebauung entlang der Straße. Ein verbessertes Angebot des öffentlichen Verkehrs sollte vor Fertigstellung des Städtebaus erreicht werden, um den neuen Anwohnenden von Beginn an attraktive Bedingungen zu geben.

Maßnahmenvorschläge

S-Bahn

Zur Angebotsverbesserung der S-Bahn am Rand des Untersuchungsgebiets empfiehlt es sich, einen zusätzlichen Zugang zum S-Bahnhof Greifswalder

Straße anzulegen. Dieser soll am östlichen Ende des Bahnsteigs liegen und von der Storkower Straße erreichbar sein. Gemäß dem Nahverkehrsplan, der eine Verbesserung der Zugänglichkeit von Bahnhöfen fordert, sorgt der Aufgabenträger für eine Ausstattung der Bahnhöfe mit zusätzlichen Zugangsanlagen. Dies gilt dann, wenn ein wesentlicher Erschließungsgewinn erzielt werden kann. Vorrang besitzen dabei Bahnhöfe, die derzeit nur einen Zugang besitzen. Beide Kriterien treffen auf den S-Bahnhof Greifswalder Straße zu.

Straßenbahn

Der Nahverkehrsplan (NVP) sieht mit Horizont bis 2035 keine Straßenbahn in der Michelangelostraße vor. Die Planung der Michelangelostraße beinhaltet im Straßenquerschnitt jedoch eine Trassenfreihaltung für eine Straßenbahn mit Haltestellen in Mittellage. Der Umbau der Michelangelostraße und auch der Neubau der Straßenbahn sollten nach Möglichkeit vor dem Wohnungsneubau abgeschlossen sein. Neue Bewohnende verfügen so von Beginn an über eine leistungsfähige, schienengebundene Anbindung.

Busverkehr

Eine zwischenzeitliche Angebotsverbesserung bis zur Fertigstellung der neuen Straßenbahnanbindung kann durch eine zusätzliche Bushaltestelle der Linie 156 in der Michelangelostraße erzielt werden. Dieser neue Standort wird zwischen der Greifswalder Straße und der neuen (End-)Haltestelle am Sportplatz Kniprodestraße empfohlen. Der Grünstreifen an der südlichen Richtungsfahrbahn der Michelangelostraße bietet genügend Raum zum Anlegen der Haltestelle. Der im Seitenraum geführte Fuß- und Radweg müsste dabei zur Umfahrung der Haltestelle nach Süden verschwenkt werden. An der nördlichen Richtungsfahrbahn bietet der Seitenraum in Richtung Greifswalder Straße ebenfalls ausreichende Breiten (südlich der Michelangelostraße 1-9). Soll die nördliche Haltestelle (Fahrtrichtung Westen) auf Höhe der südlichen Haltestelle (Fahrtrichtung Osten) angelegt werden, entfielen bei der entsprechenden, weiter östlich gelegenen Lage Stellplätze.

Eine Taktverdichtung der Linie 156 ist im Nahverkehrsplan (NVP) nicht explizit bzw. vorrangig aufgeführt. Bis zum Ende der NVP-Laufzeit im Jahr 2023 soll die Linie 156 jedoch in das 10-Minuten-Netz integriert werden. Demnach wird bezüglich einer Taktverdichtung nur ein Handlungsbedarf gesehen, wenn die Ziele des NVP nicht erreicht werden oder die Neubebauung frühzeitiger als erwartet beginnt. Es empfiehlt sich daher, den weiteren Planungsprozess des städtebaulichen Vorhabens an der Michelangelostraße zu beobachten und nach einem Abgleich mit dem NVP die Notwendigkeit einer Taktverdichtung erneut zu prüfen.

6.5 Straßenraumaufteilung im Nebennetz

Für die Gestaltung von Straßen im Nebennetz (Tempo 30-Zone und verkehrsberuhigte Bereiche) wurden Regellösungen für Straßenquerschnitte entwickelt. Die Abbildung 46 bis Abbildung 51 zeigen Prinzipskizzen der Regellösungen für fünf typische Straßenquerschnitte im Zwei- und Einrichtungsverkehr in einer Tempo 30-Zone sowie für einen Querschnitt eines verkehrsberuhigten Bereiches.

Die Querschnitte setzen sich modular aus folgenden Elementen zusammen:

- **Seitenraum:** Der Seitenraum für den Fußverkehr soll mindestens eine Breite von 2,5 m aufweisen. Somit steht auch mit punktuellen Einbauten im Unterstreifen, wie zum Beispiel Lichtmasten, durchgehend eine ausreichend breite Gehbahn zur Verfügung.
- **Fahrgasse für den Kfz- und Radverkehr:** Im Zweirichtungsverkehr hat sie eine Breite von 5,5 m. Die Breite ergibt sich bei anliegender Wohnbebauung aus den Anforderungen der Feuerwehr Berlin zur Gewährleistung des zweiten Rettungsweges über Drehleitern, insofern dieser über die anliegende Straße erfolgt. Entsprechende Breitenanforderungen der Feuerwehr Berlin kommen für eine als zweiter Rettungsweg fungierende Bestandsstraße insbesondere dann zum Tragen, wenn eine (Bestands-) Straße umgebaut oder auf ihr die Verkehrsorganisation - wie beispielsweise die Parkstandsanordnung - verändert wird. Ohne einen entsprechenden Eingriff in den Straßenkörper lösen diese Breitenanforderungen vorerst keinen alleinstehenden Handlungsbedarf aus. Für die maßgeblichen Kfz-Begegnungsfälle wären auch geringere Breiten ausreichend, im Fall Lkw-Pkw bei eingeschränktem Bewegungsspielraum. Im Einrichtungsverkehr beträgt die Breite 3,5 m, so dass bei Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung der Begegnungsfall von Kfz und Fahrrad sicher stattfinden kann.
- **Kfz-Parkstreifen:** Für Längsparken wird eine Breite von 2,0 m veranschlagt. In dem Parkstreifen können auch Baumscheiben integriert werden.
- **Mulden für die Entwässerung:** Die Umplanung einer Straße kann eine Anpassung der Oberflächenentwässerung zur Folge haben. Die Querschnitte beinhalten daher Mulden zur Entwässerung der Straße. Für die Mulden wird vorsorglich eine Breite von 2,5 m veranschlagt. Die Mulden können auch begrünt und mit Baumpflanzungen ausgestattet sein. Bei einer Einleitung in die Abwasserkanalisation kann dieses Element entfallen.

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Abbildung 46: Regellösung Querschnitt Zweirichtungsverkehr mit beidseitigem Kfz-Parken

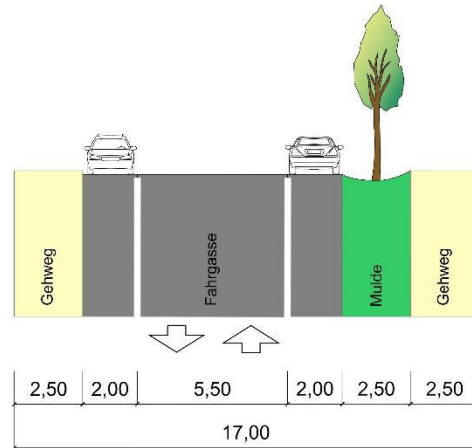


Abbildung 47: Regellösung Querschnitt Zweirichtungsverkehr mit einseitigem Kfz-Parken

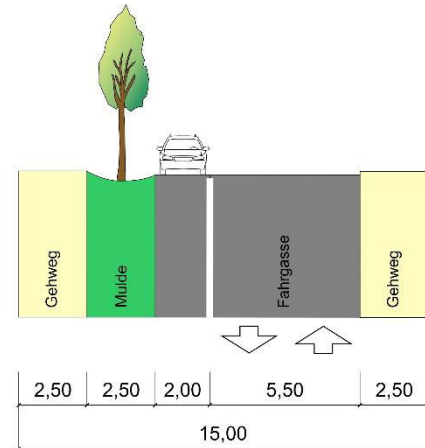


Abbildung 48: Regellösung Querschnitt Zweirichtungsverkehr ohne Kfz-Parken

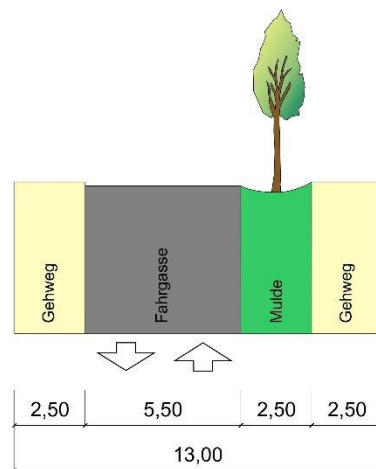


Abbildung 49: Regellösung Querschnitt Einrichtungsverkehr mit Kfz-Parken

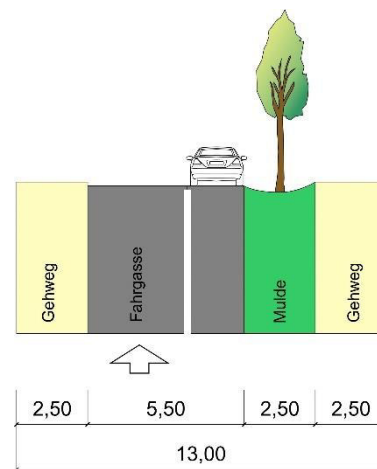


Abbildung 50: Regellösung Querschnitt Einrichtungsverkehr ohne Kfz-Parken

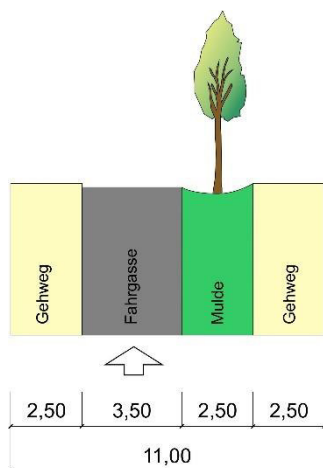
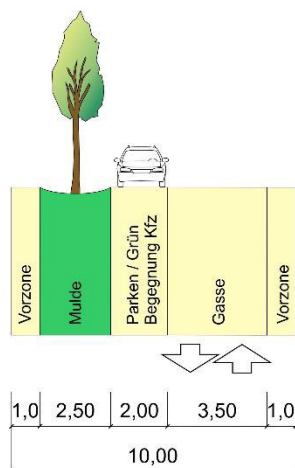


Abbildung 51: Regellösung Querschnitt Zweirichtungsverkehr im Mischverkehr



7 Knotenpunkte und Querungsstellen

Querungsstellen für den Fuß- und Radverkehr liegen an Knotenpunkten oder im Verlauf einer Straße. Sie sind kritische Stellen in den Verkehrsnetzen, da sich dort Wege kreuzen und zumeist verschiedene Verkehrsarten aufeinandertreffen. Die Gestaltung und Regelung der Querungsstellen hat Einfluss auf die Verkehrssicherheit, den Vorrang von Richtungsverkehr sowie die Reisezeitverluste durch Wartezeiten und Umwege. Querungsstellen sind vor allem für den Fuß- und Radverkehr relevant, da ihre Sensibilität gegenüber den genannten Punkten höher ist als die des Kfz-Verkehrs.

Im Allgemeinen ist Knotenpunkten und Querungsstellen entlang der Strecke eine besondere Bedeutung beizumessen. Das Queren einer Straße im Quartier darf keine Barriere sein, die Widerstandswirkung von Hauptverkehrsstraßen muss verringert werden.

7.1 Arten von Querungshilfen

An Querungsstellen können Querungshilfen eingerichtet werden, die das Queren ermöglichen und sicher gestalten. Sie können an Knotenpunkten und entlang von Straßen eingerichtet werden. Lage und Art von Querungshilfen entscheiden darüber, ob sie von Gehenden und Radfahrenden genutzt werden. Im Folgenden werden verschiedene Arten von Querungshilfen mit ihren Vor- und Nachteilen vorgestellt. Eine Kombination von Querungshilfen ist möglich.

Lichtsignalanlage

Lichtsignalanlagen (LSA) sind allgemein als „Ampel“ bekannt. Sie sind die sicherste Art der Querung, da die Freigabe der sich kreuzende Verkehrsströme technisch geregelt und angezeigt wird. Durch akustische Signalgeber und taktile Flächen am Fahrbahnrand sind sie besonders für mobilitätseingeschränkte Personen gut nutzbar. Sie ermöglichen auch bei hohen Kfz-Verkehrsstärken ein sicheres Queren für Gehende.

Nachteile von LSA sind mögliche Wartezeiten, obwohl die Querrichtung frei ist, und gerade bei großen Knotenpunkten nicht ausreichend lange Grünphasen, um die Straße zu überqueren. Gegenüber baulichen Lösungen erfordert der LSA-Betrieb laufende Unterhaltungskosten.

Fußgängerüberweg

Fußgängerüberwege werden im allgemeinen Sprachgebrauch „Zebrastreifen“ genannt. Gehende und andere Verkehrsteilnehmende, die z. B. einen Rollstuhl nutzen oder ihr Fahrrad schieben, haben immer Vorrang vor dem Verkehr auf der Fahrbahn. Der große Vorteil liegt darin, dass Gehende keine oder nur sehr geringe Wartezeiten haben. Die Einrichtung von Fußgängerüberwegen ist ein geeignetes Mittel zur Förderung des Fußverkehrs.

Verlaufen Radrouten über Fußgängerüberwege, so besteht ein Konfliktrisiko, wenn Radfahrende nicht absteigen und mit einer erhöhten Geschwindigkeit queren, obwohl sie keinen Vorrang haben.

Mittelinsel und Mittelstreifen

Zur separaten Querung der Richtungsfahstreifen oder -bahnen einer Straße können eine Mittelinsel oder ein Mittelstreifen eingerichtet werden. Mittelinseln eignen sich, wenn der Querungsbedarf punktuell auftritt, besteht der Bedarf eher linienhaft, so sind Mittelstreifen das geeignete Mittel. Der wesentliche Vorteil besteht in der Teilung des Querungsvorgangs. In zwei Etappen ist jeweils nur eine Fahrtrichtung zu beachten. Bei hohen Kfz- und Radverkehrsstärken und ist auch eine separate Querung von Radverkehrsanlage und Fahrbahn anzustreben. Die Wartezeit kann geringer ausfallen, da je Etappe nur eine Fahrtrichtung eine ausreichend große Zeitlücke zum Queren aufweisen muss. Der Einbau einer Mittelinsel kann zu einer Fahrbahnverengung und -verschwenkung für den Längsverkehr führen. Wichtig ist, dass Mittelinseln und Mittelstreifen ausreichend breit dimensioniert werden, um ein sicheres Warten zwischen den Verkehrsströmen zu ermöglichen.

Gehwegvorstreckung

Gehwegvorstreckungen sind punktuelle Fahrbahneinengungen, durch vorgezogene Seitenräume. Die auch als „Gehwegnasen“ bezeichneten Querungshilfen verkürzen den Querungsweg über die Fahrbahn und verbessern die Sicht zwischen dem Quer- und Längsverkehr. Bei Gehwegvorstreckungen wird der Bord bis auf die Linie zwischen der Fahrbahn und einem Parkstreifen vorgezogen. An Kreuzungen und Einmündungen erschweren Gehwegvorstreckungen das illegale Abstellen von Kfz und können dies sogar verhindern - wenn sie durch Poller oder Fahrradbügel geschützt sind. Gehwegvorstreckungen können baulich hergestellt oder markiert werden. Die bauliche Variante ist wirkungsvoller gegen Zuparken von Kfz und kann zudem barrierefrei gestaltet werden, eine Markierung ist hingegen kostengünstiger in der Umsetzung.

Aufpflasterung

Aufpflasterungen sind bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Aufmerksamkeit des Längsverkehrs. Dabei handelt es sich um eine Anhebung der Fahrbahn bis auf (nahezu) Gehwegniveau. Eine Aufpflasterung kann im Knotenpunktbereich oder auf gerader Strecke eingerichtet sein. Sie führt zu einer verringerten Anfahrgeschwindigkeit des Kfz- und Radverkehrs. Gehende können bequem ohne oder mit nur geringen Höhenunterschieden queren.

7.2 Hinweise zur Ertüchtigung und Einrichtung von Querungsstellen

Die bestehenden Querungsstellen an Knotenpunkten und entlang der Strecke sind flächendeckend zu prüfen und ggf. zu ertüchtigen. Dazu werden im Folgenden Ausbaustandards und Regellösungen für die Gestaltung von Knotenpunkten aufgeführt. Der Bedarf für eine neue Querungsstelle sollte nicht allein anhand der Zahl der aktuell an einer Stelle querenden Personen ermittelt werden. Die Erfahrung zeigt, dass Querungshilfen bei geeigneter Lage schnell in der individuellen Routenwahl berücksichtigt und angenommen werden. Es wird empfohlen Querungsstellen im Sinne einer Angebotsplanung regelmäßig im Straßennetz anzulegen und bei jeder Straßenplanung zu berücksichtigen. Die Wahl der geeigneten Querungshilfe ist im Einzelfall zu prüfen. Grundsätzlich sind bei der Neu- und Umplanung von Querungshilfen folgende Aspekte zu beachten:

- **Lichtsignalanlage:** Es sind ausreichend lange Grünzeiten zur Überquerung beider Richtungsfahrbahnen einzuplanen. Das Warten auf einem Mittelstreifen ist nach Möglichkeit zu vermeiden. Lichtsignalanlagen sind mit akustischen Signalgebern auszurüsten.

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

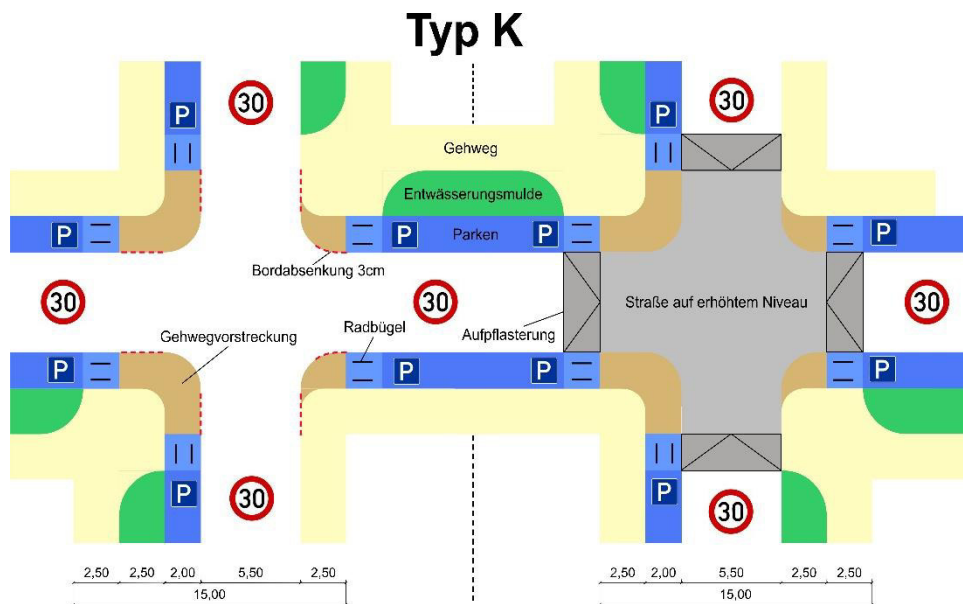
- Fußgängerüberwege: Für die Einrichtung von Fußgängerüberwegen gilt die Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001). Seit 2008 gibt es in Berlin einen ergänzenden Erlass über die Änderung der Richtlinie. Darin werden insbesondere die Einsatzbereiche für Fußgängerüberwege erweitert.
- Mittelinsel: Es sollte stets geprüft werden, ob die Breite der Wartefläche über das Mindestmaß von 2,5 m hinaus vergrößert werden kann. Dies gilt insbesondere, wo das häufige Queren von Personengruppen oder Radfahrenden zu erwarten ist (z. B. an einem Park oder vor Kitas und Schulen). Große Aufstellbereiche kommen auch Personen mit Kinderwagen oder Rollatoren zugute. Wenn der Querungsbedarf linienhaft besteht, so sollten „längere Mittelinseln“ bzw. Mittelstreifen geplant werden.
- Gehwegvorstreckung: In der Neuplanung sind sie grundsätzlich baulich herzustellen. Markierte Vorstreckungen sind baulich nachzurüsten. Um Gehwegvorstreckung gegen unzulässiges Kfz-Parken zu schützen, ist dem Einbau von Fahrradbügeln gegenüber Pollern Vorrang zu geben.

Bei allen Querungshilfen ist auf die Herstellung der Barrierefreiheit in Form von abgesenkten Borden mit kontrastreichen und taktilen Flächen zu achten. Die Gewährung guter Sichtbeziehungen im Umfeld von Querungshilfen ist bestimmend für ihre Verkehrssicherheit. Ausgedehnte Parkverbote im Umfeld aller Querungshilfen gewähren gute Sichtbeziehungen. Dies gilt besonders für Kinder, aufgrund ihrer vergleichsweise geringen Körpergröße.

7.3 Gestaltung von Knotenpunkten im Nebennetz

Für Knotenpunkte im Nebennetz wurden Regellösungen für die Gestaltung entwickelt. Die Abbildung 52 bis Abbildung 54 zeigen Prinzipskizzen der Regellösungen für typische Konstellationen von vierarmigen Knotenpunkten. Die Gestaltung von Einmündungen lässt sich daraus ableiten. Die Regellösungen enthalten Gehwegvorstreckungen, Bordabsenkungen, Aufpflasterungen und Entwässerungsmulden. Abbildung 55 zeigt die Regellösung für eine Querungsstelle in Form einer Gehwegvorstreckung auf gerader Strecke.

Abbildung 52: Knotenpunkt-Regellösung für den Typ Tempo 30 / Tempo 30 mit und ohne Aufpflasterung (Typ K)



Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Abbildung 53: Knotenpunkt-Regellösung für den Typ Tempo 30 / verkehrsberuhigter Bereich mit und ohne Aufpflasterung (Typ M)

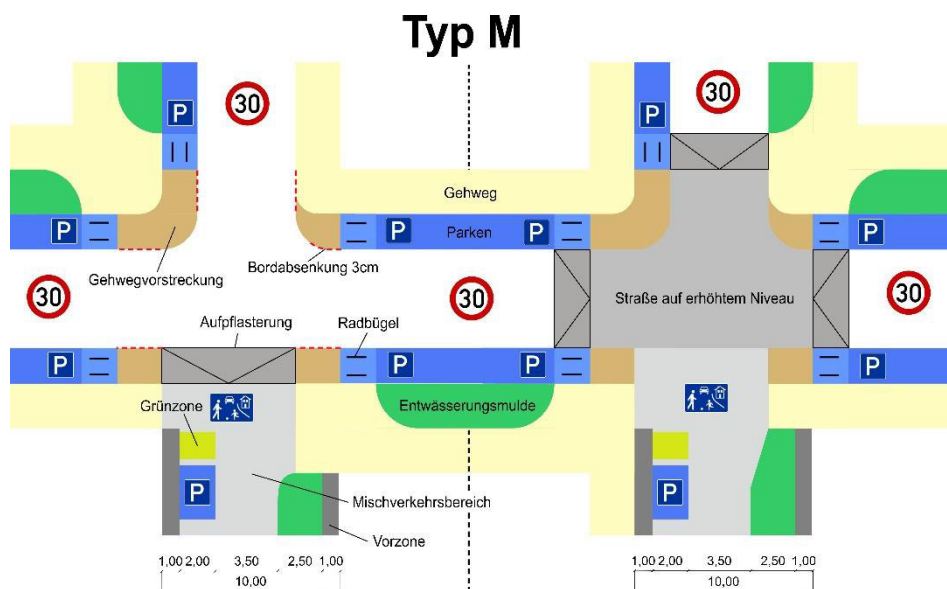


Abbildung 54: Knotenpunkt-Regellösung für den Typ Tempo 30 / verkehrsberuhigter Bereich / Fuß- und Radverkehrsfläche mit und ohne Aufpflasterung (Typ R)

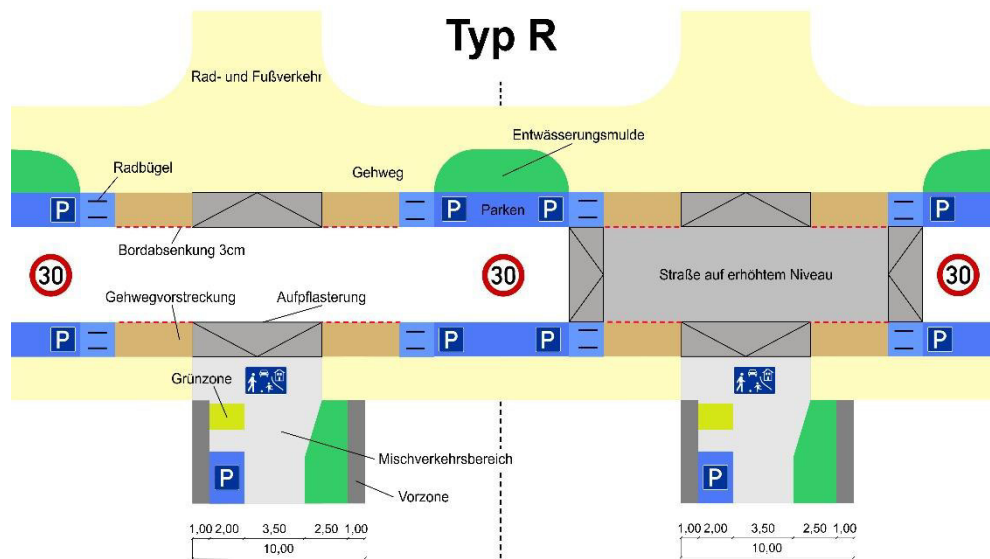
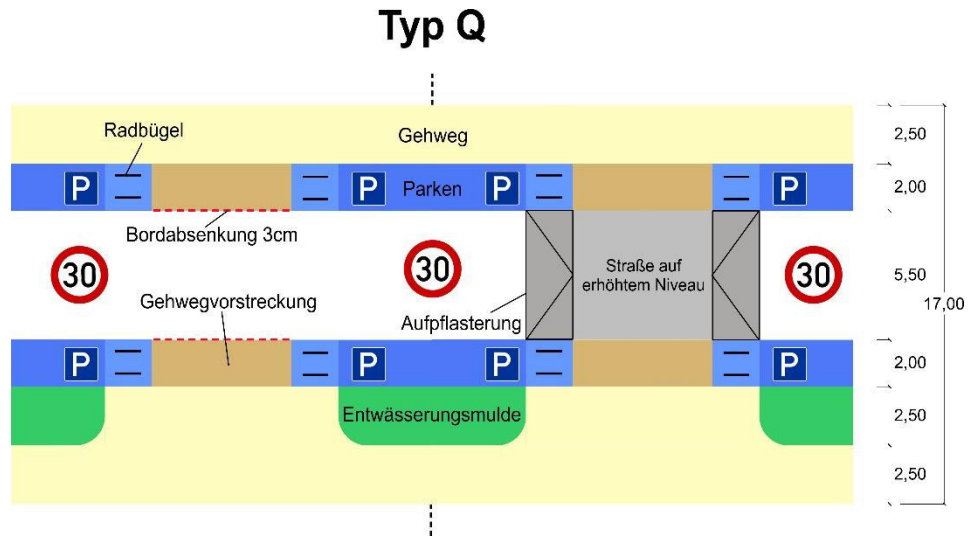


Abbildung 55: Regellösung für eine Querungsstelle (Gehwegvorstreckung) auf gerader Strecke mit und ohne Aufpflasterung (Typ Q)



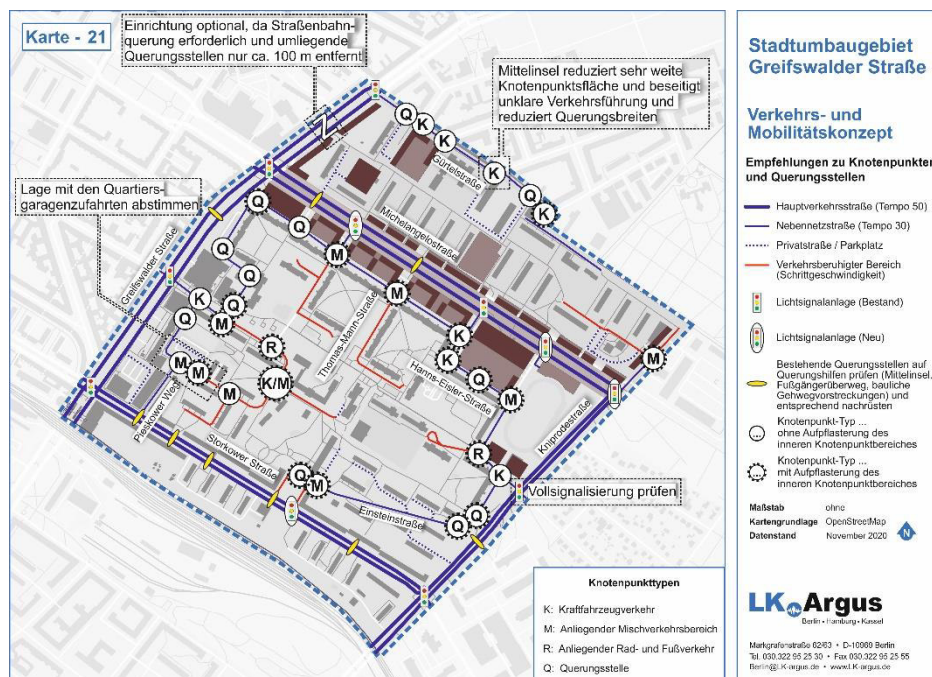
7.4 Empfehlungen für das Untersuchungsgebiet

Die Einrichtung von Querungshilfen wird im Untersuchungsgebiet grundsätzlich an allen Knotenpunkten und Haltestellen empfohlen. Ergänzend sind Querungshilfen auf längeren Strecken zwischen Knotenpunkten sowie an Zielen mit hohen Fuß- und Radverkehrsanteilen einzurichten. Das Queren von Straßen sollte in der Hauptrichtung der Wege und im direkten Zugang zu wichtigen Zielen möglich sein. Zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs werden die Einrichtung

und der Ausbau von Querungsstellen an Knotenpunkten und entlang von Straßen empfohlen. Die Knotenpunkte und Querungshilfen der netztragenden und netzergänzenden Fuß- und Radverkehrsrelationen sind zu priorisieren.

In der nachfolgenden Karte wurden den Knotenpunkten und Querungsstellen im Untersuchungsgebiet die vorangestellten Regellösungen zugeteilt. Des Weiteren werden Standorte für neue Querungsstellen vorgeschlagen und zu qualifizierende Bestandsquerungen hervorgehoben (Abbildung 56).

Abbildung 56: Empfehlungen für Querungsstellen und Knotenpunkte im Untersuchungsgebiet

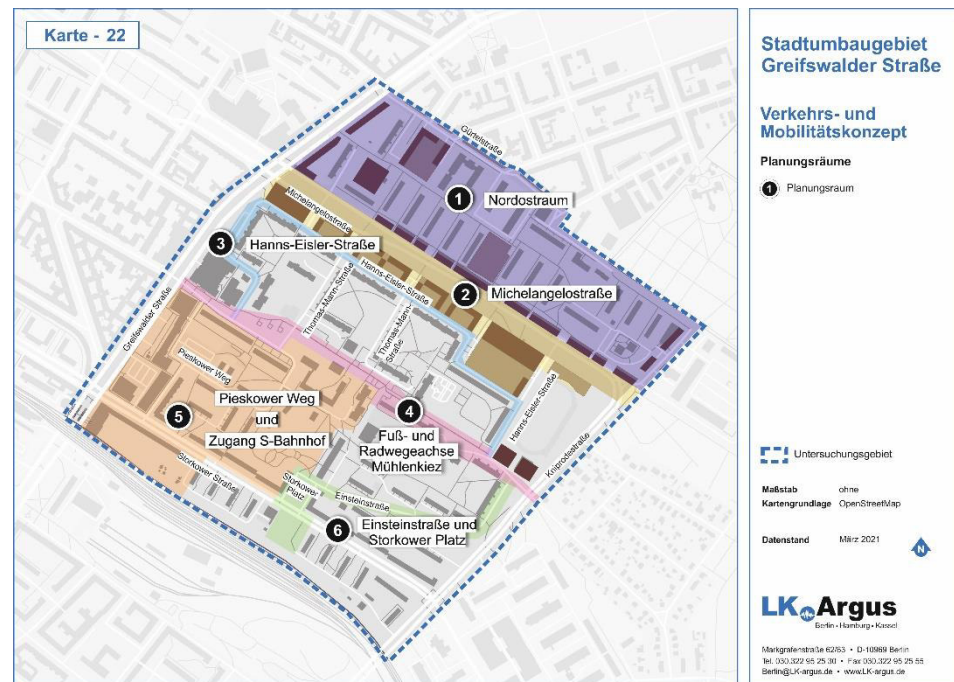


8 Empfehlungen für Planungsräume

Die vorangegangene Netzkonzeption sowie die Empfehlungen zu Knotenpunkten und Querungsstellen treffen Aussagen zur verkehrlichen Gestaltung für das gesamte Untersuchungsgebiet Greifswalder Straße mit allen Straßen und Wegen. Darüber hinaus werden für ausgewählte Bereiche, im Folgenden Planungsraum genannt, vertiefende Maßnahmen- und Gestaltungsvorschläge erarbeitet. Es werden sechs Planungsräume definiert, die mehr als die Hälfte des Untersuchungsgebiets abdecken (Abbildung 57). Gewählt wurden Räume mit herausragender verkehrlicher Funktion und Bedeutung für das Quartier, auch weil sie mit dem Grün- und Freiflächenkonzept und der Neubebauung an der Michelangelostraße zusammenhängen. Oftmals sind diese Bereiche auch als wichtige Orte aus der Diskussion mit den Anwohnenden erkannt worden. Die vertiefenden Aussagen zu den Planungsräumen bereiten die Umsetzung von ersten Teilprojekten zur Qualifizierung des Untersuchungsgebietes vor.

Für jeden Planungsraum werden weiterführende Empfehlungen für die umzubauenen Straßen, Wegen und Knotenpunkte ausgesprochen, die eine wichtige verkehrliche Funktion einnehmen und deren Optimierung wesentlich zur Zielerreichung beiträgt. Die Empfehlungen zielen im Allgemeinen darauf ab, die Verkehrsflächen neu zu organisieren, zu verteilen und zu nutzen und die Verkehrssicherheit sowie Aufenthaltsqualität zu erhöhen (siehe Kapitel 5.3). Es werden konzeptionelle Vorschläge zur Umgestaltung gemacht und Prüfaufträge für weitergehende Planungen formuliert. Für detailliertere Planungen und Auseinandersetzungen sind weiterführend Machbarkeitsuntersuchungen und konkrete Verkehrsanlagenplanungen (gem. HOAI) erforderlich. Neben den öffentlichen Straßen und Wegen werden auch Aussagen und Planungsvorschläge zu Privatwegen und -straßen getroffen, die aktuell vordergründig der Erschließung der angrenzenden Wohnbebauung dienen. Hier ist die Einflussnahme gegenüber dem öffentlichen Raum beschränkt. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass es im Interesse der Wohnungsunternehmen liegt, ihr Wohnangebot durch attraktive Mobilitätsangebote aufzuwerten und so aktiv an der Umsetzung des Mobilitätskonzepts mitzuwirken.

Abbildung 57: Abgrenzung der Planungsräume



8.1 Nordostroam

Der Planungsraum Nordostroam erstreckt sich westlich bis zur Greifswalder Straße, nördlich bis zur Gürtelstraße, östlich bis zur Kniprodestraße und südlich bis zur Michelangelostraße (Abbildung 57: ①). Im Planungsraum dominiert die Wohnnutzung. Das Wohnumfeld wird von den Bewohnenden als Aufenthalts- und Erholungsraum genutzt. Zudem bestehen soziale Einrichtungen wie ein

Ärztehaus, ein Pflege- und Wohnheim für Senioren, eine Kita im Inneren, eine Supermarktfiliale sowie eine angrenzende Schule. Im Zuge des Neubauvorhabens an der Michelangelostraße entstehen vor allem entlang der Ränder des Nordostrumes zahlreiche Neubauten mit überwiegender Wohnnutzung. Aus verkehrlicher Sicht ist die zentrale Fuß- und Radverkehrsachse, die Straßenanbindung des östlichen Teilgebiets, die Verbindungsrouten in den südlich gelegenen Mühlenkiez sowie das Umbauvorhaben der Michelangelostraße von besonderer Bedeutung.

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Die Aufenthaltsfunktion des Planungsraumes kann bereits durch kurzfristige Maßnahmen deutlich aufgewertet werden. Grundlegend wird das Aufstellen von zusätzlichen Sitzmöglichkeiten und Abfallbehältern im gesamten Nordostraum sowie von wegweisender Beschilderung und Beleuchtung entlang wichtiger Routen empfohlen (mindestens an netztragenden Fuß- und Radverkehrsrelationen). Zudem ist das regelmäßige Beschneiden des Stadtgrüns ein wichtiges Anliegen der Bewohnenden. Überall dort, wo Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr auftreten, ist grundlegend eine Erhöhung des Streckenwiderstandes für den Radverkehr anzustreben (gekrümmter Wegeverlauf, Stadtmöblierung und Stadtgrün). Dies senkt einerseits die gefahrenen Geschwindigkeiten und lenkt andererseits die Radverkehre gezielt in Richtung der umliegenden Hauptverkehrs- und Nebennetzstraßen. Neu anzulegende Zuwegungen sind mit entsprechenden Mindestbreiten zu dimensionieren.

8.1.1 Zentrale Fuß- und Radverkehrsachse und Umfeld

Die zentrale Ost-West-Achse im Nordostraum ist eine größtenteils Kfz-freie Wegeverbindung von Ost nach West und dient der inneren Erschließung. Der Fußverkehr besitzt hier eine größere Bedeutung als der Radverkehr. Dieser befährt die zentrale Achse kaum vollständig, sondern nur abschnittsweise zu den westlich und östlich kreuzenden, netzergänzenden Radverkehrsrelationen in südliche Richtung zum Mühlenkiez. Besonders auf der Südseite der Achse beginnen weitere Zuwegungen zur Wohnbebauung. Weiterhin nutzen Schüler*innen diese Wegeverbindung zum Erreichen der Freien Waldorf Schule im Nordosten. Im Umfeld befinden sich ein Ärztehaus, ein Bolzplatz und ein Spielplatz. Die Achse fungiert als Erholungs- und Aufenthaltsraum für die Anwohnenden, insbesondere für die Bewohnenden der Seniorenstiftung Prenzlauer Berg (Gürtelstraße 33). Im Folgenden werden Vorschläge und Maßnahmen konkretisiert.

Maßnahmenvorschläge

Für den Fuß- und Radverkehr wird eine gemeinsame Führung auf der zentralen Achse nach Zeichen 239 StVO mit Zusatzzeichen 1022-10 "Radfahrer frei" empfohlen (Abbildung 58: ①). Eine ausführliche Abwägung hierzu ist im folgen-

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

den Unterpunkt Querschnittsgestaltung zu finden. Es sind Elemente vorzusehen, die ein verträgliches Miteinander von Radfahrenden und Gehenden fördern und hohe Geschwindigkeiten des Radverkehrs reduzieren. An Kreuzungspunkten bzw. dort, wo Routen die zentrale Achse in Nord-Süd-Richtung queren, können auf diesen Routen in Querrichtung mehrlagig übereinander geschichtete Streifenmarkierungen als „Bremswellen“ aufgebracht werden. Alternativ oder ergänzend weisen Bodenmarkierungen des Verkehrszeichens VZ 133 (Achtung Fußgänger) Radfahrende auf die gebotene Rücksichtnahme hin. Markierungen sind schnell und kostengünstig aufzubringen und können so auch im Umsetzungsprozess der Netzkonzeption entsprechend angepasst bzw. ergänzt werden.

Die Ertüchtigung der Querungsstellen und Gehwege ist vorrangig im Umfeld der Seniorenstiftung Prenzlauer Berg an den Knotenpunkten Gürtelstraße / Meyerbeerstraße und Gürtelstraße / Gounodstraße durchzuführen (2), um die Vernetzung mit dem nördlichen Komponistenviertel zu stärken.

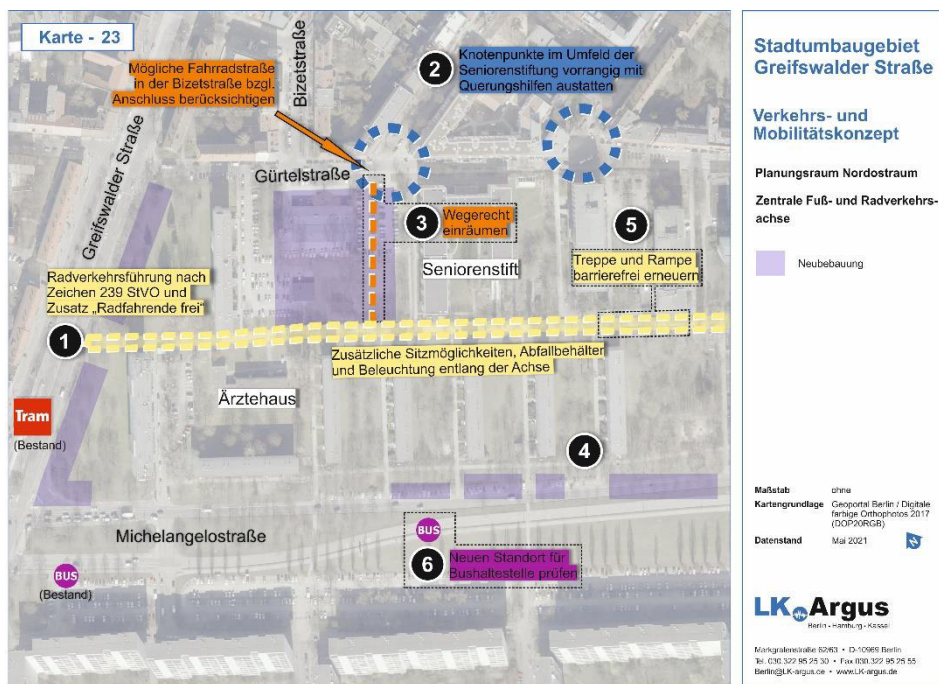
In Abstimmung mit der Neubebauung westlich der Seniorenstiftung sollte durch das Einräumen eines verbindlichen Wegerechts eine alternative Routenführung gegenüber der weiter westlich gelegenen Verbindung über eine Privatfläche realisiert werden. Zur verträglichen Abwicklung von Fuß- und Radverkehr ist eine Verbreiterung der öffentlichen Verkehrsfläche mit einer Bestandsbreite von ca. 2,0 m in der südlichen Hälfte erforderlich (3).

Sollte die straßenbegleitende Neubebauung der Michelangelostraße auf der Rückseite (auf der von der Michelangelostraße abgewandte Seite) eine (rückwärtige) Erschließung durch einen Fußweg o.ä. parallel zur Michelangelostraße erhalten, ist darauf zu achten, dass dieser für den Radverkehr vergleichsweise unattraktiv ausgestaltet wird (geschwungene Wegführung, keine überbordende Wegbreite). Dadurch kann vermieden werden, dass parallel zur nördlich verlaufenden zentralen Fuß- und Radwegachse und zur Michelangelostraße eine weitere Ost-West-Verbindung für den Radverkehr hergestellt wird (4).

Die Treppe mit Rampe südlich der Seniorenstiftung befindet sich im sanierungsbedürftigen Zustand und ist barrierefrei zu erneuern. Hinweise zu erforderlichen Breiten, Handläufen und Radabweisern finden sich hierfür in den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) der FGSV (5).

Zur zwischenzeitlichen Verbesserung des Angebots bis zur Fertigstellung der Straßenbahn in der Michelangelostraße (6)

Abbildung 58: Planungsraum Nordostraum Zentrale Achse und Umfeld



Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**
Abschlussbericht
27. Mai 2021

Querschnittsgestaltung

Im Östlichen Teil der zentralen Achse ist östlich ab der Kniprodestraße bis zum Gebäude Michelangelostraße 93-99 ein verkehrsberuhigter Bereich vorgesehen. Hierbei werden alle Verkehrsarten auf einer gemeinsamen Mischverkehrsfläche geführt. Um einen einheitlichen Charakter der Führungsart auf der gesamten Achse herzustellen, ist eine anschließende Führung an den verkehrsberuhigten Bereich ebenfalls im Mischverkehr zweckmäßig. Zudem bietet dies für den Fußverkehr weiterhin die Ausschöpfung der vollen Bestandsbreite an. Der Radverkehr ist dem Fußverkehr nachgeordnet und hat so besondere Rücksicht auf den Fußverkehr zu nehmen. Eine optionale Gestaltung mit Vorzonen wie in verkehrsberuhigten Bereichen, bietet schutzbedürftigen Menschen einen gesonderten Raum an. Dieser ist nach den AV Geh- und Radwege der Stadt Berlin so auszuführen, dass sich Nutzende eindeutig orientieren können.

Eine getrennte Führung mit Ausweisung eines benutzungspflichtigen Radfahrstreifens ist aufgrund des innergebietlichen Charakters nicht zu empfehlen. Die Achse weist aufgrund der zahlreich abgehenden Zuwegungen einen hohen Querungsbedarf auf und fungiert zudem als Erholungs- und Aufenthaltsraum. Nachteilig gegenüber einer gemeinsamen Führung ist der suggerierte Vorrang für den Radverkehr und die daraus resultierenden höheren Geschwindigkeiten. Zudem bestehen ober- und unterhalb der Achse auf dem Gürtelweg und der Michelangelostraße gute Alternativen für den Radverkehr. Die Flächenverfügbarkeit spricht ebenfalls gegen eine getrennte Führung. Ein auszuweisender Radfahrstreifen benötigt im Zweirichtungsverkehr nach den AV Geh- und Radwege eine Regelbreite von 3,0 m plus zusätzlichem Sicherheitstrennstreifen zum

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Gehweg (0,25 m). Dies würde ca. Zweidrittel der Bestandsbreite, die zwischen 4,8 und 5,0 m beträgt, vereinnahmen. Selbst bei Anwendung der Mindestbreite von 2,5 m nach den ERA 2010 verbliebe für den Fußverkehr nur etwa die Hälfte der Bestandsbreite. Eine verträgliche Gestaltung der zentralen Achse mit getrennter Radverkehrsführung und Wahrung der Aufenthaltsfunktion wäre somit nur bei einer baulichen Verbreiterung auf der gesamten Länge zu empfehlen.

Die vorangestellten Ausführungen lassen eine Radverkehrsführung auf der Bestandsfläche ohne Benutzungspflicht (nach Zeichen 239 StVO mit Zusatzzeichen 1022-10 "Radfahrer frei") als empfehlenswert resultieren. Liegen zudem keine ausreichenden Breiten für eine baulich getrennte Führung vor, so ist nach dem aktuellen Forschungsstand eine gemeinsame Führung empfehlenswerter, als eine durch Oberflächengestaltung geschaffene Trennung (Markierung, Material). Diese Empfehlung resultiert aus einer empirischen Untersuchung der TU Dresden und der Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen, die neben einer Analyse der objektiven Sicherheit verschiedener Querschnitte (Unfallzahlen und -arten) auch Befragungen zum subjektiven Sicherheitsgefühl umfasst. (TU Dresden, LISt, 2020)

Wechselseitig platzierte Elemente der Stadtmöblierung wie Sitzbänke und Pflanzenkübel erhöhen den Streckenwiderstand für Radfahrende. Dies steigert die Aufmerksamkeit, reduziert die Geschwindigkeit und lenkt den quartiersdurchfahrenden Alltagsradverkehr ins umliegende Straßennetz. Die Elemente sind dabei so anzuordnen, dass sie die Orientierung für Menschen mit Behinderung nicht beeinträchtigen und keine abrupten Brems- oder Ausweichmanöver verursachen. Alternativ oder unterstützend kann der Wegeverlauf durch geringere bauliche Eingriffe so gekrümmt werden (Schlangenlinie, Sägezahn), dass sich der Streckenwiderstand zusätzlich erhöht. Dabei ist für eine gute Wegebeleuchtung zu sorgen, damit der Wegeverlauf inklusive der Stadtmöblierung aus ausreichender Entfernung zu erkennen ist. Eine stichpunktartige Zusammenfassung der Abwägung ist in Tabelle 4 zu finden.

Tabelle 4: Abwägung der zentralen Rad- und Fußverkehrsführung (Nordostraum)

	Mischprinzip	Trennprinzip
Pro	<p>Bestandsbreite ausreichend</p> <p>Radverkehr ist Fußverkehr nachgeordnet und muss besondere Rücksicht nehmen (Radverkehr ist „zu Gast“ beim Fußverkehr)</p> <p>Queren der Radverkehrsanlage entfällt (8 Zuwegungen auf Südseite abgehend, 3 auf Nordseite)</p> <p>Führt einheitlichen Charakter des östlich angrenzenden Mischverkehrsbereichs fort</p> <p>Höherer Streckenwiderstand und Komforteinbußen für den</p>	<p>Klare Aufteilung der Flächen</p> <p>leistungsfähige Verbindung bei hohen Verkehrsstärken, innerhalb des Nordostrums aber aufgrund umliegender guter Alternativen nicht erforderlich und nicht zielführend</p> <p>Wünsche der Anwohnenden/Schüler*innen</p>

	Mischprinzip	Trennprinzip
	Radverkehr lenken diesen ins HVS-Netz	
Contra	<p>Geringere Orientierungsmöglichkeiten für Sehingeschränkte Personen</p> <p>Gegenseitige Rücksichtnahme als Erfolgsfaktor (Umsicht, Befolgung der Hundeleinenpflicht, etc.)</p>	<p>Bestandsbreite müsste für gute Bedingungen baulich erweitert werden, da schmale getrennte Streifen für Gehende und Radfahrende diese zum gegenseitigen Betreten bzw. Befahren beim Überholen veranlassen</p> <p>Radverkehr besitzt Vorrang und achtet weniger auf den Fußverkehr</p> <p>Höhere Fahr- und Überholgeschwindigkeiten beeinträchtigen die Aufenthaltsfunktion und Verkehrssicherheit</p> <p>Keine vorliegende oder geplante Hauptverbindung des Radverkehrs</p>

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

8.1.2 Teilgebiet Ost

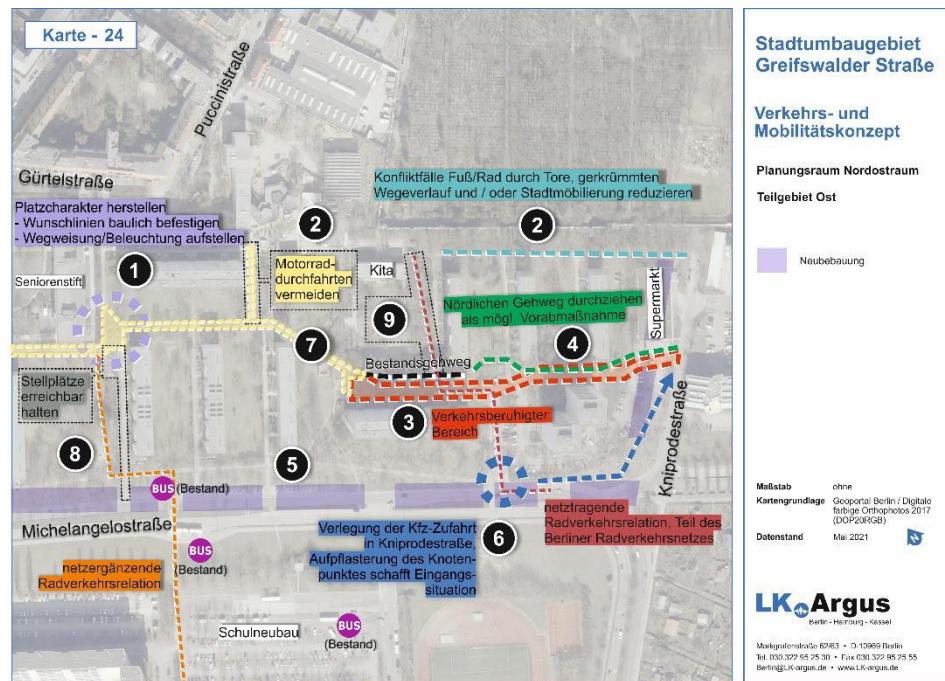
Im Teilgebiet Ost des Planungsraums Nordostraum sind neben der überwiegenden Wohnnutzung auch besondere Einrichtungen wie eine Kita und ein Supermarkt in der nördlichen Hälfte vorzufinden. Von besonderem verkehrlichem Interesse ist die Neuorganisation des ruhenden Verkehrs und somit die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs in Verlängerung der zentralen Fuß- und Radverkehrsachse. Im Folgenden werden Vorschläge und Maßnahmen konkretisiert.

Südöstlich der Seniorenstiftung Prenzlauer Berg kreuzen Fußverkehrsrelationen sowie eine netzergänzende Radverkehrsrelation die zentrale Achse. Dieser Verknüpfungsbereich ist so umzugestalten, dass übersichtliche und direkte Wegeverbindungen durch einen Platzcharakter geschaffen werden (Abbildung 59: ①). Sich als Trampelpfade manifestierte Wunschlinien sind dabei zu integrieren. Eine gute Wege- und Platzbeleuchtung reduziert hierbei Angsträume, wegweisende Beschilderungen dienen nicht nur zukünftigen Bewohnenden zur Orientierung.

Im Teilgebiet Ost kommt es zu unerwünschtem und regelwidrigem Benutzen der Fußwege. Motorradfahrende nutzen die Nord-Süd-Wegeverbindung als Abkürzung zur Gürtelstraße, Radfahrende nutzen den Privatweg entlang der Friedhofsmauer (②). Die Durchfahrt von Motorrädern ist zu unterbinden. Abhilfe können zum Beispiel bereits am Beginn des betroffenen Abschnitts platzierte Pflanzkübel schaffen. Diese könnten nach einer Umgewöhnungsphase wieder abgebaut werden oder temporär in den Wintermonaten. Dies sichert eine unkomplizierte Zufahrt für den Winterdienst und ist aufgrund der jahreszeitlich bedingt niedrigeren Motorradfahrten verträglich. Es muss dabei zwischen der Effektivität und der Barrierefreiheit abgewogen werden, um die Unterbindung verträglich auszugestalten. An der Friedhofsmauer ist eine vollständige Unterbin-

derung von Radfahrten selbst durch den Einbau von Umlaufgittern nicht zu gewährleisten. Zudem sind Umlaufgitter aus Gründen der Barrierefreiheit und unter Berücksichtigung der Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen nicht empfehlenswert. Um die Anzahl der Konfliktfälle zu reduzieren, kann der Streckenwiderstand für Radfahrende durch einen unattraktiven, da gekrümmt angelegten Wegeverlauf oder gezielt platzierte Elemente der Stadtgestaltung an der Friedhofsmauer erhöht werden. Der unbefestigte, Kfz-freie Abschnitt an der Friedhofsmauer wird in der aktuellen Überarbeitung des übergeordneten Fahrradroutennetzes als möglicher Routenabschnitt berücksichtigt. Die auf diesem Abschnitt angedachte Maßnahme zur Einschränkung des Fahrradverkehrs ist daher zukünftig entsprechend der Ergebnisse abzustimmen.

Abbildung 59: Planungsraum Nordostraum Teilgebiet Ost



Ab der Kniprodestraße ist ein verkehrsberuhigter Bereich bis zum Gebäude Michelangelostraße 93-99 einzurichten (3). Die am westlichen Ende, südlich des Verknüpfungspunktes liegenden privaten Stellplätze sollen dabei weiterhin erreichbar sein. Bis zur Umsetzung können die Bedingungen für den Fußverkehr durch die Einrichtung eines Gehweges auf der Nordseite verbessert werden (4). Für den verkehrsberuhigten Bereich ist ein Erhalt der an den Fahrraum angrenzenden Senkrechtstellplätze prinzipiell denkbar.

Sollte die straßenbegleitende Neubebauung der Michelangelostraße auf der Rückseite (auf der von der Michelangelostraße abgewandte Seite) eine (rückwärtige) Erschließung durch einen Fußweg o.ä. parallel zur Michelangelostraße erhalten, ist darauf zu achten, dass dieser für den Radverkehr vergleichsweise unattraktiv ausgestaltet wird (geschwungene Wegführung, keine überbordende

Wegbreite). Dadurch kann vermieden werden, dass parallel zur nördlich verlaufenden zentralen Fuß- und Radwegachse und zur Michelangelostraße eine weitere Ost-West-Verbindung für den Radverkehr hergestellt wird (5).

Die bestehende südliche Anbindung in der Michelangelostraße wird im Zuge des Umbaus der Michelangelostraße nach Osten in die Kniprodestraße verlegt (6). Der neu entstehende Knotenpunkt besitzt eine Funktion als Eingangstor. Die in der Regel hierbei empfohlene Aufpflasterung des Knotenpunktes ist mit den Belangen des angrenzenden BSR-Betriebshofes und dessen geplanter Erweiterung abzustimmen.

In Weiterführung der zentralen Fuß- und Radverkehrsachse in Richtung Osten und Süden sind auch hier Elemente vorzusehen, die ein verträgliches Miteinander von Gehenden und Radfahrenden fördern. An Kreuzungspunkten sowie in Abschnitten mit Gefälle können dicker geschichtete Bodenmarkierungen als „Bremschwellen“ in Querrichtung sowie Verkehrszeichen VZ 133 (Achtung Fußgänger) aufgebracht werden. Dies betrifft zum Beispiel den schräg verlaufenden Abschnitt in Nord-Süd-Richtung, der regelmäßig von Schulkindern befahren wird (7). Weitere Platzierungen bieten sich an den aus nördlicher Richtung kommenden Fuß- bzw. Radrouten in Richtung zentraler Achse an. Zukünftig soll eine Verbindung zwischen der zentralen Achse über die Michelangelostraße (Lichtsignalanlage vorhanden) bis zur Hanns-Eisler-Straße und dem Schulneubau über die Freifläche südlich der Senioreneinrichtung hergestellt werden (8). Eine weitere bauliche Maßnahme stellt die Herstellung eines gemeinsamen Geh- und Radweges im Verlauf von Route 4 bzw. dem Berliner Radverkehrsnetz dar (9, siehe Kapitel 6.2).

8.2 Michelangelostraße

Der Planungsraum Michelangelostraße umfasst neben der Michelangelostraße mit anliegender Neubebauung auch den Neubau der Schule und der Buswendestelle am südöstlichen Ende (Abbildung 57: 2).

8.2.1 Planung Straßenneubau

Die Michelangelostraße soll vor Beginn der Neubebauung entlang der Straße umgebaut werden. Der Straßenverlauf wird begradigt, sodass eine mit der Ostseestraße deckungsgleiche Mittelachse entsteht. Der zukünftige Straßenquerschnitt der Michelangelostraße wurde von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz vorgegeben. Er hat insgesamt eine Breite von 46 m. Der Seitenraum sieht jeweils 3,0 m breite Gehwege vor. Anschließend separiert ein 2,0 Meter breiter Grünstreifen die Gehwege von den 2,0 Meter breiten Radverkehrsanlagen. Die Radverkehrsanlagen und die zwei insgesamt 6,5 m breiten Richtungsfahrtstreifen sind wiederum durch einen 1,0 m breiten Sicherheits-

trennstreifen sowie einen 2,0 m breiten Längsparkstreifen separiert. Der Längsparkstreifen dient punktuell zur Aufnahme von Bushaltestellen, was einen unge störten Verkehrsfluss auf den Fahrstreifen ermöglicht. In der Mitte des Querschnitts ist ein insgesamt 13 m breiter Streifen vorgesehen, der zukünftig die Anlagen der Straßenbahn inklusive Haltestellen aufnehmen soll. Auf freier Strecke bieten die Längsparkstreifen und die Seitenräume neben den Gleisen potentiell genügend Platz zur Unterbringung von Abbiegestreifen des Straßenverkehrs (z.B. für die Einfahrt in das südliche Quartier und zur Buswendestelle).

8.2.2 Anbindung der Neubebauung

Die straßenseitige Anbindung der Neubebauung an der Michelangelostraße erfolgt für die Nordseite über die Michelangelostraße und die Greifswalder Straße. Die gegenüber der Verkehrsuntersuchung für die Michelangelostraße von 2017 geänderte Anbindung³, liegt darin begründet, dass der Nordostraum möglichst frei von parkenden Kfz gestaltet werden soll und die Steigerung der Aufenthalts- und Erholungsqualität das vordergründige Ziel darstellt. Die Erschließung der Südseite erfolgt über die Hanns-Eisler-Straße bzw. Verbindungsstraßen zwischen dieser und der Michelangelostraße.

Bebauung auf der Nordseite der Michelangelostraße

Die Richtungsfahrbahn der Greifswalder Straße bedingt für die Randbebauung der nordwestlichen Blöcke die Anordnung von „Rechts rein, rechts raus“ über Verkehrszeichen VZ 209-20 in den Blockausfahrten (Abbildung 60: ①). Die südliche Fahrrelation in Richtung der Innenstadt wird durch einen U-Turn am nordöstlich gelegenen Knotenpunkt Berliner Allee / Gürtelstraße ermöglicht.

Die nördliche Randbebauung an der Michelangelostraße ist über die im Zuge der Michelangelostraße vorzusehenden lichtsignalanlagengeregelten Knotenpunkte und im Falle der östlichen Blöcke ebenfalls über „Rechts rein, rechts raus“ in den Blockausfahrten anzubinden (②). Die bestehenden Baublöcke im Inneren bleiben über die vorhandenen Privatstraßen wie im Bestand über eine „Rechts rein, rechts raus“-Regelung angebunden (③). Die Ansprüche der Feuerwehr Berlin sind bei Anlage neuer Zufahrten zu berücksichtigen. Die Erschließung der bestehenden Zeilenbebauung unterliegt keiner Änderung.

³ In der Verkehrsuntersuchung 2017 wurde von einer Anbindung über die von der Michelangelostraße nordwärts abgehenden Privatstraßen ausgegangen.

Bebauung auf der Südseite der Michelangelostraße

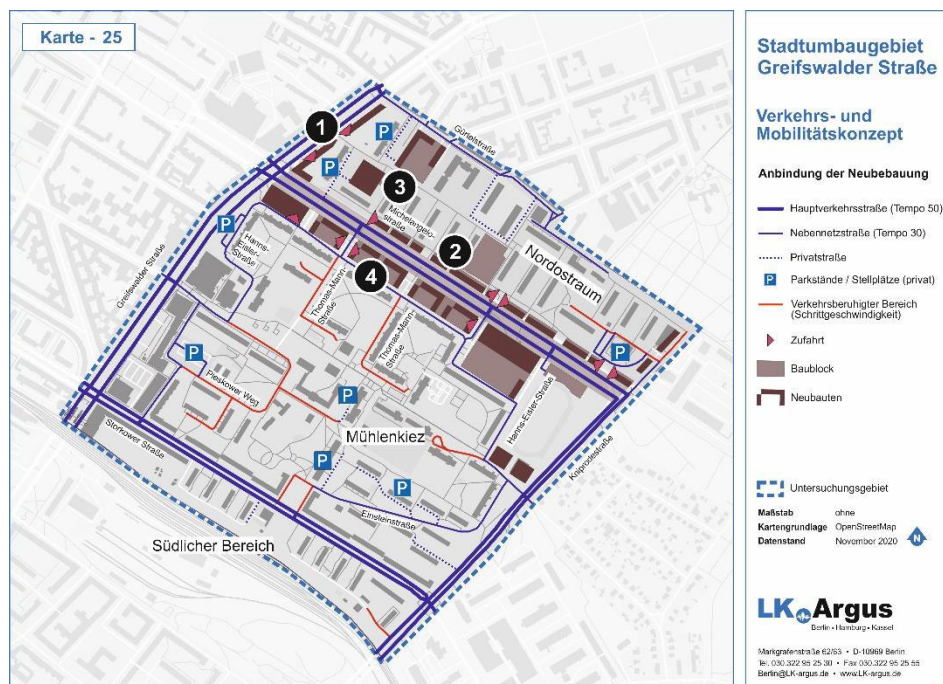
Die südliche Randbebauung an der Michelangelostraße wird über die Verbindungsstraßen von/zur Hanns-Eisler-Straße und im Falle des östlichen Baublocks über die Straße selbst an die Michelangelostraße angebunden (4). Die neuen Verbindungen zwischen Hanns-Eisler-Straße und Michelangelostraße sind als lichtzeichengeregelte Knoten in der Michelangelostraße auszubilden.

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Abbildung 60: Anbindung der Neubebauung



8.2.3 Buswendestelle

Am östlichen Ende der Michelangelostraße oberhalb des Sportplatzes wird eine neue Buswendestelle der BVG eingerichtet. Die noch nicht abgeschlossene Planung mit Stand Mai 2021 sieht 4 Wartepositionen sowie die Möglichkeit zum induktiven Laden von Elektrobussen vor. Die Schleppkurven der Bemessungsfahrzeuge (Gelenkbus mit 18,5 m Länge, Doppeldecker mit 15 m Länge) definieren hierbei die Mindestmaße der räumlichen Dimensionen von 28,75 m Breite und 93,5 m Länge. Die Wendestelle ist bei dieser Planungslösung über die Michelangelostraße angebunden, wobei eine eigens einzurichtende Lichtsignalanlage das Linksabbiegen aus Richtung Kniprodestraße über den Mittelstreifen und die Richtungsfahrbahn der Gegenseite sichert. Für den allgemeinen Kfz-Verkehr ist diese Anbindung nicht vorgesehen. Weitere Planungsansätze mit zum Beispiel größerer West-Ost-Ausdehnung und anderer Lage der Zufahrt befinden sich derzeit in der verwaltungsinternen Diskussion.

8.2.4 Schulneubau

Am östlichen Ende der Michelangelostraße neben dem Sportplatz entsteht eine neue Gemeinschaftsschule. Eine städtebauliche Machbarkeitsstudie befindet sich aktuell durch das Stadtentwicklungsamt Pankow in der Bearbeitung.

Der Schulneubau löst zum einen eine Zunahme von Fuß- und Radverkehr durch besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende aus. Zum anderen entstehen neue Pkw-Verkehre. Einerseits sind dies Pkw-Fahrten des Schulpersonals, welche jedoch aufgrund der innenstadtnahen Lage eher nur ein geringeres Ausmaß annehmen dürfte. Nichtsdestotrotz muss der resultierende Parkverkehr gebietsverträglich abgewickelt werden. Erforderliche Stellplätze sind auf dem Schulgelände nachzuweisen. Zur Ermittlung der entsprechenden Anzahl wird eine Verkehrsuntersuchung für den Schulstandort nahegelegt.

Zum anderen ist mit zusätzlichem Pkw-Verkehr durch Hol- und Bringverkehre der Eltern zu rechnen, die unter Umständen hohe Belastungsspitzen auslösen können. Um letztere zu reduzieren bzw. zu vermeiden, müssen Schulwege gute Bedingungen aufweisen, um den Schüler*innen und Eltern ein hohes Maß an subjektiver Sicherheit auf dem Schulweg zu vermitteln. Nur dann liegen die Voraussetzungen vor, dass Eltern ihre Kinder nicht bevorzugt mit dem Pkw zur Schule bringen, sondern den Umweltverbund in Betracht ziehen. Elterntaxis können jedoch nicht vollständig vermieden werden. Deshalb muss ein Umgang zum gebietsverträglichen Abwickeln der Bring- und Holverkehre gefunden werden. Es bestehen u.a. folgende abzuwägende Möglichkeiten.

Elternhaltstellen, Zonen zum Halten des Bring- und Holverkehrs

Eine oder mehrere gesonderte Flächen sehen (zeitlich beschränkte) Stellplätze für Eltern außerhalb des Schulumfeldes vor. Die Flächen sollten in etwa 250 m von der Schule entfernt liegen, um das Schulumfeld möglichst frei vom Pkw-Verkehr der Eltern zu halten. Vorteilhaft erscheinen Flächen im Zuge der Michelangelostraße. Die verbleibende Wegstrecke von dieser Fläche zur Schule legen die Schülerinnen und Schüler zu Fuß zurück. Hierfür sind gute Bedingungen zu schaffen (u.a. breite Gehwege, Querungsstellen). Die Elternhaltstellen liegen dabei im Optimalfall so, dass erst gar kein Querungsbedarf zwischen Elternhaltstelle und Schule anfällt (Ausstieg auf Gehwegseite der Schule).

Haltebuchten im Schulumfeld

Abgesetzte Haltebuchten für Eltern im direkten Schulumfeld sollen das Ein- und Aussteigen von Schulkindern sicher und rasch ermöglichen. Temporäre Haltverbote zu den Zeiten der Bring- und Holverkehre halten die Haltebuchten frei von anderem Parkverkehr. Vorteilhaft erscheinen ebenfalls Flächen im Zuge der Michelangelostraße. Das Halten oder Abstellen von Fahrzeugen auf dem

Gehweg sollte im Schulumfeld auf den Nebennetzstraßen (Hanns-Eisler-Straße) durch Einbauten am Gehwegrand wie Fahrradbügel, Pflanzkübel oder Poller vermieden werden.

Weitere Empfehlungen

Auf Schulwegen verkehren Kinder und Jugendliche häufig in Gruppen. Zudem müssen Kinder nach StVO § 2 Abs. 5 bis einschließlich des achten Lebensjahres und dürfen bis einschließlich des zehnten Lebensjahres den Gehweg mit dem Fahrrad befahren. Aus diesem Grund sind Gehwegbreiten, die über das Planungsmaß hinausgehen, im Umfeld des Schulgeländes erstrebenswert (Abbildung 61: ①).

Die Hanns-Eisler-Straße weist eine wichtige und zukünftig steigende Erschließungsfunktion im Mühlenkiez auf. Hier sind in Verbindung mit den neuen Schulstandort Bring- und Holverkehr am Morgen und am Nachmittag nicht auszuschließen. Um die verkehrlichen Auswirkungen zu reduzieren und gleichzeitig die Verkehrssicherheit für die Bestandsnutzer und die Schülerinnen und Schüler zu erhöhen, sind Querungsstellen mit Gehwegvorstreckungen und Aufpflasterungen entlang des Schulneubaus vorgesehen. Geschwindigkeitsreduktionen auf Streckenabschnitten können dabei besonders gut erzielt werden, wenn Aufpflasterungen dabei nicht weiter als 50 m auseinanderliegen. Die vorgeschlagenen Aufpflasterungen der Knotenpunkte sind optional mit einer weiteren Querungsstelle zwischen der Hanns-Eisler-Straße 62 und 64 zu erweitern, um eine streckenwirksame Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten sicherzustellen (②).

Die bisherige Anbindung der Hanns-Eisler-Straße an die Michelangelostraße zwischen Schulneubau und der zukünftigen Bundeswendestelle wird zukünftig Teil des Schulgeländes und für die Öffentlichkeit nicht mehr zugänglich sein (③).

Kinder haben eine vergleichsweise geringe Körpergröße. Gehwegvorstreckungen sind daher im Straßenverlauf breiter auszuführen bzw. mit weiter ausgedehnten Parkverboten an deren Flanken zu versehen, um gute Sichtbeziehungen zu gewähren.

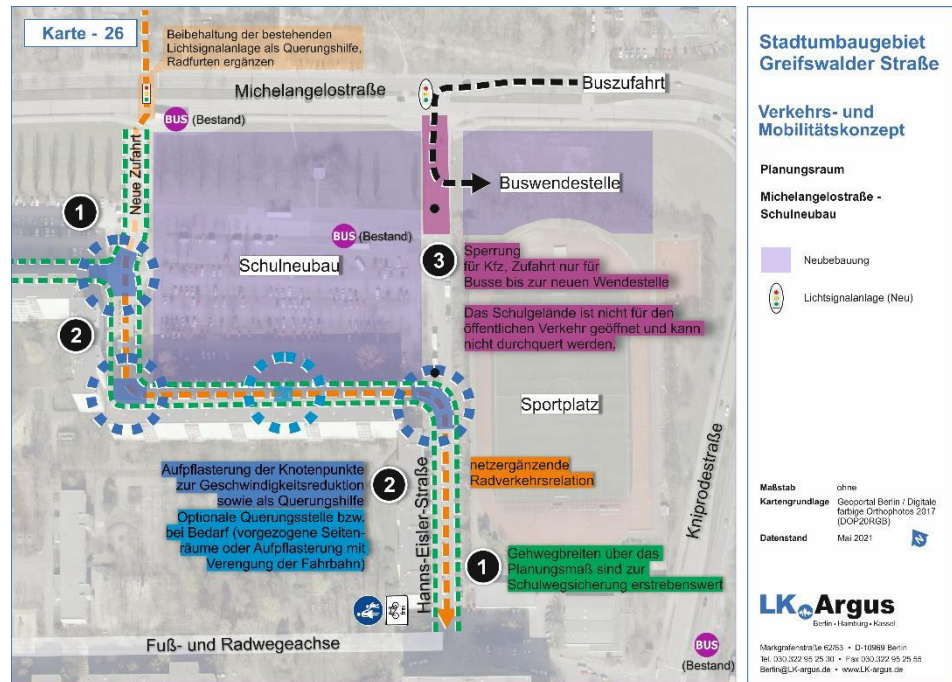
Zur Beeinflussung der Fahrgeschwindigkeiten sind Geschwindigkeitsdisplays, die dem Kfz-Verkehr im Dialog eine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit signalisieren („Danke“ bzw. „Langsamer!“), wirkungsvoller als einfache Geschwindigkeitsanzeiger.

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Abbildung 61: Planungsraum Michelangelostraße - Schulneubau



Detaillierte Planungen zur Querschnittsgestaltung im Umfeld des Schulneubaus finden sich im nächsten Kapitel (Kapitel 8.3). Weitere Hinweise zur Schulwegsicherung enthält das Kapitel 9.2.1.

8.3 Hanns-Eisler-Straße

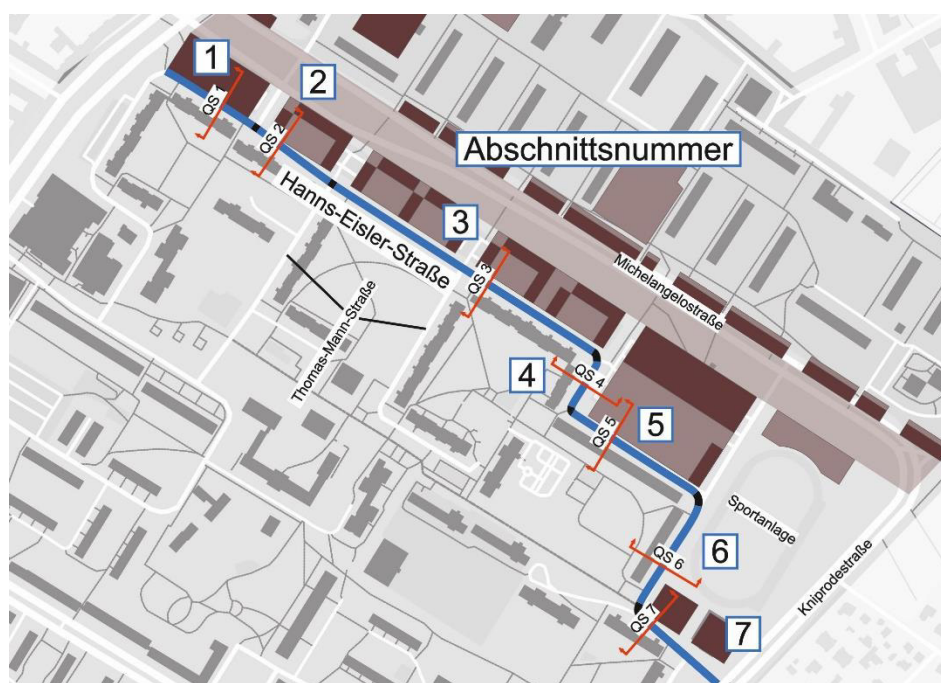
Der Planungsraum Hanns-Eisler-Straße (Abbildung 57: ③) umfasst deren vollständigen Verlauf. Sie führt von der Thomas-Mann-Straße im Bereich der Schwimmhalle im Uhrzeigersinn ringartig durch den Kiez und knüpft südlich des Sportplatzes an die Kniprodestraße an. Die Hanns-Eisler-Straße ist eine wichtige Erschließungsstraße für die nördliche Hälfte des Mühlentkieses mit Anbindungen an das Hauptstraßennetz im Westen (über die Thomas-Mann-Straße) an die Greifswalder Straße, im Norden direkt an die Michelangelostraße und im Osten an die Kniprodestraße. Zudem bildet der Abschnitt westlich des Sportplatzes einen Teil einer netzergänzenden Radverkehrsrelation. Die Erschließungsfunktion der Hanns-Eisler-Straße steigt in Zukunft durch den anliegenden Wohnungs- und Schulneubau, da die Neubebauung in Teilen auch über die Hanns-Eisler-Straße erschlossen wird.

Wir weisen darauf hin, dass die nachfolgenden Querschnittsbetrachtungen erste Überlegungen und Entwürfe darstellen. Eine vertiefende Planung der Hanns-Eisler-Straße ist mit Fortführung der städtebaulichen Planung zum Neubau an der Michelangelostraße sowie der Straßenplanung Michelangelostraße erforderlich. Diese Planungen bedingen einander und die Aufteilung der verfügbaren Flächen ist zu verhandeln. Mit Blick auf die Gestaltung der Hanns-Eisler-

Straße sind im weiteren Planungsprozess insbesondere der ruhende Kfz-Verkehr und die Art der Straßenentwässerung zu diskutieren.

Für die Straßenraumplanung im Rahmen des Verkehrs- und Mobilitätskonzepts wird die Hanns-Eisler-Straße in mehrere Abschnitte gegliedert (Abbildung 62). Im Folgenden sind für jeden Abschnitt ein Straßenquerschnitt als Planungsgrundlage und eine daraus entwickelte Vorzugslösung abgebildet. Die Bestandsquerschnitte sind als punktuelle Aufnahme zu verstehen. Die einzelnen Breitenmaße sowie die Abstände zwischen den gestuften Gebäudekanten im Bestand und den Baufeldern der Neubauten zur Michelangelostraße können im Verlauf der Abschnitte variieren.

Abbildung 62: Abschnittunterteilung und Querschnittslagen der Hanns-Eisler-Straße



Die Prämisse für die Entwicklung der Vorzugslösungen ist, dass der Seitenraum und Bord vor den Eingängen der Bestandswohngebäude in seiner Breite und Lage beibehalten wird. Die Gehwege sind hier stets breiter als 2,5 m. Durch das Beibehalten des gebäudenahen Bords bleiben die Anschlüsse für die Fahrbahntwässerung und Straßenbeleuchtung von der Planung unberührt. Die Bereiche südlich des Bestandsbordes mit Eingangsbereichen, Grünstreifen und Vorgärten sind in den Querschnitten nicht maßstabgerecht eingezeichnet. Der übrige Straßenraum mit Fahrgasse, zum Teil Kfz-Parken, Entwässerungsmulde und Gehweg wird von dem Bestandsbord aus entwickelt.

Die Querschnittsentwürfe wurden in Abstimmung mit dem Stadtentwicklungsamt sowie dem Straßen- und Grünflächenamt des Bezirks Pankow entwickelt. Sie stellen einen gemeinsam erarbeiteten, möglichen Lösungsvorschlag dar. Besondere Bereiche sind aus verkehrlicher Sicht der Abschnitt 1 aufgrund des

engen Straßenraums im Bestand sowie die Abschnitte 4 und 5 am Schulneubau.

Bei Realisierung der Vorzugslösungen entfallen in der Hanns-Eisler-Straße 32 Kfz-Parkstände. Entfallende Parkstände resultieren aus der Einrichtung beidseitiger Gehwege, den Entwässerungsmulden sowie der Fahrbahnbreite, die mit 5,5 m Breite auf die Anforderungen der Berliner Feuerwehr und den Begegnungsfall Pkw | Pkw ausgelegt ist. In Abschnitt 3 können gegenüber dem Bestand 50 zusätzliche Stellplätze errichtet werden. Diese stehen 82 Stellplätzen gegenüber, die in den anderen Abschnitten den straßenräumlichen Verbesserungen weichen müssen.

Die Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung zum Erhalt von Parkständen im Straßenraum wird nicht empfohlen. So bewirken Einbahnstraßen eine Beschleunigung des Kfz-Verkehrs, da nicht auf entgegenkommende Kfz geachtet werden muss. Dies gilt insbesondere für Streckenzüge mit geradem Verlauf, wie bei der Hanns-Eisler-Straße südlich der Michelangelostraße. Da in der Hanns-Eisler-Straße kein Durchgangsverkehr auftritt, muss auch diesem nicht durch eine Einschränkung der Fahrtrichtung begegnet werden. Schlussendlich empfehlen wir nicht zuletzt mit Blick auf die Funktionalität des Straßennetzes, auf Einbahnstraßenregelungen in der Hanns-Eisler-Straße zu verzichten.

Eine offene Entwässerung ist bei Straßenneuplanungen anzustreben. Sie bieten die Gelegenheit zur Entsiegelung von Flächen, der Integration von Straßenbäumen und die Entlastung der Kanalisation. Stadtweit sind realisierte Projekte zu finden, zum Beispiel in der Rummelsburger Bucht oder in Adlershof. Zusätzliche Relevanz erfährt das Thema Entwässerung vor dem Hintergrund der übergeordneten Ziele Berlin, die wachsende Stadt ökologisch nachhaltig zu planen und dazu Straßen für den Umgang mit Starkregenereignissen und Hitzewellen auszulegen. Aus den genannten Gründen sehen unsere Vorzugslösungen Entwässerungsmulden vor. Ihre Lage ist in den Abschnitten jeweils auf der Straßenseite vorgesehen, die den größten Erhalt von Baum- und Pflanzenbestand verspricht. Mit einer Muldenbreite von 2,5 m liegen die entwickelten Querschnitte auf der sicheren Seite, da möglicherweise auch geringe Breiten ausreichen. Die exakten Anforderungen an die Dimensionierung müssen durch ein Entwässerungskonzept benannt werden.

Die Entwicklung der Querschnitte (bei Wahrung des südlichen Bestandsbordes) führt im Verlauf der Hanns-Eisler-Straße südlich parallel der Michelangelostraße zu einer Überschneidung mit den Baufeldgrenzen der geplanten Neubebauung. Die Maße der Überschneidung variieren aufgrund des kaum geradlinigen Straßenverlaufs im Bestand und betragen bis zu ca. 3,8 m in Abschnitt 5.

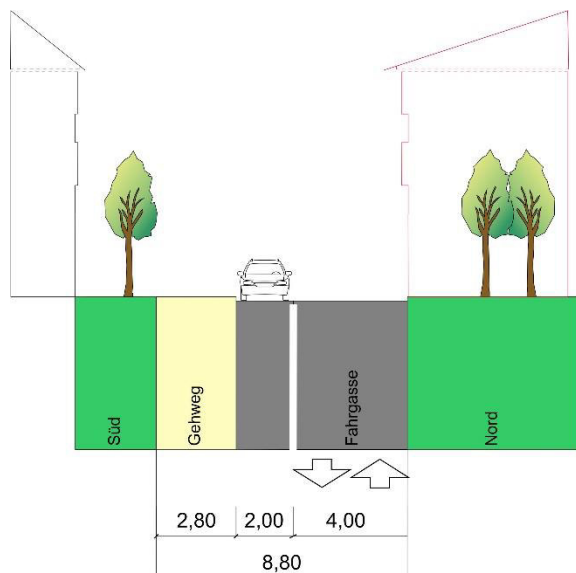
Abschnitt 1 – Südlich der Michelangelostraße

Bestand

Der Abschnitt 1 verläuft entlang der Hausnummern 18 bis 22 südlich der Michelangelostraße und ist ca. 110 m lang. Die Breite des Querschnitts im Bestand beträgt 8,8 m inklusive einseitigem Gehweg und einseitigem Längsparken. Die Fahrgassenbreite beträgt 4,0 m bei Zweirichtungsverkehr.

Die Baufelder der geplanten Neubebauung sind in Abbildung 63 rot dargestellt. Der Abstand zwischen Bestand und Neubebauung variiert je nach Lage des zu messenden Querschnitts aufgrund der gestuften Gebäudekante des Gebäudes Hanns-Eisler-Straße 18-22. Der Abstand ist im Mittel jedoch nicht kleiner als 15 m. Der aufgenommene Bestandsquerschnitt stellt die Breitenverhältnisse an der engsten Stelle unter Berücksichtigung der Hauseingänge dar.

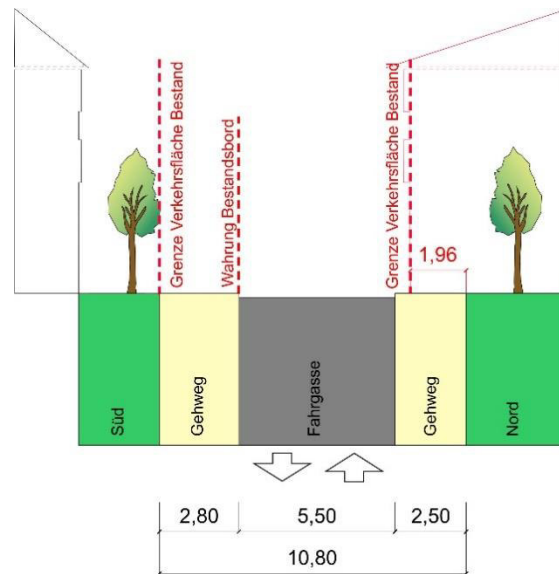
Abbildung 63: Bestandsquerschnitt Abschnitt 1 (Blickrichtung Westen)



Planungsidee ohne Entwässerungsmulde

Abbildung 64 zeigt die Planungsidee ohne Entwässerungsmulde. Die Entwicklung des Querschnitts erfolgte ausgehend von der südlichen bestehenden Bordkante und entspricht der Regellösung Zweirichtungsverkehr ohne Kfz-Parken (Abbildung 48) jedoch ohne die Entwässerungsmulde. Das einseitige Längsparken mit 15 Parkständen im Bestand (davon einer mit Nutzungsbeschränkung) entfällt zugunsten der Einrichtung eines zweiten Gehweges im Seitenraum sowie der Ansprüche der Feuerwehr Berlin. Die Gesamtbreite der Planungsidee beträgt 10,8 m, also 2,0 m mehr als im Bestand. Diese Planungsidee ragt um bis zu ca. 2,0 m in das nördliche Baufeld (Abbildung 66). Der Stellplatz mit Nutzungsbeschränkung zu kompensieren. Dieser könnte in Abstimmung / im Einvernehmen mit der Feuerwehr im Zuge der Fahrbahn angeordnet werden.

Abbildung 64: Regelquerschnitt der Planungsvariante Zweirichtungsverkehr Abschnitt 1 ohne Entwässerungsmulde (Blickrichtung Westen)



Planungsidee mit Entwässerungsmulde

Abbildung 65 zeigt die Planungsidee mit Entwässerungsmulde. Um alle verkehrlichen Ansprüche erfüllen zu können, muss die Entwicklung des Querschnitts im Ausnahmefall ausgehend von der südlichen Bebauung erfolgen. Ein Erhalt der südlichen Bestandsbordführung ist demnach nicht möglich. Der Querschnitt entspricht der Regellösung Zweirichtungsverkehr ohne Kfz-Parken (Abbildung 48). Das einseitige Längsparken mit 15 Parkständen im Bestand (davon einer mit Nutzungsbeschränkung) entfällt zugunsten der Einrichtung eines zweiten Gehweges im Seitenraum sowie der Ansprüche der Feuerwehr Berlin. Die Gesamtbreite der Planungsidee beträgt 13,0 m, also 4,2 m mehr als im Bestand. Diese Planungsidee ragt um bis zu ca. 1,3 m in das nördliche Bau- feld (Abbildung 66). Der Stellplatz mit Nutzungsbeschränkung ist zu kompensieren. Dieser könnte in Abstimmung / im Einvernehmen mit der Feuerwehr im Zuge der Fahrbahn angeordnet werden.

Abbildung 65: Regelquerschnitt der Planungsvariante Zweirichtungsverkehr Abschnitt 1 mit Entwässerungsmulde (Blickrichtung Westen)

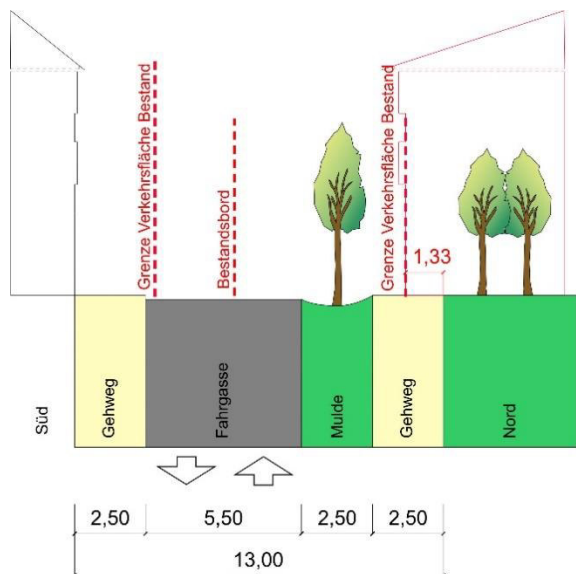
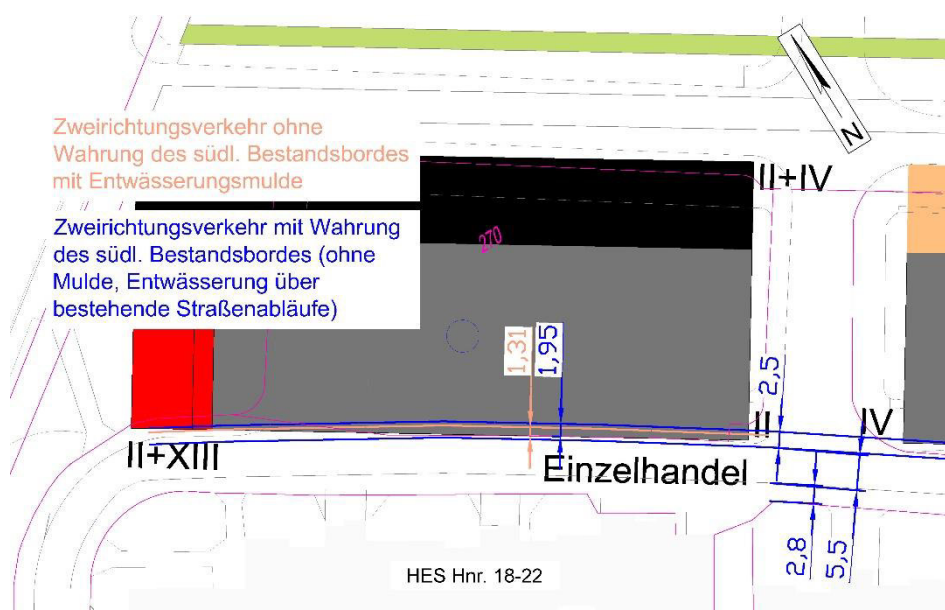


Abbildung 66: Abschnitt 1 – Baufeldüberschneidungen der Neubebauung für die vorgestellten Planungsideen

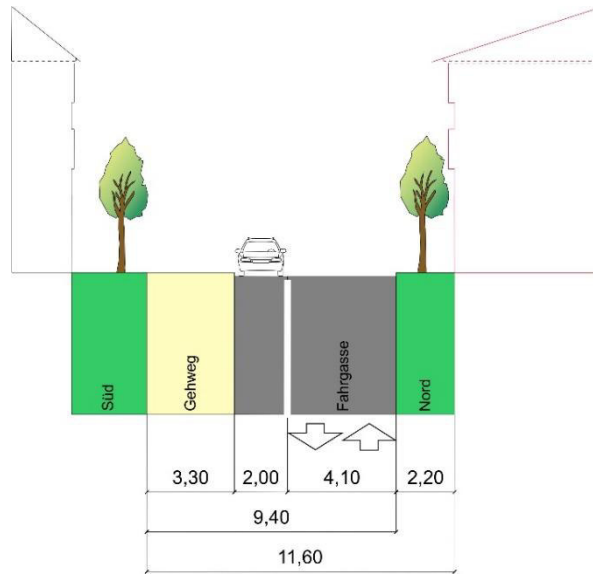


Abschnitt 2 - Südlich der Michelangelostraße

Bestand

Der Abschnitt 2 verläuft entlang der Hausnummern 24 bis 30 südlich der Michelangelostraße und ist ca. 93 m lang. Die Breite des Querschnitts im Bestand beträgt 9,4 m inklusive einseitigem Gehweg und einseitigem Längsparken. Die Fahrgassenbreite beträgt 4,1 m bei Zweirichtungsverkehr. Die Baufelder der geplanten Neubebauung sind rot eingezeichnet (Abbildung 67).

Abbildung 67: Bestandsquerschnitt Abschnitt 2 (Blickrichtung Westen)



Planungsidee

Abbildung 68 zeigt die Planungsidee für den Abschnitt 2. Die Entwicklung des Querschnitts erfolgte ausgehend vom südlichen Bestandsbord und entspricht der Regellösung Zweirichtungsverkehr ohne Kfz-Parken (Abbildung 48). Die Breite der Fahrbahn beträgt 5,5 m mit einseitig angrenzender Entwässerungsmulde. Das einseitige Längsparken mit 15 Parkständen im Bestand entfällt zugunsten der Ansprüche der Feuerwehr Berlin sowie des Begegnungsfalls Pkw | Pkw sowie der Einrichtung eines zweiten Gehweges und einer Entwässerungsmulde im Seitenraum. Die Gesamtbreite der Planungsidee beträgt 13,8 m, also 2,2 m mehr als im Bestand. Diese Planungsidee ragt um bis zu ca. 3,0 m in das nördliche Baufeld (Abbildung 69).

Abbildung 68: Regelquerschnitt der Planungsvariante Abschnitt 2 (Blickrichtung Westen)

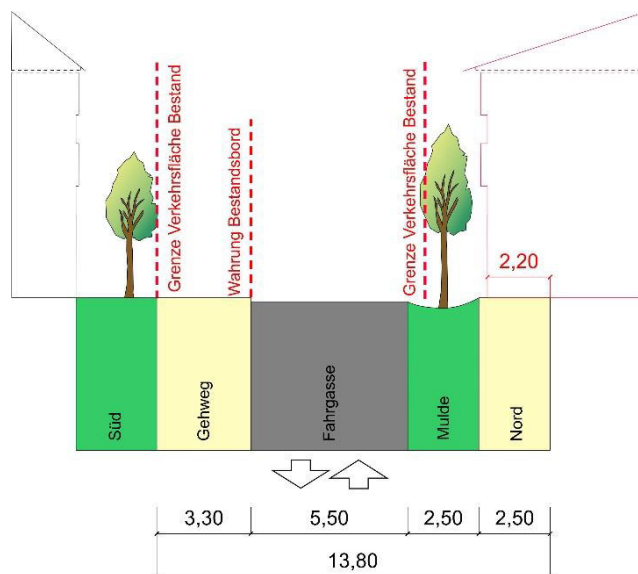
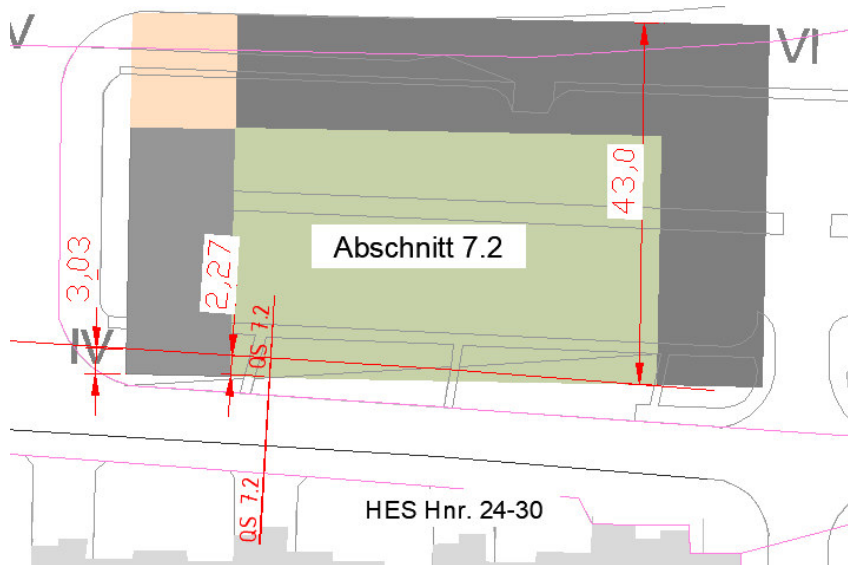


Abbildung 69: Abschnitt 2 - Baufeldüberschneidung Neubebauung südliche Michelangelostraße im Zweirichtungsverkehr ohne Kfz-Parken



Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

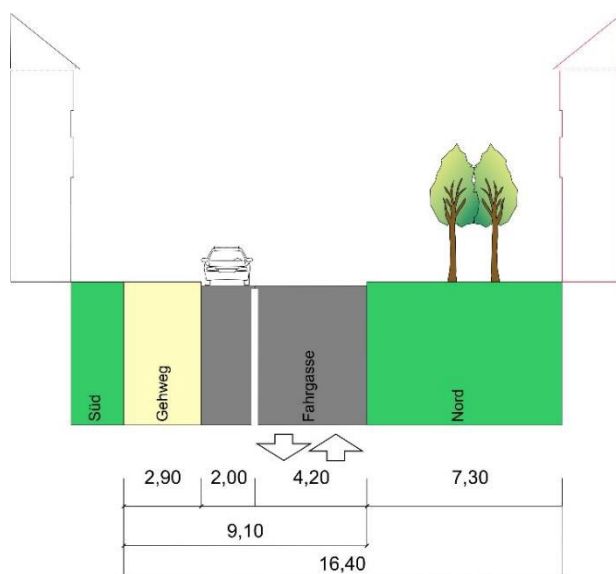
27. Mai 2021

Abschnitt 3 - Südlich der Michelangelostraße

Bestand

Der Abschnitt 3 verläuft entlang der Hausnummern 32 bis 50 südlich der Michelangelostraße und ist ca. 325 m lang. Die Breite des Querschnitts im Bestand beträgt 9,1 m inklusive einseitigem Gehweg und einseitigem Längsparken. Die Fahrgassenbreite beträgt 4,2 m bei Zweirichtungsverkehr. Die Baufelder der geplanten Neubebauung sind rot eingezeichnet (Abbildung 70).

Abbildung 70: Bestandsquerschnitt Abschnitt 3 (Blickrichtung Westen)



Planungsidee

Abbildung 71 zeigt die Planungsidee für den Abschnitt 3. Die Entwicklung des Querschnitts erfolgte ausgehend vom südlichen Bestandsbord und entspricht der Regellösung Zweirichtungsverkehr mit Kfz-Parken (Abbildung 46). Gegenüber dem Bestand sind ein zweites Gehweg und Längsparkstreifen vorgesehen, es entstehen ca. 50 zusätzliche Parkstände. Die Gesamtbreite der Planungsidee beträgt 17,4 m, also 8,3 m mehr als im Bestand. Diese Planungsidee ragt bei Wahrung des Bestandsbordes stellenweise um bis zu ca. 3,0 m in das nördliche Baufeld (Höhe Hausnummer 50) (Abbildung 72).

Abbildung 71: Regelquerschnitt der Planungsvariante Abschnitt 8 (Blickrichtung Westen)

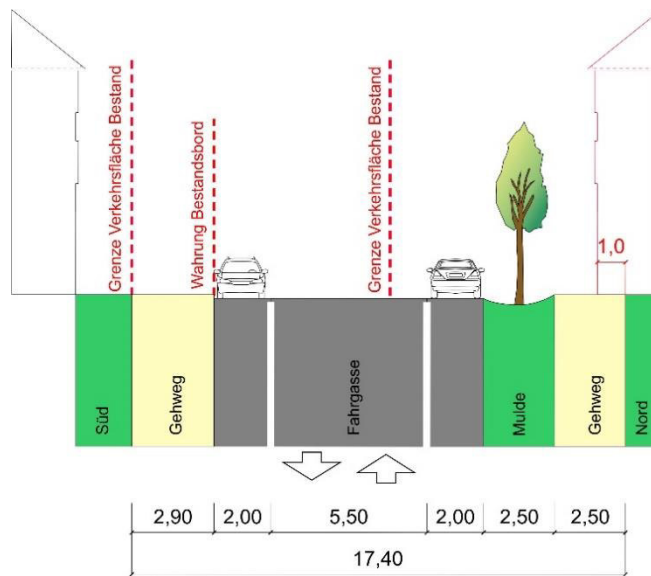
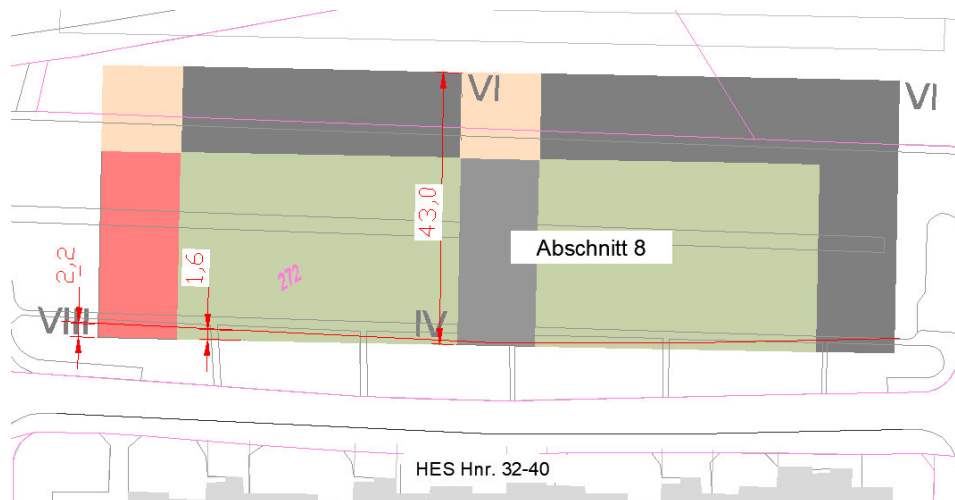
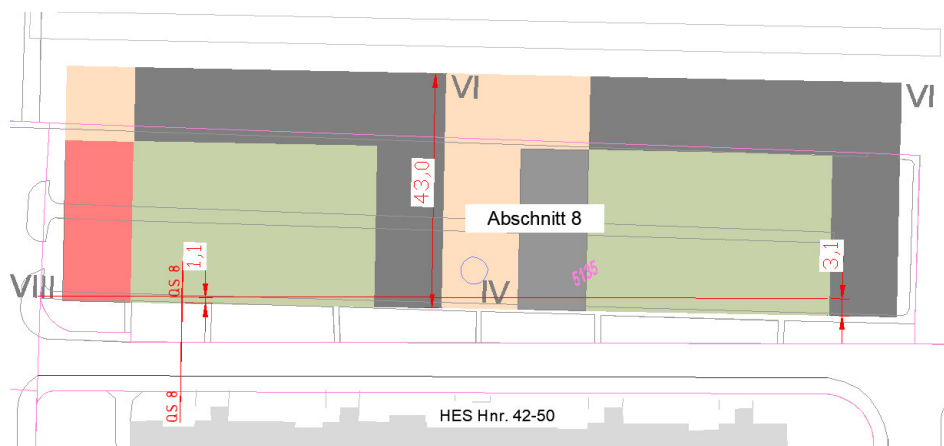


Abbildung 72: Abschnitt 3 - Baufeldüberschneidung Neubebauung südliche Michelangelostraße im Zweirichtungsverkehr mit beidseitigem Längsparken (Hausnr. 32-40 oben und Hausnr. 42-50 unten)



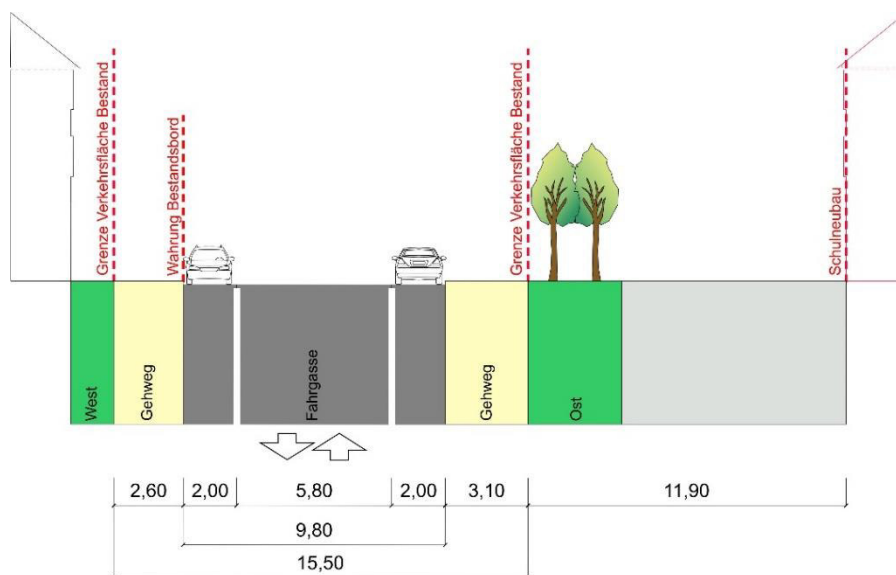


Abschnitt 4 – Westlich des Schulneubaus

Bestand

Der Abschnitt 4 verläuft entlang der Hausnummern 52 und 54 westlich des geplanten Schulneubaus und ist ca. 60 m lang. Die Breite des Querschnitts im Bestand beträgt 15,5 m inklusive beidseitigem Gehweg und beidseitigem Längsparken. Die Fahrgassenbreite beträgt 5,8 m bei Zweirichtungsverkehr. Das Baufeld des Schulneubaus ist rot eingezeichnet (Abbildung 73).

Abbildung 73: Bestandsquerschnitt Abschnitt 4 (Blickrichtung Norden)



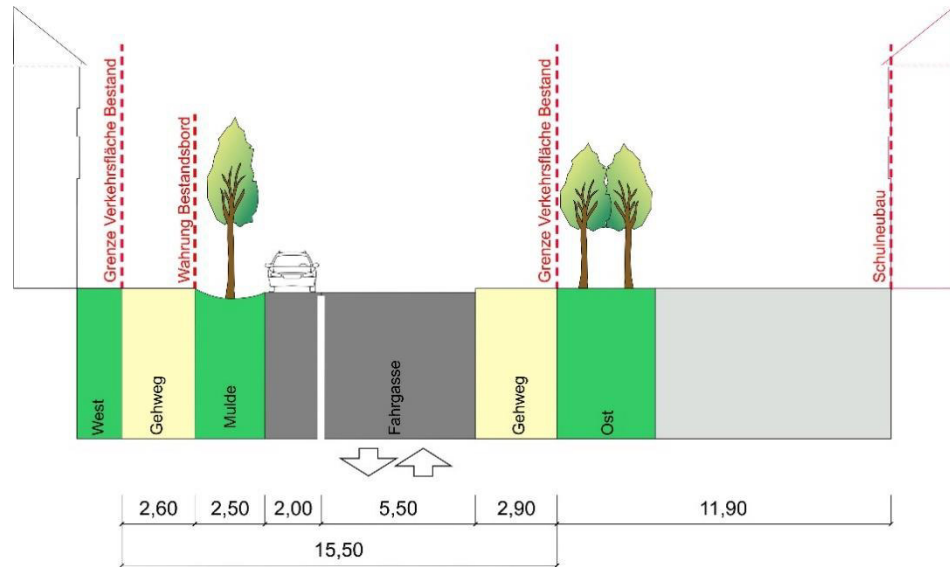
Planungsidee

Abbildung 74 zeigt die Planungsidee für den Abschnitt 4. Die Entwicklung des Querschnitts erfolgte ausgehend vom westlichen Bestandsbord und entspricht der Regellösung Zweirichtungsverkehr mit einseitigem Kfz-Parken (Abbildung 47). Das beidseitige Längsparken mit 16 Parkständen im Bestand reduziert sich

27. Mai 2021

auf einseitiges Längsparken acht Parkständen. Die Breite des östlichen Gehweges ist um 0,2 m nur geringfügig kleiner als im Bestand. Dies resultiert zugunsten der Einrichtung einer Entwässerungsmulde im Seitenraum, der Ansprüche der Feuerwehr Berlin sowie des Begegnungsfalls Pkw | Pkw. Die Gesamtbreite der Planungsidee beträgt wie im Bestand 15,5 m. Das Baufeld des Schulneubaus ist rot eingezeichnet.

Abbildung 74: Regelquerschnitt der Planungsvariante Abschnitt 4 (Blickrichtung Norden)

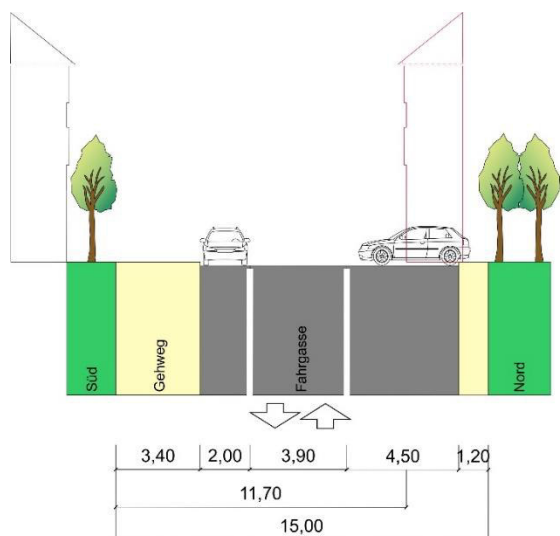


Abschnitt 5 - Südlich des Schulneubaus

Bestand

Der Abschnitt 5 verläuft entlang der Hausnummern 56 bis 68 südlich der Michelangelostraße und ist ca. 160 m lang. Die Breite des Querschnitts im Bestand beträgt 15,0 m inklusive einseitigem Gehweg, einseitigem Längsparken sowie einseitigem Senkrechtparken. Die Fahrgassenbreite beträgt 3,9 m bei Zweirichtungsverkehr. Die Grenze des geplanten Schulneubaus ist rot eingezeichnet und überschneidet die bestehende Grenze der Verkehrsfläche (Abbildung 75).

Abbildung 75: Bestandsquerschnitt Abschnitt 5 (Blickrichtung Westen)



Planungsidee

Abbildung 76 zeigt die Planungsidee für den Abschnitt 5. Die Entwicklung des Querschnitts erfolgte ausgehend vom südlichen Bestandsbord und entspricht der Regellösung Zweirichtungsverkehr ohne Kfz-Parken (Abbildung 48). Die Gesamtbreite der Planungsidee beträgt 13,9 m und somit 1,1 m weniger als im Bestand. Aufgrund der südlichen Baufeldgrenze des Schulneubaus (rot dargestellt) ist der verfügbare Raum sehr begrenzt. Auch durch den platzbedingten Wegfall des Längsparkens und Senkrechtparkens mit 42 Parkständen im Bestand, überschneidet die Planungsidee das Baufeld zwischen ca. 1,5 m und 3,8 m bei Einrichtung eines zweiten Gehweges (Abbildung 77). Beidseitige Gehwege sind in diesem Abschnitt ausdrücklich zu empfehlen, um den geplanten Schulneubau sowie die zukünftige Buswendestelle sicher und komfortabel zu erreichen.

Abbildung 76: Regelquerschnitt der Planungsvariante Abschnitt 5 (Blickrichtung Westen)

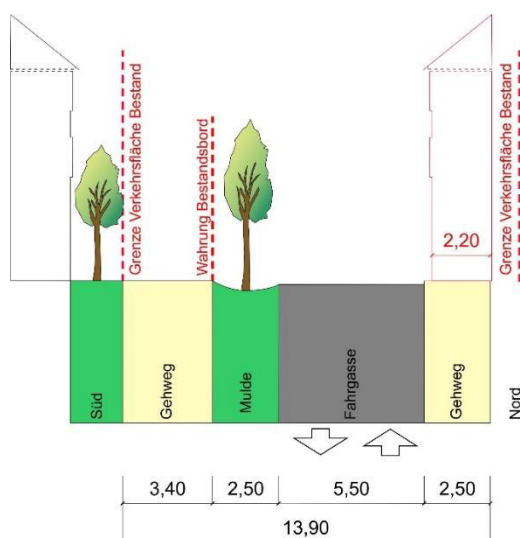
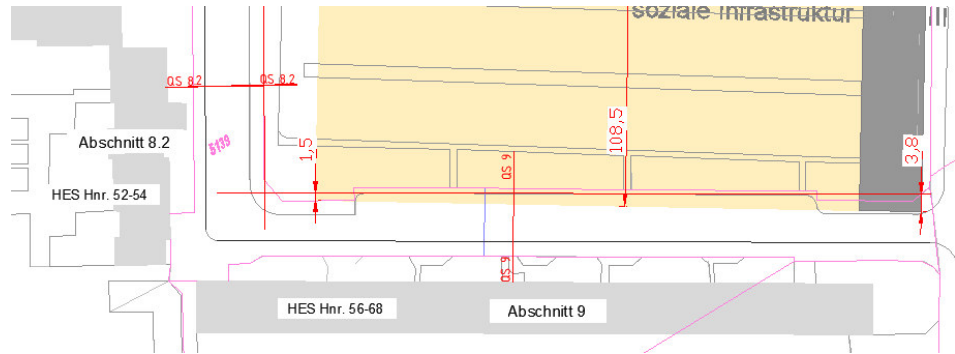


Abbildung 77: Abschnitt 5 - Baufeldüberschneidung Neubebauung südliche Michelangelostraße im Zweirichtungsverkehr mit einseitigem Längsparken

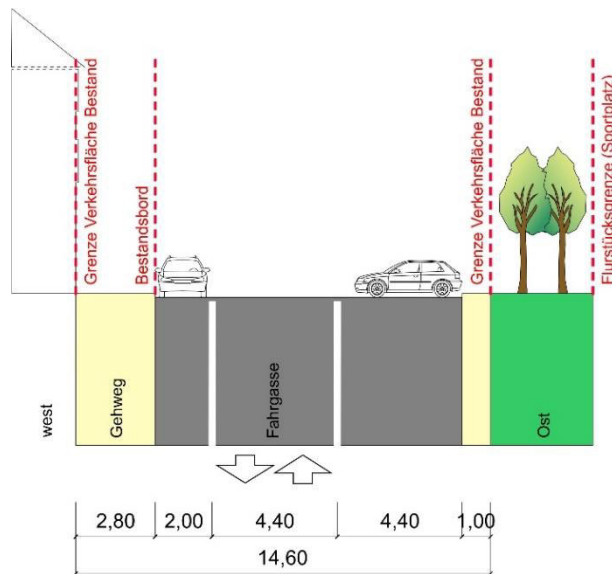


Abschnitt 6 – Westlich des Sportplatzes

Bestand

Der Abschnitt 6 verläuft entlang der Hausnummern 70 bis 76 westlich des Sportplatzes und ist ca. 135 m lang. Die Breite des Querschnitts im Bestand beträgt 14,6 m inklusive einseitigem Gehweg, Längsparken sowie Senkrechtparken. Die Fahrgassenbreite beträgt 4,4 m bei Zweirichtungsverkehr (Abbildung 75).

Abbildung 78: Bestandsquerschnitt Abschnitt 6 (Blickrichtung Norden)



Planungsidee

Für diesen Abschnitt ist keine Änderung des Bestandsquerschnitts erforderlich. Der Gehweg auf der Westseite dient der Erschließung des Wohngebäudes. Auf der Ostseite ist kein Gehweg nötig, da es hier keinen Zugang zum Sportplatz oder andere Nutzungen gibt.

Abschnitt 7 - Südlich des Sportplatzes

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

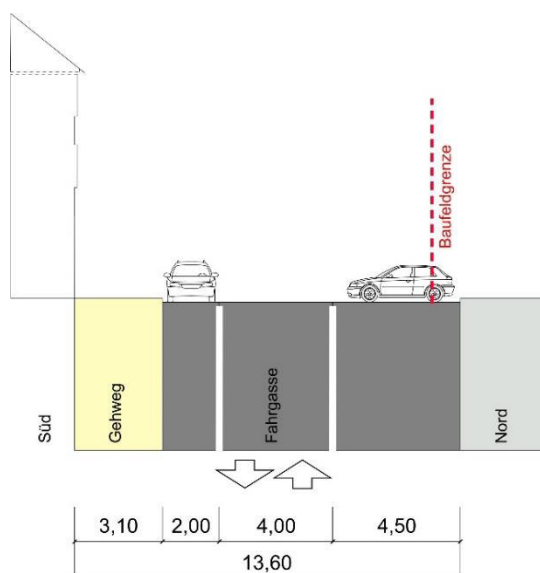
Abschlussbericht

27. Mai 2021

Bestand

Der Abschnitt 7 verläuft entlang der Hausnummern 88 bis 91 südlich des Sportplatzes und ist ca. 105 m lang. Die geringste Breite des Querschnitts im Bestand beträgt 13,6 m inklusive einseitigem Gehweg sowie einseitigem Längs- und Senkrechtparken (Höhe Hausnr. 88). Die Fahrgassenbreite beträgt 4,0 m bei Zweirichtungsverkehr. Die anliegende nördliche Baufeldgrenze ist rot eingezeichnet und überschneidet die bestehende Grenze der Verkehrsfläche um ca. 1,0 m (Abbildung 75). In Richtung Kniprodestraße weitet sich der Straßenraum auf. An der Nordseite gibt es hier einen Gehweg und anstelle Senkrechtparken gibt es hier Längsparken.

Abbildung 79: Bestandsquerschnitt Abschnitt 7 (Blickrichtung Westen)



Planungsidee

Die Planungsidee für den Abschnitt 7 zeigt Abbildung 80. Die Entwicklung des Querschnitts erfolgte ausgehend vom südlichen Bestandsbord und entspricht der Regellösung Zweirichtungsverkehr ohne Kfz-Parken (Abbildung 48). Das Längs- und Senkrechtparken mit 28 Parkständen im Bestand entfallen zugunsten der Einrichtung eines zweiten Gehweges im Seitenraum und einer Entwässerungsmulde sowie der Ansprüche der Feuerwehr Berlin. Zudem liegt dieser Abschnitt auf der wichtigsten Ost-West-Verbindung für den Fuß- und Radverkehr. Er verbindet eine Kita und Grundschule mit der Kniprodestraße und der Bushaltestelle Stedingerweg. Eine Gestaltung ohne Parken zugunsten des Fußverkehrs ist auch aus diesen Aspekten zu empfehlen.

Die Gesamtbreite der Planungsidee beträgt wie im Bestand 13,6 m, es kommt also zur selben Überschneidung der nördlichen Baufeldgrenze um ca. 1,0 m

(Abbildung 81). Der in Richtung Kniprodestraße sich aufweitende Seitenraum bietet sich dort für verbreiterte Gehwege an.

Abbildung 80: Regelquerschnitt der Planungsvariante Abschnitt 7 (Blickrichtung Westen)

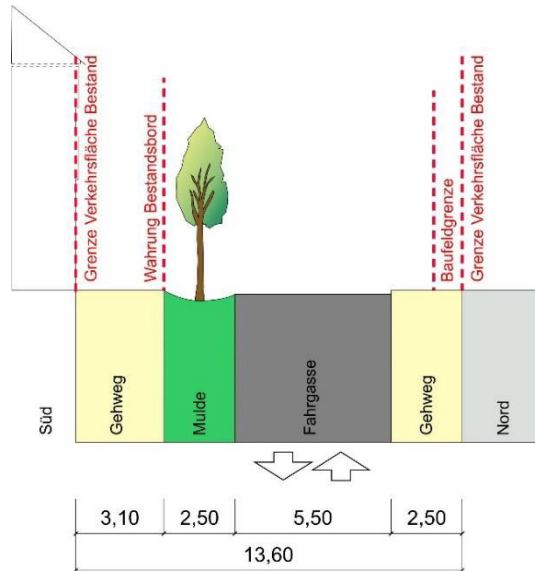
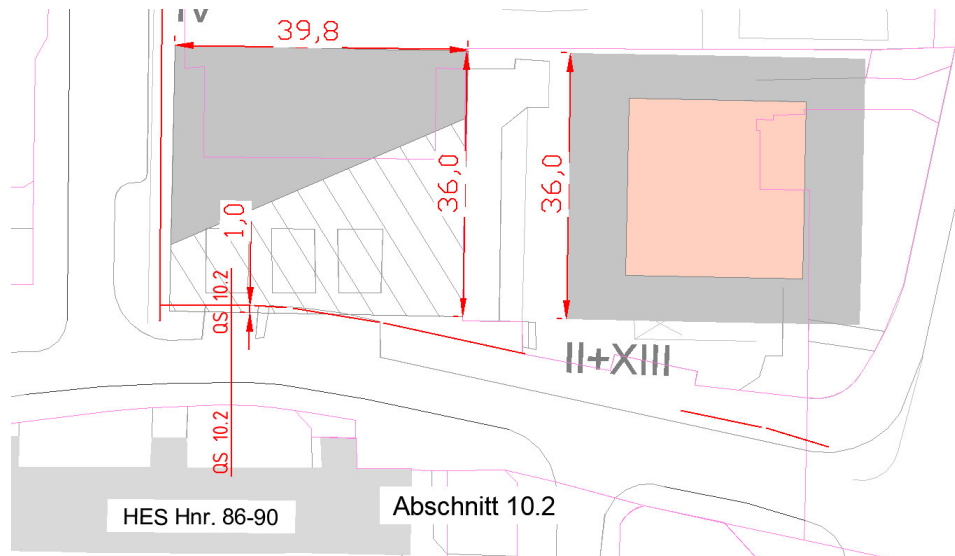


Abbildung 81: Abschnitt 7 - Baufeldüberschneidung Neubebauung südliche Michelangelostraße im Zweirichtungsverkehr ohne Kfz-Parken



8.4 Fuß- und Radwegeachse Mühlenkiez

Der Planungsraum Fuß- und Radwegeachse Mühlenkiez erstreckt sich mittig im Mühlenkiez in Nordwest-Südost-Ausrichtung von der Greifswalder Straße bis zur Kniprodestraße (Abbildung 57: 4). Die für den Fuß- und Radverkehr bedeutsame Achse verläuft dabei über die Thomas-Mann-Straße, den Kfz-freien zentralen Bereich und die Hanns-Eisler-Straße. Im westlichen Abschnitt befin-

den sich die Straßenbahnhaltestelle Thomas-Mann-Straße, das Mühlenbergcenter, zahlreiche medizinische Einrichtungen und eine Schwimmhalle. Im zentralen Bereich liegen Schulen, Spielplätze und eine Kita an. Im östlichen Abschnitt befindet sich ein Sportplatz, die Kulturmarkthalle und die Bushaltestelle Stedingerweg.

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

8.4.1 Mittelpromenade

Der zentrale ca. 500 m lange und Kfz-freie Bereich, auch Mittelpromenade genannt, dient den Bewohnenden als wichtige Fuß- und Radverkehrsverbindung zum Erledigen von Alltags- und Freizeitwegen im Quartier. Die Achse fungiert zudem als Aufenthaltsraum und ermöglicht Spaziergänge im Grünen. Aufgrund der zahlreichen umliegenden Bildungsstätten und Spielplätze wird der zentrale Bereich von besonders vielen Kindern und jungen Menschen genutzt. Zusammenfassend besitzt der zentrale Bereich eine besonders hohe Bedeutung für die Nahmobilität und die Naherholung der Bewohnenden des Mühlenkiezes.

Querschnittsgestaltung

Die von der Bewohnerschaft bemängelten zahlreichen Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr bedürfen einer Diskussion der bisherigen Führungsform: Trennungsprinzip ohne Benutzungspflicht des Radverkehrs. Wie zuvor festgestellt dominiert im zentralen Bereich die innerquartierliche Bedeutung. Diese überwiegt aus verkehrlicher Sicht die Bedeutung des quartiersdurchfahrenden Radverkehrs in Ost-West-Richtung. Eine Führung im Mischverkehr bietet dem Fußverkehr dabei die Möglichkeit den Weg in der vollen Breite zu nutzen. Der Radverkehr ist dem Fußverkehr nachgeordnet und hat auf ihn Rücksicht zu nehmen. Eine optionale Gestaltung mit Zonen explizit für den Fußverkehr am Rand der Mischverkehrsfläche (vgl. Abbildung 51), bietet schutzbedürftigen Menschen einen gesonderten Raum an. Dieser ist nach den AV Geh- und Radwege der Stadt Berlin so auszuführen, dass sich Nutzende eindeutig orientieren können.

Eine getrennte Führung mit Ausweisung eines benutzungspflichtigen Radfahrstreifens ist aufgrund der innerquartierlichen Bedeutung nicht zu empfehlen. Nachteilig gegenüber einer gemeinsamen Führung ist der suggerierte Vorrang für den Radverkehr und die daraus resultierenden höheren Geschwindigkeiten. Dies stellt ein erhöhtes Konfliktpotential dar, da zahlreich abgehende Durchwegungen einen ebenfalls erhöhten Querungsbedarf der Radverkehrsanlage auslösen. Zudem bestehen ober- und unterhalb des zentralen Bereichs auf der Michelangelostraße und der Storkower Straße schnelle Alternativen für den Radverkehr, welche zukünftig im Auftrag des Mobilitätsgesetzes vollständig mit Radverkehrsanlagen ausgestattet werden. Die Flächenverfügbarkeit spricht ebenfalls gegen eine getrennte Führung. In Abstimmung mit dem Flächenbedarf der Grün- und Freiflächenplanung ist die zwischen 7,2 und 7,5 m breite asphaltierte Bestandsfläche als Planungsraum verfügbar. Ein auszuweisender

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Radfahrstreifen benötigt im Zweirichtungsverkehr nach den AV Geh- und Radwege eine Regelbreite von 3,0 m plus zusätzlichem Sicherheitstrennstreifen zum Gehweg (0,25 m). Dies würde knapp die Hälfte der Bestandsbreite vereinnahmen. Selbst bei Anwendung der Mindestbreite von 2,5 m nach den ERA 2010 verbliebe für den Fußverkehr nach Abzug von Flächen für Sitzgelegenheiten nur etwa die Hälfte der Bestandsbreite.

Die vorangestellten Ausführungen lassen eine Radverkehrsführung auf der Bestandsfläche ohne Benutzungspflicht (nach Zeichen 239 StVO mit Zusatzzeichen 1022-10 "Radfahrer frei") als empfehlenswert resultieren. Wechselseitig platzierte Elemente der Stadtmöblierung wie Sitzgruppen und Pflanzenkübel erhöhen den Streckenwiderstand für Radfahrende. Dies steigert die Aufmerksamkeit, reduziert die Geschwindigkeit und lenkt den quartiersdurchfahrenden Alltagsradverkehr ins umliegende Straßennetz. Die Elemente sind dabei so anzuordnen, dass sie die Orientierung für Menschen mit Behinderung nicht beeinträchtigen und keine abrupten Brems- oder Ausweichmanöver verursachen. Alternativ oder unterstützend kann der Wegeverlauf durch weitere Einbauten wie Spiel- oder Trimmgeräten stärker gekrümmt werden (Schlangenlinie, Sägezahn), dass sich der Streckenwiderstand zusätzlich erhöht. Dabei ist für eine gute Wegebeleuchtung zu sorgen, damit der Wegeverlauf inklusive der Stadtmöblierung aus ausreichender Entfernung zu erkennen ist.

Weiterhin sind Elemente vorzusehen, die ein verträgliches Miteinander von Radfahrenden und Gehenden fördern und hohe Geschwindigkeiten des Radverkehrs reduzieren. An Kreuzungspunkten bzw. dort, wo Routen die zentrale Achse in Nord-Süd-Richtung queren, können auf diesen Routen in Querrichtung mehrlagig übereinander geschichtete Streifenmarkierungen als „Bremsschwellen“ aufgebracht werden. Alternativ oder ergänzend weisen Bodenmarkierungen des Verkehrszeichens VZ 133 (Achtung Fußgänger) Radfahrende auf die gebotene Rücksichtnahme hin. Markierungen sind schnell und kostengünstig aufzubringen und können so auch im Umsetzungsprozess der Netzkonzeption entsprechend angepasst bzw. ergänzt werden.

Festzuhalten ist schließlich, dass die Wahl einer geeigneten Führungsform von Planenden, Fachämtern und Beteiligten regelmäßig diskutiert wird, so auch im vorliegenden Konzept. In der Umsetzungsphase sind die vorangestellten Ausführungen erneut zu prüfen. Dabei sollten auch Netzänderungen durch z.B. zwischenzeitlich umgesetzte Maßnahmen im Nebenstraßen- und Hauptverkehrsstraßennetz berücksichtigt werden.

Eine stichpunktartige Zusammenfassung der vorangegangenen Abwägung ist in der nachfolgenden Tabelle 5 zu finden.

Tabelle 5: Abwägung der zentralen Rad- und Fußverkehrsführung (Mühlenkiez)

	Mischprinzip	Trennprinzip
Pro	<p>Radverkehr ist Fußverkehr nachgeordnet und muss besondere Rücksicht nehmen (Radverkehr ist „zu Gast“ beim Fußverkehr)</p> <p>Queren der Radverkehrsanlage entfällt (7 Zuwegungen auf Nordseite abgehend, 3 auf Südseite)</p> <p>Die innerquartierliche Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion überwiegt die Bedeutung des quartiersdurchfahrenden Radverkehrs</p> <p>Höherer Streckenwiderstand und Komforteinbußen für den Radverkehr lenken diesen ins HVS-Netz</p> <p>Wahrt den Charakter einer Fußpromenade</p> <p>Anregung des Vereins für Lebensqualität an der Michelangelostraße e.V.</p>	<p>Klare Aufteilung der Flächen</p> <p>leistungsfähige Verbindung bei hohen Verkehrsstärken</p> <p>Wünsche der Anwohnenden</p>
Contra	<p>Geringere Orientierungsmöglichkeiten für Sehingeschränkte Personen</p> <p>Hauptroute (Ausschlusskriterium nach ERA), jedoch mit überwiegend innerquartierlicher Erschließungsfunktion</p> <p>Gegenseitige Rücksichtnahme als Erfolgsfaktor (Umsicht, Befolgung der Hundeleinenpflicht, etc.)</p>	<p>Radverkehr besitzt Vorrang und achtet weniger auf den Fußverkehr</p> <p>Höhere Fahr- und Überholgeschwindigkeiten beeinträchtigen die Aufenthaltsfunktion und Verkehrssicherheit</p> <p>Höherer Flächenbedarf als im Bestand verfügbar</p>

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**
Abschlussbericht
27. Mai 2021

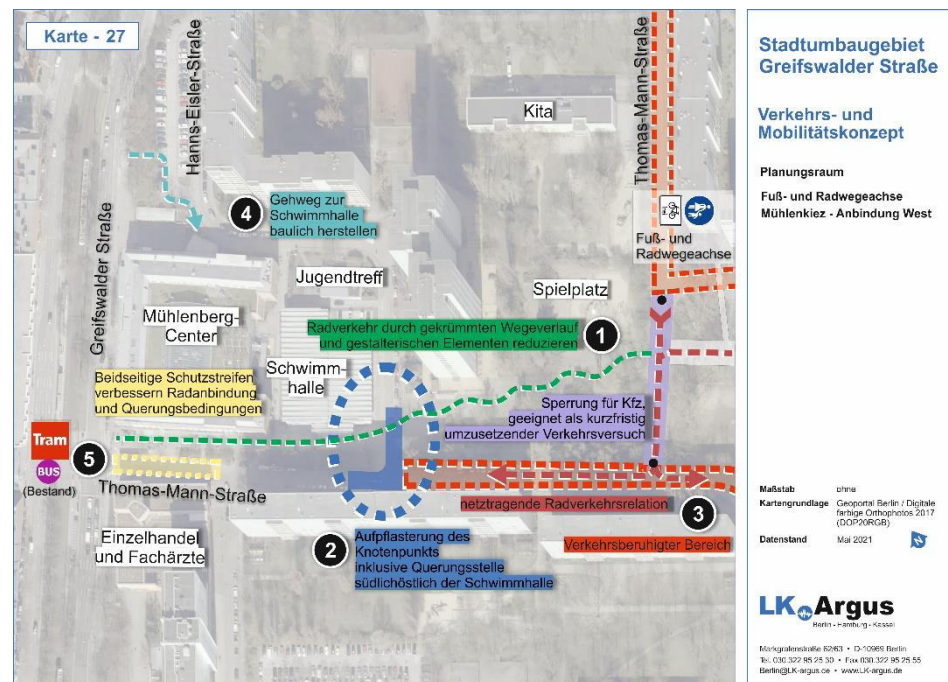
8.4.2 Anbindung an die Greifswalder Straße

Der zentrale Bereich ist im Westen über die Thomas-Mann-Straße an die Greifswalder Straße und damit an das Hauptverkehrsstraßennetz angebunden. Die zentrale Achse endet hierbei im kfz-frei geplanten Abschnitt der Thomas-Mann-Straße. In Verlängerung des zentralen Bereichs soll der Bereich zwischen Thomas-Mann-Straße und Hanns-Eisler-Straße nicht vom Radverkehr befahren werden. Hierfür sind Elemente und Einbauten bei der Platzgestaltung vorzusehen und/oder ein gekrümmter Wegeverlauf anzulegen, um den Streckenwiderstand für den Radverkehr zu erhöhen. Hierzu bedarf es einer guten Beleuchtung, um aus ausreichender Entfernung die Erkennbarkeit zu gewährleisten. Diese Maßnahmen lenken den Radverkehr in nördliche und südliche Richtung (Abbildung 82: ❶). Die Erreichbarkeit der vorhandenen Fahrradabstellplätze an der Schwimmhalle ist dabei sicherzustellen.

Für den Knotenpunkt Thomas-Mann-Straße / Hanns-Eisler-Straße bis zur nördlichen Querungsstelle in der Hanns-Eisler-Straße ist eine Aufpflasterung vorgesehen. Diese verbessert die Querungsbedingungen um das Mühlenbergcenter und die Schwimmhalle (❷). Zudem fungiert sie als Eingangstor für die verkehrsberuhigten Abschnitte der Thomas-Mann-Straße und des Pieskower Wegs (❸).

Die Herstellung eines durchgehenden Gehweges auf der südlichen Seite über die Stellplatzanlage oberhalb des Mühlenbergcenters schafft eine sichere und direkte Wegeverbindung für den Schulverkehr zur Schwimmhalle und in Richtung Mühlenbergcenter (4). Hier bestehen nach Angaben der Beteiligten sowie der Verkehrspolizei dringender Handlungsbedarf.

Abbildung 82: Planungsraum Fuß-/Radwegeachse Mühlenkiez – Anbindung West



Die Anbindung des Radverkehrs aus Richtung des zentralen Bereiches erfolgt in westliche Richtung (Erich-Weinert-Straße) durch einen ca. 10 m langen Aufstellstreifen mit vorgezogener Haltlinie am Knotenpunkt Thomas-Mann-Straße / Greifswalder Straße und gemeinsamer Signalisierung mit dem Kfz-Verkehr. Eine Querschnittszählung vom 20.02.2020 ergab hier für den Mühlenkiez das höchste Radverkehrsaufkommen mit einem DTV von 780 Rädern und das zweithöchste Kfz-Verkehrsaufkommen mit einem DTV von 1.670 Kfz. Es empfiehlt sich deshalb, die bestehenden Schutzstreifen über den gesamten Abschnitt im Vorfeld des Mühlenbergcenters zu verlängern (5). Dies verbessert zum einen die Anbindung des Radverkehrs an das Hauptstraßennetz durch eine eigene Anlage. Die aufgrund des generellen Parkverbots auf Schutzstreifen entfallenden 7 Parkstände verbessern die Sichtbeziehungen und somit die Querungsbedingungen für den Fußverkehr zwischen den zahlreichen Einrichtungen beidseits der Thomas-Mann-Straße. Die Bestandsbreite beträgt im ca. 50 m langen Abschnitt (von der Haltlinie bis zur nächstgelegenen Einmündung) 9,0 m. Bei Ausführung der Schutzstreifen mit der Regelbreite von 1,5 m nach den ERA 2010, verbleiben für den Kfz-Verkehr mit 6,0 m Fahrgassenbreite ausreichend Platz für Begegnungsfälle. Somit entfällt das gelegentliche Mitbenutzen des Schutzstreifens durch den Kfz.

8.4.3 Anbindung an die Kniprodestraße

Im Osten ist der zentrale Bereich über die Hanns-Eisler-Straße an die Kniprodestraße und damit an das Hauptverkehrsstraßennetz angebunden. Der Knotenpunkt Hanns-Eisler-Straße / Kniprodestraße ist teilsignalisiert und weist eine einseitige 5,0 m breite Fußgängerfurt auf. Diese entspricht der Anforderung der ERA 2010 von 4,0 m für eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr. Die Fahrbahnmarkierungen des gesamten Knotens sind stellenweise sehr stark abgefahren und zu erneuern. Um direkte Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr herzustellen und um der Hochstufung der Kniprodestraße zu einer großräumigen Straßenverbindung laut Stadtentwicklungsplan gerecht zu werden, ist eine vollständige Signalisierung des Knotenpunkts sowie zusätzlich einzurichtende Furten zu prüfen.

Eine Querschnittszählung in der Einmündung der Hanns-Eisler-Straße vom 20.02.2020 ergab für den Mühlenkiez das zweithöchste Radverkehrsaufkommen mit einem DTV von 690 Rädern und das dritthöchste Kfz-Verkehrsaufkommen mit einem DTV von 1.570 Kfz. Es empfiehlt sich daher den Einmündungsbereich der Hanns-Eisler-Straße mindestens bis zur Einsteinstraße mit Schutzstreifen auszustatten. Die Bestandsbreite von 9,0 m ermöglicht die Ausführung der Schutzstreifen mit der Regelbreite von 1,5 m nach den ERA 2010. Dies verbessert zum einen die Anbindung des Radverkehrs an das Hauptstraßennetz durch eine eigene Anlage. Die aufgrund des generellen Parkverbots auf Schutzstreifen entfallenden 7 Parkstände verbessern zum anderen die Sichtbeziehungen für alle Verkehrsteilnehmende und somit die Querungsbedingungen für den Fußverkehr. Zudem bietet sich aufgrund der Weiträumigkeit des Einmündungsbereichs eine Verengung der Fahrbahn an. Dies ermöglicht zusätzlich ein rascheres Überqueren der Fahrbahn (Abbildung 84: ①). Die Lage der bestehenden Fußgängerfurt bedingt, dass der nördliche Gehweg in der Hanns-Eisler-Straße bevorzugt genutzt wird. Dieser ist jedoch nicht durchgehend geführt und wird von parkenden Kfz stark eingeschränkt (Abbildung 83). Es wird empfohlen, den nördlichen Gehweg so umzugestalten, dass die zentrale Achse ohne Hindernisse und Unterbrechungen erreicht werden kann (②).

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

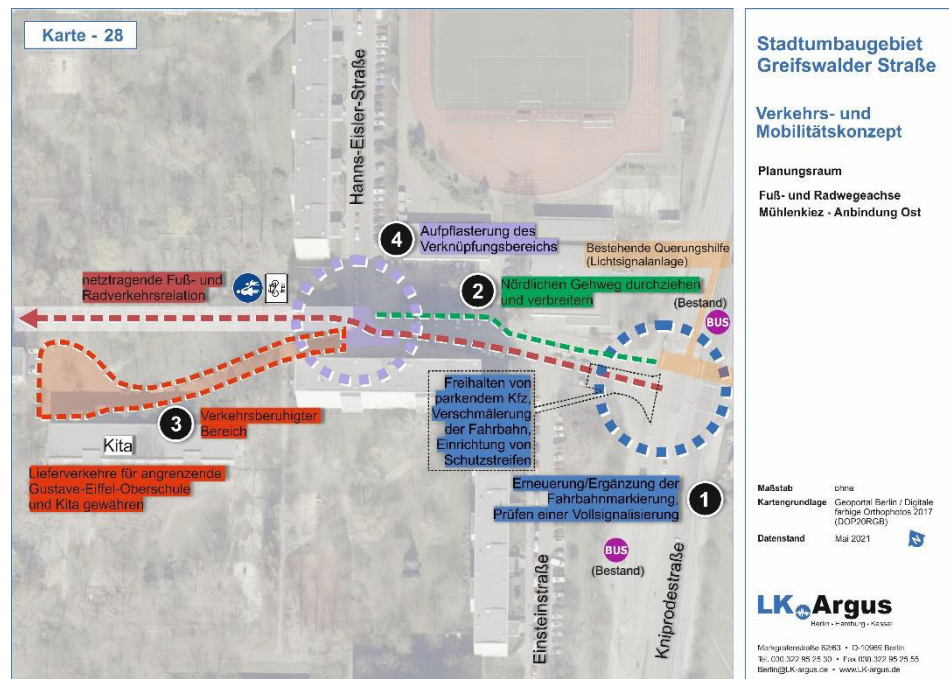
27. Mai 2021

Abbildung 83: Gehweg am östlichen Ende der Hanns-Eisler-Straße



Der anschließende Verknüpfungsbereich in der Hanns-Eisler-Straße besitzt eine hohe Bedeutung für den Fuß- und Radverkehr. Hier beginnt die zentrale Achse und der angrenzende verkehrsberuhigte Bereich im Vorfeld der Kita Bewegungsreich (3). Lieferverkehre für die benachbarte Oberschule sowie Bring- und Holverkehre der Kita sind im verkehrsberuhigten Bereich zu gewährleisten. Um die Aufmerksamkeit für diesen Kfz-Verkehr und den Kfz-Verkehr der Hanns-Eisler-Straße zu erhöhen, dessen Geschwindigkeit zu reduzieren und um den Fuß- und Radverkehr gleichrangig zu stellen, wird die Aufpflasterung des gesamten Verknüpfungsbereichs empfohlen (4).

Abbildung 84: Planungsraum Fuß-/Radwegachse Mühlenkiez – Anbindung Ost



8.5 Pieskower Weg und Zugang S-Bahn

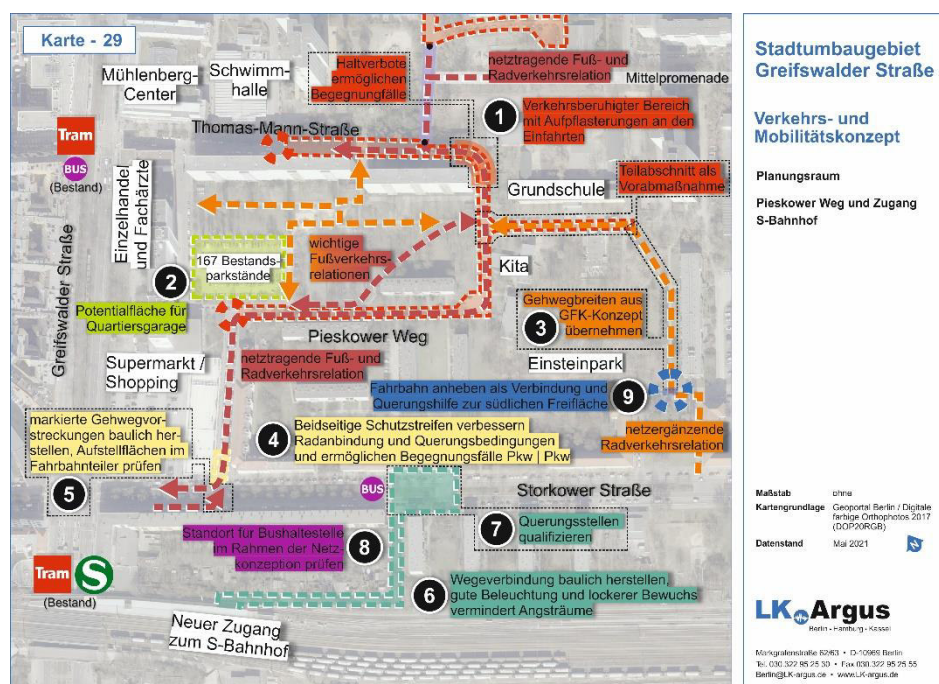
Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Den Planungsraum Pieskower Weg und Zugang S-Bahn bildet das südwestliche Teilgebiet des Mühlenkiezes, welches durch die Storkower Straße im Süden, die Greifswalder Straße bis zur Thomas-Mann-Straße im Westen und Norden sowie den Einsteinpark im Osten begrenzt wird. Hinzu kommt das Gebiet südlich der Storkower Straße im Umfeld des S-Bahnhofs Greifswalder Straße (Abbildung 57: 5). Der Pieskower Weg beginnt im Süden an der Storkower Straße nahe dem S-Bahnhof Greifswalder Straße und endet als Sackgasse oberhalb des Einsteinparks. Das Straßenumfeld weist neben Wohnbebauung auch eine größere Sammelanlage und eine Kita auf. Hinzu kommen die Paul-Lincke-Grundschule und kleinere gastronomische Einrichtungen am Straßenende in der Quartiersmitte. Aus verkehrlicher Sicht sind die Haupttrouten des Fuß- und Radverkehrs zum S-Bahnhof Greifswalder Straße, der Bereich zwischen Einsteinpark und Paul-Lincke-Schule sowie die bestehende Sammelanlage als potentieller Standort einer Quartiersgarage von besonderem Interesse (Abbildung 85). Nachfolgend werden die Maßnahmen innerhalb des Planungsraums näher beschrieben.

Abbildung 85: Planungsraum Pieskower Weg und Zugang S-Bahn



8.5.1 Zentraler Bereich

Für die Straßenschleife aus der Thomas-Mann-Straße und dem Pieskower Weg inklusive dem Stichstraßenabschnitt vor der Paul-Lincke-Grundschule ist eine Umgestaltung zum verkehrsberuhigten Bereich vorgesehen. Die Eingangs-

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

tore an den Westenden des Bereichs grenzen diesen vom nach Norden verlaufenden Streckenzug, ausgehend von der Storkower Straße bis zur Hanns-Eisler-Straße ab. Die Erschließungsfunktion bleibt erhalten. Eine langfristig angestrebte, vollständige Ausbildung des verkehrsberuhigten Bereichs östlich des beschriebenen Streckenzugs umschließt die zahlreichen wichtigen Wegeverbindungen im innenliegenden Bereich, u.a. zur potentiellen Quartiersgarage. Es entsteht ein großer, (optisch) geöffneter und durchgängiger Raum durch eine flächig geschaffene Barrierefreiheit und flächig guten Querungsmöglichkeiten. Der Stichstraßenabschnitt ist dabei als mögliche Vorabmaßnahme kurzfristig umzusetzen. In diesem Fall ist der Knotenpunkt am westlichen Ende des Stichstraßenabschnitts zur Schaffung einer Eingangssituation aufzupflastern (Abbildung 85: ①). Sind weitere Teilbereiche vor einer vollständigen Umsetzung vorzuziehen, empfiehlt sich hierfür die Strecke ab dem Knotenpunkt Thomas-Mann-Straße / Hanns-Eisler-Straße bis zur Stichstraße vor der Paul-Lincke-Grundschule. Südlich der Sammelanlage ist die Länge des verkehrsberuhigten Bereichs inklusive der entsprechenden Aufpflasterung als Eingangssituation mit konkreteren Planungen der Quartiersgarage abzustimmen und je nach Lage der Ausfahrten anzupassen. Haltverbote im Kurvenbereich nördlich des Stichstraßenabschnitts können als kurzfristige Maßnahme angeordnet werden, um bestehende Konflikte im Kfz-Begegnungsfall zu beseitigen. Um zusätzlich eine kfz-freie Alternative anzubieten, sollte das Anliegen einer Flächenabtretung östlich der Sammelanlage am Pieskower Weg gegenüber der Gewobag und der WBG Zentrum kommuniziert werden. Das Ziel ist die Schaffung eines langfristig gesicherten, kfz-freien öffentlichen Weges, auch zum attraktiven Erreichen der vorgesehenen Quartiersgarage am Pieskower Weg.

Das Areal der bestehenden Sammelanlage mit 167 Parkständen und einer Flurstückfläche von ca. 4.400 m² (Flurstücknummer 296, Verkehrsfläche des Landes Berlin) eignet sich sehr gut als potentieller Standort einer Quartiersgarage (②). Näheres dazu folgt in Kapitel 10.1.8.

Die Zuwegungen besitzen am östlichen Rand des Einsteinparks eine Bestandsbreite von ca. 2,5 m, welche nach dem Grün- und Freiflächenkonzept auf 4,0 m im südlichen Dreiviertel, auf 5,0 m im oberen Viertel aufgeweitet wird. Bestehende Konflikte zwischen dem Radverkehr und hier verweilende ältere Personen sind demnach zukünftig nicht mehr zu erwarten. Zumal steigt durch die Umgestaltung des Einsteinparks dessen Attraktivität, wodurch von einer intensiveren Nutzung als Aufenthalts- und Erholungsort ausgegangen wird (③). Um eine optische und direkt begehbare Verbindung zwischen dem Einsteinpark und der südlich gelegenen Freifläche zu schaffen, empfiehlt es sich die dazwischenliegende Nebenfahrbahn der Storkower Straße (Storkower Platz) auf das Gehwegniveau anzuheben. Dies reduziert die Trennwirkung, stellt im Bestand nicht vorhandene Querungsmöglichkeiten und Barrierefreiheiten her und bildet so einen zusammenhängenden Raum von der Paul-Lincke-Grundschule bis zur Storkower Straße (④).

8.5.2 Anbindung an die Storkower Straße

Der Pieskower Weg nimmt eine netztragende Fuß- und Radverkehrsrelation in Richtung des S-Bahnhofes Greifswalder Straße auf. Diese mündet im Südwesten in die Storkower Straße. Eine Querschnittszählung vom 20.02.2020 ermittelte am Einmündungsbereich des Pieskower Weges das dritthöchste Radverkehrsaufkommen für den Mühlenkiez mit einem DTV von 440 Rädern. Das Kfz-Verkehrsaufkommen liegt mit einem DTV von 1.330 Kfz etwas unterhalb des DTV der übrigen Zufahrten (mit Ausnahme der Storkower Straße unterhalb des Einsteinparks). Die Breite des Bestandsquerschnitts auf dem ca. 135 m langen Abschnitt beträgt 14,70 m inklusive beidseitigen Gehwegen (Abbildung 86). Längsparken findet beidseitig bei einer verbleibenden Fahrgassenbreite von 4,00 m im Zweirichtungsverkehr statt. Begegnungsfälle Pkw | Pkw können aufgrund der unzureichenden Fahrgassenbreite nur innerhalb der beiden angrenzenden Knotenpunktbereiche stattfinden (Abbildung 87).

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Abbildung 86: Bestandsquerschnitt des Pieskower Wegs an der Storkower Straße (Blickrichtung Norden)

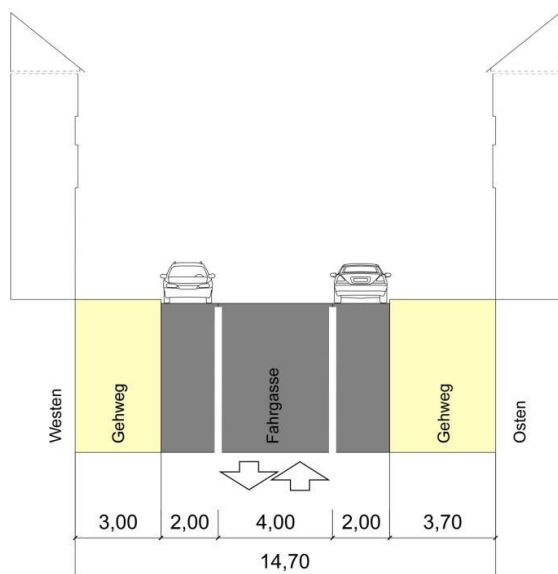


Abbildung 87: Planungsraum Pieskower Weg – Konfliktfall Pkw | Pkw unterhalb der Sammelanlage



Für den Einmündungsbereich des Pieskower Wegs in die Storkower Straße wird als kurzfristige und kostengünstige Maßnahme die Anordnung von beidseitigen Schutzstreifen empfohlen (Abbildung 85: ④). Dies verbessert zum einen die Radanbindung in Richtung des S-Bahnhofs Greifswalder Straße durch eine eigene Anlage. Zum anderen können bislang in den Knotenpunktbereichen stattfindende Begegnungsfälle zwischen Pkw somit weiter außerhalb des Einmündungsbereichs abgewickelt werden. Dies wird ermöglicht, da auf Schutzstreifen generell nicht geparkt werden darf und somit eine breitere Fahrgasse zur Verfügung steht. Des Weiteren verbessern sich die Sichtbeziehungen für alle und somit die Querungsbedingungen für den Fußverkehr im Bereich der Schutzstreifen. Die Bestandsbreite von 8,0 m ermöglicht die Ausführung der Schutzstreifen mit der erforderlichen Mindestbreite von 1,25 m nach den ERA 2010, bei einer verbleibenden Fahrgasse von 5,50 m. Bei der empfohlenen Länge der Schutzstreifen von 30 m ab dem Bord der Storkower Straße, entfallen mit 10 Parkständen eine nur sehr geringe Anzahl. Im Realisierungsfall der Quartiersgarage am Pieskower Weg ist in Abhängigkeit der Dimensionierung und der Lage der Ausfahrten, eine Verbreiterung der Fahrgasse zur Storkower Straße anzuraten.

Die vorgesehene Quartiersgarage am Pieskower Weg wird über den selbigen an die Storkower Straße angebunden. Aufgrund des Abstands von ca. 85 m zwischen Einmündungsbereich und Haltlinie der westlichen Lichtsignalanlage an der Greifswalder Straße sind in Abhängigkeit der Fahrten von und zur Quartiersgarage zeitweise Rückstauereignisse möglich. Treten solche Rückstauereignisse regelmäßig auf, sodass z.B. die Radverkehrsanlagen verstellt werden, sind Maßnahmen zu ergreifen. Kurzfristig könnte hierzu per Beschilderung "Bei Rot hier halten" zum Halten vor der Einmündung aufgefordert werden. Reicht dies nicht aus oder wird regelmäßig missachtet, stellt eine Vorlagerung der Lichtsignalanlage des Knotenpunkts Storkower Straße / Greifswalder eine langfristige Maßnahmenoption dar („Pfortnerampel“ vor Einmündung). Unabhängig von möglichen Rückstauereignissen ist eine Farbmarkierung auf dem Radfahrstreifen im Einmündungsbereich zu empfehlen.

Um die Querungssituation an der Storkower Straße zu verbessern, sollten die Gehwegvorstreckungen baulich ausgeführt und die Aufstellbereiche auf dem Fahrbahnteiler entsprechend den ERA 2010 verbreitert werden (⑤).

8.5.3 Neuer Zugang zum S-Bahnhof

Nach der Prüfung eines zusätzlichen Zugangs am östlichen Ende des S-Bahnsteigs Greifswalder Straße ist die entsprechende Zuwegung baulich herzustellen. Eine gute Wegebeleuchtung und das Auflockern des Bewuchses reduzieren dabei Angsträume (⑥). Eine hierfür vorbereitende Maßnahme bildet die Qualifizierung der Querungsstelle(n) an der Storkower Straße. Dies gilt auch bei

der Einrichtung einer ggf. perspektivischen Buslinie und Bushaltestelle im Zuge der Storkower Straße (7, 8).

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

8.6 Einsteinstraße und Storkower Platz

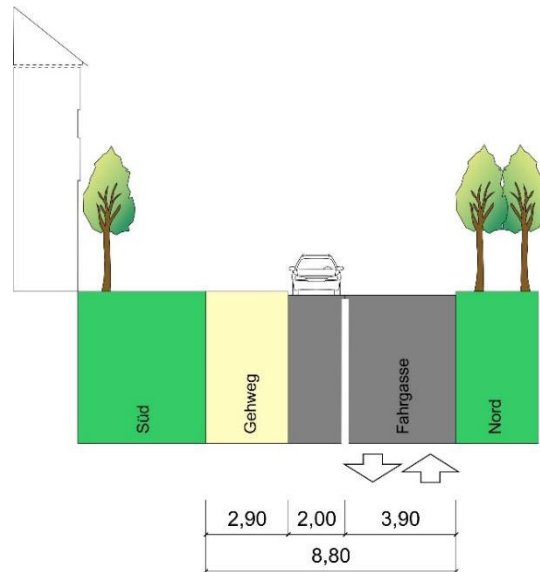
Der Planungsraum Einsteinstraße und Storkower Platz umfasst die vollständige Einsteinstraße, die von der Storkower Straße umschlossene Freifläche südlich des Einsteinparks sowie die Bereiche südlich der Storkower Platzes entlang der S-Bahnstrecke (Abbildung 57: 6). Die Einsteinstraße erschließt den von Wohnbebauung dominierten, südöstlichen Teil des Untersuchungsgebietes. Die Straße verläuft auf einer Länge von ca. 480 m von der Storkower Straße gegen den Uhrzeigersinn bis zur Hanns-Eisler-Straße unterhalb des Sportplatzes und weist teils starke Oberflächenschäden auf (Abbildung 88).

Abbildung 88: Oberflächenschäden in der Einsteinstraße



Die Regelbreite des Bestandsquerschnitts (Höhe Gebäude 28) beträgt 8,8 m inklusive einseitigem Gehweg (Abbildung 89). Dieser wechselt auf Höhe der Hausnummer 19 auf die nördliche Straßenseite. Weiterhin weist der Bestand einseitiges Längsparken an der Südseite auf, welches im weiteren Verlauf auf die gegenüberliegende Seite wechselt. Es verbleibt eine Fahrgassenbreite von 3,9 m im Zweirichtungsverkehr. Begegnungsfälle Pkw | Pkw können deshalb nicht ohne besondere Rücksichtnahme auf den Gegenverkehr stattfinden. Abschnittsweise weicht der Querschnitt um zusätzliche Flächen für Senkrechtparken ab (Gebäudenr. 15, 16, 20, 24). Die Fahrgassenbreite bleibt dabei mit 4,0 m bis 4,1 m jedoch nahezu unverändert.

Abbildung 89: Bestandsquerschnitt der Einsteinstraße Hausnr. 28 (Blickrichtung Westen)



Für die Einsteinstraße wird die Anlage eines zweiten, nördlichen Gehweges empfohlen, da die bestehenden Anbindungen der nördlichen Wohnhäuser unmittelbar auf die Fahrbahn führen und entsprechenden Querungsbedarf auslösen. Der hinzukommende 2,5 m breite Gehweg erfordert eine Einigung mit den Flächeneigentümern (GEWOBAG, WBG Zentrum), auch um den Gehweg hinter den Senkrechtparkständen führen zu können. Ohne Eingriff in private Flächen kann die Bestandssituation nicht grundlegend verändert werden. Alternativ müssten zusätzliche Parkstände in den Bereichen mit Senkrechtparken entfallen. (Abbildung 90: ❶)

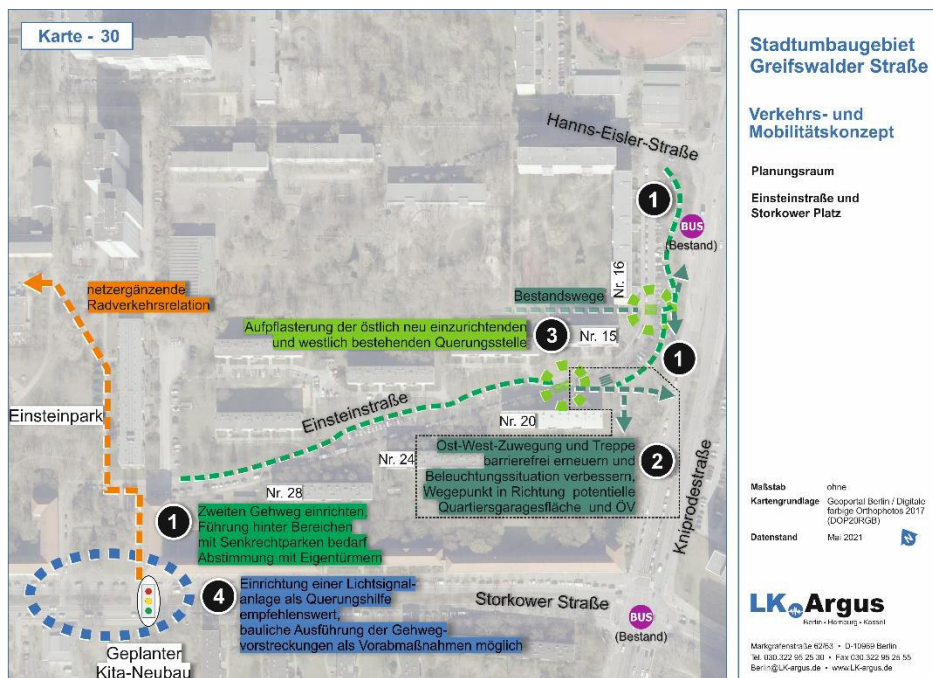
Die Oberflächenqualität sowie die Treppenanlage der Zuwegung am Gebäude 15 in Richtung der Kniprodestraße, den dortigen Bushaltestellen sowie der potentiellen Quartiersgarage befinden sich in sanierungsbedürftigem Zustand. Hier wird eine barrierefreie Erneuerung und eine Verbesserung der Beleuchtungssituation empfohlen (❷).

Für die Querungsstellen, die über die Einsteinstraße in Richtung der Bushaltestelle Stedinger Weg führen, werden Aufpflasterungen empfohlen. Dies ist auch als Vorabmaßnahme vor einem Umbau der Einsteinstraße zur zwischenzeitlichen Verbesserung der Querungssituation aufgrund des wechselseitigen Gehweges denkbar (❸).

Die Querungsstelle über die Storkower Straße weist im Bestand markierte Gehwegvorstreckungen und befestigte Aufstellflächen auf dem Fahrbahnteiler auf. Dieser Ausbauzustand wird von den Bewohnenden kritisiert. In Anbetracht des geplanten Schulneubaus an der Storkower Straße 56 erhöht sich der Querungsbedarf, insbesondere durch besonders schutzbedürftige Kinder. Die Einrichtung einer Lichtsignalanlage ist somit ausdrücklich anzuraten. Als zwischen-

zeitliche bzw. vorbereitende Maßnahmen sind die bauliche Herstellung der markierten Gehwegvorstreckungen sowie die Verbreiterung der Aufstellflächen auf dem Fahrbahnteiler zu prüfen (4).

Abbildung 90: Planungsraum Einsteinstraße



Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

9 Mobilitätsangebote und -dienstleistungen

In der weiteren Ausarbeitung des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes werden für das Plangebiet passende und die Verkehrsinfrastruktur ergänzende Mobilitätsangebote und Mobilitätsdienstleistungen diskutiert.

Die Maßnahmen des Maßnahmenfeldes Mobilitätsangebote und -dienstleistungen sollen den Umweltverbund stärken und die Mobilität der Menschen vor Ort erhöhen. Es handelt sich dabei überwiegend um organisatorische und kommunikative Maßnahmen, die die baulichen Maßnahmen begleiten sollen. Sie ergänzen die Verkehrsarten des Umweltverbundes, den öffentlichen Verkehr, vor allem Busverkehr, Rad- und Fußverkehr. Hinzu kommen ergänzende Angebote, wie Leihsysteme und Mobilitätsstationen, sowie Dienstleistungen zur Information und Beratung.

Einige Maßnahmen zielen konkret auf bestimmte Nutzergruppen ab. Wichtige Gruppen sind Kinder und Jugendliche, ältere Menschen und Menschen, die neu in die Quartiere ziehen. Bei Heranwachsenden besteht die Möglichkeit das Mobilitätsverhalten vor dem Führerscheinwerb zu beeinflussen und frühzeitig Routinen im Sinne eines stadtverträglichen Verkehrs zu etablieren. Ältere Menschen haben bereits gewohnte und bewährte Mobilitätsmuster. Die Herausforderung liegt hier darin, dass insbesondere in Bezug auf den eigenen Pkw, nicht

der Eindruck eines Verlustes von Autonomie und Mobilität gefestigt, sondern diese erhöht werden. Die Alternativen zum Privat-Pkw sind hervorzuheben und persönlich zu kommunizieren. Menschen, die neu in die Quartiere ziehen, befinden sich mit dem Wohnortwechsel in einer Umbruchsituation. Diese Lebenssituation erfordert angepasste oder neue Routinen, nicht zuletzt in der Alltagsmobilität. An dieser Stelle können Maßnahmen gezielt ansetzen.

Das vorliegende Verkehrs- und Mobilitätskonzept liefert auf der konzeptionellen Ebene wichtige Hinweise und Grundlagen zu den nachfolgenden Maßnahmen. Die detaillierte Planung und Ausgestaltung dieser Maßnahmen sind Aufgaben weiterer Untersuchungen, in denen zum Beispiel Aussagen zu konkreten Flächenbedarfen erfolgen.

Zu vielen Maßnahmenempfehlungen werden Hinweise auf bereits umgesetzte oder erprobte Beispiele (Best-Practice-Beispiele) gegeben.

9.1 Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Personennahverkehr ist eine wichtige Säule in der Verkehrswende. Für die Mobilität der Menschen im Quartier ist ein attraktives und bequemes Angebot unabdingbar. Nicht jede Person ist gut zu Fuß oder sicher auf dem Fahrrad unterwegs, mobilitätseingeschränkte Personen sind auf die Beförderung im ÖPNV angewiesen. Der ÖPNV hat das Potenzial zum Verkehrsmittel der Wahl, wenn die Verkehre aus dem Untersuchungsgebiet hinausführen.

9.1.1 Haltestellen

Im Nahverkehrsplan ist der barrierefreie Ausbau aller Haltestellen als Ziel festgesetzt. Insbesondere im Untersuchungsgebiet ist dies aufgrund vieler und zunehmend mehr älterer Personen wichtig. Dem Bezirk wird empfohlen sich an den geeigneten Stellen, allen voran der BVG, für den bevorzugten Ausbau im Untersuchungsgebiet einzusetzen.

Im Zuge eines barrierefreien Ausbaus sind ausreichend Aufstellflächen, auch für Rollatoren und Kinderwagen, sowie Sitzgelegenheiten für Fahrgäste zu schaffen. Fahrgastunterstände sollten zum Schutz vor der Witterung ebenso zum Ausbaustandard gehören, wie Fahrradbügel. An den Haltestellen werden Fahrgastinformationssysteme zur Anzeige der Abfahrt- und Wartezeiten sowie Umgebungspläne mit umliegenden Zielen empfohlen.

Das Herausziehen des Bordes (Kap) zur geradlinigen Anfahrt des Busses ohne Spurwechsel oder Halten auf Radfahrstreifen oder Schutzstreifen ist laut Nahverkehrsplan die Vorzugslösung für Haltestellen. Die Haltestellen können ohne erforderliche Ein- und Ausfahrt kompakter gestaltet werden, auch entfallen Zeitverluste bei der Wiedereingliederung in den Fließverkehr.

Hinter einem an einem Kap stehenden Bus kann sich der Fließverkehr stauen. Daher sollten Kap-Haltestellen in Fahrtrichtung vor einem Knotenpunkt eingerichtet werden, damit dieser nicht durch einen Rückstau blockiert wird. Die Einrichtung von Kap-Haltestellen wird positiv bewertet und empfohlen, da sie den öffentlichen Verkehr in einer Straße priorisiert und zudem einen Widerstand für den fließenden Kfz-Verkehr darstellt.

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

9.1.2 Mietertickets

Mietertickets bieten einen finanziellen Anreiz Mieterinnen und Mietern und vereinfachen die Nutzung des ÖPNV. Wohnungsunternehmen bieten den Bewohnerinnen und Bewohnern eines bestimmten Wohngebietes preisreduzierte Dauerkarten an. Dabei gibt es zwei Modelle, das Freiwilligenmodell und das Solidarmodell.

Beim Freiwilligenmodell werden den Mieterinnen und Mietern, die es wünschen, vom Vermieter vergünstigte Tickets angeboten. Die Rabatte hängen von dem Vertrag zwischen dem Wohnungsunternehmen bzw. Vermieter und den Verkehrsbetrieben ab.

Beim Solidarmodell erhalten alle Mieterinnen und Mieter ein ÖPNV-Ticket und die Kosten werden auf die Miete umgelegt. Hierbei haben die Menschen keine Wahlmöglichkeit, aber immer die Option den ÖPNV zu nutzen ohne Kosten und Nutzen abwägen zu müssen. Je nach Vertrag zwischen Wohnungsgesellschaft und Verkehrsbetrieben können die Tickets stärker reduziert sein als bei gewöhnlichen Rabatten durch Dauerkarten oder bei Nutzung des Freiwilligenmodells. Die Mietertickets können von weiteren Maßnahmen begleitet werden, wie z. B. ein Zugang zu einem Fahrradverleihsystem über das Mieterticket.

Bei Nutzung des Freiwilligenmodells liegen die Preisreduktionen zum Beispiel in Bielefeld bei 10 % und in Bochum bei 11,5 %. In Zürich wird bei der Genossenschaft Zurlinden das Solidarmodell angewendet und ein vergünstigtes Jahresticket als Gutschein pro Haushalt ausgegeben. Zeitgleich wurden die Pkw-Stellplätze für die Anwohnenden reduziert.

9.2 Fußverkehr

Die meisten Wege in Pankow, nahezu ein Drittel, werden zu Fuß zurückgelegt (TU Dresden, 2020). Gehen ist die wichtigste Mobilitätsform im Bezirk. Jeder Weg beginnt und endet zu Fuß, denn zu Fuß werden andere Mobilitätsformen und Ziele im Umfeld bei einer Geschwindigkeit von etwa 5 km/h schnell erreicht. Gehen gehört zu den aktiven Formen von Mobilität und integriert Bewegung in den Alltag der Menschen. Dies unterstützt die Prävention von Krankheiten und trägt als Teil des Umweltverbundes zu einer nachhaltigen und umweltverträglichen

chen Mobilität bei. Ein großes Hindernis für den Fußverkehr ist die starke Umwege-Empfindlichkeit der Gehenden, da für die Fortbewegung die eigene Körperkraft genutzt wird sowie die geringe Geschwindigkeit und damit größerer Zeitaufwand. In Kapitel 6.3 wurden Infrastruktur-Maßnahmen in Form von Fußwegeverbindungen und Querungsstellen dargestellt. Gegenstand dieses Kapitels sind ergänzende Maßnahmen zur Förderung und Attraktivitätssteigerung des Fußverkehrs.

9.2.1 Schulwegsicherheit – Haltestelle für Elterntaxis

Zu den Schulanfangszeiten herrschen vor vielen Schulen ungeordnete Verkehrsverhältnisse. Durch die Konzentration des Geschehens auf die Minuten vor Schulbeginn kommt es zu sehr ausgeprägten Belastungsspitzen. Insbesondere an Grundschulen werden einige Schüler von ihren Eltern mit dem Pkw zur Schule gebracht. Der Verkehr durch sogenannte „Elterntaxis“ bringt Gefahren mit sich. Dazu gehören vor allem Wendemanöver, bei denen Kinder leicht übersehen werden, und das Halten und Aussteigen an ungeeigneten Orten, möglichst nahe des Schuleingangs. Zudem liegt die morgendliche Bringzeit zwischen November und März für fünf Monate in der dunklen Tageszeit. Elterntaxis gefährden Kinder, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen, und behindern gleichzeitig die Förderung der selbstständigen Mobilität der Kinder, die im Pkw gebracht werden.

Eine Lösung des Problems liegt in der Einrichtung von Haltestellen (auch Hol- und Bring- oder Absetzzone) für die Pkw der Eltern. Die Hol- und Bringverkehre können auf mehrere Orte verteilt und somit entzerrt werden. Diese sollten mindestens 250 m von der Schule entfernt liegen (ADAC, 2018). Die Wahl der Standorte hängt von den örtlichen Gegebenheiten ab. Neuerliche Probleme an den Haltestellen sind ebenso zu vermeiden, wie zusätzliche Kfz-Fahrten in Gebieten, wo dies nicht gewünscht ist (z. B. Wohngebiete).

Mit der Einrichtung von Haltestellen für Elterntaxis muss die Neuorganisation und Umgestaltung des Straßenraums vor den Schulen einhergehen. Dort ist das Halten zu unterbinden und dem Fuß- und Radverkehr ist auf den letzten Metern im Zugang zur Schule ausreichend Platz zur Verfügung zu stellen. Die Haltestellen und empfohlenen Wege zur Schule können in Schulwegplänen dargestellt werden.

Im Untersuchungsgebiet beziehen sich Elterntaxi-Haltestellen besonders auf die Paul-Lincke-Grundschule und die neue geplante Schule. Für die Paul-Lincke-Grundschule kann die zu installierende Bushaltestelle in der Greifswalder Straße für den Schulverkehr zur Schwimmhalle oder bestehende Sammelanlagen wie die des Edeka genutzt werden. Für den Schulneubau an der Michelangelostraße bieten sich Haltebuchten in der Michelangelostraße an. Eine konkrete Ausführung für den Schulneubau findet sich in Kapitel 8.2.4.

9.2.2 Orientierungshilfen

Wegweisungen und Leitsysteme helfen Menschen dabei, die Distanzen und Zeitaufwände einer Strecke einzuschätzen und zu bewerten. So können sie den kürzesten oder bequemsten Weg wählen und Umwege, Verlaufen sowie Zeitverluste vermeiden. Karten stellen die Umgebung und wichtige Ziele übersichtlich dar und schaffen Orientierung, insbesondere für Ortsunkundige.

Bei Wegweisungen und Leitsystemen weisen Schilder und Karten Abständen von 300 m bis 500 m (VCD e. V., 2019) auf naheliegende Ziele wie Haltestellen oder Orte von Interesse oder Bekanntheit hin. Distanzen werden hierbei oft in Zeiteinheiten (bspw. Minuten) angegeben, da vielen Menschen Entfernungen in Längeneinheiten (bspw. Metern) keine verlässliche Einschätzung des Weges erlauben. U. a. Haltestellen sind geeignete Orte zur Wegweisung. Hier können Umgebungspläne angezeigt werden.

Ein Beispiel für ein Leitsystem findet sich im Märkischen Viertel in Berlin-Reinickendorf. Dies ist nicht allein für Bewohner*innen, sondern auch für quartiersfremde Gäste gut verständlich und leitet durch das gesamte Quartier (Abbildung 91). Auf Wegweisern sind bekannte und wichtige Ziele mit Angabe der Gehminuten angegeben. Wichtige übergeordnete Wegeverbindungen, wie der Berliner Mauerweg, sind in das Leitsystem integriert. An großen Kreuzungen befinden sich übersichtliche Karten mit Zielen und Wegen.

In einem Leitsystem kann sich als identitätsstiftendes Merkmal das Corporate Design des Quartiers wiederfinden. In die Gestaltung kann auch das Erscheinungsbild von anderen Mobilitätselementen, wie Mobilitätsstationen, Fahrradrouen oder stadtwweit eingerichteten Leitsystemen, wie das Touristische Informationssystem (TIS), eingebunden werden.

Von höchster Wichtigkeit sind eine gute Erkennbarkeit und Lesbarkeit. Zur barrierefreien Nutzung sollten Wegweisungen auch in einer Höhe eingerichtet werden, die für Personen mit Rollstuhl erreichbar sind, und mit Braille-Schrift oder akustischen Informationen versehen werden.

Im Untersuchungsgebiet sollte ein Wegweisungssystem zum den ÖPNV-Haltestellen, den sozialen Einrichtungen und dem Einzelhandel führen und einige weiter entfernte Ziele wie benachbarte Quartiere oder Zentren ausschildern. Die Wegweiser sollten an Knotenpunkten des Fußwegenetzes installiert sein und teilweise durch Wegweisungen im Radverkehrsnetz ergänzt werden. Zentrum des Wegweisungssystems kann die Mittelpromenade im Mühlenkiez bilden.

Die Namensgebung der Straßen stellt besonders Besuchende des Mühlenkieses vor Orientierungsschwierigkeiten. Neben dem allgemeinen Wegweisungssystem stellt eine neue bzw. ergänzende Namensgebung für ausgewählte Straßenabschnitte eine weitere Abhilfe dar. Solche Straßenabschnitte stellen besonders die von der Hanns-Eisler-Straße abgehenden Stichstraßenabschnitte

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

der Thomas-Mann-Straße und die Schlaufe der Storkower Straße unterhalb des Einsteinparks dar.

Abbildung 91: Leitsystem im Märkischen Viertel und Tafel mit Brailleschild an einem Mast in Meschede im Sauerland



Quelle: Frei verfügbar nach Creative Commons-Lizenz CC0 1.0 Universell (CC0 1.0)

9.2.3 Sitzgelegenheiten

Um ein fußgängerfreundliches Quartier herzustellen sind Sitzgelegenheiten von großer Wichtigkeit. Gerade ältere Menschen, aber auch Personen mit Gepäck, Einkäufen oder während der Kinderbetreuung brauchen regelmäßig Orte, an denen sie sich setzen und pausieren können. Auch für gesunde Menschen bieten Sitzgelegenheiten Möglichkeiten zu verweilen oder soziale Kontakte zu pflegen. Der Bedarf an Sitzgelegenheiten kann daran erkannt werden, dass Menschen andere Möglichkeiten zum Sitzen suchen und nutzen, z. B. kleine Mauern, Treppen, Geländer oder Bordsteine.

Sitzgelegenheiten sollten in keinem geringeren Abstand als 300 m angeboten werden (FGSV, 2002). Dabei können neben Sitzbänken auch andere Elemente, wie Grundstücksbegrenzungen, Mauern oder Treppen vorgesehen werden. Durch Überdachungen mit Bäumen oder Pavillons, eine soziale Anordnung oder zusätzliches Inventar, wie Mülleimer oder Tische, können Sitzgelegenheiten aufgewertet und der soziale Aspekt gestärkt werden. Im Untersuchungsgebiet sind regelmäßige Sitzgelegenheiten zuerst entlang der Hauptwegeverbindungen einzurichten mit starkem Fokus auf der Mittelpromenade des Plangebiets IV.

Für das Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße wurden im Rahmen des Förderprogramms Neue Bänke für den Mühlenkiez zwischen 2019 und 2020 bereits 47 neue Bänke, u.a. auch entlang der Mittelpromenade, der Nordpromenade und der Michelangelostraße aufgestellt. Im Zuge der Neugestaltung der Grün- und Spielflächen im Gebiet wird das Angebot sukzessive auch in diesen Bereichen ergänzt. Durch die Nachverdichtung entlang der Michelangelostraße fallen zukünftig zusätzliche Bedarfe an.

Abbildung 92: Sitzgelegenheit zwischen begrünten Baumscheiben in Paris (Frankreich)



Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Abbildung 93: Sitzgelegenheiten, die zur sozialen Interaktion einladen, in Lissabon (Portugal)



Abbildung 94: Multifunktionale Sitzgelegenheiten als Begrenzung für Bepflanzungen in Hong Kong



9.2.4 Beleuchtung

Eine gute Beleuchtung der Gehwege ist für die Sicherheit der Gehenden unerlässlich. Jedoch besteht die Möglichkeit die Beleuchtung an die Gegebenheiten anzupassen. Je nach Saison und Tageszeit kann die Nutzung eines Weges unterschiedlich sein. Darauf kann ein intelligentes Beleuchtungssystem reagieren. Eine bedarfsorientierte Steuerung passt die Intensität der Straßenbeleuchtung an (Dena, 2016). So kann bei ausgewählten Lichtpunkten die Beleuchtungsintensität reduziert oder das Licht komplett ausgeschaltet werden. Erreichen Gehende den betreffenden Abschnitt, so werden sie von Sensoren wahrgenommen und die Beleuchtung vollständig eingeschaltet. Eine intelligente Steuerung der Beleuchtung verbessert die Energieeffizienz und mindert die Lichtverschmutzung. Die Anwendung wird u. a. in Kaiserslautern (Smart-City-Projekt Fauthweg) und Ludwigsburg (Projekt „Intelligente Straßenbeleuchtung“) erprobt.

Bei der Planung der Straßenbeleuchtung gebührt der Verkehrssicherheit höchste Priorität. Insbesondere Knotenpunkte und Querungsstellen sind durchgehend zu beleuchten.

Im Untersuchungsgebiet verlaufen viele Fußwegeverbindungen durch begrünte Bereiche. Nach aktueller Sachlage ist eine Beleuchtung in öffentlich gewidmeten Grünanlagen nicht genehmigungsfähig. Parks oder Grünanlagen werden nachts aus ökologischen Gründen wie Verhaltensänderungen nachtaktiver Tiere sowie Beeinträchtigung von Ökosystemen jedoch im Allgemeinen nicht beleuchtet. Zukünftig könnten hier intelligente Beleuchtungssysteme den Fußverkehr in der Dunkelheit objektiv und subjektiv sicherer gestalten und gleichzeitig verträglich mit Flora und Fauna gestalten. Auch ein Verzicht von Lichtemissionen im UV- und blauen Spektralbereich oder eine reine Bodenbeleuchtung mit warmweißem Licht sind Optionen. Zweiteres ist wegen der guten Farbwiedergabe und der besseren Erkennbarkeit von Gegenständen, Menschen und Bewegungen zu empfehlen. Im Bereich privater Straßen und Wege sowie Grünflächen obliegt eine entsprechende Beleuchtung den jeweiligen Eigentümern.

Die Priorität sollte auch hier auf den wichtigen Fußverkehrsverbindungen liegen mit großem Fokus auf der Mittelpromenade des Plangebiets IV als öffentliche Verkehrsfläche. Das Grün- und Freiflächenkonzept liefert Hinweise zur bestehenden Beleuchtung im Stadtumbaugebiet und sollte in weiteren Planungen berücksichtigt werden.

9.3 Radverkehr

Der Radverkehr ist die zweite Säule der aktiven Mobilität für eine gesunde, klimafreundliche und nachhaltige Fortbewegung. Mit einer sehr variablen Geschwindigkeit zwischen 5 km/h und 30 km/h und einer effizienten Übersetzung

der Körperkraft in Fortbewegung ist Radfahren eine Mobilitätsform für Menschen fast jeder Altersklasse und körperlicher Verfassung.

Dieses Kapitel stellt Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs im Untersuchungsgebiet vor. Dazu gehören u. a. Fahrradverleihsysteme, Dienstleistungen und besondere Infrastrukturen. Auf das Thema des ruhenden Radverkehrs wird gesondert im Kapitel 10.2 eingegangen, da dieses von besonderer Priorität ist.

9.3.1 Verleihsysteme

Ein Fahrradverleihsystem bringt diejenigen auf das Rad, die ein Fahrrad nur selten brauchen oder sich erst an das Fahrradfahren, vielleicht von besonderen Typen, wie Lastenräder, herantasten. Drei Systeme von Fahrradverleihsystemen können unterschieden werden:

- **On Demand:** Bei diesem System steht eine hohe Anzahl von Fahrrädern im öffentlichen Raum bereit und kann bei Bedarf ausgeliehen werden. Oft ist dazu eine Mitgliedschaft oder ein Benutzerkonto erforderlich. Die Bezahlung erfolgt entweder mit einem monatlichen Beitrag über als Abrechnung nach Nutzungszeit oder als Kombination aus beidem. Bekannte Anbieter dieses Systems im Untersuchungsgebiet sind nextbike und Lidlbike.
- **Langfristige Miete:** Fahrräder können auch langfristig bei Dienstleistern ausgeliehen werden. Dazu gehören touristische Angebote, bei denen Räder in der Regel tage- oder wochenweise gemietet werden, und Anbieter wie Swapfiets, die Fahrräder in einem Abonnement für mindestens einen Monat vermieten. Das Abonnement umfasst neben der Miete auch Wartungen und Reparaturen.
- **Verleih durch Institutionen oder im privaten Rahmen:** Das Verleihen von Rädern, kann auch im kleinen Rahmen über kleine Institutionen oder Privatpersonen oder erfolgen. Dieses System ist besonders für spezielle Fahrradtypen, wie Lastenräder oder Dreiräder, geeignet. Da der Verleih eine Nebentätigkeit für die Verleihenden ist, wird für die Leihe nur wenig oder gar kein Geld verlangt.

Beispiele für diese Art des Fahrradverleihs sind Nachbarinnen und Nachbarn, die fLotte Berlin (ein Lastenradverleih des ADFC⁴) oder auch Baumärkte, die Lastenräder für den Transport der gekauften Waren nach Hause anbieten. Im Untersuchungsgebiet kann bereits ein Lastenrad zum Kinder- oder Warentransport beim Alnatura Markt über die fLotte Berlin ausgeliehen werden.

⁴ Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.

Beim Verleih ist eine Auswahl verschiedener Fahrradtypen und ggf. Rollern wichtig, um den Bedarfen verschiedener Zielgruppen gerecht zu werden. Dreiräder (auch Tricycles) eignen sich besonders für unsichere, ältere oder körperlich eingeschränkte Personen. Lastenräder oder alle Arten von Fahrrädern mit Körben oder ähnlichem bieten die Option, Dinge zu transportieren und können Kfz-Fahrten ersetzen. So können Einkäufe erledigt, Gepäck, aber auch schwere, sperrige und große Gegenstände, wie Möbel, Getränkekisten oder Pflanzen transportiert werden.

Die Verknüpfung des Einzelhandels mit dem Radverkehr und Fahrradverleih hat eine hohe Priorität, da besonders die Einkaufswege im Gebiet oft mit dem Auto zurückgelegt werden. Der Edeka und kurzzeitig der Norma, der Alnatura Markt sowie der Rewe, Obi und Mediamarkt an der westlichen Grenze des Untersuchungsgebiets eignen sich als erste Orte mit Angeboten zur Förderung des Fahrradverleihs. Auch soziale Einrichtungen im Zentrum des Gebietes wie Kitas können als Verleihorte genutzt werden. Die Wohnungsunternehmen spielen als Quelle und Ziel des meisten Verkehrs eine weitere wichtige Rolle und müssen bei der Planung und Ausweitung von Radverleihsystemen mit einbezogen werden, wenn nicht diese selbst fördern.

9.3.2 Dienstleistungen

Ein wesentliches Hindernis bei der dauerhaften Nutzung des Fahrrades ist die regelmäßige Wartung bzw. der Aufwand von kleinen, aber notwendigen Reparaturen. Eine zentrale Fahrradstation im Quartier kann durch die Annahme alter Fahrräder, den Verkauf von Neu- und Gebrauchträdern und Übernahme von Reparaturen, Wartung und Pflege erforderliche Dienstleistungen rund ums Fahrrad anbieten. Die Ergänzung um eine öffentliche Selbsthilfwerkstatt mit Kursangeboten und die Einbindung eines sozialen Trägers in die Besetzung der Fahrradstation erleichtern die Fahrradnutzung im Quartier zusätzlich.

Die nötigsten Hilfsmittel für die Fahrradnutzung können dezentral angeboten werden. Stationen mit einer Luftpumpe und wichtigen Werkzeugen, angebunden an einer Kette, können an zentralen Einrichtungen, wie Mobilitätsstationen, Haltestellen, Supermärkten oder sozialen Einrichtungen zu finden sein (Abbildung 95). Auch die Fahrradabstellanlagen und -keller der Wohnhäuser bieten die Gelegenheit, diese als Reinigungs- und Wartungsplatz für die Anwohner bereitzustellen. Je näher die Anlage am Wohnort ist, desto geringer ist der Aufwand für die Nutzenden. Ein Beispiel für ein platzsparendes Angebot im öffentlichen Raum sind die Fahrradstationen von Bike Fixtation oder anderen Anbietern wie Ibombo oder Urbadis.

In Wien wird die Wohnhausanlage „Bike City“ mit 10.000 Wohnungen geplant, in der die tägliche Fahrradnutzung mitgedacht wird. Es werden große Fahrradräume, frei benutzbare Werkplätze mit Druckluft- und Wasseranschluss im

Freien, extra große Transportlifte für die bequeme Radmitnahme zu den Wohnungen und Rad-Stellplätze direkt bei den Wohnungseingängen geschaffen. Dies sollte Vorbild für die Neubauten entlang der Michelangelostraße sein, damit die neuen Bewohner*innen ein praktisches Angebot in ihrer Nähe vorfinden und ihr Mobilitätsverhalten unkompliziert anpassen können.

Weitere hilfreiche Elemente für den Radverkehr sind Haltegriffe und Trittbretter an Haltepunkten (Abbildung 95). Wo diese vorhanden sind, können Radfahrende nach einem Haltevorgang schneller und mit geringem Kraftaufwand wieder ihre Fahrgeschwindigkeit erreichen. Dies betrifft im Untersuchungsgebiet besonders die Knotenpunkte im Hauptverkehrsnetz.

Abbildung 95: Trittbrett und Haltegriff an einem Knotenpunkt in Kopenhagen und eine öffentliche Luftpumpe mit Werkzeug in Sonthofen



Quelle: Frei verfügbar nach Creative Commons-Lizenz CC0 1.0 Universell (CC0 1.0)

9.4 Carsharing

Carsharing ist eine gute Maßnahme zur Gewährleistung der Kfz-Mobilität bei gleichzeitig effizienterer Auslastung als im privaten Gebrauch. Der Bedarf umfasst je nach Nutzungszweck verschiedene Fahrzeugarten und Nutzungsmodelle, wie Klein- und Familienwagen oder Transporter. Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb reduzieren lokale Emissionen. Bei der Art der Nutzung werden drei Modelle differenziert, die sich vor allem hinsichtlich der Größe der Abstellgebiete unterscheiden:

- Free-floating: Nutzende sind bei einem Anbieter registriert, der Kfz in einem sehr großen Gebiet, in Berlin z. B. im S-Bahn-Ring, zur Verfügung stellt. Die

Fahrzeuge können überall im Geschäftsgebiet ausgeliehen und wieder abgestellt werden. Der Anbieter Share Now bietet in Berlin ein Geschäftsgebiet von 180 km² an. Weitere Anbieter sind z. B. We Share und Miles.

- Stationsbasiert: Bei Anbietern von stationsbasiertem Carsharing bringen die Nutzenden das Auto zu der Station zurück, an der die Leihe begonnen hat. Die Stationen können u. a. im öffentlichen Straßenraum oder auf privaten Sammelanlagen liegen. Beispiele für Anbieter sind Flinkster, Stadtmobil und Greenwheel. Einige Anbieter, wie z. B. Share die Robbe oder ehemals Oply, definieren ganze Straßenzüge oder ein Teilquartier als Rückgabeort.
- Privates Carsharing (P2P): Auch private Fahrzeuge können geteilt genutzt werden. Dazu dienen oftmals private Kommunikationskanäle. Inwiefern die Finanzierung des Autos aufgeteilt wird, regeln die Beteiligten im Einzelfall. Hindernisse für dieses Modell sind nicht flexible Versicherungspolizen und Gebiete mit Bewohnerparkausweisen, da diese nicht mehrfach für einen Pkw beantragt werden können. Anbieter wie Drivy stellen privaten Autovermietenden eine Plattform zur Vermittlung ihrer Fahrzeuge zur Verfügung.

Der Fokus in der Verbreitung des Carsharings im Untersuchungsgebiet sollte auf das stationäre Modell gelegt werden. Dessen Nutzung führt am ehesten zur Abschaffung des privaten Pkw und die Verfügbarkeit von Sharing-Pkw im Gebiet ist durch feste Stationen sichergestellt. Eine besondere Möglichkeit liegt im Untersuchungsgebiet bei den Wohnungsgesellschaften, die auf ihren eigenen Flächen stationsbasiertes Carsharing anbieten und auch privates Carsharing durch Stellplätze fördern können. Die Reservierung von Stellplätzen für Sharing-Fahrzeuge im öffentlichen Raum und auf Sammelanlagen des Einzelhandels und ähnlicher Einrichtungen wird empfohlen. Seit der am 28.04.2020 in Kraft getretenen StVO-Novelle können Stellplätze dezidiert für Carsharing-Fahrzeuge und für bestimmte Anbieter zur Verfügung gestellt werden. Der Zugang zu Sharing-Fahrzeugen sollte attraktiver und kürzer sein, als zu privaten Pkw. Die zentrale Lage des Untersuchungsgebiets und viele nahräumige Ziele erleichtern den Einsatz von Elektrofahrzeugen, sofern die Ladeinfrastruktur vorhanden ist.

9.5 Mobilitätsstationen

Jedes Verkehrsmittel hat seine spezifischen Vorteile, kann allein jedoch nicht alle Mobilitätsbedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden erfüllen. Insbesondere aus Sicht von vielen Pkw-Nutzenden leisten andere Verkehrsmittel separat betrachtet nicht das, was viele Menschen in ihrem eigenen Pkw sehen. Als Alternative zur privaten Pkw-Nutzung ist ein multimodales Gesamtpaket zu schnüren, das die verschiedenen Verkehrsmittel örtlich bündelt und ihre Vorteile kombiniert. So ist für jeden Weg das optimale Verkehrsmittel verfügbar.

Mobilitätsstationen verknüpfen verschiedene Verkehrsangebote und Dienstleistungen. Sie sind Start-, Verknüpfungs- und Endpunkt von Wegen, hier ist Leihen, Umsteigen und Parken möglich. Mobilitätsstationen stellen dem Nutzenden ein passendes Mobilitätsangebot bereit (Multimodalität). Zudem erleichtern sie den Umstieg und Wechsel zwischen Verkehrsmitteln innerhalb eines Weges (Intermodalität).

Mobilitätsstationen verstärken ihre Wirkung, wenn sie in zusammenhängenden Netzen über ein Stadtgebiet verteilt eingerichtet sind. Jeder weitere Start-, Verknüpfungs- und Endpunkt ermöglicht neue Wegeverbindungen und -ketten. Der Zugang zu den Angeboten ist an allen Stationen einheitlich zu organisieren. Für die Einrichtung von Mobilitätsstationen im Untersuchungsgebiet ist die Integration mit weiteren Stationen im Stadtgebiet anzustreben. In Berlin nehmen bisher die Jelbi-Stationen der BVG mit neun Standorten eine Vorreiterrolle ein (Abbildung 96). Diese liegen alle an Haltestellen mit schienengebundenem Nahverkehr. Die aktuell nächstgelegenen Stationen vom Untersuchungsgebiet befinden sich nahe des S- und U-Bahnhofs Schönhauser Allee und S-Bahnhofs Landsberger Allee.

Abbildung 96: Animierte Darstellung einer jelbi-Station



Quelle: BVG

Für die Planung eines flächendeckenden und engen Netzes mit Mobilitätsstationen ist es zweckmäßig die Stationen entsprechend ihrem Angebot und Standort nach unterschiedlichen Hierarchieebenen zu gliedern. So hat die BVG mittlerweile auch Jelbi-Punkte eingerichtet, wo zweirädrige Fahrzeuge angeboten werden. Auch Bremen unterscheidet mobil.punkte, größere Mobilitätsstationen an Haltestellen, und mobil.pünktchen, kleinere Stationstypen in Nebenstraßen. Die Gestaltung der Stationen muss ansprechend und nutzerfreundlich sein. Ein

einheitliches Design der Stationen erhöht die Wiedererkennbarkeit und erleichtert die Orientierung. Mobilitätsstationen sollten auf Distanz erkennbar und ausgeschildert sein sowie die verschiedenen Angebote übersichtlich und mit ausreichend Platz zur Verfügung stellen. Abbildung 97 und Abbildung 98 zeigen Mobilitätsstationen aus Hamburg und Bremen, die diese Merkmale aufweisen.

Abbildung 97: Mobilitätsstation „switchh“ am Bahnhof Berliner Tor in Hamburg



Quelle: Hamburg Marketing GmbH

Abbildung 98: Mobilitätsstation „mobil.punktchen“ in Bremen



Quelle: Hamburg Marketing GmbH

Für das Untersuchungsgebiet hat bereits das Grün- und Freiflächenkonzept Vorschläge für Standorte von Mobilitätsstationen gemacht, die vorab geprüft wurden.

Im Rahmen dieses Verkehrs- und Mobilitätskonzepts wird die Planung spezifiziert, indem drei Typen von Mobilitätsstationen nach ihrer primären Funktion hin differenziert und dazu passende Ausstattungsmerkmale benannt werden. Vor

dem Hintergrund der Netzkonzeption und weiterer Maßnahmen dieses Konzepts werden gegenüber dem Grün- und Freiflächenkonzept neue Standortvorschläge gemacht.

Überquartierliche Mobilitätsstationen verbinden primär Bezirke und Stadtteile miteinander und binden an den regionalen und überregionalen Verkehr an. Ein empfohlener Standort befindet sich ...

- am S-Bahnhof Greifswalder Straße mit weiteren, zu prüfenden Potentialflächen im Westen und Osten (Aldi und Edeka-Parkplatz oder Quartiersgarage Pieskower Weg).

ÖPNV-orientierte Quartiersstationen verbinden und vernetzen das Quartier ins städtische Verkehrsnetz. Die Stationen liegen an Knotenpunkten wichtiger Straßen und Wege mit ÖV-Linien und Haltepunkten. Empfohlene Standorte befinden sich ...

- im Zuge der Michelangelostraße in der Nähe einer Querungsstelle, bestenfalls einer Lichtsignalanlage. Hier bietet sich die mit Umbau der Hanns-Eisler-Straße neu zu schaffende Lichtsignalanlage in Verlängerung der Thomas-Mann-Straße an. Diese Mobilitätsstation sollte mit Bau der Straßenbahn ggf. angepasst werden, um so z.B. im direkten Anschluss einer Haltestelle zu liegen. Die Mobilitätsangebote müssen je nach verbleibendem Platzangebot ggf. entsprechend angepasst werden. Der empfohlene Standort dieser Mobilitätsstation sollte in konkreteren Planungsstufen zum Umbau der Michelangelostraße berücksichtigt werden.
- im Bereich des Knotenpunktes Michelangelostraße / Kniprodestraße sowie
- in der Storkower Straße im Straßenraum auf Höhe des Einsteinparks.

Solitäre Quartiersstationen besitzen die Funktion, Ausstattung und Angebote von ÖPNV-orientierten Quartiersstationen, befinden sich jedoch in oder im direkten Umfeld einer Quartiersgarage. Die so erzielte Bündelungsfunktion führt zu einer innerquartierlichen Verkehrsberuhigung. Quartiersgaragen befinden sich ...

- an der Kniprodestraße und
- am Pieskower Weg.

Da dieser Standort als erweitertes Flächenpotential für den Standort am S-Bahnhof zu prüfen ist, sind entsprechende Abstimmungen erforderlich. Mindestens sollte an der Quartiersgarage jedoch das Angebot einer innerquartierlichen Mobilitätsstation geschaffen werden.

Innerquartierliche Mobilitätsstationen dienen der inneren und äußeren Erschließung des Quartiers und tragen zur Reduktion des Kfz-Verkehrs bei. Empfohlene Standorte befinden sich vorrangig im Nebennetz und damit ...

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

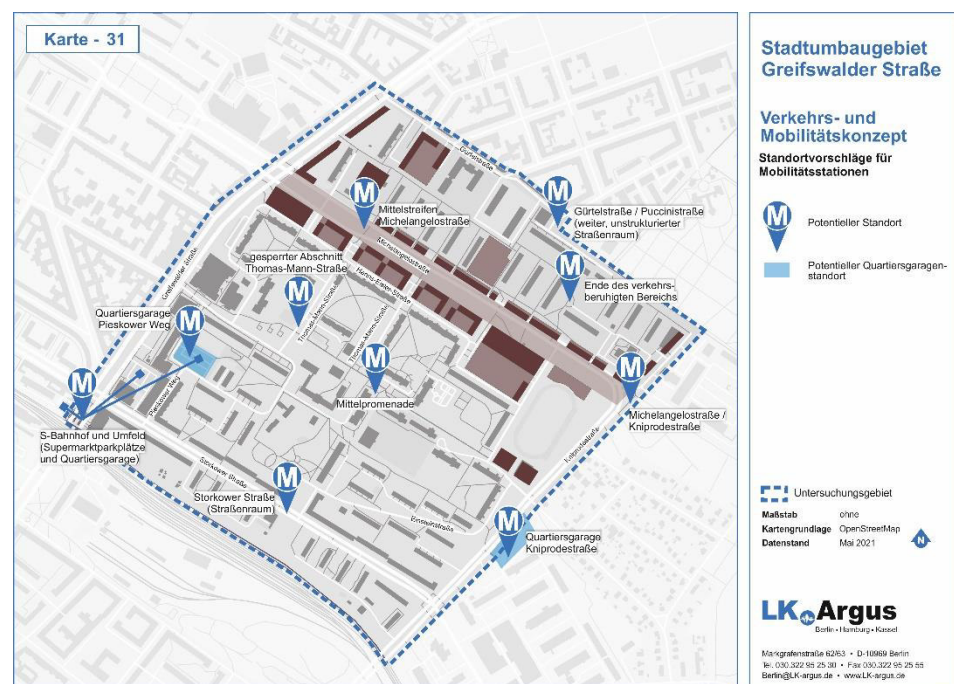
Abschlussbericht

27. Mai 2021

- an der Mittelpromenade nordwestlich der Gustave-Eiffel-Oberschule,
- im Bereich des für den Kfz-Verkehr gesperrten Bereich der Thomas-Mann-Straße,
- am westlichen Ende des verkehrsberuhigten Bereichs im Nordostraum nördlich der Michelangelostraße sowie
- im Bereich Gürtelstraße / Puccinistraße im Nordosten des Untersuchungsgebiets. Das Potential bietet hier die unstrukturierte Aufteilung des weiten Straßen- und Seitenraums.

Die flächendeckende Abdeckung des Untersuchungsgebietes in von hoher Priorität. Die großen überquartierlichen Mobilitätsstationen passen mit ihrer Lage an einer Bahnstation in das Standortschema der Jelbi-Stationen der BVG. Dem Bezirk wird empfohlen der BVG die Standortvorschläge zu nennen, um sie in das Stationsnetz zu integrieren. Dies kann in Kooperation mit anderen Akteuren, wie Wohnungsbaugesellschaften, geschehen, die Flächen zur Verfügung stellen. Abbildung 99 zeigt die Standortvorschläge der insgesamt elf Stationen. Tabelle 6 nennt die Ausstattungsmerkmale je Stationstyp und unterscheidet dabei Standardangebote und optionale Bestandteile. Hier sei angemerkt, dass es sich insgesamt um eine Zusammenschau möglicher Ausstattungselemente und Angebote handelt und nicht um eine abschließende Ausbauempfehlung. In jedem Fall ist der entsprechende Standort näher zu betrachten und ein Stationsaufbau individuell anzupassen.

Abbildung 99: Standortvorschläge für Mobilitätsstationen



Die Einrichtung einer überquartierlichen Station am S-Bahnhof ist aufgrund des begrenzten Platzes nur schwer möglich. Mögliche Flächen in der Nähe des

Bahnhofes sind Kfz-Parkplätze der naheliegenden Aldi- und Edeka-Märkte oder die Sammelanlage im Pieskower Weg. Diese Flächen sind vom S-Bahnhof aus jedoch nicht direkt einsehbar, weshalb hier besonderes Augenmerk auf die Gestaltung und Positionierung einer wegweisenden Beschilderung gelegt werden sollte. Im Rahmen der Herstellung eines Zugangs an der Ostseite des S-Bahnhofs sollte die Anlage einer Mobilitätsstation berücksichtigt werden. Die überquartierliche Station bietet einen Mehrwert über das Untersuchungsgebiet hinaus und kann auch von Personen der benachbarten Kieze genutzt werden.

Die exakten Lagen und Flächen aller Mobilitätsstationen müssen im Laufe der weiteren Planungen konkretisiert werden. Stationen an den Knotenpunkten mit der Michelangelostraße können vorerst in Mittellage im Bereich der zukünftigen Straßenbahntrasse eingerichtet werden.

Bei der Standortwahl von innerquartierlichen Stationen sollten die Standorte der anderen, übergeordneten Stationen berücksichtigt werden, um ein engmaschiges und funktionierendes Netz zu schaffen.

Tabelle 6: Ausstattung der Mobilitätsstationstypen im Untersuchungsgebiet

	Überquartierliche Mobilitätsstationen	ÖPNV-orientierte und solitäre* Mobi- litätsstationen	Innerquartierliche Mobilitätsstationen
Ausstattung Standard	Radabstellanlagen Bike-Sharing Luftpumpe Werkzeug Stationsbasiertes Carsharing Informationssäule mit Umgebungsplan und Bedienhinweisen Sitzgelegenheiten Witterungsschutz Fahrkartenautomat	Radabstellanlagen Bike-Sharing Stationsbasiertes Carsharing* Informationssäule mit Umgebungsplan und Bedienhinweisen Sitzgelegenheiten	Radabstellanlagen Bike-Sharing Informationssäule mit Umgebungsplan und Bedienhinweisen
Ausstattung Option – je nach Lage und Flä- chenverfü- gbarkeit der Station	Taxistand Lastenradverleih Free-floating Carsha- ring E-Roller-Sharing E-Scooter-Sharing Paketstation Kiosk Ladeinfrastruktur für Elektromobilität Schließfächer WLAN Servicezentrale Toilettenanlage	E-Scooter-Sharing Luftpumpe Werkzeug E-Roller-Sharing Schließfächer* Transportmittelver- leih*	E-Scooter-Sharing Luftpumpe Werkzeug Stationsbasiertes Carsharing Sitzgelegenheiten

9.6 Mobilitätsberatung

Eine Mobilitätsberatung schafft einen festen Anlaufpunkt zum Thema Mobilität im Quartier. Sie ist eine dauerhafte Einrichtung, die zu festen Öffnungszeiten eine persönliche Beratung anbietet. Als Alternative zum privaten Pkw-Besitz bzw. der privaten Nutzung gibt es eine Vielzahl an Verkehrsangeboten, die auf individuelle Mobilitätsbedürfnisse der Nutzenden trifft. Hier ist die Beratung zu den verschiedenen Angeboten ein Schlüsselement, um diese zu verbreiten und leicht handhabbar zu machen. Sie unterstützt dabei, das Mobilitätsangebot zu finden, welches die jeweiligen Bedürfnisse und Möglichkeiten des Einzelnen berücksichtigt.

Eine Ansprechperson und das persönliche Gespräch ist für viele Personen wichtig, um neben den Informationen im Internet und durch Apps einen alternativen Zugang zu den neuen Mobilitätsangeboten zu finden. Die Mobilitätsberatung sollte auch telefonisch erreichbar sein. Der persönliche Kontakt schafft Transparenz und Vertrauen in die Nutzung und Zuverlässigkeit der neuen und ungewohnten Angebote.

Zu den Dienstleistungen einer Mobilitätsberatung kann neben der Information und Beratung auch die Unterstützung bei der Anmeldung zu Diensten oder die Buchung von einzelnen Fahrten gehören. In den Quartieren wird eine Beratung durch lokal vertretene Einrichtungen, wie Mieterberatungen oder andere Vereine, empfohlen. So kann der Zugang zu großen Personengruppen ermöglicht werden. Unabhängig von dem Betreiber ist eine räumliche Zentralität und Nähe zu Publikumsverkehr vorteilhaft. So eignen sich auch Mobilitätsstationen dazu diese persönliche Dienstleistung mit in ihr Portfolio mit aufzunehmen.

Abbildung 100: Mobilitätszentrale in der autoarmen Lincoln-Siedlung in Darmstadt



9.7 Mobilitätsfest

Ein Mobilitätsfest kann vielen Interessierten einen Zugang zum Thema neue und nachhaltige Mobilität ermöglichen. Es soll Menschen mit den Mobilitäts- und Verkehrsangeboten des Umweltverbundes bekannt machen und den Zugang zu ihrer Nutzung unterstützen. Im Rahmen eines Mobilitätsfestes können verschiedene Angebote ausgestellt, kennen gelernt und ausprobiert werden. Vielfältige Möglichkeiten sind denkbar: Testfahrten und Übungsparcours mit bspw. Lastenfahrrädern oder Pedelecs, Befragungen zur Mobilität im Kiez oder persönliche Unterstützung bei der Anmeldung zu Mobilitätsdiensten, wie Car-sharing u. v. m.

Für ein gutes Gelingen ist es vorteilhaft verschiedene Mobilitätsanbieter und viele Akteure aus der Nachbarschaft, wie Schulen und Kitas, den Einzelhandel oder lokale Vereine, einzubeziehen. Die Polizei kann involviert sein und bspw. Hinweise zur Verkehrssicherheit und zum Diebstahlschutz geben und dazu kostenfreie Fahrradkodierungen durchführen. Gibt es eine Mobilitätsberatung, so kann sich diese vorstellen und auf ihre Dienstleistungen aufmerksam machen. Das Informationsangebot kann um Aktionen, wie Gewinnspiele, und ein Unterhaltungs- und Kinderprogramm ergänzt werden, um viele Personen der lokalen Bevölkerung anzusprechen.

Ein Mobilitätsfest kann an einem geeigneten öffentlichen Platz im Quartier oder in einer Straße stattfinden, die zu diesem Zweck temporär für den Kfz-Verkehr gesperrt wird. Dabei können zugleich alternative Nutzungen des öffentlichen Straßenraums getestet werden. Mit Blick auf das Untersuchungsgebiet bieten sich die Straßenräume vor der Paul-Lincke-Grundschule, der Marktplatz an der Greifswalder Straße, die breite Fußwegeverbindung südlich des Gebäudes Hanns-Eisler-Straße 2 oder der zu sperrende Abschnitt der Thomas-Mann-Straße an.

Die lokale Veranstaltung kann in einen städtischen Aktionstag oder andere Formate eingebunden werden. So können die Programme umfangreich beworben werden und mehr Aufmerksamkeit erzielt werden. Die Europäische Kommission ruft zum Beispiel jährlich vom 16. bis 22. September die Europäische Mobilitätswoche aus.

9.8 Wirtschaftsverkehr

Der Wirtschaftsverkehr betrifft das Untersuchungsgebiet nur in Teilen. Es gibt keine Industrie oder größere Gewerbeflächen, Schwerlastverkehre fahren auf den Hauptverkehrsstraßen. Zum Wirtschaftsverkehr im Gebiet gehören vor allem Ver- und Entsorgungsdienste. Dazu zählen die Belieferung des Einzelhandels und anderer kleiner Gewerbeeinrichtungen sowie von Privatpersonen und die Müllentsorgung. Besonders der Lieferverkehr an Privatpersonen nimmt in den letzten Jahren stark zu. Wurden in Deutschland im Jahr 2010 noch 2.330

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Millionen Sendungen verschickt, so waren es 2018 bereits 3.520 Millionen und werden es laut Prognosen 2023 4.430 Millionen sein (Statista, 2019).

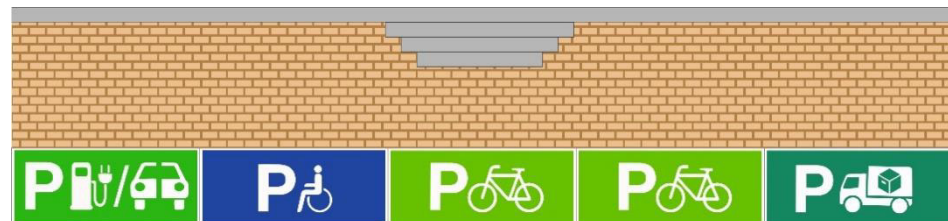
Die letzte Meile zwischen Auslieferdepot und Haustür ist hier der kritische Faktor, der zu Behinderungen auf Fahrbahnen durch Parken in zweiter Reihe, auf Gehwegen oder auf Radinfrastrukturen und sinkender Zufriedenheit der Empfangenden führt.

Es gibt kleinteilige Lösungen und Maßnahmen, die im Untersuchungsgebiet realisiert werden können:

- Einrichtung von Lieferzonen und -stellplätzen,
- Vermeidung von Leerfahrten,
- Verlagerung von Kfz-Fahrten auf Lastenräder sowie
- Einrichtung neuer Verteilsysteme mit Mikrodepots und Packstationen.

Lieferzonen halten Kfz-Stellplätze frei, so dass die Lieferfahrzeuge halten und die Belieferung stattfinden können, teilweise zu bestimmten Uhrzeiten. Hierbei dürfen nicht nur Lkw oder Kleinbusse, sondern Lastenräder und andere Arten von Fahrzeugen berücksichtigt werden. Halten von Fahrzeugen in zweiter Reihe und Parksuchverkehre können so vermieden werden. Lieferzonen werden nahe den Geschäften des Einzelhandels und Gewerbes oder in regelmäßigen Abständen vor Hauseingängen eingerichtet. Es kann auch eine zeitlich kombinierte Nutzung von Elterntaxi-Haltestellen eingerichtet werden. Ein Beispiel einer möglichen Anordnung von Stellplatzflächen vor einem Hauseingang zeigt Abbildung 101. Eine Kontrolle und Durchsetzung der straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen ist für einen Erfolg von Lieferzonen unerlässlich.

Abbildung 101: Mögliche Nutzung der Stellplätze vor einem Hauseingang bei der Berücksichtigung verschiedener Verkehrsarten und des Lieferverkehrs



Um Leerfahrten zu vermeiden, können Lieferfahrzeuge bei oder nach dem Ausladen von Waren, Paketen und Gütern neu beladen werden. Ein Beispiel hierfür ist Stockholm mit dem Projekt „Älskade stad“, wo ein Paketbringdienst mit der Müllentsorgung zusammenarbeitet und die Unternehmen dadurch Leerfahrten einsparen. Das Konzept wurde auch in Malmö (Schweden) sowie in Trondheim und Oslo (Norwegen) übernommen. Auch die Auslieferung und Mitnahme von Post und Paketen kann kombiniert werden.

Kfz-Fahrten bei der Auslieferung und dem Transport von Waren können zu einem gewissen Teil von Lastenrädern ersetzt werden. Dazu gehören sowohl beispielsweise die Paketzustellung an Privatpersonen, der Warentransport vom Einzelhandel zu Privatpersonen und der Transport von Arbeitsmaterial von Handwerkern. Die Projekte „Ich ersetze ein Auto“ und „Ich entlaste Städte“ untersuchen seit mehreren Jahren das Verlagerungspotenzial von Kurieren. Erste Ergebnisse zeigen, dass rund 42 % der von Kraftfahrzeugen durchgeführten Kurieraufträge mit Elektro-Lastenrädern realisiert werden können.

Abbildung 102: Lastenrad der DHL



Quelle: Frei verfügbar nach Creative Commons-Lizenz CC0 1.0 Universell (CC0 1.0)

Eine Neuorganisation der Verteilsysteme kann dazu beitragen, die Fahrten mit großen Fahrzeugen innerhalb eines Gebietes zu verringern und die sogenannte letzte Meile mit kleineren und umweltfreundlicheren Fahrzeugen zurückzulegen. Dezentrale Mikrodepots in den Quartieren dienen als Umschlagpunkt für die Sendungen und werden von dort aus mit kleinen Fahrzeugen verteilt. Ein Beispiel ist das KoMoDo-Projekt in Prenzlauer Berg, bei dem verschiedene Paketdienstleister das Konzept des Mikrodepots und die Auslieferung mit Elektrolastenträdern erfolgreich getestet haben.

Als Mikrodepots eignen sich Orte, die für großformatige Lastenräder gut zugänglich sind, wie z. B. Erdgeschossflächen oder Flächen, die über flache Rampen zugänglich sind. Im Gebiet könnten diese in Lagerräumen des Einzelhandels im Südwesten oder ggf. in einer neuen Quartiersgarage eingerichtet werden. Bei möglichen Leerstand von Erdgeschossen im Gebiet, eignen sich auch diese Flächen vorübergehend als Mikrodepots. Die Standorte von Mikrodepots sollen neben einer guten Erreichbarkeit für Lastenfahrräder auch durch Lieferfahrzeuge und Lkws unkompliziert angefahren werden können. Dies erfordert je nach Größe des Anlieferungsfahrzeuges die Berücksichtigung entsprechende Flächen zum Halten und Wenden. Sollte die Anlieferung der Mikrodepots in der Nacht erfolgen, muss dies in Verträglichkeit mit den anliegenden Nutzungen bewerkstelligt werden.

Auch Packstationen der DHL sind eine Variante dieses Modells, da hier Pakete unabhängig von Öffnungszeiten versendet und abgeholt werden können. Eine hohe Dichte von Packstationen an frequentierten Orten, wie ÖPNV-Zugängen,

Einzelhandel, Mobilitätsstationen, Fußwegeverbindungen und Wohnsiedlungen sowie eine einfache Nutzung auch für ältere Menschen und eine Kooperation verschiedener Paketdienstleistern, würden dieses Modell vereinfachen.

Im Untersuchungsgebiet können verschiedene Maßnahmen kombiniert werden. Besonders der Einsatz von Lastenrädern und die Einrichtung von Lieferstellplätzen sind vergleichsweise einfach und kurzfristig umzusetzen und haben aufgrund des Trends des Lieferverkehrs einen hohen Einfluss. Durch die hohe Anzahl an privaten Straßen und Wegen sind auch hier die Wohnungsgesellschaften neben dem Bezirk wichtige Akteure. Des Weiteren können die Einzelhändler und andere Gewerbetreibende Multiplikatoren für die Nutzung von Packstationen und Lastenrädern sein, da sie Stellflächen und Boxen sowie Räder nutzen und für andere zur Verfügung stellen können. Eine Einrichtung von Mikrodepots ist an die stadtweiten Systeme der Paketverteilung gebunden und muss daher in einem größeren Rahmen mit den relevanten Akteuren geplant werden.

9.9 Schlüsselmoment Umzug

Verhaltensveränderungen sind dann wahrscheinlich, wenn es einen Anlass gibt, dass Personen ihre bisherigen Routinen reflektieren und neu ausrichten. Dies geschieht häufig dann, wenn sich Rahmenbedingungen ändern, z. B. bei einem Wohnortwechsel.⁵ Daher sind Maßnahmen besonders erfolgsversprechend, die diese Gruppen im richtigen Moment, in so genannten Gelegenheitsfenstern, ansprechen (Verbraucherzentrale NRW, 2015).

Wenn Personen ihren Wohnort in das neue Wohngebiet verlegen, sollen sie frühzeitig von einem Akteur angesprochen werden, der möglichst alle Personen dieser Gruppe erreicht. Benötigt wird ein Akteur, der Maßnahmen koordiniert, umsetzt und ggf. Aufträge an weitere Partner vergibt. Der Auftritt soll stets wie aus einer Hand wirken. Der Akteur kann die Verwaltung selbst sein, ein Entwicklungsträger des Gebiets, ein Zusammenschluss der Eigentümer oder ein Wohnungsunternehmen mit großem Wohnungsbestand im Gebiet (siehe Kapitel 9.10). Ein Nebeneinander mehrerer Akteure ist nicht zielführend. Der Akteur muss Personen mit Expertise im Bereich Marketing und Mobilität beschäftigen. Für die Kooperation mit anderen Anbietern von Mobilitätsdienstleistungen ist eine gute Vernetzung und politische Unterstützung anzustreben.

Die melderechtliche Anmeldung ist eine gute Möglichkeit, um zu erfahren, wer in ein Gebiet zieht. Weitere Zugangsmöglichkeiten sind in Kooperation mit Wohnungsunternehmen der Abschluss des Mietvertrags, die Anmeldung für Strom, Gas und Wasser bei landeseigenen Betrieben oder Nachsendeaufträge bei der Post. Alle werden meist bereits vor dem Umzug getätigt und erlauben damit

⁵ Bei den folgenden Ausführungen wird auf den Fall des Wohnortwechsels Bezug genommen. Sie gelten in angepasster Form ebenso bei anderen Lebensumbruchsituationen, wie der Änderung des Arbeitsortes oder der Gründung einer Familie.

eine frühere Intervention im Gelegenheitsfenster als der Weg über die Wohnungsanmeldung.

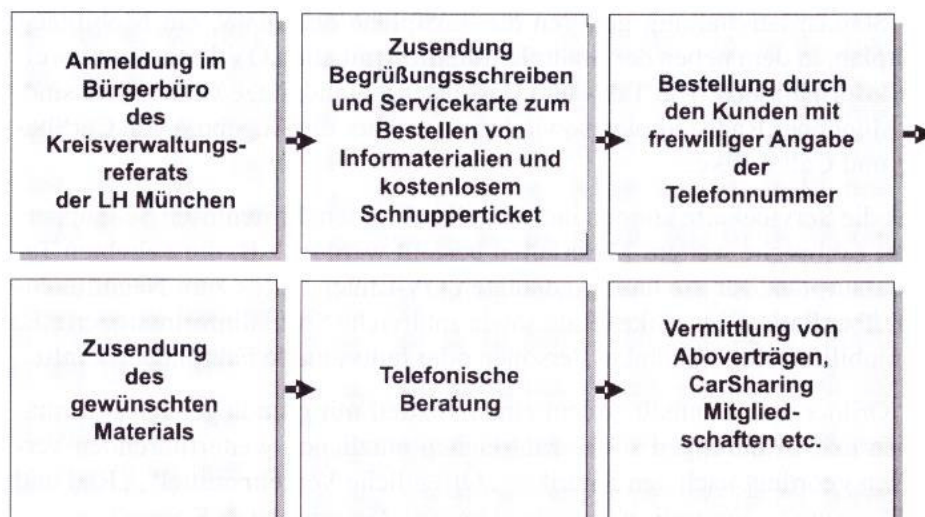
Wichtig ist mindestens ein starker Anreiz, um mit dem Bürger in Kontakt zu kommen. Dies kann z. B. ein kostenfreies ÖV-Ticket sein, wie es u. a. in Köln, Mainz, Offenburg und München angeboten wird (siehe Kapitel 9.1.2). Durch diesen Anreiz wird ein Kanal zum so genannten Dialogmarketing geöffnet, wo offene Fragen beantwortet und weitere Angebote genannt werden, die auf die spezifische Lebenssituation passen (Abbildung 103). Aufgrund der neuen Situation ist der Informations- und Orientierungsbedarf der Hinzugezogenen sehr hoch. Ein Informationspaket soll auf die Wohnadresse und die häufigsten täglichen Wege individualisiert sein. Durch den Erstkontakt kann auch ein langfristiger Kontakt etabliert werden, um fortlaufend über lokale Fahrplanverbesserungen oder Baumaßnahmen zu informieren. (Langweg, 2009)

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Abbildung 103: Ablauf des Dialogmarketings in München



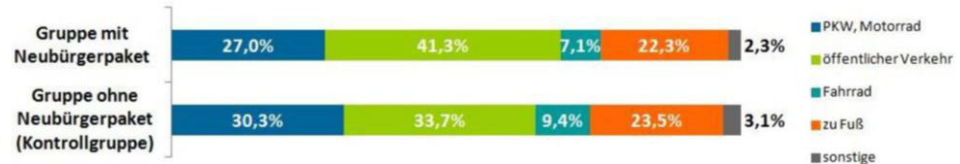
Quelle: (Schreiner & Nallinger, 2007)

Einigen deutsche Städte haben bereits Erfahrung mit der Ansprache von Hinzuziehenden gesammelt und unterbreiten entsprechenden Angebote (VCD, 2020).

- München besitzt seit 2007 ein sogenanntes Neubürgermarketing, welches ein umfassendes Konzept zur Ansprache der Hinzugezogenen ist. Die Leistungen werden von der Verwaltung selbst erbracht und erreichen sämtliche Hinzugezogene der Stadt. Per Post erhalten sie allgemeine Hinweise zum Thema Verkehr und Mobilität, den multimodalen Angeboten der Münchener Verkehrsgesellschaft (MVG), einen Fahrradstadtplan und einen Gutschein für ein Schnupperticket für den ÖPNV. Zudem gibt es die Möglichkeit der telefonischen Mobilitätsberatung und eine eigene Internetseite.

Die Evaluation des Pilotprojekts ergab bei den Hinzugezogenen einen um 3,3 %-Punkte reduzierten Kfz-Anteil in der Gruppe mit Marketing im Vergleich zu einer Gruppe ohne Marketing (Abbildung 104).⁶

Abbildung 104: Evaluation der Maßnahmen in München



Quelle: VCD e.V.

- Offenburg versendet ebenfalls seit 2007 an alle Zuziehenden ein Informationspaket zum Thema Verkehr und Mobilität. Eine Faltkarte zeigt in einem Stadt- und Umgebungsplan die Angebote des Umweltverbundes und der städtischen Leihsysteme: Standorte von Bikesharing, Carsharing, den Elektro- und Pedelec-Ladestationen, dem Radhaus (Fahrradparkhaus), der Bike & Ride-Station sowie Radwege und Buslinien mit Haltestellen. Des Weiteren enthält die Faltkarte Erklärungen zu allen Angeboten und ihre Funktionsweise. Das Paket umfasst zudem drei Gutscheine für ein ÖPNV-Schnupperticket, die "Einfach Mobil"-Karte und einen Sattelbezug.

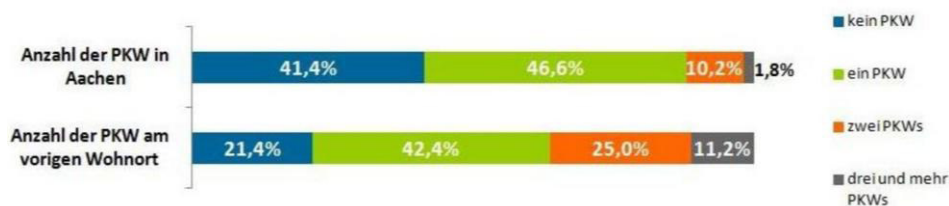
Aus einer Evaluation geht hervor, dass ca. 15 % der rund 1.600 angeschriebenen Hinzugezogenen ein ÖPNV-Schnupperticket beantragt haben. 54 % von ihnen waren auch nach Ablauf des zweimonatigen Gültigkeitszeitraums ihres Schnuppertickets im Besitz eines Zeitfahrausweises in Offenburg. Ungefähr zwei Drittel von ihnen waren an ihrem früheren Wohnort nicht im Besitz eines Zeitfahrausweises.

- In Aachen erhalten jährlich rund 16.000 Zugezogene nach ihrer Anmeldung beim Bürgeramt ein Informations-Paket. Darin sind ein Stadtplan, ein Gutscheinheft für Freizeit- und Kultureinrichtungen sowie Verkehrsangebote als auch die Broschüre „Aachen clever mobil“ enthalten. Die Broschüre informiert zu allen Verkehrsarten. Das Gutscheinheft beinhaltet Coupons für ein siebentägiges Schnupperticket des ÖPNV und ein 30 Euro-Fahrtguthaben für das Carsharing.

Eine 2010 durchgeführte repräsentative Studie ergab, dass die Anzahl der privaten Pkw in den Haushalten im neuen Wohnort deutlich niedriger liegt (41 % haben keinen Pkw in Aachen) als im alten Wohnort (21 % hatten keinen Pkw).

⁶ Bamberg, Prof. Dr. Sebastian (2007): Using a residential relocation as starting point for breaking car use habit, Seite 365. URL: http://score-network.org/files/9594_Proceedings_workshop.07.pdf#page=371.

Abbildung 105: Evaluation der Maßnahmen in Aachen



Bildquelle: VCD e.V.

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Mit Bezug auf das Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße werden insbesondere die Wohnungseigentümer mit großen Beständen und Neubauplanungen als wichtige Akteure bewertet, allen voran die Gewobag und die Wohnungsgenossenschaften Merkur, Zentrum und DFP. Für Angebote über das Gebiet hinaus wird dem Bezirksamt empfohlen, die Ansprache von Neubürger*innen auf Ebene des Gesamtbezirks zu organisieren und sich darüber hinaus für ein stadtweites Konzept zur Ansprache von Neubürger*innen einzusetzen.

9.10 Schlüsselakteur Hauseigentümer

Der Wohnort ist der wichtigste Ort für tägliche Mobilität. Mehr als 80 % aller Wege in Deutschland beginnen oder enden am Wohnstandort. Die Wahlmöglichkeiten und Informationen am Wohnstandort entscheiden über die genutzten Verkehrsarten der dort lebenden Personen. Dies betrifft nicht nur die Wege von und zum Wohnstandort, sondern auch Wege dazwischen, wenn für Wegeketten dasselbe Verkehrsmittel genutzt wird. Für das Gelingen der Verkehrswende und die Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund ist die wohnstandortbezogene Mobilität entscheidend und die Hauseigentümer sind hier die Schlüsselakteure.

Hauseigentümer und Wohnungsgesellschaften stellen nicht allein Wohnraum bereit, sondern unterstützen auch die Mobilität der Anwohnenden. Bisher stellen viele Wohnungsgesellschaften vor allem Kfz-Stellplätze in der Nähe der Wohngebäude zur Verfügung. Obwohl in Berlin fast die Hälfte aller Haushalte keinen Pkw besitzt, ist dies meistens die am bequemsten zu erreichende Mobilitätsform. Fahrradstellplätze sind oftmals in vergleichsweise geringer Anzahl vorhanden. Eher selten sind sie ausreichend diebstahl- und wettergeschützt sowie bequem zugänglich. Das erschwert die Fahrradnutzung. Eine umständliche Unterbringung von Kinderwägen und Gehhilfen verhindert ein bequemes Zufußgehen. Im Sinne einer nachhaltigen Mobilität sollten Hauseigentümer ihre Funktion als Mobilitätsanbieter neu ausrichten. Dazu gibt es viele Handlungsmöglichkeiten und es bringt Vorteile und Nutzen mit sich.

Vorteile und Nutzen

Vorteile für Hauseigentümer und Wohnungsgesellschaften durch ein breites Mobilitätsangebot können vor allem beim Wohnungsneubau, aber auch im Bestand erzielt werden. Bei Neubauvorhaben können Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilität frühzeitig mitgeplant werden. Ein ausgewogenes Angebot an Stellplätzen für Fahrräder, Leihfahrzeuge und private Fahrzeuge spart gegenüber reinen Kfz-Stellplatzanlagen Baukosten und Grundstücksfläche. Eine intelligente Mobilität am Wohnort führt zu einer Aufwertung der Immobilien. Der Immobilienwert von Bestandsgebäuden in Randlagen und schlecht vermietbaren Objekten kann auch im Nachhinein noch verbessert werden, indem etwa durch verbesserte Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr die Anbindungen an den ÖPNV verbessert wird.

Zusätzliche Service-Leistungen, wie Mobilitätsberatung oder Reparaturservice, können Mobilitätsangebote ergänzen. Im Ergebnis tragen die Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilität am Wohnstandort zu einer hohen Zufriedenheit der Anwohnenden bei und versprechen eine langfristige Bindung. Hauseigentümer, die sich auf ändernde Mobilitätsbedürfnisse von Mieterinnen und Mietern einstellen, können neue Gruppen dieser ansprechen.

Handlungsmöglichkeiten

Hauseigentümern und Wohnungsgesellschaften bieten sich verschiedene Handlungsmöglichkeiten. Dazu gehören verschiedene Maßnahmen für ein breites Mobilitätsangebot:

- Stellplätze für alle Verkehrsmittel,
- gute und direkte Fußwegeverbindungen,
- Mietertickets,
- Concierge-Services,
- Informationen und Kommunikation und
- Information für Neumieterinnen und -mieter.

Bei der Bereitstellung von Mobilität sollten alle Verkehrsarten beachtet und gefördert werden. Der Fokus sollte auf gesunde und nachhaltige Fortbewegungsmittel gelegt werden, also auf den Umweltverbund aus Gehen, Radfahren und ÖPNV. Aber auch weitere Fortbewegungsmittel, die besonders von jungen oder älteren Menschen genutzt werden, müssen bedacht werden: Roller, Rollstühle, Skate- und Longboards, Kinderwägen, Rollatoren, Dreiräder usw.

Bei der Bereitstellung von Stellplätzen wird bisher nahezu monomodal der motorisierte Individualverkehr beachtet. Großflächige und ebenerdige Stellplatzanlagen für Pkw können effizienter genutzt werden. Stellplätze sollten entsprechend dem Bedarf hergestellt werden, ggf. ist nachzusteuern. Erst durch ein Angebot an genug ebenerdigen und geschützten Stellplätzen für andere Verkehrsformen als Pkw, wird es den Bewohnenden möglich, bequem und unkompliziert Fahrräder und andere Verkehrsmittel zu nutzen.

Für das zu Fuß gehen braucht es ein barrierefreies Wohnumfeld mit kurzen Wegen, Rampen bzw. keinen Höhenunterschieden entlang von Fußwegen und Hauseingängen sowie zusätzliche, straßenunabhängige Wege. Die offene Bauweise des Untersuchungsgebiets bietet hier gute Chancen für ein engmaschiges Wegenetz. Viele Ziele lassen sich zu Fuß auf kürzerem und direkterem Wege erreichen als mit dem Pkw.

Mietertickets können die Nutzung des ÖPNV stark vereinfachen. Wohnungsunternehmen sind hier der Hauptakteur in der Bereitstellung und der Überzeugung der Mieterinnen und Mieter von dem Angebot.

Um Wege zu sparen, bietet sich ein Concierge-Service an, der wichtige Dienstleistungen an einem Standort vereint. Neben einem Hausmeister- und Reparaturservice können auch mobilitätsspezifische Dienstleistungen integriert werden, z. B. die Ausleihe von Lastenrädern oder Transportmitteln, wie Sackkarren. Eine Paketannahme durch den Concierge reduziert Wege für die Lieferdienste, die nicht jeden Haushalt einzeln anfahren müssen.

Informationen rund um das Thema Mobilität sind für die Anwohnenden notwendig, um über die Angebote an sich, etwaige Veränderungen oder besondere Aktionen informiert zu werden. Die Hinweise können über analoge und digitale Kanäle bereitgestellt werden, die teilweise ohnehin schon von den Wohnungsgesellschaften zur Bereitstellung von Information genutzt werden. Die Möglichkeiten umfassen u. a. Magazine, E-Mail-Newsletter, Aushänge im Schaukasten, persönliche Ansprachen und digitale Haustafeln.

Die digitale Haustafel ist ein Monitor, meist im Eingangsbereich von Wohnhäusern, der Zettelkästen und schwarze Bretter ersetzt. Hier können neben Reinigungsplänen und dem Wetterbericht auch aktuelle Mobilitätsinformationen bekannt gegeben werden. Dazu gehören ÖPNV-Fahrpläne und die Abfahrtszeiten nahegelegener Haltestellen oder die Anzeige der Verfügbarkeit von Leihfahrzeugen in Echtzeit. Verschiedene Gesellschaften in Deutschland, wie die Chemnitzer Siedlungsgemeinschaft eG oder die Hallesche Wohnungsgenossenschaft Freiheit eG, bieten ihren Bewohnerinnen und Bewohnern diesen Service bereits an. Sollte die digitale Variante nicht möglich sein, ist auch das klassische schwarze Brett ein ausreichendes Medium, um Mobilitätsinformationen weiterzugeben.

Vom Einzug an können neue Bewohnerinnen und Bewohner die gewünschte und nachhaltige Mobilität nahegebracht werden, indem sie an die Angebote

herangeführt und eigene Pkw-Stellplätze nicht zur Verfügung gestellt werden. Die Kommunikation darüber sollte bereits vor der Vertragsschließung erfolgen bzw. die Immobilie damit beworben werden. Mit besonderen Angeboten, wie verbilligten Mietertickets im ersten Jahr oder Freiminuten bei Leihautos oder Rädern, können den neuen Bewohnerinnen und Bewohner verschiedene Anreize geboten werden.

10 Ruhender Verkehr

Fahrzeuge, die nicht in Benutzung sind, benötigen einen Stellplatz. Dies gilt für Kfz und Fahrräder gleichermaßen, wenngleich der Flächenbedarf unterschiedlich groß ist. Die Organisation des ruhenden Verkehrs muss daher ebenso geplant werden, wie die des fließenden Verkehrs. Die Thematik ist umso wichtiger, da Kfz und Fahrräder weitaus länger parken und abgestellt ruhen, als sie in Bewegung sind. Der Flächenbedarf konkurriert dabei mit vielen anderen Nutzungszwecken und ist vor allem im öffentlichen Raum zu verhandeln.

10.1 Ruhender Kfz-Verkehr

Der ruhende Kfz-Verkehr ist ein zentraler Ansatzpunkt in der Verkehrswende vom privaten Kfz-Verkehr hin zum Umweltverbund und der Nutzung von Leihsystemen. Maßnahmen zum ruhenden Kfz-Verkehr werden erfahrungsgemäß besonders kontrovers diskutiert. Dadurch kommt der Organisation des ruhenden Kfz-Verkehrs im Rahmen der Maßnahmenplanung eine herausragende Bedeutung zu.

Gegenwärtig ist das Parken im Untersuchungsgebiet Greifswalder Straße fast ausschließlich ebenerdig im Straßenraum und auf Sammelanlagen eingerichtet. Zahlreiche Kfz-Stellplätze entfallen zukünftig infolge der angedachten Umgestaltung von Straßen gemäß den Empfehlungen dieses Konzepts sowie in Verbindung mit den Plänen zur Neubebauung entlang der Michelangelostraße. Die Kfz parken zu großen Teilen im öffentlichen Raum, der in einer wachsenden und immer dichter besiedelten Stadt ein knappes Gut darstellt. Zudem entspricht die Aufteilung der Straßenräume vielfach nicht dem örtlichen Verkehrsgeschehen. In der Regel wird dem Kfz-Verkehr viel Fläche zugemessen, dem Rad- und Fußverkehr zu wenig. Bei einer neuen, am Verkehrsgeschehen gemessen gerechteren Verteilung des verfügbaren Straßenraums stellen die Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs ein großes Potenzial dar.

Der Zugang zu einem Verkehrsmittel ist ein entscheidender Faktor für seine Nutzung. Der eigene, private Pkw ist im Vergleich zu anderen Verkehrsarten oft bequemer und einfacher zu erreichen. Es sind kürzere Distanzen zurückzulegen und für das Parken wird kein oder nur ein geringes Entgelt erhoben. Die Zugänge zu den Verkehrsmitteln im Untersuchungsgebiet Greifswalder Straße müssen entsprechend dem Ziel der Stärkung des Umweltverbundes verändert

werden. Prinzipiell sollte der Zugang zum ÖPNV, Fahrrad oder zu Leihsystemen gleichwertig oder gar attraktiver sein, als zum Privat-Pkw.

Vor dem erläuterten Hintergrund lauten die Ziele der Maßnahmenplanung zum ruhenden Kfz-Verkehr:

- Reduzierung des Kfz-Stellplatzangebots auf die zukünftig erforderliche Nachfrage und
- Sicherstellung sowie effiziente Organisation dieser Kfz-Stellplatznachfrage.

Der Wegfall von Kfz-Stellplätzen durch die Straßenumgestaltung und Neubebauung sowie die benannten Ziele erfordern eine umfangreiche Stellplatzbetrachtung. Diese beziffert die Anzahl der wegfallenden Kfz-Stellplätze, bilanziert Stellplatzangebot und -nachfrage für verschiedene Szenarien und empfiehlt Maßnahmen zur Sicherstellung der zukünftigen Kfz-Stellplatznachfrage.

Die Stellplatzbetrachtung beginnt mit einer Analyse von Stellplatzangebot und -nachfrage im Bestand (Kapitel 10.1.1). Es folgt die Darstellung des Umfangs der wegfallenden Kfz-Stellplätze durch die Straßenumgestaltung (Kapitel 10.1.2) und Neubebauung (Kapitel 10.1.3). Anschließend vergleicht eine Zwischenbilanz das reduzierte, verbleibende Kfz-Stellplatzangebot mit der Nachfrage im Bestand (Kapitel 10.1.4).

Der Hauptteil der Stellplatzbetrachtung nimmt eine Abschätzung der zukünftigen Nachfrage an Kfz-Stellplätzen vor (Kapitel 10.1.5). Er stellt eine Methode vor, mit deren Hilfe eine Reduktionsquote zur Reduzierung der Kfz-Stellplätze im Untersuchungsgebiet abgeleitet wird. Das Ergebnis der entwickelten Methode wird anhand von Referenzen validiert und bewertet. Die Stellplatzbetrachtung differenziert nicht nach Kfz-Stellplätzen im privaten und öffentlichen Raum sowie in Straßen und auf Sammelanlagen. Alle Kfz-Stellplätze des Untersuchungsgebietes stellen das Gesamtpotenzial dar und werden daher zusammen betrachtet. Kfz-Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen, die im Bestand oder zukünftig erforderlich sind, werden in der Stellplatzbetrachtung aufgrund ihrer geringen Zahl nicht separat dargestellt. Bei der späteren konkreten Planung sind diese unter Beachtung der Ausführungsvorschriften Stellplätze⁷ zu berücksichtigen.

Eine abschließende Stellplatzbilanz vergleicht das reduzierte, verbleibende Kfz-Stellplatzangebot nun mit der zukünftigen Nachfrage (Kapitel 10.1.6). Dabei werden zwei Szenarien gegenübergestellt:

⁷ Ausführungsvorschriften zu § 49 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende sowie für Abstellplätze für Fahrräder (AV Stellplätze) der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen.

- Szenario 1: Vollständige Realisierung der Straßenumgestaltung, jedoch keine Realisierung der Neubebauung und
- Szenario 2: Vollständige Realisierung der Straßenumgestaltung und der Neubebauung.

Zum Schluss werden aus der Stellplatzbetrachtung und der abschließenden Bilanz Schlussfolgerungen gezogen und Empfehlungen zum Umgang mit dem ruhenden Kfz-Verkehr gegeben (Kapitel 10.1.7). Der Fokus liegt auf der Maßnahme Quartiersgaragen (Kapitel 10.1.8). Das Kapitel dokumentiert eine Standortanalyse und gibt Hinweise zu Organisation und Betrieb von Quartiersgaragen.

10.1.1 Stellplatzangebot und -nachfrage im Bestand (2016)

Für das Mobilitätskonzept werden Daten einer Parkraumerhebung in den Jahren 2015 und 2016 verwendet. Sie wurden für das Projekt „Wohnen an der Michelangelostraße“ erhoben. Die Daten werden als geeignet bewertet, da wesentliche Rahmenbedingungen seit der Erhebung unverändert blieben:

- Seit 2015 / 2016 erfolgten im Untersuchungsgebiet keine bedeutenden Flächenentnahmen oder -zuwächse in Bezug auf das Kfz-Stellplatzangebot.
- Es fand keine signifikante städtebauliche Veränderung statt, es kamen keine großen Verkehrserzeuger hinzu.
- Seit der Parkraumerhebung fand im Umfeld des Untersuchungsgebietes keine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung statt, die zu Auswirkungen auf das Untersuchungsgebiet führen könnte. Auch im Untersuchungsgebiet selbst besteht keine Parkraumbewirtschaftung.

Die Erhebungen fanden im September 2015 und Januar 2016 statt und decken das Untersuchungsgebiet Greifswalder Straße ab. Es wurden Kfz-Stellplatzangebot und -nachfrage erhoben. Für die Stellplatzbetrachtung wird das Untersuchungsgebiet aufgrund seiner Größe in acht Teilgebiete (A bis H) unterteilt (Abbildung 106). So ergibt sich ein räumlich differenzierteres Bild der Defizite und Kapazitäten. Die Teilgebiete A und B liegen nördlich der Michelangelostraße und die Gebiete G und H südlich der Storkower Straße⁸. Der Mühlenkiez zwischen Michelangelostraße und Storkower Straße umfasst die Gebiete C bis F.

Im Bestand verfügt das Untersuchungsgebiet insgesamt über rund 3.380 Kfz-Stellplätze in Straßen und auf Sammelanlagen (Tabelle 7). Die Belegung um 3 Uhr in der Nacht, wenn die Anwohnenden vor Ort parken, lag im Untersu-

⁸ Zum Teilgebiet H gehört auch der Storkower Platz nördlich der Storkower Straße.

chungsgebiet insgesamt bei ca. 85 % (ca. 2.880 Kfz-Stellplätze). Im Gebiet besteht insgesamt ein Angebotsüberhang von ca. 500 Kfz-Stellplätzen. Das heißt, in etwa diesem Umfang könnten schon kurzfristig Kfz-Stellplätze zugunsten des Umbaus von Straßen und Kreuzungen entfallen.

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Abbildung 106: Parkraumangebot im Bestand

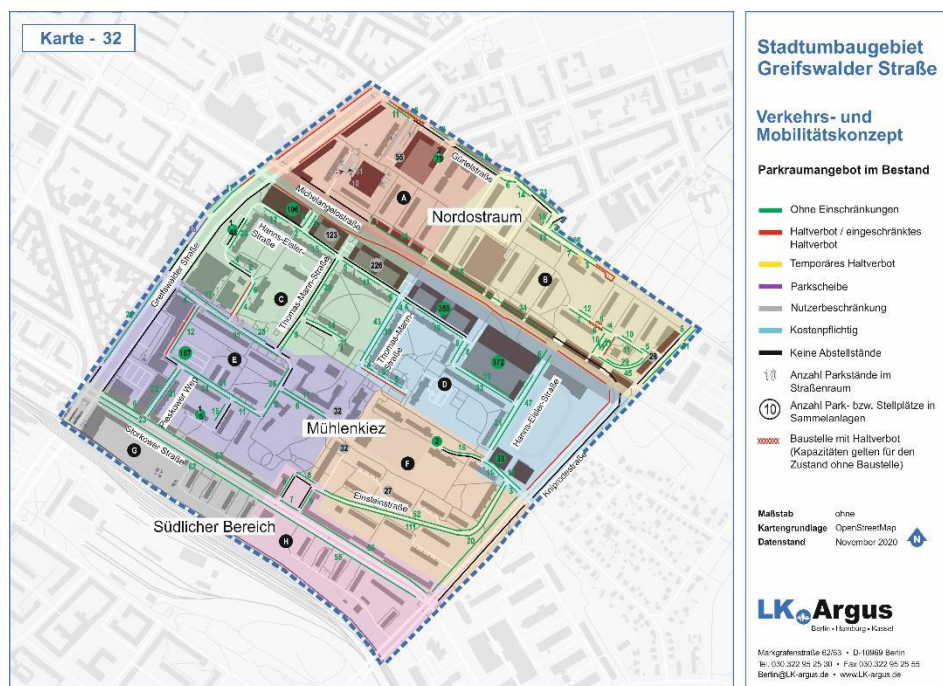


Tabelle 7: Stellplatzangebot und -nachfrage im Bestand (gerundete Werte)

Teilgebiet	Stellplatzangebot Bestand	Stellplatznachfrage Bestand
Teilgebiet A	325	280
Teilgebiet B	400	340
Teilgebiet C	690	585
Teilgebiet D	925	790
Teilgebiet E	485	410
Teilgebiet F	260	220
Teilgebiet G	150	130
Teilgebiet H	145	125
Summe Untersuchungsgebiet	3.380	2.880

10.1.2 Reduktion des Stellplatzangebots durch Straßenumgestaltung

Das Konzept empfiehlt eine Umgestaltung und Verkehrsberuhigung für mehrere Straßen im Untersuchungsgebiet. Die Konzeption der Verkehrsnetze in Kapitel 6 zeigt die konkreten Vorschläge. Demnach sollen manche Straßen bzw. Teilstücke zukünftig als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden. Parken ist dort dann grundsätzlich nicht zulässig und muss für jeden Stellplatz einzeln markiert werden. Die Anordnung einzelner Kfz-Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen ist möglich und wird empfohlen. Dies beeinflusst die Stellplatzbetrachtung für das gesamte Quartier jedoch nicht nennenswert, da derartige Anordnungen Einzelfälle darstellen und zusammen nur einen kleinen Anteil an der Summe aller Kfz-Stellplätze im Gebiet bilden. Die nachfolgende Berechnung geht überschlägig davon aus, dass in verkehrsberuhigten Bereichen kein Kfz-Parken stattfindet. Die Berechnung liegt somit auf der sicheren Seite.

Im Folgenden wird als Ziel-Szenario mit der Umgestaltung aller Straßen gerechnet, auch wenn eine schrittweise Realisierung zu erwarten ist. Durch die Straßenumgestaltung entfallen in sechs der acht Teilgebiete Kfz-Stellplätze in Höhe von ca. 450 Stellplätzen. Im Untersuchungsgebiet verbleiben rund 2.930 Kfz-Stellplätze (Tabelle 8). Tabelle 9 zeigt die Bilanzierung der Stellplatznachfrage im Bestand mit dem verbleibenden Stellplatzangebot nach Straßenumgestaltung. Das Angebot übersteigt die Nachfrage um ca. 50 Kfz-Stellplätze.

Abbildung 107: Stellplatzsituation bei Straßenumgestaltung im Untersuchungsgebiet (Umsetzung der Netzkonzeption)

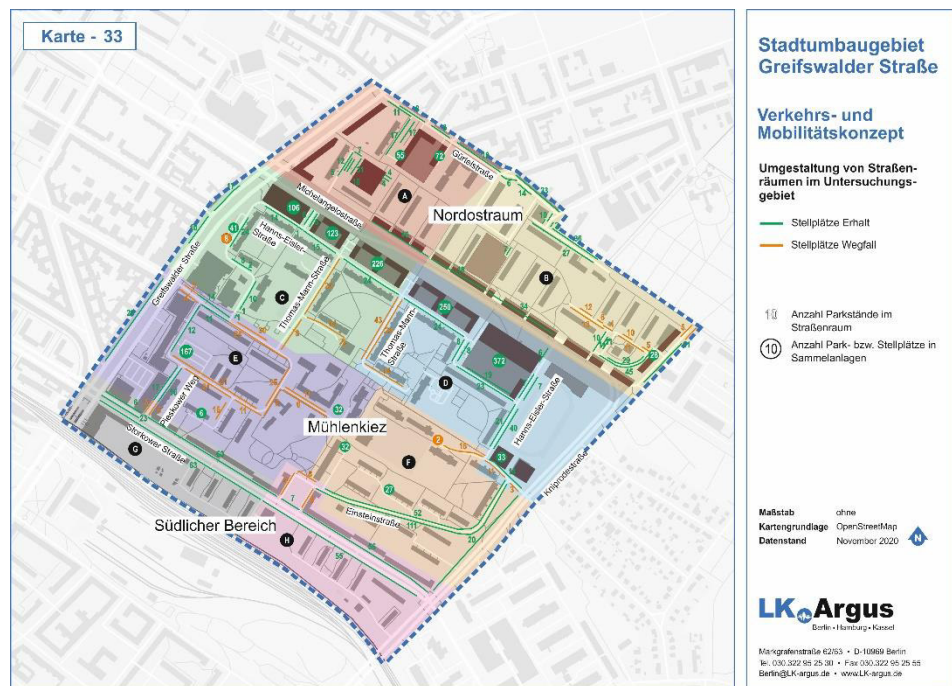


Tabelle 8: Verbleibendes Stellplatzangebot nach Straßenumgestaltung (gerundete Werte)

Gebiet	Stellplatzangebot Bestand	Reduktion	Verbleibendes Stellplatzangebot
Teilgebiet A	325	0	325
Teilgebiet B	400	- 65	335
Teilgebiet C	690	- 55	635
Teilgebiet D	925	- 100	825
Teilgebiet E	485	- 185	300
Teilgebiet F	260	- 20	240
Teilgebiet G	150	0	150
Teilgebiet H	145	- 25	120
Summe Untersuchungsgebiet	3.380	- 450	2.930

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**
Abschlussbericht
27. Mai 2021

Tabelle 9: Bilanzierung nach Straßenumgestaltung (gerundete Werte)

	Untersuchungsgebiet
Verbleibendes Stellplatzangebot nach Straßenumgestaltung	2.930
Stellplatznachfrage im Bestand	- 2.880
Überschuss (Kapazität)	+ 50

10.1.3 Reduktion des Stellplatzangebots infolge der Neubebauung

Im Untersuchungsgebiet Greifswalder Straße ist eine Nachverdichtung vorgesehen, um erforderlichen Wohnraum herzustellen und weitere Nutzungen, wie soziale Infrastruktur und Einzelhandel, für ein durchmischtes Quartier anzusiedeln. Die Bauflächenpotenziale liegen dabei zu großen Teilen auf heutigen Kfz-Sammelanlagen entlang der Michelangelostraße.

Im Folgenden wird als Ziel-Szenario mit der Bebauung aller Sammelanlagen südlich der Michelangelostraße durch Neubauten gerechnet. Mit der Bebauung auf den Baufeldern südlich der Michelangelostraße erwächst auch der Bedarf der Querschnittsanpassung der Hanns-Eisler-Straße inkl. einer Veränderung des darin befindlichen Stellplatzangebotes. Auch nördlich der Michelangelostraße entfallen Kfz-Stellplätze auf zwei Sammelanlagen. Tatsächlich ist eine schrittweise Bebauung zu erwarten.

Abbildung 108 zeigt die Sammelanlagen im Untersuchungsgebiet, die überbaut werden sowie die Auswirkungen (Wegfall an Stellplätzen) in Folge der Neube-

bauung bei daraus folgendem Umbau der Hanns-Eisler-Straße, mit Angabe ihrer Kapazitäten. Durch die Neubebauung entfallen im Untersuchungsgebiet ca. 1.390 Kfz-Stellplätze. Es verbleiben rund 1.990 Kfz-Stellplätze (Tabelle 10). Tabelle 11 zeigt die Bilanzierung der Stellplatznachfrage im Bestand mit dem verbleibenden Stellplatzangebot nach der Neubebauung. Die Nachfrage übersteigt das Angebot, es gibt ein Defizit von ca. 890 Kfz-Stellplätzen. Besonders hoch fällt dieses in den Gebieten C und D südlich der Michelangelostraße aus.

Abbildung 108: Stellplatzsituation bei Neubebauung im Untersuchungsgebiet

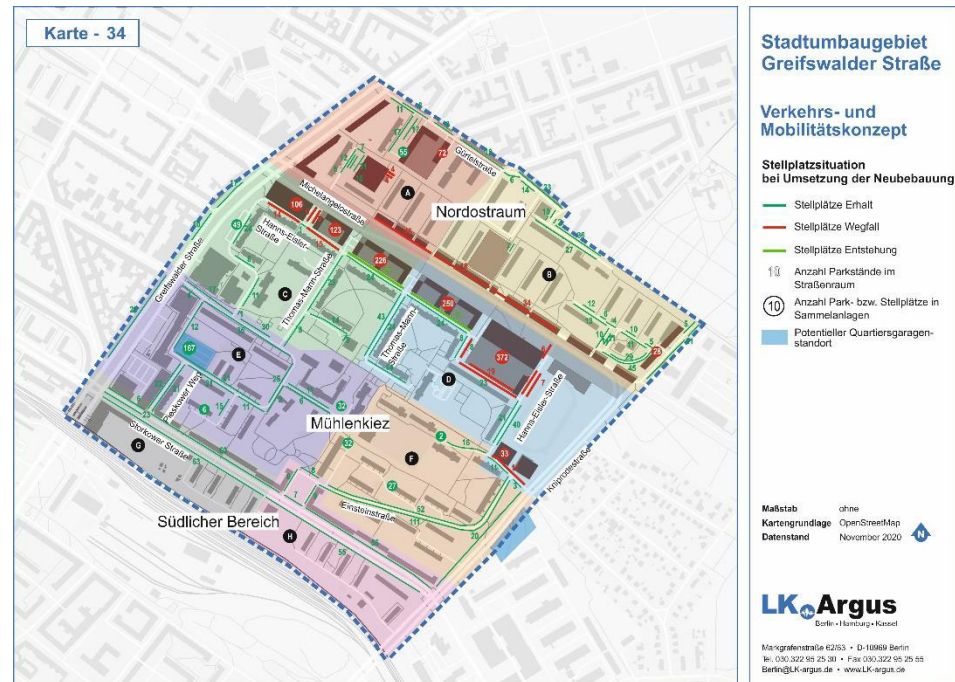


Tabelle 10: Verbleibendes Stellplatzangebot nach Neubebauung (gerundete Werte)

Gebiet	Stellplatzangebot Bestand	Reduktion	Verbleibendes Stellplatzangebot
Teilgebiet A	325	- 125	200
Teilgebiet B	400	- 80	320
Teilgebiet C	690	- 470	220
Teilgebiet D	925	- 715	210
Teilgebiet E	485	0	485
Teilgebiet F	260	0	260
Teilgebiet G	150	0	150
Teilgebiet H	145	0	145
Summe Untersuchungsgebiet	3.380	- 1.390	1.990

Tabelle 11: Bilanzierung nach Neubebauung (gerundete Werte)

	Untersuchungsgebiet
Verbleibendes Stellplatzangebot Neubebauung	1.990
Stellplatznachfrage im Bestand	- 2.880
Unterdeckung (Defizit)	- 890

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

10.1.4 Zwischenbilanz aus reduziertem Stellplatzangebot und Stellplatznachfrage im Bestand

Die nachfolgende Bilanzierung zeigt das verbleibende Stellplatzangebot nach der Reduktion von Kfz-Stellplätzen durch Straßenumgestaltung (Kapitel 10.1.2) und infolge der Neubebauung (Kapitel 10.1.3). Die Realisierung der verkehrlichen und städtebaulichen Maßnahmen im Untersuchungsgebiet führt zu einer deutlichen Reduktion des Stellplatzangebotes. Es entfallen Kfz-Stellplätze auf Sammelanlagen und im Straßenraum, in öffentlichen sowie privaten Räumen. Insgesamt fallen durch die Straßenumgestaltung und Neubebauung ca. 1.840 Kfz-Stellplätze weg. Es verbleiben ca. 1.540 der im Bestand vorhandenen ca. 3.380 Kfz-Stellplätze (Tabelle 12).

Tabelle 12: Verbleibendes Stellplatzangebot nach Straßenumgestaltung und Neubebauung (gerundete Werte)

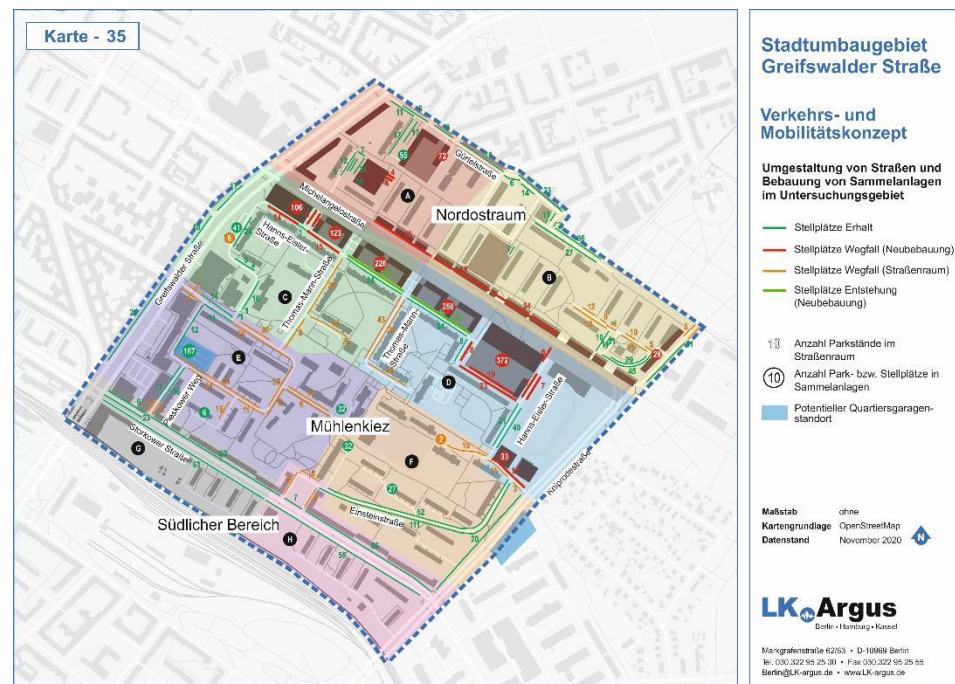
Gebiet	Stellplatzangebot Bestand	Reduktion Stellplatzangebot Bestand durch		Verbleibendes Stellplatzangebot
		Straßenumgestaltung	Neubebauung	
Teilgebiet A	325	0	- 125	200
Teilgebiet B	400	- 65	- 80	255
Teilgebiet C	690	- 55	- 470	165
Teilgebiet D	925	- 100	- 715	110
Teilgebiet E	485	- 185	0	300
Teilgebiet F	260	- 20	0	240
Teilgebiet G	150	0	0	150
Teilgebiet H	145	- 25	0	120
Summe Untersuchungsgebiet	3.380	- 450	- 1.390	1.540

Tabelle 13 zeigt die Bilanzierung der Stellplatznachfrage im Bestand mit dem verbleibenden Stellplatzangebot nach Straßenumgestaltung und Neubebauung. Das kumulierte Defizit im Untersuchungsgebiet beträgt insgesamt ca. 1.340 Kfz-Stellplätze.

Tabelle 13: Bilanzierung nach Straßenumgestaltung und Neubebauung (gerundete Werte)

	Untersuchungsgebiet
Stellplatzangebot im Bestand	3.380
Reduktion durch Straßenumgestaltung	- 450
Reduktion durch Neubebauung	- 1.390
Verbleibendes Stellplatzangebot	1.540
Stellplatznachfrage im Bestand	- 2.880
Unterdeckung (Defizit)	- 1.340

Abbildung 109: Stellplatzbilanz bei Straßenumgestaltung und Neubebauung im Untersuchungsgebiet



10.1.5 Zukünftige Stellplatznachfrage (2035)

Das Mobilitätskonzept im Ganzen zielt auf eine zunehmende Mobilität für alle Menschen in einem sich wandelnden Quartier ab. Neue Bewohnende wachsen im Quartier heran oder beziehen neuen Wohnraum entlang der Michelangelosstraße. Mit diesen Gruppen können sich veränderte, nachhaltige Mobilitätsroutinen entwickeln. Auch ist zu erwarten, dass der aktuell hohe Altersdurchschnitt im Untersuchungsgebiet in Zukunft sinken wird. Diese Veränderungen erfordern ein Verkehrssystem, das den Anforderungen und Wünschen der zukünftigen Bewohnerschaft entspricht.

Aktuelle Entwicklungen zeigen, dass in Innenstädten und innenstadtnahen Räumen, wozu das Untersuchungsgebiet zählt, die Bedeutung des Privat-Pkw abnimmt. Vor allem junge Haushalte sind offen für Carsharing und aktive Mobilitätsformen, wie das Radfahren und zu Fuß gehen. Parallel dazu haben Debatten zur Verhandlung des öffentlichen Raums und Aufteilung von Verkehrsflächen eine neue Dynamik und Relevanz erhalten. Infolge der genannten Entwicklungen ist zukünftig von einer geringeren Stellplatznachfrage im öffentlichen Raum auszugehen.

Dieses Mobilitätskonzept knüpft an die Entwicklungen an. Die benannten Maßnahmen sollen das Untersuchungsgebiet umfeld- und umweltverträglich weiterentwickeln. Dabei schaffen sie gute Bedingungen für eine Alltagsmobilität ohne Privat-Pkw. Gleichzeitig sichert das Konzept auch die Mobilitätsgrundlage von Bewohnenden, die derzeit einen Privat-Pkw nutzen und es auch zukünftig tun werden.

Zur Ermittlung der zukünftigen Stellplatznachfrage unter Berücksichtigung der Umsetzung der Netzkonzeption und der Neubebauung entlang der Michelangelostraße erscheint eine Stellplatzbetrachtung auf Grundlage der aktuellen Belegung und heutigen Bedarfe nicht zielführend. Daher wird nun im Hauptteil der Stellplatzbetrachtung eine Abschätzung der zukünftigen Nachfrage an Kfz-Stellplätzen vorgenommen. Die Rechnungen gründen sich auf aktuelle Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten in Berlin, politische Vorgaben (u.a. Berliner Mobilitätsgesetz) sowie gesellschaftliche Trends und Referenzprojekte. Es wird eine Methode vorgestellt, mit der eine Reduktionsquote zur Reduzierung der Kfz-Stellplätze im Untersuchungsgebiet abgeleitet wird. Das Ergebnis der entwickelten Methode wird anhand von Referenzen validiert und bewertet.

Eigene Herleitung auf Grundlage der Erkenntnisse der SrV 2018⁹

Die zukünftige Nachfrage an Kfz-Stellplätzen wird ausgehend vom aktuellen Bestand abgeschätzt. Dazu wird eine Änderungsrate bestimmt, mit der von der heutigen Nachfrage auf die zukünftige Nachfrage geschlossen wird. Als Änderungsrate wird die Veränderung des Kfz-Anteils am Modal Split zwischen einem Basisjahr und einem Prognosejahr angesetzt. Es handelt sich dabei um eine Rechengröße mit dem Ziel, die Frage nach der zukünftigen Nachfrage näherungsweise zu beantworten. Der Modal Split nach Wegen ist ein Maß für die Verkehrsmittelwahl. Die aktuellsten statistischen Daten, die auf das Untersuchungsgebiet Greifswalder Straße angewendet werden können, liegen für das Jahr 2018 vor, das als Basisjahr angesetzt wird. Als Prognosejahr wird 2035 gewählt.

⁹ SrV = System repräsentativer Verkehrsbefragungen (Mobilitätserhebungen der TU Dresden, 2019).

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Der Kfz-Anteil am Modal Split für Pankow im Jahr 2018 betrug 19,4 % (TU Dresden, 2020). Für die Berechnung der Reduktionsquote soll jedoch ein möglichst spezifischer Wert für das Untersuchungsgebiet Greifswalder Straße verwendet werden. Im Folgenden wird daher geprüft, ob der Kfz-Anteil für den Bezirk auf das Untersuchungsgebiet angewendet werden kann. Dazu wird ein Kfz-Anteil am Modal Split für das Untersuchungsgebiet hergeleitet und mit dem Ergebnis für den Bezirk verglichen. Um den gebietsspezifischen Kfz-Anteil zu bestimmen werden die Ergebnisse einer Verkehrsaufkommensberechnung und einer Verkehrszählung vor Ort miteinander verglichen bzw. aufeinander abgestimmt. Für eine zuverlässige Berechnung wird der Mühlenkiez stellvertretend für das gesamte Untersuchungsgebiet betrachtet. Mit sechs Zufahrten hat der Kiez eine überschaubare Anzahl an Zufahrtstraßen, an denen der gebietsbezogene Kfz-Verkehr gezählt werden kann.

Zudem kann davon ausgegangen werden, dass die Bewohnenden und die damit zusammenhängenden Verkehre von Gästen und zur Ver- und Entsorgung den Großteil der Fahrten ausmachen, da abgesehen von den Wohngebäuden nicht viele weitere Nutzungen im Gebiet liegen. Kfz-Fahrten im Zusammenhang mit dem Einzelhandel an der Greifswalder Straße betreffen nicht den Mühlenkiez, da die dazugehörigen Parkierungseinrichtungen, wie die Tiefgarage des Mühlencenters, von der Greifswalder Straße aus erreicht werden.

An den Zufahrten wurden an Werktagen im Februar 2020 außerhalb der Winterferien jeweils für zwei Stunden in der morgendlichen Verkehrsspitze zwischen 7 Uhr und 9 Uhr gezählt. Die Stichprobenzählung wurde anhand von Erfahrungswerten auf einen 24-Stunden-Tag hochgerechnet. Im Ergebnis der Hochrechnung ergeben sich werktäglich rund 7.570 ein- und ausfahrende Kfz für den Mühlenkiez. Für Fahrten, die nicht von Anwohnenden erbracht werden, wird pauschal ein Abschlag in Höhe von 20 % angesetzt. Hierunter fallen u. a. Hol- und Bringverkehre zu den Schulen, Kitas oder dem Sportplatz an der Kniprodestraße. Es verbleiben ca. 6.060 Kfz-Fahrten pro Werktag.

Die Berechnung des Kfz-Fahrten-Aufkommens für die Anwohnenden inklusive Gäste- und Wirtschaftsverkehr (z. B. Müllentsorgung, Parkdienste) führt mit den Daten der SrV 2018 für den Bezirk Pankow zu ca. 3.460 Kfz-Fahrten. Die Aufkommensberechnung führt somit zu deutlich weniger Kfz-Fahrten, als die hochgerechnete Zählung. Daher wird der MIV-Anteil in der Aufkommensermittlung soweit erhöht, bis die berechnete Kfz-Fahrtenzahl der gezählten Kfz-Fahrtenzahl entspricht. Eine Gleichheit der Ergebnisse ergibt sich bei einem Kfz-Anteil am Modal Split in Höhe von 37 %. Dieser gebietsspezifische Anteil liegt deutlich über dem Wert für den Bezirk Pankow in Höhe von 19,4 % (TU Dresden, 2020).

Der Wert für Pankow wird für das Untersuchungsgebiet als ungeeignet bewertet. Stattdessen wird im Rahmen einer konservativen Abschätzung der abgeleitete Kfz-Anteil von 37 % als Ausgangswert für den Wegezweck „Arbeitsplatz“ für das Basisjahr 2020 angesetzt. Dieser Wert liegt bei den Daten von Pankow für das Jahr 2018 bei 23,2 %. Alle weiteren MIV-Anteile anderer Wegezwecke

werden mit demselben Faktor von etwa 1,6 erhöht. Die Anteile der Verkehrsmittel des Umweltverbundes werden entsprechend verringert, wobei das Größenverhältnis der Verkehrsmittel untereinander gleich bleibt.

Tabelle 14 zeigt den geschätzten Modal Split für das Untersuchungsgebiet im Jahr 2020 je Wegezweck sowie insgesamt für alle Zwecke. Demnach entfallen ca. 69,1 % aller Wege auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) entfallen die übrigen ca. 30,9 %.

Tabelle 14: Modal Split 2020 nach Wegen für das Untersuchungsgebiet auf Basis der Modal Splits für Pankow 2018 sowie eigener Berechnungen¹⁰

	Arbeitsplatz	Einkauf, Dienstleistungen	Freizeit	Kita, Schule, Ausbildung	Anderer Zweck	Alle Zwecke
Fuß	9,4 %	34,5 %	34,5 %	30,6 %	11,6 %	26,7 %
Rad	19,3 %	13,9 %	18,9 %	28,7 %	11,3 %	18,9 %
ÖV	34,3 %	16,9 %	19,1 %	22,7 %	33,6 %	23,5 %
MIV	37,0 %	34,8 %	27,4 %	18,0 %	43,5 %	30,9 %

Datengrundlage: (TU Dresden, 2020)

Im Folgenden wird ein Ziel-Modal Split für das Jahr 2035 abgeleitet. Dabei liegt die Annahme zugrunde, dass die Wahl des Verkehrsmittels durch Maßnahmen, wie sie in diesem Mobilitätskonzept vorgeschlagen werden, beeinflusst werden kann. Für die Ableitung werden drei Zeithorizonte definiert, etwa die Jahre 2025, 2030 und 2035.

Für die Wegezwecke wird abgeschätzt, ob sich die Anteile des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs erhöhen. Je 5-Jahres-Schritt wird im Fall einer Erhöhung ein Zuwachs von einem Prozentpunkt angenommen. Der Anteil am Kfz-Verkehr reduziert sich in dem Maß, in dem der Anteil des Umweltverbunds zunimmt. Die Änderungen der Modal Split-Anteile bilden neben einer Verlagerung vom Kfz-Verkehr zum Umweltverbund auch eine Effizienzsteigerung der Kfz-Nutzung durch Carsharing ab. Hierbei steigt die Auslastung einzelner Fahrzeuge durch die Mehrfachnutzung von verschiedenen Nutzern. Carsharing ermöglicht, dass für eine bestimmte Anzahl Kfz-Fahrten weniger Fahrzeuge und somit Stellplätze erforderlich sind. Wird Carsharing-Fahrzeugen bspw. hinsichtlich ihrer Erreichbarkeit gegenüber privaten Fahrzeugen ein Vorteil verschafft und stehen unterschiedliche Fahrzeugtypen zur Auswahl, so steigen Attraktivität und Potenzial dieser Maßnahme.

¹⁰ Zum Teil rundungsbedingte Abweichung zur Summe von 100 %.

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Für die Wegezwecke wurden folgende Modal Split-Änderungen angenommen:

- Wegezweck Arbeitsplatz: Zu-Fuß-Gehen ist das seltenste Verkehrsmittel im Zugang zur Arbeitsstelle (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2018). Daher bleibt der Fußverkehrsanteil unverändert. Der Anteil des Rad- und öffentliches Verkehrs wächst schrittweise um einen Prozentpunkt. Der Kfz-Anteil verringert sich entsprechend je Schritt um zwei Prozentpunkte.
- Wegezweck Einkauf, Dienstleistungen: Erledigungen des täglichen Bedarfs sollen überwiegend nahräumig und möglichst innerhalb des Untersuchungsgebietes erfolgen können. Dazu stehen vor allem an der Greifswalder Straße Einkaufsmöglichkeiten zur Verfügung. Im Zuge der Neubebauung sind entsprechende Nutzungen auch in der Michelangelostraße geplant. Die Nahmobilität soll gestärkt werden, die Anteile des Fuß- und Radverkehrs wachsen schrittweise um einen Prozentpunkt. Der öffentliche Verkehr wird in der Regel für Fahrten aus den Quartieren heraus verwendet, sein Anteil bleibt daher unverändert. Der Kfz-Anteil verringert sich insgesamt je Schritt um zwei Prozentpunkte.
- Wegezweck Freizeit: Der Zweck Freizeit ist vielfältig und die Ziele liegen innerhalb (z. B. Schwimmhalle) und außerhalb (z. B. Kino) des Untersuchungsgebietes. Für alle Verkehrsarten des Umweltverbundes wird ein Zuwachs von einem Prozentpunkt angenommen. Der Kfz-Anteil verringert sich insgesamt je Schritt um drei Prozentpunkte.
- Wegezweck Kita, Schule und Ausbildung: Bildungseinrichtungen liegen innerhalb und außerhalb des Untersuchungsgebietes. Zudem wird der Neubau von Kitas und Schulen geplant. Für alle Verkehrsarten des Umweltverbundes wird ein Zuwachs von einem Prozentpunkt angenommen. Der Kfz-Anteil verringert sich insgesamt je Schritt um drei Prozentpunkte.
- Anderer Zweck: Der Kfz-Anteil für diese Kategorie liegt deutlich höher, als für die anderen Zweck-Kategorien. Daher wird hier für alle Verkehrsarten des Umweltverbundes ein größerer Zuwachs in Höhe von zwei Prozentpunkt angenommen. Der Kfz-Anteil verringert sich entsprechend je Schritt um sechs Prozentpunkte.

Tabelle 15 zeigt den abgeleiteten Ziel-Modal Split je Wegezweck für den Zeithorizont 2035. Das Verhältnis von Wegen im Umweltverbund und Kfz-Verkehr verschiebt sich von ca. 69 % : 31 % im Bestand auf etwa 77 % : 23 % im Jahr 2035 (Abbildung 110). Den Berechnungen liegt zugrunde, dass der Anteil der Wege je Zweck über die Zeit unverändert bleibt. Der Radverkehrsanteil steigt um fast 17 %, der Fußverkehr um etwa neun Prozent und der öffentliche Verkehr um rund zehn Prozent. In der Folge geht der Kfz-Verkehrsanteil von 30,9 % auf 22,8 % zurück. Dies entspricht einer Änderungsrate von ca. 26 %.

Tabelle 15: Ziel-Modal Split nach Wegen für das Untersuchungsgebiet 2035

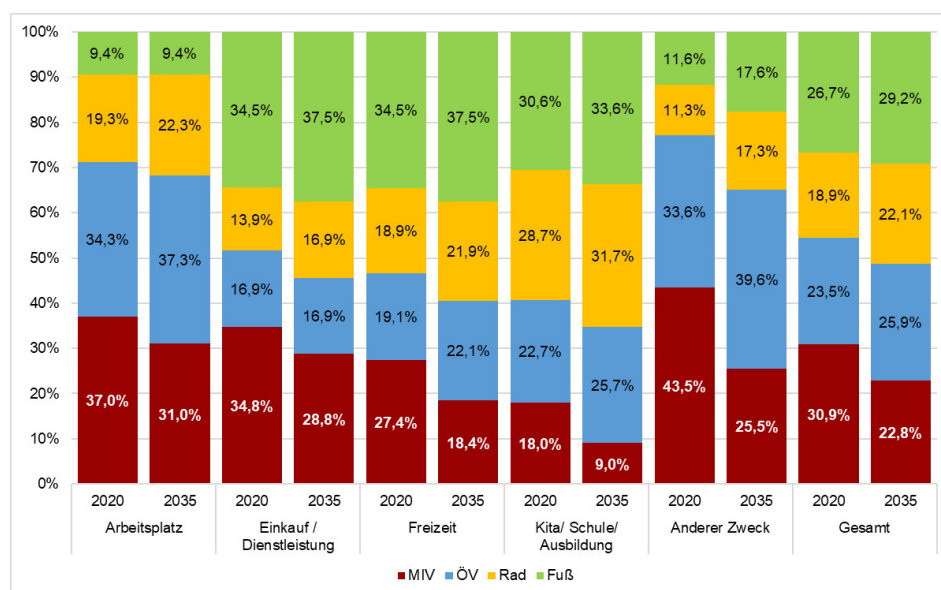
	Arbeitsplatz	Einkauf, Dienstleistungen	Freizeit	Kita, Schule, Ausbildung	Anderer Zweck	Alle Zwecke
Fuß	9,4%	37,5%	37,5%	33,6%	17,6%	29,2%
Rad	22,3%	16,9%	21,9%	31,7%	17,3%	22,1%
ÖV	37,3%	16,9%	22,1%	25,7%	39,6%	25,9%
MIV	31,0%	28,8%	18,4%	9,0%	25,5%	22,8%

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Abbildung 110: Veränderungen des Modal Split je Wegezweck



Validierung durch Referenzen

Die gewählte Methode zur Ableitung einer Reduktionsquote der Kfz-Stellplätze im Untersuchungsgebiet soll anhand von Referenzen überprüft werden. Dazu wurden Zielstellungen und Veröffentlichungen aus den Ländern Berlin und Nordrhein-Westfalen, des Umweltbundesamtes sowie aus Wien recherchiert.

Der aktuelle Stadtentwicklungsplan Verkehr hat im Jahr 2011 für das Jahr 2025 einen Umweltverbund-Anteil in der Innenstadt in Höhe von 80 % zum Ziel gesetzt. (Land Berlin, 2011) Diese Zielstellung wurde bereits 2013 erreicht, wie die Ergebnisse der SrV 2013 belegen. (TU Dresden, 2014) Die Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans Verkehr läuft derzeit noch, eine neuere Zielstellung liegt nicht vor.

Die Machbarkeitsstudie Klimaneutrales Berlin 2050 (SenStadtUm (Hrsg.), 2014) trifft ausgehend vom Modal Split 2008 Annahmen für den Modal Split bis zum Zeithorizont 2050. Im Jahr 2008 lag der MIV-Anteil bei etwa 32 % und der des

Umweltverbundes bei ca. 68 %. Es werden zwei unterschiedlich ambitionierte Zielszenarien entworfen, die für 2030 von einem Anteil des Umweltverbunds in Höhe von 76 % bzw. 82 % ausgehen. Für 2040 und 2050 steigen die Umweltverbund-Anteile weiter an, bis auf maximal 93 % im ambitionierteren Zielszenario 2 (Tabelle 16). Im Umweltverbund enthalten sind dabei auch Bike- und Car-sharing, deren Anteile stetig wachsen. Die angestrebte Senkung des MIV-Anteils von 32 % in 2008 auf 24 % bzw. 18 % in 2030 ergibt eine Reduktion von ca. 25 % bis ca. 44 %.

Tabelle 16: Annahmen zum Modal Split in der Machbarkeitsstudie Klimaneutrales Berlin 2050

	Zielszenario 1		Zielszenario 2		
	2030	2040 und 2050	2030	2040	2050
Fuß	28 %	28 %	29 %	31 %	32 %
Rad	18 %	20 %	21 %	22 %	22 %
davon Sharing	1 %	3 %	4 %	7 %	9 %
ÖV	29 %	29 %	28 %	28 %	29 %
MIV	25 %	23 %	22 %	19 %	17 %
davon Sharing	1 %	2 %	4 %	9 %	10 %
Umweltverbund inkl. Sharing	76 %	79 %	82 %	90 %	93 %

Quelle: (SenStadtUm (Hrsg.), 2014)

Die Stadt Wien formuliert im Fachkonzept Mobilität des Stadtentwicklungsplans Zielwerte für den Modal Split (Stadtentwicklung Wien, 2015). Der Vergleich zwischen Berlin und Wien ist deshalb interessant, da die Ausgangslage im Jahr 2013 ähnlich war. Der Anteil des Umweltverbundes lag in Wien bei 72 % und für den MIV bei 28 %, in Gesamt-Berlin bei 70 % bzw. 30 %. Für das Jahr 2025 ist ein Umweltverbunds-Anteil in Höhe von 80 % und für 2030 von 85 % als Ziel ausgegeben. Die angestrebte Senkung des MIV-Anteils von 28 % in 2013 auf 15 % in 2030 ergibt eine Reduktion von ca. 46 %.

Das Land Nordrhein-Westfalen hat im Jahr 2019 das Handbuch „Kommunale Stellplatzsatzungen – Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW“ veröffentlicht. (Land Nordrhein-Westfalen, 2019) Das Handbuch unterbreitet für die Kommunen Empfehlungen, wie die Stellplatzanzahl unter anderem in Abhängigkeit von Maßnahmen eines Mobilitätskonzepts reduziert werden kann (Tabelle 17).

Tabelle 17: Mögliche Maßnahmen eines Mobilitätskonzepts

Maßnahme zur Verringerung des Kfz-Verkehrs	Verringerung der Anzahl der notwendigen Pkw-Stellplätze um ...
Mobilitätsinformation, z. B. für Neubürger*innen, Mobilitätsberatung	bis zu 5 %
Parkraumbewirtschaftung	5 bis 10 %
ÖPNV-Vergünstigung, z. B. Job-Ticket oder Quartiers-Ticket	5 bis 20 %
Förderung Carsharing	bis zu 10 %
Radverkehrsförderung (z. B. Verleih von Spezialrädern und Anhängern, Reparaturangebote)	bis zu 5 %
Förderung Fahrradvermietsystem	bis zu 5 %

Quelle: Eigene Darstellung nach (Land Nordrhein-Westfalen, 2019).

Das Umweltbundesamt (UBA) skizziert in ihrer Publikation „Die Stadt von Morgen“ ihr Bild von Städten der Zukunft (Umweltbundesamt, 2017). Diese sind grün, kompakt, durchmischt, lärmarm und ihre Bewohner sind umweltschonend mobil. Als ein Ziel-Wert für die Pkw-Dichte (Motorisierungsgrad) einer Stadt werden 150 zugelassene Pkw pro 1.000 Einwohner genannt. Erreicht werden soll dies durch verschiedene verkehrliche und städtebauliche Maßnahmen, wie dem Ausbau der Angebote des Umweltverbundes und einer hohen Nutzungsmischung, die kurze Wege ermöglicht. Deutschlandweit liegt der Motorisierungsgrad bei 527 Pkw pro 1.000 Einwohner, in Metropolen in Westdeutschland bei 394 Pkw und im Osten bei 328 Pkw (BMVI, 2018). In Berlin lag der Wert 2016 mit 326 Pkw pro 1.000 Einwohner vergleichsweise sehr niedrig (Land Berlin, 2017). In Kapitel 3.2 wurde dargestellt, dass der Motorisierungsgrad im Untersuchungsgebiet mit Werten zwischen 190 und 330 Pkw pro 1.000 Einwohnern und insgesamt 270 Pkw pro 1.000 Einwohnende nochmals zum Teil deutlich geringer ausfällt. Für einen Motorisierungsgrad von 150 Pkw pro 1.000 Einwohner (UBA-Zielwert) im Untersuchungsgebiet ist ein Rückgang von etwa 1.170 Pkw erforderlich. Dies entspräche einer Reduktion von ca. 44 % gegenüber dem Bestand.

Der Vergleich der MIV-Anteile des Modal Splits des Bezirks Pankow des Jahres 2008 und gegenüber dem Wert für das Jahr 2018 zeigt, dass sich dieser innerhalb von zehn Jahren um rund 25 % verringert hat.

Tabelle 18 stellt die Änderungsrate der eigenen Herleitung den Referenzen gegenüber. Die recherchierten Quoten liegen auf einem hohen Niveau zwischen 20 % und rund 45 % und damit in einer ähnlichen Größenordnung oder gar oberhalb der eigens hergeleiteten Reduktionsquote. Im Ergebnis des Vergleichs wird im Rahmen der Abschätzung der zukünftigen Nachfrage an Kfz-Stellplätzen eine Reduktion in Höhe von 26 % übernommen. Diese wird als Zielgröße bewertet, um näherungsweise eine zukünftige Nachfrage an Kfz-Stellplätzen im

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**
Abschlussbericht
27. Mai 2021

Untersuchungsgebiet zu ermitteln. Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept berücksichtigt im Folgenden aber auch den Fall, dass die Nachfrage gegenüber dem Bestand nicht (in dem Maß, wie angenommen) zurückgeht.

Tabelle 18: Vergleich der Reduktionsquoten

	Reduktionsquote Kfz-Anteil am Modal-Split und / oder Anzahl notwendiger Kfz-Stellplätze
Eigene Herleitung auf Grundlage der SrV 2018	ca. 26 %
Referenzen:	
Machbarkeitsstudie Klimaneutrales Berlin 2050	ca. 25 % und ca. 44 %
Fachkonzept Mobilität Wien	ca. 46 %
Handbuch Kommunale Stellplatzsatzungen Nordrhein-Westfalen	Einzelmaßnahmen bis zu 20 % Bei Bildung von Maßnahmenbündeln sind höhere Effekte möglich
Publikation „Die Stadt von Morgen“, Umweltbundesamt	ca. 44 %
SrV 2008 und 2018 für den Bezirk Pankow	ca. 25 %

10.1.6 Bilanz aus reduziertem Stellplatzangebot und zukünftiger Stellplatznachfrage

Ein Reduktionspotenzial der Kfz-Stellplätze im Plangebiet in Höhe von 26 % bis zum Jahr 2035 wird unter der Voraussetzung der schrittweisen und behutsamen Realisierung der Empfehlungen und Maßnahmenansätze des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes als realistisch betrachtet. Im Bestand werden im Plangebiet gemäß der Parkraumerhebung im Jahr 2015 / 2016 rund 2.880 Kfz-Stellplätze genutzt. Bei Anwendung des Reduktionspotenzials zur Abschätzung der zukünftigen Kfz-Stellplatznachfrage ergibt sich zukünftig eine Zielgröße in Höhe von etwa 2.135 nachgefragten Kfz-Stellplätzen im Plangebiet.

Für das Szenario 1 – vollständige Realisierung der Straßenumgestaltung, jedoch keine Realisierung der Neubebauung – liegt die zukünftige Kfz-Stellplatznachfrage unter dem verbleibenden Stellplatzangebot. Es besteht ein Überschuss in Höhe von ca. 795 Stellplätzen (Tabelle 19).

Für das Szenario 2 – vollständige Realisierung der Straßenumgestaltung und der Neubebauung – liegt die zukünftige Kfz-Stellplatznachfrage über dem verbleibenden Stellplatzangebot. Es entsteht ein Defizit von etwa 595 Stellplätzen (Tabelle 20).

Tabelle 19: Bilanzierung für Szenario 1 (vollständige Straßenumgestaltung, keine Neubebauung) (gerundete Werte)

	Untersuchungsgebiet
Stellplatzangebot im Bestand	3.380
Reduktion durch Straßenumgestaltung	- 450
Verbleibendes Stellplatzangebot	2.930
Zukünftige Stellplatznachfrage	- 2.135
Überschuss (Kapazität)	+ 795

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Tabelle 20: Bilanzierung für Szenario 2 (vollständige Straßenumgestaltung und Neubebauung) (gerundete Werte)

	Untersuchungsgebiet
Stellplatzangebot im Bestand	3.380
Reduktion durch Straßenumgestaltung	- 450
Reduktion durch Neubebauung	- 1.390
Verbleibendes Stellplatzangebot	1.540
Zukünftige Stellplatznachfrage	- 2.135
Unterdeckung (Defizit)	- 595

10.1.7 Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Die zuvor dokumentierte Stellplatzbetrachtung untersucht die mögliche Kfz-Stellplatz-Entwicklung im Untersuchungsgebiet Greifswalder Straße. Sie benennt das bestehende Angebot an Kfz-Stellplätzen und zeigt auf, in welchem Umfang es sich zukünftig durch Straßenumgestaltung und Neubebauung reduzieren kann. Dem Angebot steht die Nachfrage an Kfz-Stellplätzen gegenüber, sowohl die Nachfrage im Bestand, als auch die Abschätzung der zukünftigen Nachfrage.

Die Komplexität der Stellplatzbetrachtung erfordert Annahmen und Abstrahierungen. Mit Blick auf die Stellplatzreduktion durch Straßenumgestaltung und Neubebauung wird mit jeweils vollständiger Realisierung der erläuterten Planungen gerechnet.

Die Bilanzierung von Kfz-Stellplatzangebot und -nachfrage führt abhängig vom zugrunde gelegten Zeitpunkt und Umfang der Stellplatzreduzierung zu folgenden Ergebnissen:

- Für den Bestand zeigen die Erhebungen von 2015 / 2016, dass im gesamten Untersuchungsgebiet mehr Kfz-Stellplätze zur Verfügung stehen, als

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

nachgefragt werden. Es gibt einen Überschuss von rund 500 Kfz-Stellplätzen. Das heißt, dass straßenräumliche Maßnahmen und Umgestaltungen bereits kurzfristig erfolgen können.

- Szenario 1 (vollständige Realisierung der Straßenumgestaltung, jedoch keine Realisierung der Neubebauung) ergibt mit reduzierter Stellplatznachfrage für den Zielhorizont 2035 einen Überschuss von ca. 795 Kfz-Stellplätzen. Daraus folgt, dass die Umsetzung der Straßenraumgestaltung auch dann in weiten Teilen realisiert werden kann, wenn die Kfz-Nutzung und der Stellplatzbedarf nicht so stark wie angenommen abnehmen.
- Szenario 2 (vollständige Realisierung der Straßenumgestaltung und der Neubebauung) stellt den umfassendsten Wegfall an Kfz-Stellplätzen dar. Hier kommt es trotz sinkender Nachfrage für den Zielhorizont 2035 zu einem Defizit in Höhe von ca. 595 Kfz-Stellplätzen. Zur Deckung dieses Bedarfs werden Quartiersgaragen empfohlen. Das Kapitel 10.1.8 geht näher darauf ein.

Gegenüber der abstrahierten Berechnung wird die tatsächliche Stellplatzreduktion in mehreren kleinen Schritten erfolgen. Vor diesem Hintergrund sind die berechneten Defizite und Überschüsse zu bewerten. Die wichtigste Empfehlung ist, dass die Reduzierung des Stellplatzangebots und die Maßnahmen dieses Konzeptes parallel umgesetzt werden müssen. Beides sollte schrittweise, mit Bezug zueinander und von Monitoring-Maßnahmen begleitet geschehen (siehe auch Kapitel 11.7).

Bei der Neuorganisation des ruhenden Kfz-Verkehrs im Untersuchungsgebiet sind weitere Aspekte zu beachten und in die Umsetzungsplanung mit einzubeziehen. Die im Folgenden genannten Aspekte wirken sich vorteilhaft auf die Stellplatzbilanz aus, da sie nicht in die Stellplatzbetrachtung miteinbezogen wurden. Sie beschreiben Potenziale für zusätzliche Kfz-Stellplätze oder können zusätzlich zu den Maßnahmen dieses Konzeptes für eine reduzierte Stellplatznachfrage im Untersuchungsgebiet sorgen. Sie sind im Rahmen dieses Konzeptes nicht ausreichend quantifizierbar und wurden daher nicht in die Stellplatzbetrachtung einbezogen. Daher wird die Betrachtung als konservativ und die Ergebnisse als auf der sicheren Seite liegend bewertet.

Die für die Stellplatzbilanz vorteilhaften Faktoren sind:

- Einführung einer Parkraumbewirtschaftung im Plangebiet,
- (Zusätzliche) Stellplatz-Kompensationen im Zuge der Neubebauung,
- Einrichtung von Kfz-Stellplätzen in der Michelangelostraße und
- Mehrfachnutzung privater Parkierungseinrichtungen.

Parkraumbewirtschaftung

Im Untersuchungsgebiet gibt es bisher keine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung. Während weite Teile des Ortsteils Prenzlauer Berg bewirtschaftet werden, kann im Untersuchungsgebiet auf den öffentlichen Straßen vollständig frei geparkt werden. Vorher-Nachher-Vergleiche in Berliner Stadtquartieren mit Parkraumbewirtschaftung zeigen einen Rückgang der Stellplatznachfrage von 10 % bis 20 %. Das Reduktionspotenzial hängt maßgeblich von der Nutzungsmischung und Tarifgestaltung ab.

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Kfz-Stellplätze im Zuge der Neubebauung

Die Stellplatzbetrachtung zeigt, dass die Neubebauung einen starken Einfluss auf die Stellplatzbilanz im Untersuchungsgebiet hat. Große Sammelanlagen werden überbaut und zeitgleich erfordern die neuen Nutzungen ihrerseits Kfz-Stellplätze. Für die neuen Bedarfe infolge der Bebauung gilt entsprechend dem laufenden städtebaulichen Verfahren, dass diese auf den eigenen Grundstücken bedient werden müssen. Diese Vorgabe ist in der weiteren Planung gegenüber den Baurägern festzusetzen. Dazu kann das Instrument der städtebaulichen Verträge genutzt werden.

Die geplanten Parkierungseinrichtungen bieten die Möglichkeit, dass sie auch von Anwohnenden der Bestandswohnungen genutzt werden. Die kombinierte Nutzung von Anwohnenden in bestehenden und neuen Wohnungen kann die Wirtschaftlichkeit der Parkierungseinrichtungen erhöhen.

Kfz-Stellplätze in der Michelangelostraße

Der Neubebauung entlang der Michelangelostraße geht der Neubau der Michelangelostraße voraus. Im Vergleich zur heutigen Trassierung soll die Straße zukünftig geradlinig zwischen der Greifswalder Straße und Storkower Straße geführt werden. Der Straßenquerschnitt wird neu gestaltet, unter anderem sind mehr Kfz-Stellplätze am Fahrbahnrand und ein eigener Gleiskörper in Mittellage für die Straßenbahn vorgesehen (siehe Kapitel 8.2). Die genaue Planung stimmen die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und der Bezirk Pankow derzeit in Vorbereitung eines Bebauungsplanverfahrens ab. Die Straßenbahn wird voraussichtlich nicht mit der neuen Michelangelostraße in Betrieb genommen, sondern erst später folgen. Bis dahin können auf dem Mittelstreifen Kfz-Stellplätze eingerichtet werden. Das Potenzial kann im Zuge der Straßenplanung abgeschätzt werden. Darüber hinaus bestehen bereits vor dem Neubau der Michelangelostraße bspw. in Verbindung mit der Entwicklung des Schulstandortes in der Michelangelostraße Kompensationsmöglichkeiten, beispielsweise, indem zukünftige Straßenverkehrsflächen der neuen Michelangelostraße temporär als Stellplatz genutzt werden.

Mehrfachnutzung privater Parkierungseinrichtungen

Private Parkierungseinrichtungen, die dem Einzelhandel an der Greifswalder Straße zugeordnet sind, wurden in der Stellplatzbetrachtung nicht berücksichtigt. Dabei handelt es sich um die Sammelanlage am Edeka-Markt und um die Tiefgarage des Mühlenberg-Center. Anders als bei den privaten Sammelanlagen südlich der Michelangelostraße können Anwohnende hier bisher keinen Stellplatz mieten. Die Sammelanlage beim Edeka-Markt umfasst rund 120 Kfz-Stellplätze, in der Tiefgarage befinden sich weitere 160 Kfz-Stellplätze. Erhebungen aus dem Jahr 2012 zeigen eine Auslastung der Edeka-Sammelanlage in den Nachtstunden und sonntags in Höhe von ca. 45 %. Diese Daten deuten an, dass private Parkierungseinrichtungen über Nacht etwa zur Hälfte von Anwohnenden genutzt werden könnten. Dem Bezirk wird empfohlen die Mehrfachnutzung von privater Parkierungseinrichtungen mit nennenswerter Kapazität mit deren Eigentümern und ggf. den Wohnungsgesellschaften als Partnern zu diskutieren und geeignete Modelle zu entwickeln.

10.1.8 Quartiersgaragen

Die Stellplatzbilanz für Szenario 2, das die vollständige Umsetzung der Straßenumgestaltung und Neubebauung beinhaltet, ergibt ein Defizit von etwa 595 Kfz-Stellplätzen. Für den Fall, dass anstelle der reduzierten Stellplatznachfrage die Nachfrage auf dem Bestandsniveau bleibt, beträgt das Defizit ca. 1.340 Kfz-Stellplätze (Kapitel 10.1.4). Tatsächlich wird das Ergebnis für das Prognosejahr 2035 wahrscheinlich dazwischen liegen. Umfang und Geschwindigkeit der Maßnahmenumsetzung dieses Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes beeinflussen das Ergebnis maßgeblich. Im Folgenden wird geprüft, wie diese Bedarfe durch Quartiersgaragen gedeckt werden können. Die Prüfung umfasst eine Analyse von möglichen Standorten und Kapazitäten von Quartiersgaragen sowie Hinweise zum Betrieb solcher Einrichtungen.

Das Konzept der Quartiersgarage ist dann verkehrspolitischen erfolgreich, wenn der umliegende öffentliche Raum im Quartier vom ruhenden Kfz-Verkehr entlastet und weitgehend Mensch, Natur und anderen Nutzungen zur Verfügung gestellt wird. Die Annahme einer Quartiersgarage durch die Anwohnenden hängt unmittelbar mit der Gestaltung der umliegenden Straßen im Quartier und dem Zugang zur Garage zusammen.

Für weiterführende Informationen zu Quartiersgaragen wird auf den Leitfaden „Quartiersgaragen in Berlin“ der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen verwiesen. Wir empfehlen dem Bezirk sich gegenüber dem Land Berlin für ein Modellprojekt zur Integration von Quartiersgaragen in Bestandsquartieren einzusetzen. So könnten Konzeption, Umsetzung und Betrieb im Rahmen eines Modell- und Förderprogramms erprobt und wichtige Erkenntnisse für weitere Quartiere in Berlin gewonnen werden.

Analyse zu Standorten und Kapazitäten

Eine Quartiersgarage ist ab einer Kapazität von 250 Stellplätzen betriebswirtschaftlich sinnvoll (SenUVK, 2018). Bei 100 bis 250 Stellplätzen ist zwischen einer zweigeschossigen Parkpalette und einer eingeschossigen Sammelanlage abzuwägen. Neben der Kapazität bestimmt der Einzugsbereich die Anzahl erforderlicher Quartiersgaragen für ein Gebiet. Anwohnerinnen und Anwohner akzeptieren im Allgemeinen eine Entfernung zwischen Wohnung und Quartiersgarage von bis zu 300 m (SenUVK, 2018). Ist der Weg für Gehende und Radfahrende attraktiv werden auch Distanzen von bis zu 600 m akzeptiert. Die Akzeptanz steigt, wenn auch ergänzende Transportmittel (z. B. Sackkarre) für Güter vorhanden sind. Eine gewisse Bereitschaft der Anwohnenden für einen längeren Zugang zum Kfz kann angenommen werden, da schon heute einige von ihnen Sammelanlagen nutzen, die nicht direkt an der eigenen Wohnung liegen. Ein zentralisiertes Angebot an Kfz-Stellplätzen in einer Quartiersgarage, die möglichst am Gebietsrand liegt, stellt den Zugang zum Kfz in einem Wettbewerb zum Zugang zu einer Haltestelle oder einem Bahnhof.

Im Untersuchungsgebiet werden verschiedene Potenzialflächen für Quartiersgaragen analysiert. Bewertungskriterien sind die Flächengröße, Lage im Quartier und zum Hauptstraßennetz, Eigentumsverhältnisse und bisherige Nutzung der Fläche. Beim letztgenannten Kriterium geht es darum, dass eine weitere Versiegelung von Flächen vermieden werden soll. Im besten Fall werden Flächen gefunden, die schon heute eine Verkehrsnutzung haben. Eine Quartiersgarage lässt sich ab einer Grundfläche von ca. 1.750 m² wirtschaftlich realisieren (SenUVK, 2018). Kleinere Grundrisse und abweichende Geometrien sind möglich, aber mit einer ungünstigeren Stellplatzanordnung und höheren Kosten verbunden. Eine Lage am Quartiersrand mit kurzer Anbindung an eine Hauptverkehrsstraße ist anzustreben, um den Kfz-Verkehr nicht in das Quartier hinein zu ziehen. Die Flächenanalyse berücksichtigt auch die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zum „Wohnen an der Michelangelostraße“ (Frank Görge, 2016). Allerdings wurde im Rahmen der Verkehrsuntersuchung nicht explizit nach Flächen für Quartiersgaragen gesucht. Daher sind auch kleinere Flächen als geeignet bewertet worden, die nun nicht mehr in Erwägung gezogen werden. Im Ergebnis des Mobilitätskonzepts werden zwei Flächen für Quartiersgaragen empfohlen (Abbildung 111, blaue Flächen):

- Die Sammelanlage im Pieskower Weg und
- eine zum Teil als Sammelanlage genutzte Fläche östlich des Untersuchungsgebiets an der Kniprodestraße (Flurstück 215).

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Abbildung 111: Quartiersgaragen Pieskower Weg (links) und Kniprodestraße (rechts)



Die Potenzialflächen im Pieskower Weg und östlich der Kniprodestraße werden aus mehreren Gründen als geeignet bewertet:

- Die Flächen befinden sich im Eigentum des Landes Berlin, der Zugriff auf die Flächen ist möglich.
- Die Flächen liegen im östlichen oder westlichen Teil des Untersuchungsgebietes und mit Distanz zueinander. Sie decken somit große Teile des Gebietes ab und ihre Einzugsbereiche überlagern sich nicht.
- Die Flächen sind im Bestand teilweise versiegelt und werden bereits für Kfz-Parken genutzt. Dies trifft vor allem für die Fläche im Pieskower Weg zu. Bei der Fläche an der Kniprodestraße ist der südliche Teil versiegelt.
- Die Flächen liegen direkt an oder nahe zu einer Hauptverkehrsstraße. Die Erschließung des Flurstücks 215 erfolgt schon heute direkt von der Kniprodestraße. Da die Potenzialfläche östlich der Straße und somit außerhalb des Untersuchungsgebietes liegt, muss eine bequeme und sichere Querung der Kniprodestraße geschaffen werden. Über den Knotenpunkt Kniprodestraße / Hanns-Eisler-Straße ist dies realisierbar, so dass die Erreichbarkeit als ausreichend gut bewertet wird. Die Fläche im Pieskower Weg kann an zwei Hauptverkehrsstraßen angebunden werden. Zum einen über den Pieskower Weg an die Storkower Straße (ca. 150 m) und zum anderen über die Thomas-Mann-Straße an die Greifswalder Straße (ca. 170 m).
- Die Flächen weisen eine geeignete, rechteckige Grundfläche auf, die mit jeweils deutlich mehr als 4.000 m² ausreichend groß für eine wirtschaftliche Geometrie sind.

Für beide Flächen wird eine überschlägige Abschätzung der Stellplatzkapazität vorgenommen, um zu prüfen ob die erforderliche Anzahl an Kfz-Stellplätze geschaffen werden kann. Für die Abschätzung wird ein mittlerer Flächenbedarf von ca. 27 m² je Stellplatz angesetzt. Diese Größe ist eine Mischkalkulation, die neben den Kfz-Stellflächen inklusive eines Anteiles an überbreiten Stellplätzen für mobilitätseingeschränkte Personen auch die Verkehrsflächen (Fahrgassen, Rampen, Treppenhäuser) beinhaltet.

Die Grundfläche der Garage im Pieskower Weg wird mit 4.400 m² angesetzt, die Fläche an der Kniprodestraße mit 4.600 m². Die Flächenmessung nimmt die Grundstücksgrenzen als Grenzlinien auf, wodurch zum Teil Grünstreifen mit in die Messung einbezogen werden. Fahrbahnbegleitende Gehwege dagegen sind ausgenommen. Angestrebt wird, dass unter Berücksichtigung eines maximalen Zugangs von 600 m eine Quartiersgarage im Pieskower Weg den Bedarf des Westteils des Untersuchungsgebietes abdeckt und eine Garage an der Kniprodestraße den Bedarf des Ostteils.

Die Kapazität der Quartiersgaragen muss neben den ermittelten Defiziten auch die Anzahl der durch die Garagen überbauten Stellplätze abdecken (Tabelle 21). Auf der Sammelanlage im Pieskower Weg gibt es heute knapp 170 Stellplätze, auf der Potenzialfläche Kniprodestraße Flurstück 215 sind etwa 25 Stellplätze betroffen. Insgesamt sind somit – eine vollständige Realisierung der Empfehlungen aus dem Verkehrs- und Mobilitätskonzept sowie eine Neubebauung im Zuge der Michelangelostraße vorausgesetzt – ca. 790 Kfz-Stellplätze (Bezugsjahr 2035) bzw. 1.535 Kfz-Stellplätze (Stellplatzbedarf wie im Bezugsjahr Bestand) in Quartiersgaragen zu kompensieren.

Tabelle 21: Erforderliche Kapazitäten der Quartiersgaragen

	Stellplatzbedarf Prognosejahr 2035	Stellplatzbedarf wie im Bestand
Defizit an Kfz-Stellplätzen	595	1.340
Davon im Westteil Ostteil des Untersuchungsgebiets	230 365	595 745
Anzahl Kfz-Stellplätze auf Potenzialfläche im Westteil (Pieskower Weg) Ostteil (Kniprodestr.)	170 25	170 25
Erforderliche Kapazität der Quartiersgaragen im Westteil (Pieskower Weg) Ostteil (Kniprodestr.)	400 390	765 770

Tabelle 22 zeigt für beide Potenzialflächen die realisierbare Anzahl an Kfz-Stellplätzen einer Quartiersgarage in Abhängigkeit der Geschosshöhe. Da die Fläche an der Kniprodestraße etwas größer ist, liegt die Kapazität je Geschoss höher als im Pieskower Weg. Der Vergleich von möglichen und erforderlichen Kapazitäten zeigt, dass für das Prognosejahr 2035 an beiden Standorten eine Garage mit drei Geschossen den Bedarf deckt. Dabei werden im Pieskower Weg 85 Kfz-Stellplätze mehr geschaffen, als rechnerisch erforderlich, und an der Kniprodestraße sogar 117 Kfz-Stellplätze.

Verringert sich die Stellplatznachfrage gegenüber dem Bestand nicht, so kann das Defizit von 1.340 Stellplätzen durch Quartiersgaragen mit jeweils fünf Geschossen kompensiert werden. Die Garage im Pieskower Weg hält dabei 43 Kfz-Stellplätze mehr bereit als rechnerisch erforderlich und die Garage an der Kniprodestraße 74 Kfz-Stellplätze.

Tabelle 22: Kapazitäten der Quartiersgaragen in Abhängigkeit der Geschosshöhe

Anzahl Geschosse	Westteil Pieskower Weg (4.400 m ²)	Ostteil Kniprodestraße (4.600 m ²)
	Anzahl Kfz-Stellplätze	
0*	170	25
2	323	338
3	485	507
4	646	676
5	808	844
6	969	1.013

* Entspricht der Anzahl zu überbauender Stellplätze auf den Potenzialflächen.

Die Berechnungen gehen von einer vollständigen Nutzung der Grundfläche aus. Der rechnerisch ermittelte Stellplatzüberschuss eröffnet verschiedene Möglichkeiten:

- Der Überschuss könnte als möglicher Puffer verwendet werden.
- Die nicht benötigten (Stellplatz-) Flächen in den Quartiersgaragen könnten anderweitig genutzt werden, zum Beispiel für eine Mobilitätsstation.
- Bei gleichbleibender Geschosshöhe könnte auch die Grundfläche für die Quartiersgaragen entsprechend dem Überschuss verkleinert.

Die dargelegte Berechnung zeigt, dass zwei Quartiersgaragen das Defizit an Kfz-Stellplätzen sowohl für die bestehende, als auch für eine zukünftig reduzierte Nachfrage kompensieren können. Vor einer vertiefenden Planung von Quartiersgaragen wird zunächst eine schrittweise Reduzierung von Kfz-Stellplätzen im Straßenraum empfohlen. Die Auswirkungen auf Angebot und Nachfrage im Zeitverlauf bleiben abzuwarten und sind im Zuge der Umsetzung des Verkehrs- und Mobilitätskonzept kontinuierlich zu beobachten. Wie empfehlen die dabei gewonnenen Erkenntnisse und Erfahrungen in die weitere Dimensionierungsplanung der Quartiersgaragen einzubeziehen.

Eine Reihe weiterer Flächen wurde – zum Teil auf Hinweis der Verwaltung oder Bürgerschaft – analysiert und als nicht geeignet bewertet:

- Hanns-Eisler-Straße, südlich des Sportplatzes Kniprodestraße: Während das Grundstück der Kulturmarkthalle Privateigentum ist, gehört die westliche Fläche dem Land Berlin. Im Verbund betrachtet erscheint die Fläche aufgrund ihrer Lage am Quartiersrand und der Nähe zur Kniprodestraße für eine Quartiersgarage geeignet. Einzeln betrachtet sind die Flächen nicht groß genug. Für die öffentliche Fläche wird zudem im Rahmen der Schulplanung eine andere Nutzung vorgesehen.

- Kniprodestraße, östlich des Sportplatzes: Die Fläche liegt direkt an einer Hauptverkehrsstraße. Sie ist jedoch sehr schmal, läuft in Richtung Süden spitz zu und hat somit eine sehr ungünstige Flächengeometrie.
- Thomas-Mann-Straße 47-55, nördlich des Quartierspavillon: In der Verkehrsuntersuchung zum „Wohnen an der Michelangelostraße“ wurde die Fläche als geeignet bewertet (Frank Görge, 2016). Die unzureichende Anbindung von der Michelangelostraße wurde schon damals erkannt, jedoch ist vorteilhaft, dass die Fläche im Eigentum des Landes Berlin ist. Diese Fläche steht für eine Quartiersgarage allerdings nicht zur Verfügung. Sie soll im Zusammenhang mit der Nutzung des Quartierspavillons für eine Freiflächennutzung aktiviert werden.
- Gürtelstraße 31: Die Fläche befindet sich zwar im Eigentum des Landes Berlin, jedoch ist die Fläche kaum ausreichend groß für den Bau einer wirtschaftlichen Quartiersgarage. Auch die Entfernung zur nächsten Hauptverkehrsstraße ist zu groß. Zudem liegen mit der Seniorenstiftung Prenzlauer Berg, der Freien Waldorfschule und dem Wohngebäude Gürtelstraße 27-30 sensible Nutzungen im unmittelbaren Umfeld.
- Neue Buswendestelle nördlich des Sportplatzes Kniprodestraße: Diskutiert wurde eine mögliche Doppelnutzung dieser Fläche. Die Michelangelostraße wird im Zuge der Neuplanung nach Süden rücken und die Fläche zum Sportplatz somit kleiner als bisher. In der Folge wird die Fläche zu klein, um den nötigen Baukörper für einen Überbau der Buswendestelle mit Tragelementen und Zufahrten herzustellen.
- Neuer Schulstandort Hanns-Eisler-Straße: Im Rahmen der städtebaulichen Planung bestand die Idee auf einem Teil der heutigen Sammelanlage und späteren Schule auch zukünftig Kfz-Parken zu ermöglichen. Nach aktuellem Planungsstand nimmt der Schulneubau nun die gesamte Fläche in Anspruch und steht für eine Quartiersgarage nicht mehr zur Verfügung.
- Fläche zwischen Kniprodestraße und Wohngebäude Einsteinstraße 16A-16D: Der Flächenvorschlag aus dem Beteiligungsprozess wird aufgrund seiner Flächengeometrie und der erforderlichen Versiegelung als ungeeignet bewertet.
- Fläche südlich des Wohngebäudes Hanns-Eisler-Straße 70-76: Der Flächenvorschlag aus dem Beteiligungsprozess wird aufgrund der geringen Flächengröße und seiner Nähe zur zentralen Geh- und Radwegeverbindung als ungeeignet bewertet.

Hinweise zum Betrieb

Der Aufwand zum Betrieb einer Quartiersgarage ist insbesondere abhängig von der Zahl und Art der Nutzergruppen. Je mehr Nutzergruppen einen Zugang zur Garage erhalten, desto schwieriger sind deren räumliche Trennung und die Durchsetzung der einzuhaltenden Regelungen. Beispielsweise sind Bereiche für Dauerparkenden getrennt von solchen für Kurzparkenden anzuordnen und nach Möglichkeit baulich zu trennen. Zudem sind unterschiedliche Zufahrts- und Zugangssysteme zu installieren. Aus diesen Gründen empfehlen wir die möglichen Quartiersgaragen im Untersuchungsgebiet Greifswalder Straße allein für die Anwohnenden und gegebenenfalls für deren Besuchenden zu konzipieren.

Als Betreiber einer Quartiersgarage für Anwohnende sind Wohnungsgesellschaften, die im Umfeld Wohnungen anbieten, am besten geeignet. Ihnen liegen bereits mieterbezogene Daten vor, was die Stellplatzvergabe und deren Verwaltung erleichtert und zusätzlich die Kundenbindung stärken kann. Sind mehrere Wohnungsgesellschaften im Gebiet und wollen deren Mietenden eine gemeinsame Quartiersgarage nutzen, so sollte eine Gesellschaft den Betrieb übernehmen und dafür einen angemessenen Kostenausgleich durch die anderen Gesellschaften erhalten.

Soll die Quartiersgarage auch durch den Besuch der Anwohnenden genutzt werden, so ist eine Abwicklung der Parkvorgänge über die Anwohnenden zu empfehlen. Der Besuchende kann nach Anmeldung einen befristeten Zugang zur Garage erhalten. Die Zufahrt ist zum Beispiel mit einem PIN-Code, der zeitlich befristet gültig ist, möglich. Die Abrechnung erfolgt über das Kundenkonto der Anwohnenden. Spontane Parkvorgänge sind bei diesem Konzept nicht möglich.

Die einzelnen Stellplätze einer Quartiersgarage können Mietenden direkt zugeordnet sein oder es wird auf eine feste Zuordnung von Fahrzeugen zu Stellplätzen verzichtet. Mit Zuordnung steht den Nutzenden stets derselbe Stellplatz zur Verfügung. Die Variante ohne Zuordnung ist hingegen als effizienter zu bewerten, da ca. 10 % mehr Stellplätze vermietet werden können, als tatsächlich vorhanden sind. Die Erfahrung zeigt, dass bei größeren Garagen bis zu 10 % der Mietenden zeitweise keinen Stellplatz nutzen. Gründe dafür sind unter anderem private und berufliche Reisen mit dem Fahrzeug, Werkstattaufenthalte oder Parken an anderen Orten.

Für den Betreiber einer Quartiersgarage ist es ratsam in Anlehnung an Mieterbeiräte einen Parkbeirat zu initiieren. Das Einbeziehen von Mietenden erhöht die Eigenverantwortung der Nutzenden, sie achten zum Beispiel auf Sauberkeit und informieren den Betreiber über etwaige Unregelmäßigkeiten. Der Betreiber kann auf diese Weise Personalkosten senken, da weniger Überwachung und Begehungen vor Ort erforderlich werden. Ist die Quartiersgarage nur für den Anwohnenden und deren Besucher konzipiert, ist ein kostenintensives Videokontrollsystem entbehrlich. Zur Erbringung der für den Betrieb erforderlichen

Dienstleistungen können Gebäudedienstleister eingesetzt werden, zu denen die Wohnungsgesellschaft bereits in einem Vertragsverhältnis steht (betrifft u. a. Reinigung, Wartung der Aufzüge).

Für die monatlichen Betriebskosten je Stellplatz sind je nach Ausstattungsgrad und Nutzungskonzept zwischen 30 Euro und 60 Euro zu veranschlagen. Die Investitionskosten der Quartiersgarage hängen wesentlich von der baulichen Gestaltung ab. Höhere Kosten verursachen vor allem eine anspruchsvolle Parkabfertigungstechnik (z. B. bei unterschiedlichen Nutzergruppen), Fassaden (z. B. Glasfassaden) und Lärmschutzmaßnahmen (z. B. schalldämmende Decken). Die Investitionskosten können bei oberirdischen Quartiersgaragen im Bereich von 7.000 Euro bis 15.000 Euro pro Stellplatz liegen.

Mit den Mieteinnahmen aus einer Quartiersgarage für Anwohnende kann der Betreiber erfahrungsgemäß nicht die Investitions- und Betriebskosten refinanzieren. Dennoch können Bau und Betrieb einer Quartiersgarage in einem Bestandsquartier für eine Wohnungsgesellschaft sinnvoll und nützlich sein. Im Folgenden werden die wesentlichen Vorteile für Betreibende und Nutzende genannt:

- Vorteile für Betreibende
 - Freimachen des Straßenraums von Kfz-Stellplätzen, dadurch Vermeiden von Parksuchverkehren und Attraktiveren des Wohnumfeldes. Der Straßenraum, oder besser der Raum zwischen den Gebäuden, kann auf vielfältige Weise anders genutzt werden. Mehr grüne Freiräume und Spielflächen, die barrierefrei passiert werden können, erhöhen die Aufenthaltsqualität.
 - Bindung der Mietenden und in der Folge eine Verringerung des Leerstands von Wohnungen.
- Vorteile für Nutzenden:
 - Verfügbarkeit eines sicheren und geschützten Stellplatzes, der darüber hinaus auch keine Parkplatzsuche erfordert.
 - Inanspruchnahme von ergänzenden Leistungen, die ohne Quartiersgarage nicht gegeben sind (siehe unten).

Eine Quartiersgarage kann ein geeigneter Standort sein, um weitere Nutzungen an einem Ort anzubieten. Dazu können weitere Mobilitätsangebote gehören, aber auch Dienstleistungen ohne Bezug zur Mobilität, wie eine Paketbox. Werden Carsharing-Fahrzeuge bereitgestellt, so sollten diese außerhalb der Garage stehen, um besser sichtbar und gegenüber den privaten Kfz in der Garage leichter erreichbar zu sein.

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

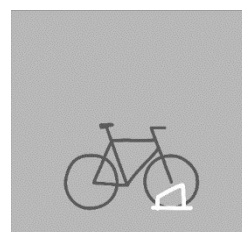
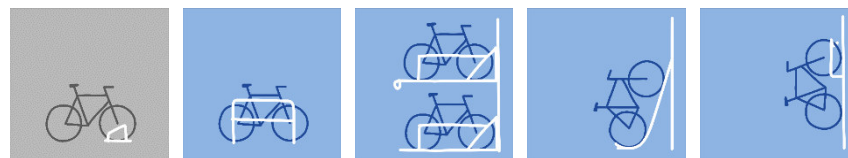
10.2 Ruhender Radverkehr

Attraktive Abstellanlagen für Fahrräder fördern den Radverkehr. Sie müssen verschiedene Anforderungen erfüllen, um einfach zugänglich zu sein und bequem und praktisch genutzt werden zu können. Für Fahrradabstellplätze wird eine Fußwegentfernung von bis zu 150 m als zumutbar eingeschätzt (Land Nordrhein-Westfalen, 2019). Die Erfahrung zeigt jedoch, dass sie möglichst nah am Ziel eingerichtet werden sollten. Von hoher Priorität ist die gute Sichtbarkeit oder Beschilderung der Abstellanlagen, da Fahrräder andernfalls außerhalb der Anlagen, wild geparkt werden. Im Vergleich zum Auto sind eine bessere Erreichbarkeit und Unterbringung des Fahrrads anzustreben. Die Abstellanlagen unterscheiden sich hinsichtlich Art und Standort, sowie den Anforderungen der Nutzenden je nach deren Tätigkeit und Abstelldauer. Ladestationen für E-Bikes und Pedelecs, Luftpumpen, Reparaturstationen, Schließfächer oder Trockenräume und Duschen können Radabstellanlagen ergänzen und erhöhen die Zufriedenheit der Nutzenden.

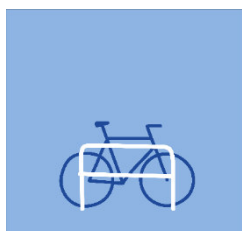
10.2.1 Varianten von Abstellanlagen

Die unterschiedlichen Varianten von Radabstellanlagen unterscheiden sich u. a. hinsichtlich Diebstahlsicherheit, mögliche Beschädigungen des Rades, Bequemlichkeit der Nutzung und Flächenverbrauch (Abbildung 112).

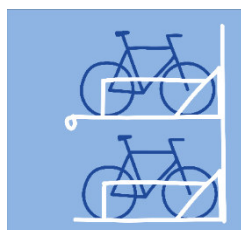
Abbildung 112: Verschiedene Ausführungen von Radabstellanlagen (v.l.n.r. Vorradständer, Anlehnbügel, Doppelstockparker, Schräghochparker, Wandparker)



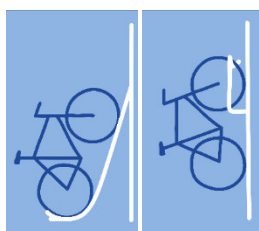
Vorderradabstellanlagen werden häufig als Abstellanlage vor Einrichtungen und Geschäften angeboten. Das Vorderrad wird hier zwischen zwei Metallstangen geklemmt und somit das Fahrrad gerade gehalten. Aufgrund der starken Kräfte, die dabei auf die Felge wirken, ist die Gefahr einer Beschädigung des Rads sehr hoch. Besonders problematisch ist dies bei Rädern mit sehr schmalen Reifen. Vorderradständer bieten eine nur sehr geringe Sicherheit, da nur das Vorderrad angeschlossen werden kann. Da der Abschließvorgang an hier in Bodennähe stattfindet, ist die Nutzung unbequem und für einige Menschen nicht möglich. Vorderradabstellanlagen werden aus den genannten Gründen nicht empfohlen.



An einem **Anlehnbügel**, z. B. dem Kreuzberger Bügel, können zwei Räder am Rahmen angeschlossen werden. Die Abstände zwischen den Bügeln müssen laut der Bauordnung des Landes Berlin bei beidseitiger Nutzung mindestens 0,9 m betragen. Es werden größere Abstände von mindesten 1,2 bis zu 1,5 m empfohlen, um den Nutzungskomfort zu erhöhen. Je länger die Parkdauer, desto enger können die Abstände sein. Bei ausreichend breiten Abständen können auch Lastenräder angeschlossen werden. Anlehnbügel werden empfohlen und sind aufgrund der schnellen und bequemen Nutzung für den öffentlichen Raum geeignet.



Doppelstockparker können auf gleicher Grundfläche etwa doppelt so viele Fahrräder aufnehmen wie Anlehnbügel. Sie werden in der Regel nur für regelmäßige Nutzende, z. B. für Beschäftigte, verwendet. Die oberen Abstellplätze sind für einige Menschen schwieriger und mit mehr Kraftaufwand zu verwenden. Durch die Kombination von Vorderradhalterung und Anlehnbügel können Räder sicher und ohne Beschädigung abgestellt werden. Doppelstockparker werden an Orten mit regelmäßigen Nutzenden empfohlen, wie z. B. Bahnhöfe und Arbeitsstätten.



Schräghoch- und Wandparker werden seltener verwendet und benötigen einen ähnlichen Kraftaufwand, wie die oberen Stellplätze bei Doppelstockparkern. Der Flächenverbrauch ist durch die horizontale Anordnung geringer als bei Abstellbügeln. Der Einsatz von Schräghoch- und Wandparker wird bei nur geringem verfügbarem Platz empfohlen.

Radabstellanlagen können frei stehen oder in einem dafür vorgesehenen Bau untergebracht sein (Abbildung 113). Die verschiedenen Orte weisen typische Eigenschaften auf, die sich auf die Nutzbarkeit für Radfahrende auswirken. Tabelle 23 stellt einige Eigenschaften, wie Witterungs- und Zugangsschutz der Orte dar. Zudem sind die Aspekte Beleuchtung, Überwachung und soziale Kontrolle relevant. In Abhängigkeit von der Parkdauer sind unterschiedliche Arten und Orte an Radabstellanlagen vorteilhaft.

Abbildung 113: Verschiedene Orte für Radabstellanlagen (v.l.n.r. draußen, im Gebäude, draußen überdacht, Minigarage, Sammelgarage, Fahrradbox)



Tabelle 23: Typische Eigenschaften verschiedener Orte für Radabstellanlagen

	Witterungs- schutz	Tempera- turschutz	Zugangs- schutz	Kurzzeit- parkende	Langzeit- parkende
Draußen	Nein	Nein	Nein	Ja	Nein
Im Gebäude	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja
Draußen überdacht	Ja	Nein	Nein	Nein	Ja
Minigarage	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja
Sammel- garage	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja
Fahrradbox	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja

10.2.2 Empfehlungen zu Abstellanlagen für Standorte

Die Anforderungen an Radabstellanlagen hängen maßgeblich von ihrem Standort ab. Um an Orten mit hohen Quell- oder Zielverkehren einen hohen Radverkehrsanteil zu erreichen, müssen attraktive Abstellanlagen unter Berücksichtigung der oben benannten Aspekte angeboten werden. Zu diesen Orten zählen

- Haltestellen und Bahnhöfe,
- Wohngebäude,
- Ausbildungs- und Arbeitsstätten,
- Einzelhandelsstandorte und
- der Straßenraum.

Die Anforderungen an die Abstellanlagen sind abhängig vom Standort und den Radfahrenden mit ihren Nutzungsroutinen. Im Folgenden werden Empfehlungen dazu gegeben. Die erforderlichen Anzahlen von Radabstellplätzen werden in verschiedenen Publikationen festgeschrieben. Die AV Stellplätze empfiehlt Richtzahlen für verschiedenen Anwendungsfälle und sind in den meisten Fällen angemessen. Die genauen Bedarfe und die Anzahl an erforderlichen Abstellplätzen sind in weiteren Untersuchungen zu ermitteln. Grundsätzlich gilt: Je länger die Aufenthalts- bzw. die Parkdauer und damit die Zeit zwischen den Radfahrten ist, desto

- größer kann die Entfernung zwischen Abstellanlage und Zielort sein,
- eher sollte die Anlage vor Witterung geschützt sein,
- sicherer sollte die Anlage sein,
- eher werden weitere Dienstleistungen in Anspruch genommen (Reparaturstation, Trockenräume) und

- komplizierter können der Zugang und die Nutzung der Anlage sein.

Haltestellen und Bahnhöfe

Große ÖV-Haltepunkte, wie der S-Bahnhof Greifswalder Straße, sind wichtige Start- und Zielpunkte für kombinierte Fahrten mit Fahrrad und Bahn. Bahnfahrende nutzen das Fahrrad, um den ÖV-Haltepunkt zu erreichen oder die Strecke zur Arbeitsstelle nach der Ankunft am ÖV-Haltepunkt zurückzulegen. ÖV-Haltepunkte benötigen daher viele Langzeitparkplätze und eher wenige Kurzzeitparkplätze.

Die infaVelo GmbH hat den Bedarf an Radabstellanlagen an allen 280 S- und U-Bahnhöfen im Berliner Stadtgebiet geprüft. Ziel ist es im Umfeld der Bahnhöfe ausreichend Abstellanlagen zu schaffen. Für den S-Bahnhof Greifswalder Straße wurde ein zusätzlicher Bedarf von gut 270 Radabstellanlagen ermittelt.

Der S-Bahnhof Greifswalder Straße stellt hier mit seinem Eingang an der Westseite des Bahnhofs und direkt an der Greifswalder Straße gelegen eine Herausforderung dar. Die bestehenden Fahrradabstellanlagen sind auf der gegenüberliegenden Straßenseite zu finden. Sehr viele Fahrräder werden wild direkt am S-Bahn-Eingang abgestellt. Mögliche Flächen für Radabstellanlagen nah am Bahnhofseingang sind schwer zu finden, eine Nutzung des schmalen Unterstreifens oder der Fahrbahn wäre möglich. Eine weitere Option ist die Umnutzung des Tunnels von der Straßenbahnhaltestelle zum Bahnhofseingang als Fahrradparkhaus mit Doppelstockparkern. Hierbei muss auch darauf geachtet werden, den Höhenunterschied ohne erheblichen Aufwand überwinden zu können. Eine Möglichkeit hierfür sind Fahrradförderbänder, in die das Rad hineingeschoben und von einer Person gehalten wird, während diese die Treppe hinaufgeht. Beim Hinabgehen wird das Rad ohne technische Unterstützung über eine Rampe geschoben. Vielleicht ergibt sich mittelfristig auch die Möglichkeit ein bestehendes Gebäude im Umfeld, wie die Videothek, als Fahrradgarage umzugestalten. Abbildung 114 zeigt mögliche neue und die bestehenden Radabstellanlagen im direkten Umfeld des S-Bahnhofs Greifswalder Straße.

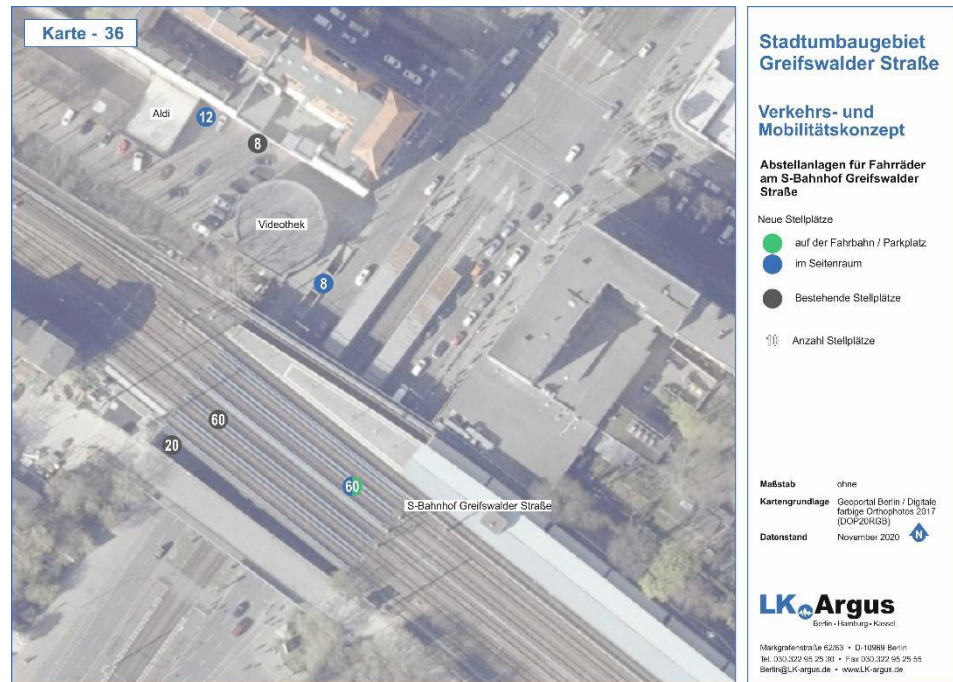
Weitere Abstellanlagen wären an einem zukünftigen weiteren Eingang an der Ostseite des Bahnsteigs nötig. Außerdem wird eine Beschilderung zu weiter entfernten bzw. nicht sofort erkennbaren Abstellanlagen empfohlen.

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

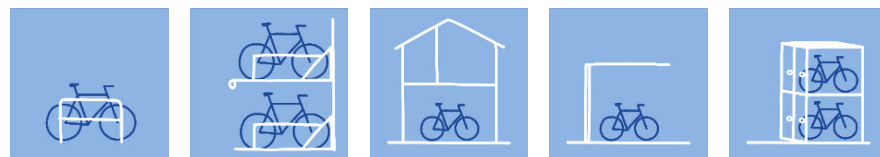
Abbildung 114: Abstellanlagen am S-Bahnhof Greifswalder Straße



Für kleinere ÖV-Haltestellen, wie Tram- und Busstationen, ist der Bedarf standortspezifisch zu prüfen. Die Frequentierung der Haltestelle mit Anzahl der Linien und Taktichte sind dabei wichtige Faktoren. Im Untersuchungsgebiet betrifft dies die Haltestellen der Straßenbahn M4 und der Busse 156 und 200.

An ÖV-Haltestellen werden Anlehnbügel oder Doppelstockparker in Gebäuden oder draußen mit Überdachung empfohlen. Ein besonders sicheres Angebot für wertvolle Räder kann mit kostenpflichtigen Fahrradboxen geschaffen werden.

Abbildung 115: Empfehlungen zu Radabstellanlagen an ÖV-Haltestellen



Wohnen

Beim Fahrradparken in und an Wohngebäuden gibt es große Unterschiede zwischen zwei Nutzergruppen: die Freizeit-Radfahrenden und die alltäglichen Radfahrenden. Die erstere Gruppe benutzt ihr Fahrrad seltener und nimmt daher etwas längere Wege in Kauf, um das Verkehrsmittel zu erreichen. Die Gruppe der Radfahrenden, die das Fahrrad im Alltag nutzt, benötigt einen schnellen und bequemen Zugriff auf das Fahrrad. Radabstellplätze für Alltagsradfahrende sollten näher am Hauseingang liegen als Kfz-Stellplätze. Beide Gruppen haben ein

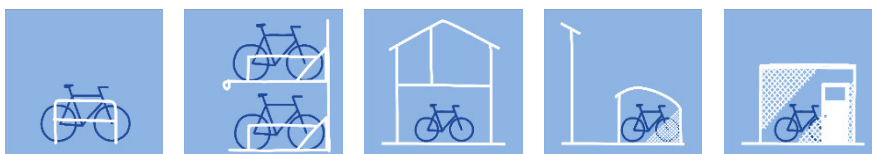
großes Interesse daran, dass ihre Räder vor Diebstahl und Vandalismus sowie der Witterung geschützt sind.

In Pankow haben mehr als 75 % der Menschen Zugang zu einem Fahrrad (TU Dresden, 2020). Der Bedarf an Abstellplätzen ist von der Anzahl und Art der Haushalte abhängig. Wissen über die Bewohner*innen ist damit unerlässlich.

Der Leitfaden „Fahrradabstellplätze bei Wohngebäuden“ der Stadt Potsdam ist detaillierter als die AV Stellplätze und empfiehlt für Einpersonenhaushalt einen Radabstellplatz, für Haushalte von Paaren oder mehreren Erwachsenen 2 bis 3 Abstellplätze und für Haushalte mit Kindern 3 bis 5 Abstellplätze. Zusätzlich sollte je Gebäude ein Aufschlag von 10 % für Räder von Gästen berücksichtigt werden.

Bei Neubauten wie den der städtebaulichen Planungen des Untersuchungsgebiets sollten adäquate Radabstellanlagen von vornherein mitgeplant werden. Empfohlen werden sichere und überdachte Radabstellanlagen in bequemer Lage, die ebenerdig oder durch flache Rampen von maximal 6 % Steigung und ohne Hindernisse erreichbar sind. Im Bestand muss meist auf Flächen außerhalb der Gebäude zurückgegriffen werden. Sollte ein niedriger Bedarf ermittelt werden, so muss Platz für weitere Abstellanlagen bei Veränderung der Hausgemeinschaft freigehalten werden. Abhängig von der Zusammensetzung der Hausgemeinschaft können verschiedene Arten von Fahrrädern mit unterschiedlichem Wert vorhanden sein (Rennräder, Elektroräder, Lastenräder für Waren- oder Kindertransport, Räder mit Anhänger, Dreiräder) und damit unterschiedliche Abstellanlagen erforderlich sein.

Abbildung 116: Empfehlungen zu Radabstellanlagen an Wohngebäuden



Im Untersuchungsgebiet gibt es Blockrandbauweise sowie große Zeilenbauten im Bestand. Bei beiden Bauweisen eignen sich die Außenbereiche wie Innenhöfe, Privatstraßen oder andere Flächen. Bei mangelnden Flächen können in Zusammenarbeit mit den Behörden ggf. Anlagen im öffentlichen Straßenraum geschaffen werden, diese sind jedoch eher für den alltäglichen Publikumsverkehr und Gäste geeignet und sollten für diese vorbehalten werden. Generell sollten Abstellplätze Welche Arten von Anlagen für die Hausgemeinschaft sinnvoll sind, ist mit dieser abzustimmen. Es eignen sich Anlehnbügel und Doppelstockparker in Gebäuden und in Mini- und Sammelgaragen. Das wichtigste Kriterium hier ist die Gewährleistung des Zugangsschutzes. Für Gäste und Kurzzeitparkende sind auch Anlehnbügel ggf. überdacht unter freiem Himmel ausreichend.

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Durch die demografische Zusammensetzung der Bevölkerung bedingt und auf Wunsch den Anwohnenden in Beteiligungsveranstaltungen sollten neben unterschiedlichen Arten von Rädern, wie besonders Dreiräder für ältere Menschen mit Balanceschwierigkeiten, auch Boxen für das sichere Verwahren von Rollatoren eingerichtet werden. Die Anzahl ist auch hier abhängig von den Bewohnenden mit theoretischem Bedarf. Wir empfehlen die Nutzung von Fahrradboxen vor der Haustür, in denen sowohl Fahrräder, Dreiräder oder auch Rollatoren sicher, geschützt und ebenerdig aufbewahrt werden können.

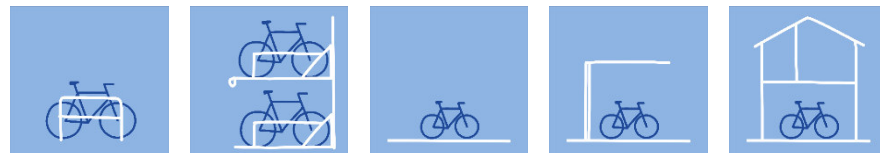
Bildungsstätten

Die Kategorie „Bildungsstätten“ umfasst Kindergärten, Grund- und Oberschulen sowie weitere Schulen. Dies betrifft im Untersuchungsgebiet die Gustave-Eiffel-Schule, die Paul-Lincke-Grundschule, die Kitas Bewegungsreich, Sonnenblume, Mühlengeister, Raupe Nimmersatt und am Zauberberg. Hier nutzen zum größten Teil Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene die Radabstellanlagen. Rund 31 % der Ausbildungs- und Schulwege in Pankow werden bereits mit dem Fahrrad zurückgelegt (TU Dresden, 2020).

Zur Ermittlung des zukünftigen Bedarfs wird eine Befragung an den Schulen und Einrichtungen empfohlen. Ein Zugangsschutz und Überdachung sind gewünschte Eigenschaften an die Abstellanlagen. Neben Abstellbügel eignen sich bei Einrichtungen für junge Erwachsene auch Doppelstockparker.

Neben Fahrrädern sind insbesondere an Kitas und Grundschulen auch Tretroller stark vertreten. Für diese gibt es spezielle Abstellständer, in denen die Lenkstange gehalten und ggf. gesichert wird. Auch hier muss der Bedarf gesondert erhoben werden. Hier benötigt es zusätzlich Radabstellanlagen für Gäste, die Kinder bringen und abholen und dafür kurzzeitig das Rad abstellen müssen. Hier sind Abstellanlagen mit ausreichenden Abständen und passender Bauweise für Lastenräder und andere Räder für den Kindertransport vorzusehen.

Abbildung 117: Empfehlungen zu Radabstellanlagen an Schulen



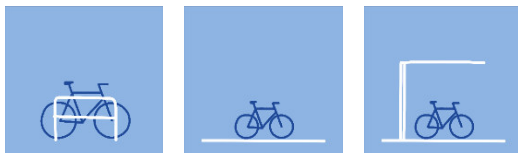
Zentren und ähnliche Bereiche

Orte mit vielen Angeboten wie der Straßenverlauf entlang der Greifswalder Straße haben einen besonderen Bedarf an Radabstellplätzen für unterschiedliche Bedarfe. Hier kommen Arbeitsstätten, Einzelhandel, Kultur, Bildung und weitere Zwecke zusammen.

Für den Einzelhandel sind Radfahrende eine treue und kaufkräftige Kundschaft, die durch einen Abbau von Hindernissen und komfortablen Abstellanlagen priorisiert werden kann. Studien weisen nach, dass sich eine Rad- statt Kfz-Freundlichkeit in Bezug auf das Parken nicht negativ auf den Umsatz auswirkt. Die radfahrende Kundschaft parkt das Rad nur für die Dauer des Einkaufs. Es muss bequem zugänglich und nah am Eingang abgestellt werden können. Eine Überdachung ist wünschenswert, besonders für mögliche Großeinkäufe.

Da die Kundschaft Menschen allen Alters und Fähigkeiten umfasst, ist eine Vielzahl unterschiedlicher Abstellmöglichkeiten notwendig. Dazu gehören Stellplätze für Dreiräder, Lastenräder oder Räder mit Anhänger. Besonders ausgewiesene Stellplätze oder -flächen für Leifahrer, die nicht an einer Abstellanlage angeschlossen werden müssen, halten diese für private Fahrräder frei.

Abbildung 118: Empfehlungen zu Radabstellanlagen beim Einzelhandel



Kultureinrichtungen und weitere werden gesondert und einzelfallweise betrachtet, Richtwerte bietet die AV Stellplätze. Im Stadtteilzentrum Greifswalder Straße kann die Planung der Stellplätze der anderen Einrichtungen in die des Einzelhandels integriert werden.

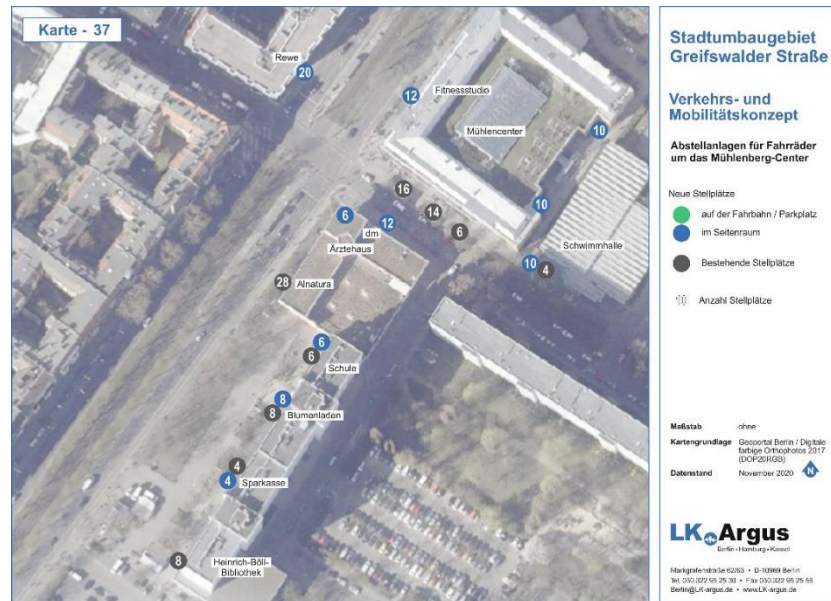
Arbeitsstätten können ähnlich wie Wohnraum betrachtet werden, da sich hier die Beschäftigten länger aufhalten und damit besonders sichere Abstellanlagen benötigen, die bequem erreichbar sein müssen, aber weiter vom Zielort entfernt sein können.

Vor dem Haupteingang des Mühlencenters befinden sich bereits 18 Anlehnbügel. Die Auslastung ist werktags in den Morgenstunden bereits recht hoch, so dass eine Ausweitung des Angebots nötig ist. Des Weiteren gibt es vor dem Eingang zum Fitnessstudio und den genutzten Hintereingängen keine oder nur qualitativ minderwertige Abstellanlagen. Auch hier sind somit neue Abstellanlagen nötig. Ein kleines Angebot kann mit 5 bis 6 Anlehnbügeln je Eingang geschaffen werden. Der genaue Gesamtbedarf ergibt sich aus den Quadratmetern des Mühlencenters bzw. der Geschäfte sowie der AV Stellplätze sowie den wild abgestellten Fahrrädern.

Entlang der Geschäfte an der östlichen Seite der Greifswalder Straße bis zur Bibliothek finden sich vereinzelt Anlehnbügel. Diese sind jedoch überlastet und das Angebot bedarf einer Ausweitung. Eine Verdopplung der Anlehnbügel in regelmäßigen Abständen ist zu empfehlen.

Die Heinrich-Böll-Bibliothek ist mit Anlehnbügeln für ihre Gäste sehr gut ausgestattet, da sie überdacht sind und keine Überlastung festzustellen ist.

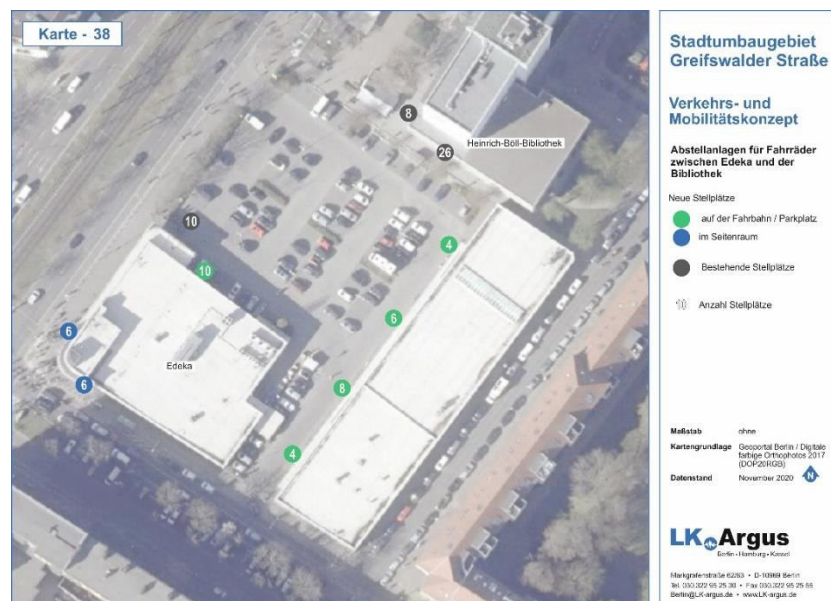
Abbildung 119: Abstellanlagen um das Mühlenberg-Center



Auffällig ist der Parkplatz zwischen Bibliothek und Edeka. Für die einzelnen Geschäfte sind Anlehnbügel vorhanden, diese sind aber nicht unbedingt als solche erkennbar und engen die ohnehin schmalen Gehwege vor den Geschäften weiter ein. Eine Verlagerung der Anlehnbügel auf die Fahrbahn und gleichzeitige Erhöhung der Quantität wird empfohlen.

Der zentrale Lebensmitteleinzelhandel Edeka kann am Haupteingang, der vom Knotenpunkt Greifswalder Straße / Storkower Straße gut einsehbar ist, keine Abstellanlagen vorweisen. Lediglich am Hintereingang finden sich 5 Anlehnbügel im Laufbereich der Kundschaft. Dieses Angebot ist muss stark ausgeweitet werden, besonders im Bereich des Haupteingangs. Teilweise werden Räder auf dem Mittelstreifen der Storkower Straße wild abgestellt.

Abbildung 120: Abstellanlagen zwischen Edeka und Bibliothek



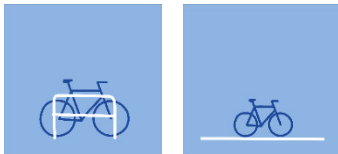
Straßenraum

Auf der Fläche eines Pkw-Stellplatzes finden etwa acht Fahrräder an Anlehnbügel Platz. Abstellflächen auf der Fahrbahn verdeutlichen, dass das Fahrrad im Vergleich zum Kfz ein gleichberechtigtes Fahrzeug ist und auch Platz beansprucht. Zudem wird der Seitenraum für den Fußverkehr freigehalten.

An Knotenpunkten und Gehwegvorstreckungen eignen sich Radabstellanlagen um die Sichtbeziehungen zwischen querendem Fußverkehr und Fahrzeugführenden zu erhöhen und das Kfz-Parken im Knotenpunktbereich zu verhindern. Beim Umbau von Knotenpunkten und Gehwegvorstreckungen im Untersuchungsgebiet wird generell die Einrichtung von Radabstellanlagen empfohlen.

Die Anforderungen an Stellplätze im Straßenraum sind gering, da diese meist nur kurzzeitig oder von nicht regelmäßig wiederkehrenden Personen in Anspruch genommen werden. Es eignen sich Anlehnbügel ohne Überdachung. In Ausnahmefällen können auch der Straßenraum und die Fahrbahn für die Fahrräder von Anwohnenden genutzt werden, diese sollten jedoch von besonderer Qualität und Schutz sein.

Abbildung 121: Empfehlungen zu Radabstellanlagen im Straßenraum



Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

11 Wirkungs- und Verkehrsfolgenabschätzung

In diesem Kapitel wird eine Abschätzung der Maßnahmenwirkungen vorgenommen. Diese Abschätzung erfolgt in der Vorausschau. Für ein Monitoring während und nach Umsetzung einzelner Maßnahmen werden Empfehlungen gegeben. In der Wirkungsabschätzung erfolgt eine Rückkopplung der vorgeschlagenen Maßnahmen mit den eingangs definierten Zielen (Kapitel 5.3):

- Stärkung des Umweltverbundes im Untersuchungsgebiet und der Nahmobilität im Gebietsinneren (Kapitel 11.3),
- Einrichtung von Alternativen zur privaten Kfz-Nutzung (11.4),
- Strukturierung des Verkehrsnetzes und Sicherstellung des erforderlichen Kfz-Verkehrs (11.4),
- Organisation des ruhenden Kfz-Verkehrs (11.5),
- Erhöhung der Verkehrssicherheit (11.6).

Es wird überprüft, ob zur Erreichung jedes Ziels Maßnahmen vorliegen. Die Wirkungsabschätzung erfolgt ganzheitlich, das bedeutet, es wird von einer

möglichst vollständigen Umsetzung des Verkehrs- und Mobilitätskonzepts ausgegangen. Jede einzelne Maßnahme erzielt eine Wirkung, doch in Kombination und mit zunehmenden Umsetzungsgrad verstärken sich die Effekte gegenseitig.

11.1 Modal Split

Die Umsetzung der Maßnahmen des Verkehrs- und Mobilitätskonzepts soll eine Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes bewirken. Eine Wirkungsabschätzung je Maßnahme ist nicht möglich und erscheint auch nicht zweckmäßig, da die Maßnahmen erst im Verbund eine effektive, nachweisbare und nachhaltige Wirkung erzielen.

Tabelle 24 stellt den Modal Split nach Wegen für das Untersuchungsgebiet für den Bestand 2020 und den Zielwert 2035 gegenüber (Herleitung siehe Kapitel 10.1.5)

Tabelle 24: Modal Split nach Wegen für das Untersuchungsgebiet für den Bestand 2020 und den Zielwert 2035

	Fuß	Rad	ÖV	MIV
2020 ¹¹	26,7 %	18,9 %	23,5 %	30,9 %
2035	29,2 %	22,1 %	25,9 %	22,8 %

11.2 Verkehrsprognose

Die Verkehrsprognose zeigt an, wie viele Wege und Fahrten die im Untersuchungsgebiet Wohnenden zukünftig erzeugen. Es werden drei Fälle dargestellt:

- Bestand: Einwohnerzahl 2018 und Modal Split des Jahres 2018,
- Prognose-Nullfall: Einwohnerzahl 2018 und Modal Split des Jahres 2035,
- Prognose-Planfall: Einwohnerzahl 2035 und Modal Split des Jahres 2035.

Im Bestand (2019) leben im Untersuchungsgebiet ca. 9.975 Personen. Für die Einwohnerzahl im Jahr 2035 wird das Wohnbaupotenzial entlang der Michelangelostraße und Greifswalder Straße zum Bestand hinzugerechnet. Das Potenzial der Vorzugsvariante der städtebaulichen Planung beträgt 1.235 Wohneinheiten (slapa & die raumplaner gmbh, 2020). Mit der in Berlin üblichen Annahme von zwei Personen pro Wohneinheit führt dies zu einem Bevölkerungszuwachs in Höhe von 2.470 Personen (siehe Tabelle 25). Bei Realisierung der

¹¹ Angepasster Modal Split nach Wegen für das Untersuchungsgebiet auf Basis der Modal Splits für Pankow 2018 sowie eigener Berechnungen.

städtebaulichen Planung leben 2035 ca. 12.445 Personen im Untersuchungsgebiet.

Die in der Verkehrsprognose verwendeten Parameter entsprechen Standardwerten, die in Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz bei Verkehrsuntersuchungen genutzt werden. Die drei Fälle unterscheiden sich, wie oben beschrieben, hinsichtlich der Einwohnerzahl und des Modal Split. Die übrigen Parameter sind für alle drei Fälle identisch (Tabelle 26).

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Tabelle 25: Parameter für die Verkehrsprognose

Parameter	Werte	Quelle
Einwohner je Wohneinheit	2	Aktualisierte Planungsannahmen für Soziale Infrastruktur (SenStadtWohn)
Anteil Personen am Wohnort	94,5 %	SrV 2018 für Pankow
Wege pro Einwohner	3,5	SrV 2018 für Pankow
Wege außerhalb des Untersuchungsgebiets	20,0 %	SrV 2018 für Pankow
Personen / Kfz (Kfz-Besetzungsgrad)	1,3	SrV 2018 für Pankow
Modal Split		
MIV Bestand	30,9 %	Eigene Ableitung, s. Kapitel 10.1.5
MIV Prognose	22,8 %	Eigene Ableitung, s. Kapitel 10.1.5
Radverkehr Bestand	18,9 %	Eigene Ableitung, s. Kapitel 10.1.5
Radverkehr Prognose	22,1 %	Eigene Ableitung, s. Kapitel 10.1.5
Fußverkehr Bestand	26,7 %	Eigene Ableitung, s. Kapitel 10.1.5
Fußverkehr Prognose	29,2 %	Eigene Ableitung, s. Kapitel 10.1.5
ÖV Bestand	23,5 %	Eigene Ableitung, s. Kapitel 10.1.5
ÖV Prognose	25,9 %	Eigene Ableitung, s. Kapitel 10.1.5

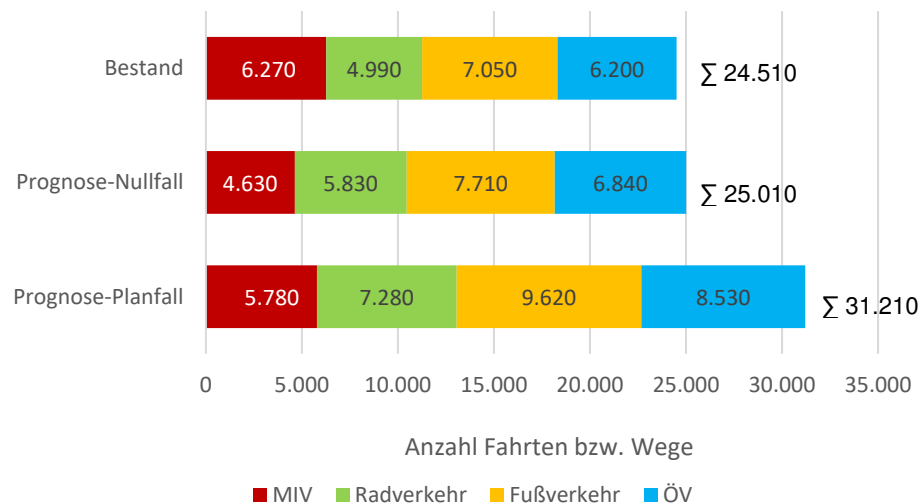
Abbildung 122 zeigt die Ergebnisse der Verkehrsprognose für die drei betrachteten Fälle. Der Vergleich von Bestand und Prognose-Nullfall stellt die Auswirkung des Verkehrs- und Mobilitätskonzepts auf die Verkehrsmittelwahl der ca. 9.975 Bewohnenden im Bestand dar. Mit Realisierung der Maßnahmen des Konzepts gibt es im Prognose-Nullfall ca. 500 Wege und Fahrten mehr (+ ca. 2 %) als im Bestand.¹² Im Bestand werden ca. 26 % der Wege und Fahrten mit Kfz zurückgelegt. Im Prognose-Nullfall liegt der Kfz-Anteil bei 19 %. Es werden etwa 1.640 Kfz-Fahrten weniger erzeugt, dafür ca. 2.140 Wege und Fahrten

¹² Die Wege-Zunahme ist auf den Kfz-Besetzungsgrad von im Mittel 1,3 Personen pro Kfz zurückzuführen. Für die Kompensation von zum Beispiel 10 Kfz-Fahrten sind 13 Wege mit dem Umweltverbund erforderlich.

mehr im Umweltverbund. In der Bewertung ist zu berücksichtigen, dass ÖV-Fahrten im Zugang zur Haltestelle zumeist Fußwege und in Teilen Radwege sind.

Der Prognose-Planfall zeigt die Verkehrsmittelwahl mit Verkehrs- und Mobilitätskonzept und Neubebauung entlang der Michelangelostraße und Greifswalder Straße. Der Zuzug der 2.470 Personen führt gegenüber dem Bestand zu ca. 6.700 Wegen und Fahrten mehr (+ ca. 27 %). Trotz der Zunahme insgesamt werden weniger Kfz-Fahrten erzeugt. Im Prognose-Planfall ergeben sich mit ca. 5.780 Kfz-Fahrten rund 490 Kfz-Fahrten weniger (- ca. 8 %) als im Bestand, der ca. 6.270 Kfz-Fahrten erzeugt. Die Umsetzung des Konzepts kann den Kfz-Neuverkehr der Neubebauung überkompensieren. Gleichzeitig sind die Infrastruktur und Angebote für den Fuß- und Rad- sowie öffentlichen Verkehr auszubauen. Hier sind im Prognose-Planfall ca. 7.190 Wege und Fahrten mehr (+ ca. 39 %) zu erwarten als im Bestand.

Abbildung 122: Ergebnisse der Verkehrsprognose für die Wohnnutzung



11.3 Umweltverbund

Der Anteil des Umweltverbunds am Modal Split für das Untersuchungsgebiet steigt mit Umsetzung des Verkehrs- und Mobilitätskonzepts von ca. 69 % auf ca. 77 %. Die Zahl der von den Einwohnern erzeugten Wege zu Fuß und Fahrten mit dem Rad und öffentlichen Verkehr steigen von ca. 18.240 im Bestand auf ca. 20.380 im Prognose-Nullfall. Der Umweltverbund ist besonders für die Personengruppen bis zu einem Alter von 18 Jahre und über 55 Jahre relevant, da eine Kfz-Nutzung zunächst rechtlich nicht möglich und später ggf. aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr möglich oder gewünscht ist.

Im öffentlichen Verkehr treten zukünftig ca. 640 Fahrten pro Tag mehr auf, ein Zuwachs von ca. 10 %. Die Erhöhung bezieht sich auf das klassische Angebot mit Bussen und Bahnen. Das höhere Fahrgastaufkommen betrifft insbesondere

die Zugänge zum leistungsfähigen, schienengebundenen ÖV und somit den S-Bahnhof Greifswalder Straße und die Straßenbahnhaltestellen entlang der Greifswalder Straße. Damit steigt deren Bedeutung als Umsteigepunkte und in der weiteren Entwicklung als Mobilitätsstation.

Die Bewohnenden im Untersuchungsgebiet erzeugen in Zukunft ungefähr 840 zusätzliche Fahrradfahrten pro Tag, eine Steigerung von etwa 17 %. Aufgrund der zentralen Lage und vor dem Hintergrund eines stadtweit zunehmenden Radverkehrs ist bei einer Verbesserung der Bedingungen auf den übergeordneten Straßen ein zusätzlicher Anstieg der Fahrten zu erwarten. Ein besonders hoher Zuwachs wird für die umliegenden Straßen, wie die Greifswalder Straße, Storkower Straße, Michelangelostraße, aber auch die Verbindung zwischen Stedingerweg und Erich-Weinert-Straße erwartet. Bei Tagesverkehrsstärken auf einem höheren Niveau als heute sind durch die steigende Nutzung des Rades auf dem Weg zur Arbeit, Schule und Ausbildung deutlicher ausgeprägte Spitzenstunden zu erwarten. Bei gleichzeitiger Reduzierung des Kfz-Verkehrs in den Quartieren kann der Radverkehr abschnittsweise zum dominierenden Verkehr auf der Fahrbahn werden.

Auf den Fußverkehr entfallen schon im Bestand die meisten Wege im Untersuchungsgebiet. Er nimmt um ca. 660 Wege zu, ein Zuwachs in Höhe von ca. 9 %. Werden die Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr im Zugang zu den Haltestellen hinzugerechnet ergeben sich täglich ca. 1.300 Wege mehr als heute. Insgesamt finden so betrachtet später knapp 60 % aller Wege zu Fuß statt. Der sichere und bequeme Zugang zu den Haltestellen und Einrichtungen des täglichen Bedarfs und Nutzung ist von hoher Wichtigkeit.

Zur Stärkung des Umweltverbundes im Untersuchungsgebiet werden u. a. folgende Maßnahmen als geeignet bewertet:

- Einrichtung neuer Bushaltestellen der Linie 156 in der Michelangelostraße,
- Bau eines zweiten Zugangs zum S-Bahnhof Greifswalder Straße,
- Ausbau der Radverkehrsanlagen an den Hauptverkehrsstraßen und geeigneter Anbindungen an das Nebennetz sowie angrenzende Gebiete,
- Flächendeckender Ausbau von Radabstellanlagen,
- Ausbau der Fußverkehrsanlagen und Querungsstellen, prioritär auf dem Weg zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs,
- Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen,
- Ausbau der Barrierefreiheit und Verbesserung der Verkehrssicherheit,
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität und
- Aufbau von Mobilitätsstationen zur Förderung multimodaler Wegeketten.

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

11.4 Straßennetz und Kfz-Verkehr

Der Anteil des Kfz-Verkehrs am Modal Split für das Untersuchungsgebiet sinkt mit Umsetzung des Verkehrs- und Mobilitätskonzepts von ca. 31 % auf ca. 23 %. Die Zahl der Kfz-Fahrten von den Anwohnenden im Untersuchungsgebiet sinkt von ca. 6.270 auf ca. 4.630.

Nach Umsetzung des Verkehrs- und Mobilitätskonzepts wird im Untersuchungsgebiet gegenüber dem Bestand weniger Kfz-Verkehr erzeugt. Dies führt zu einer Verringerung des Kfz-Verkehrs in den Nebennetzstraßen. Bei weniger Kfz-Verkehr in den Gebieten sind geringere Wartezeiten in der Ausfahrt an den Knotenpunkten zum Hauptverkehrsnetz zu erwarten. Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte entlang der Hauptverkehrsstraßen wird insgesamt im Wesentlichen durch den übergeordneten Verkehr und nur zu einem kleineren Teil durch den Gebietsverkehr beeinflusst.

Mit dem Umbau der Knotenpunkte werden Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden ermöglicht und verbessert. Der Ausbau der Hanns-Eisler-Straße, der durchgängig die Begegnung zweier Kfz ermöglicht, wird wesentlich zu einem flüssigen Verkehrsablauf des Kfz-Verkehrs beitragen.

Der geringere Kfz-Verkehr in den Quartieren verursacht in der Folge weniger Emissionen, wie Lärm¹³ und CO₂-Ausstoß, die in ihrer Folge gesundheitliche Auswirkungen auf die Menschen haben können. Folgende Faktoren haben abgesehen von der Fahrzeugtechnik Einfluss auf die Emission:

- Verkehrsmenge (+),
- Lkw-Anteil (+ bis ++),
- Geschwindigkeit (+ bis +++),
- Verkehrsfluss (+ bis ++)
- Straßenoberfläche (+ bis ++++).

Eine Pegeländerung des Schalldrucks von 3 dB(A) ist für Menschen deutlich wahrnehmbar. Generell gilt, je mehr Kfz-Verkehr es gibt und je schneller dieser fährt, desto lauter ist es. Eine Verdopplung bzw. Halbierung der Kfz-Verkehrsmenge entspricht etwa der wahrnehmbaren Änderung in Höhe von 3 dB(A). Eine Reduzierung der Geschwindigkeit von Tempo 50 auf Tempo 30 bewirkt in der Regel eine Senkung um 2 bis 3 dB(A).

Der Rückgang der Kfz-Fahrten im Prognose-Nullfall bewirkt eine Reduktion an CO₂-Emissionen. Auch im Prognose-Planfall, der den Kfz-Verkehr der Neube-

¹³ Lärm ist unerwünschter Schall, der als störend oder belästigend wahrgenommen wird.

bauung beinhaltet, sind weniger CO₂-Emissionen möglich. Die durchschnittlichen Emissionen für Pkw lagen laut dem Umweltbundesamt 2018 in Deutschland bei ca. 147 g/Pkm. Verschiedene Studien und Szenarien prognostizieren die zukünftigen CO₂-Emissionen für ein Pkw-Flottenmittel. Es wird erwartet, dass technologische Verbesserungen und eine Änderung der Flottenzusammensetzung infolge gesetzlicher Grenzwertvorgaben die mittleren Emissionen senken. Für die Wirkungsabschätzung des Kfz-Verkehrs im Untersuchungsgebiet werden im Ergebnis einer Literaturrecherche durchschnittliche Emissionen für Pkw in Höhe von 110 g/Pkm und 90 g/Pkm als zwei alternative Zielwerte für das Jahr 2035 angesetzt. Die mittlere Fahrtrlänge eines Pkw bleibt in dem Vergleich unverändert, sie beträgt für den Bezirk Pankow 10,2 km (TU Dresden, 2020). Tabelle 26 zeigt im Ergebnis die CO₂-Emissionen des Pkw-Verkehrs, der im Untersuchungsgebiet induziert wird, für den Bestand und die Prognosefälle. Das mögliche Einsparpotenzial beträgt für das Fahrtenaufkommen des Prognose-Nullfalls im Jahr 2035 gegenüber dem Bestand ca. 45 % bis ca. 55 %. Für das Fahrtenaufkommen des Prognose-Planfalls im Jahr 2035 können im Vergleich zum Bestand ca. 31 % bis ca. 44 % weniger CO₂-Emissionen des Pkw-Verkehrs auftreten.

Tabelle 26: CO₂-Emissionen des Pkw-Verkehrs der Anwohnenden im Untersuchungsgebiet

	Fahrten pro Tag	Fahrleistung pro Tag (Pkm)	CO₂-Emissionen pro Jahr (t)
Bestand	6.270	63.950	3.430 bei 147 g/Pkm
Prognose-Nullfall	4.630	47.230	1.900 bei 110 g/Pkm 1.550 bei 90 g/Pkm
Prognose-Planfall	5.780	58.960	2.370 bei 110 g/Pkm 1.940 bei 90 g/Pkm

Zur Strukturierung der Verkehrsnetze, Sicherstellung des erforderlichen Kfz-Verkehrs und Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen werden u. a. folgende Maßnahmen des Verkehrs- und Mobilitätskonzepts als geeignet bewertet:

- Entwicklung von Straßen- und Wegenetzen für den Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr,
- Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes und infolge dessen Senkung des Kfz-Verkehrs,
- Bündelung des gebietsfremden Kfz-Verkehrs auf die umliegenden Hauptverkehrsstraßen und
- Senkung und Verstetigung der zulässigen Fahrgeschwindigkeiten.

11.5 Ruhender Kfz-Verkehr

Das geplante Angebot für den ruhenden Verkehr orientiert sich am Bedarf. Für die Neubauvorhaben sollen die nötigen Kfz-Stellplätze auf den Baufeldern geschaffen werden. Für die Bestandsnutzungen stehen Anlagen im öffentlichen Straßenraum sowie auf Privatflächen zur Verfügung. Zur Organisation des bestehenden und zukünftigen Stellplatzbedarfs werden u. a. folgende Maßnahmen als geeignet bewertet:

- Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes, um zukünftig eine hohe Mobilität unabhängig eines eigenen Pkws zu ermöglichen: Nutzen Anwohnende weniger Pkw, so ist auch entsprechend weniger Fläche für den Pkw-Verkehr im Quartier vorzusehen.
- Behutsame und kontrollierte Umsetzung der Maßnahmen in Bezug auf die Stellplatzsituation der Anwohnenden: Die schrittweise Umsetzung der Maßnahmen und ein begleitendes Monitoring der Stellplatzsituation ermöglicht den auf einen eigenen Pkw angewiesenen Anwohnenden auch in den nächsten Jahren dessen Nutzung.
- Bau von Quartiersgaragen: Zukünftige bzw. im Umsetzungsprozess entstehende Bedarfe werden durch Quartiersgaragen aufgefangen.
- Mehrfachnutzung bestehender Sammelanlagen: Es stehen insgesamt mehr Stellplatzflächen bzw. potentielle Kfz-Parkmöglichkeiten im Gebiet zur Verfügung, als genutzt werden. Die Effizienz von bislang eingeschränkt nutzbaren Sammelanlagen steigt, wenn diese für weitere Nutzende geöffnet werden (Kfz-Stellplätze des Einzelhandels, z. B im Mühlenberg-Center).

11.6 Verkehrssicherheit

Mit steigender Bevölkerungszahl und Motorisierung nimmt in Berlin in den vergangenen Jahren auch die Zahl der Verkehrsunfälle zu. Auch im Untersuchungsgebiet Greifswalder Straße sind zukünftig mehr Anwohnende und somit Fahrten und Wege zu erwarten (siehe Kapitel 11.2). Dennoch soll die Umsetzung des Verkehrs- und Mobilitätskonzepts zur Entkopplung der Verkehrs- und Unfallentwicklung und zum Erreichen des im Berliner Mobilitätsgesetz formulierten Ziels der „Vision Zero“ beitragen.

Die vier häufigsten Unfallursachen in Berlin im Jahr 2019 waren nach Angaben der Polizei Berlin:

- Fehler beim Abbiegen,
- Nichtbeachten der Vorfahrt,
- nicht angepasste Geschwindigkeit und

- falsches Verhalten von zu Fuß Gehenden.

Die Statistik zeigt außerdem erwartungsgemäß, dass Gehende und Radfahrende besonders stark zu Schaden kommen. Bei einem Bremsvorgang eines Kfz ist seine Geschwindigkeit eine entscheidende Größe. Je höher die Geschwindigkeit ist, desto länger ist der Anhalteweg als Summe aus Reaktions- und Bremsweg. Bei trockener Fahrbahn ist der Anhalteweg bei 50 km/h (ca. 25 m) etwa doppelt so lang, wie bei 30 km/h (ca. 12,5 m). Bei geringeren Geschwindigkeiten kann zudem das Umfeld besser wahrgenommen werden und die Intensität eines möglichen Zusammenstoßes reduziert werden.

Mit Blick auf diese Daten versprechen mehrere Maßnahmen des Verkehrs- und Mobilitätskonzepts eine Erhöhung der Verkehrssicherheit. Dies sind u. a.:

- Einrichtung von Verkehrsräumen mit Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmenden (verkehrsberuhigte Bereiche, gemeinsame Geh- und Radwege),
- Umbau von Knotenpunkten mit Gehwegvorstreckungen und ggf. Aufpflasterungen zum Reduzieren der Abbiegegeschwindigkeiten, Erhöhen der Aufmerksamkeit und Schaffen der Sichtbeziehungen und
- Einrichtung von barrierefreien Querungshilfen für den Fuß- und Radverkehr.

11.7 Hinweise zum Monitoring

Die Wirkungsabschätzung blickt voraus und beschreibt überwiegend qualitativ, welche Maßnahmenwirkungen erwartet werden können. Um ein genaueres Bild der Wirkungen und Veränderungen zu erhalten wird eine Wirkungsanalyse empfohlen, die die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes begleitet. Diese Analyse kann Rückschlüsse auf die Wirkung von Maßnahmen geben und wichtige Erkenntnisse liefern, um Nachzusteuern oder Anzupassen. Zudem können Erfahrungen für die Implementierung von Maßnahmen an anderen Orten gewonnen werden. Dies gilt umso mehr, da dieses Konzept im Blick auf Zielsetzung und Umfang für den Bezirk aber auch darüber hinaus neuartig ist. Werden Wirkungsanalysen auf einzelne Maßnahmen bzw. einen Teil des gesamten Konzeptes zugeschnitten, können Schlussfolgerungen differenzierter erfolgen.

Die ersten Analysen sollten bereits vor Umsetzung des Verkehrs- und Mobilitätskonzepts gemacht werden. So sind Vorher-Nachher-Vergleiche möglich, die Veränderungen sichtbar machen. Weitere Analysen folgen während des Umsetzungsprozesses. Bei der Wahl der Analysezeitpunkte ist zu beachten, dass es Zeit braucht, bis sich eine Maßnahmenimplementierung und -fertigstellung in einer Verhaltens- und Nutzungsänderung niederschlägt. Zur Überprüfung der Maßnahmen gibt es u. a. folgende Analysemethoden:

- Befragungen von Haushalten und Menschen auf der Straße,

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

- Beobachtungen und Verkehrszählungen aller Verkehrsarten und
- Messung von Fahrgeschwindigkeiten.

12 Umsetzungskonzept

12.1 Realisierungschancen und Risiken

Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts ist eine umfangreiche Aufgabe. Tabelle 27 zeigt Chancen für das Gelingen einer Mobilitätswende im Untersuchungsgebiet Greifswalder Straße auf. Es wird auch auf Realisierungsrisiken hingewiesen, damit ihnen rechtzeitig begegnet und vorgebeugt werden kann.

Tabelle 27: Realisierungschancen und -risiken

Chancen	Risiken
Legitimation durch das bestehende Berliner Mobilitätsgesetz.	Widerstand der Bevölkerung durch mangelnde Information und Einbindung.
Bestehende Rahmenplanwerke fordern eine umwelt- und umfeldverträgliche Mobilitätsplanung.	Konflikte durch nicht ausgehandelte Flächenkonkurrenzen für Flächen im Plangebiet.
Vorhandener Umsetzungswille in der Verwaltung auf Landes- und Bezirksebene.	Fehlende Zugriffsmöglichkeiten auf benötigte Flächen.
Sich änderndes Mobilitätsverhalten (Nachfrage) der Menschen.	Verzögerungen bei komplexen Planungsaufgaben, die vom realen Verkehrsgeschehen überholt werden.
Möglichkeit zur gemeinsamen und integrierten Entwicklung von Städtebau, Nutzungen und Mobilität.	

12.2 Empfehlungen

Insgesamt sind die Maßnahmen für einen Zeitraum von mindestens 15 bis 20 Jahre konzipiert und sollen sukzessiv und mit begleitendem Monitoring umgesetzt werden. Die Umsetzung selbst erfolgt je nach Dringlichkeit bzw. gewünschter Priorität und den verfügbaren Finanzmitteln. Die erarbeiteten Maßnahmen können einem kurz- bis mittelfristigen sowie einem langfristigen Umsetzungshorizont zugeordnet werden. In die Kategorie der kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen gehören,

- die Qualifizierung bedeutender Fuß- und Radwegachsen und deren Umfeld (Kapitel 8.1.1, 8.4.1 und 8.5.1),
- das Ertüchtigen und Ergänzen der Fuß- und Radinfrastruktur mit dem Fokus auf Querungsstellen, Zugängen zum ÖPNV und den Hauptachsen

(netztragende und -ergänzende Fuß- und Radverkehrsrelationen) (Kapitel 7.4),

- das Umsetzen der Planungsideen für das innergebietliche Nebenstraßennetz (Kapitel 12.3) inklusive der verkehrsberuhigten Bereiche (Kapitel 12.3, Absatz Verkehrsberuhigte Bereiche im Nebennetz),
- das Schaffen ergänzender Mobilitätsangebote und Mobilitätsdienstleistungen (Kapitel 9) sowie
- die Einführung einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung.

Diese Maßnahmen bilden die Grundlage, um das Quartier langfristig umfeld- und umweltverträglicher in Richtung einer weniger auf den Kfz-Verkehr setzenden Verkehrs- und Mobilitätskultur zu entwickeln. Ziel ist es, den Umweltverbund aus Fuß-, Rad und öffentlichem Verkehr mit geeigneten Maßnahmen nachhaltig zu fördern und den privaten Autobesitz – und somit auch den damit verbundenen Stellplatzbedarf – deutlich zu reduzieren.

Langfristig wird es darum gehen, die gesamte Netzkonzeption umzusetzen, flächendeckend im Plangebiet Geh- und Radverkehrsanlagen in guter Qualität herzustellen, Knoten vom ruhenden Verkehr freizuhalten und Querungsanlagen zu schaffen. Das Herstellen der östlichen Anbindung für den Fuß- und Radverkehr an den S-Bahnhof Greifswalder Straße ist aufgrund des Planungsvorlaufes eine langfristige Aufgabe. Mit dem Straßenbau Michelangelostraße und dem schrittweisen Neubau entlang der Michelangelostraße muss eine Kompensation des Stellplatzbedarfes in Abhängigkeit des jeweils vorherrschenden Stellplatzbedarfes erfolgen. Dies beinhaltet ein Monitoring der Entwicklung des Mobilitätsverhaltens, der Mobilitätsbedarfe und der Stellplatzsituation. Aller Voraussicht nach sind ergänzende Quartiersgaragen im Quartier (Pieskower Weg / Thomas-Mann-Straße und Hans-Eisler-Straße / Kniprodestraße) erforderlich.

Die folgenden Empfehlungen sollen eine Orientierung für die Planung der Umsetzung sein. Sie benennen Maßnahmen, deren Umsetzung prioritär erfolgen sollte und grundsätzliche Prinzipien für den Realisierungsprozess.

Kurzfristige Umsetzung öffentlichkeitswirksamer Maßnahmen

Es wird empfohlen zeitnah mit der Umsetzung kleinerer Maßnahmen zu beginnen. Durch den Beteiligungsprozess zur städtebaulichen Entwicklung ist ein Teil der Anwohnerschaft gut über die Absichten zur Mobilitätsgestaltung informiert und ggf. wurden Erwartungen geweckt. Um das Vertrauen in das Mobilitätskonzept zu stärken und Umsetzungswillen zu demonstrieren sind kurzfristig sichtbare Veränderungen in Form realisierter Maßnahmen hilfreich. Sie geben den Anwohnenden den Hinweis, dass ihre Belange berücksichtigt werden.

Etablierung der Netzkonzeption als Gestaltungsgrundlage

Die zuständigen Fachbereiche des Bezirks sollten sich in Abstimmung mit den erforderlichen anderen Verwaltungen auf die gesamte Netzkonzeption für das Untersuchungsgebiet festlegen. Die entsprechenden Vorschläge hierzu enthält Kapitel 6. Die Festlegung sollte erfolgen, bevor umfangreiche Maßnahmen in ausgewählten Straßen und Knotenpunkten vertiefend geplant werden. Dies sichert langfristig die Planungssicherheit des gesamten Mobilitätskonzeptes und somit dessen Wirksamkeit. Die Festlegungen umfassen u. a. die Entscheidung zu Straßensperrungen, verkehrsberuhigten Bereichen sowie die regelhafte Gestaltung von Nebennetzstraßen, Knotenpunkten und Querungsstellen.

Umsetzung grundlegender Maßnahmen zum Fuß- und Radverkehr

Die Verkehrsinfrastruktur ist in vielen Teilen sanierungsbedürftig, besonders im Falle des Fußverkehrs. Hier ist eine umfassende Ertüchtigung beginnend mit den übergeordneten Wegeverbindungen inklusive der Knotenpunkte erforderlich (siehe Kapitel 8). Die Gehwege müssen intakt und barrierefrei gestaltet sein. Ebenso sind gute Bedingungen für den Radverkehr zu schaffen, bevor weitere, neuartige Maßnahmen begonnen werden, die von einigen Personen ggf. kritisch bedacht werden. Wird jedoch deutlich, dass die offensichtlichen Mängel „vor der Haustür“ beseitigt werden, so wird die Akzeptanz für das Mobilitätskonzept im Ganzen gestärkt.

Erarbeitung von Machbarkeitsstudien für ausgewählte Straßen

Das Mobilitätskonzept hat wichtige Verkehrsachsen und -räume identifiziert und verschiedene darin zu realisierende Maßnahmen beschrieben. Für die Hanns-Eisler-Straße (Kapitel 8.3), den östlichen Zugang zum S-Bahnhof Greifswalder Straße (Kapitel 8.5.3) sowie die Überlegungen zum ÖV-Netz (Kapitel 6.4) werden aufbauend auf den Vorschlägen dieses Konzepts vertiefende Analysen empfohlen.

Es sei darauf hingewiesen, dass eine vertiefende Planung für die Hanns-Eisler-Straße im Kontext der weiteren städtebaulichen Planung an der Michelangelostraße geboten ist. Dabei stehen der Umbau der Michelangelostraße und die entsprechende Straßenraumgestaltung, der Wohnungsneubau sowie der Umbau der Hanns-Eisler-Straße in einer Wechselbeziehung und konkurrieren um die verfügbaren Flächen. Die weitere städtebauliche Planung sowie entsprechende Fachplanungen müssen diese Wechselbeziehung berücksichtigen und Flächenkonkurrenzen gemeinsam denken.

Initiieren von Maßnahmen mit großem Planungsvorlauf und Abstimmungsbedarf

Umfangreiche Maßnahmen sind gekennzeichnet durch eine lange Planungsphase, bevor die Umsetzung beginnen kann. Es sollte zeitnah mit der Planung begonnen werden. Solche Maßnahmen erfordern zudem oftmals einen hohen Abstimmungsbedarf. Dieser kann bezirksintern mit anderen Fachbereichen und Ämtern oder mit der Senatsverwaltung bestehen. Nicht für alle Flächen liegt die Entscheidungsbefugnis und Baulast beim Bezirk. Auch können andere Akteure, wie die Berliner Wasserbetriebe, in Planungen involviert sein.

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Temporäre Versuche zur Erkenntnisgewinnung für die Planung dauerhafter Lösungen

Das Mobilitätskonzept macht Vorschläge für die Umgestaltung von Straßen. Es kann ratsam sein, bauliche Maßnahmen vorab temporär zu erproben. Durch einen zeitlich begrenzten Versuch können Erfahrungen gewonnen werden, die in die weitere Planung einfließen. Folgende temporäre Versuche werden vorgeschlagen:

- Zeitlich begrenzte Sperrungen der Straßenabschnitte vor der Paul-Lincke-Grundschule und der Kita Bewegungsreich. Für beide Abschnitte empfiehlt das Konzept die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen (siehe Kapitel 6.1 und „Verkehrsberuhigte Bereiche im Nebennetz“ unter Kapitel 12.3). Die Schüler*innen und Kita-Kinder sollten dabei in die Erprobung einbezogen werden. Auch die sich neu organisierenden Hol- und Bringverkehre durch Eltern können auf diese Weise beobachtet und Rückschlüsse auf die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im Schulumfeld evaluiert werden. Die Straßensperrungen können auch Teil eines Kiezfestes mit Thema Mobilität sein (siehe Kapitel 9.7).
- Entnahme des Teilstücks der Thomas-Mann-Straße als Verkehrsversuch. Die Abschnittssperrung in der Thomas-Mann-Straße im Bereich der zentralen Fuß- und Radverkehrsachse kann kurzfristig und kostengünstig durch den Einbau von Pollern oder das Aufstellen von Pflanztrögen erfolgen. Dies ermöglicht eine Vorab-Evaluation und liefert Erkenntnisse bezüglich der Wirksamkeit mit Blick auf die Mittelpromenade und die Akzeptanz von Umwegen für einzelne Bewohnende.
- Die Temporäre Einrichtung von Fußgängerüberwegen bietet ohne großen Planungsvorlauf eine gute Gelegenheit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Erprobung hilft den Bedarf zu bewerten und die bestmögliche Lage für die spätere bauliche Querungshilfe festzustellen.

Integrierte Planung von Teilräumen

Es wird empfohlen, die Maßnahmenvorschläge des Mobilitätskonzeptes mit allen weiteren Planungen für das Untersuchungsgebiet abzustimmen und zu koordinieren. Explizit seien hier die städtebaulichen Planungen an der Michelangelostraße (Wohnbebauung und Straßenraumgestaltung) und der Umbau der Hanns-Eisler-Straße zu nennen. Dies ermöglicht einen effizienten Umgang mit knappen Ressourcen an Finanzmitteln und Personal und verkürzt Planungs- und Umsetzungsprozesse. Dabei sind umfassend alle verkehrlichen Maßnahmen eines Teilraumes, sowie Planungen für Hochbauten oder weitere Infrastruktur (Leitungen) zusammenzuführen.

Einbezug aller relevanten Akteure in die Maßnahmenumsetzung

Bei der Realisierung vieler Maßnahmen ist der Bezirk auf die Kooperation und Bereitschaft zur Mitwirkung von weiteren Akteuren angewiesen. Sehr wichtige Akteure sind die Wohnungsbaugesellschaften, allen voran die GEWOBAG VB mbH und die WBG Zentrum mit den größten Eigentumsanteilen im Untersuchungsgebiet. Weitere Akteure sind beispielsweise private Gewerbetreibende oder auch lokale soziale Einrichtungen.

Fortschreibung des Mobilitätskonzeptes

In Anbetracht der unterschiedlich langen Umsetzungshorizonte der vorgeschlagenen Maßnahmen, ihren (wechselseitigen) Wirkungen sowie den Rückkopplungen mit anderen bestehenden Planungen im Untersuchungsgebiet, ist eine Fortschreibung des Mobilitätskonzeptes dringend zu empfehlen. Die Fortschreibung erfordert dabei ein Monitoring der Maßnahmenumsetzung, um insbesondere die Entwicklung des Mobilitätsverhaltens, der Mobilitätsbedarfe und der Stellplatzsituation festzustellen. Die so gewonnenen Erkenntnisse dienen dazu, das Mobilitätskonzept zu evaluieren und bei Bedarf entsprechend anzupassen.

In den weiteren Kapiteln werden die vorangegangenen Umsetzungsempfehlungen für das Nebenstraßennetz und den verkehrsberuhigten Bereichen sowie den Knotenpunkten und Querungsstellen im und um das Untersuchungsgebiet konkretisiert und auf besondere Zusammenhänge hingewiesen.

12.3 Nebennetzstraßen

Die folgenden Umsetzungsempfehlungen besitzen eine zeitliche Abhängigkeit, da diese mit anderen Maßnahmen und Bauvorhaben in Wechselwirkung stehen. Die bauliche Umsetzung ist in Zusammenhang mit den folgenden gebietsinternen Maßnahmen zu sehen:

- Umbau der Michelangelostraße sowie des südlich angrenzenden Wohnungs- und Schulneubaus,
- Buswendeanlage oberhalb des Sportplatzes,
- Potentielle Quartiersgarage am Pieskower Weg (Lage der Zufahrten),
- Umsetzung der geplanten Netzkonzeption inklusive des Umbaus von bestehenden Knotenpunkten und der Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche.

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Hanns-Eisler-Straße

Der Umbau der Hanns-Eisler-Straße in den Abschnitten 7 bis 9 ist mit dem Wohnungs- und Schulneubau an der Michelangelostraße abzustimmen. Diese Bauvorhaben steigern die Bedeutung der Hanns-Eisler-Straße in ihrer Erschließungsfunktion, weshalb der Umbau vor Fertigstellung der Neubauvorhaben als zweckmäßig angesehen wird. Der Umsetzungshorizont ist aufgrund der geplanten Umsetzung des Neubauvorhabens an der Michelangelostraße ab dem Jahr 2030 als langfristig anzusehen.

Pieskower Weg

Die Vorzugslösung für den südlichen Abschnitt des Pieskower Weges oberhalb der Storkower Straße kann als verkehrsorganisatorische Maßnahme (Schutzstreifen im Einmündungsbereich der Storkower Straße) sofort umgesetzt werden. Langfristige Maßnahmen wie die „Pfortnerampel“ an der Storkower Straße zur Vermeidung von Rückstauereignissen sind mit dem Bau der Quartiersgarage am Pieskower Weg abzustimmen.

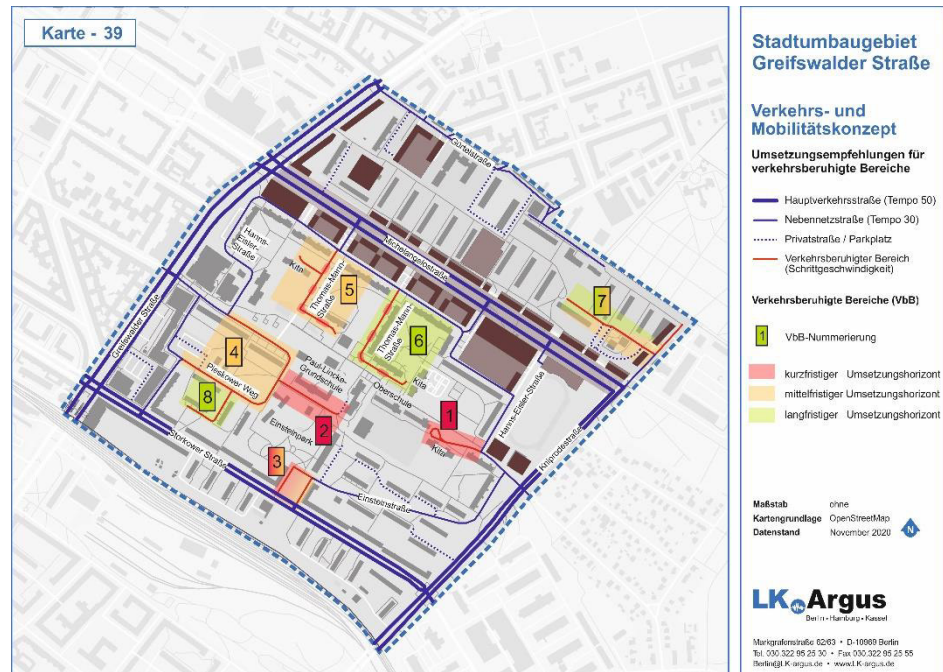
Einsteinstraße

Die vorgeschlagenen Maßnahmen in der Einsteinstraße können aufgrund der relativ isolierten Lage im Gebiet weitestgehend unabhängig von anderen gebietsinternen Bauvorhaben erfolgen. Eine zeitnahe Umsetzung ist zu empfehlen, wenn besonders für den Fußverkehr gute Bedingungen geschaffen werden sollen. Dies umfasst die Anlage eines zweiten, nördlichen Gehweges sowie die beiden östlich vorgesehenen Querungsstellen in Richtung des ÖV. Aufgrund des mangelhaften Oberflächenzustands der Einsteinstraße kann die Erneuerung der Fahrbahn eine günstige Gelegenheit zur Umsetzung der Maßnahmen darstellen. Hierbei ist jedoch der Abstimmungsbedarf mit den Flächeneigentümern zur Herstellung des zweiten Gehweges zu berücksichtigen.

Verkehrsberuhigte Bereiche im Nebennetz

Die angedachten verkehrsberuhigten Bereiche werden im Nachfolgenden näher betrachtet und verkehrliche Besonderheiten beschrieben. Diese Bereiche stellen die netztragenden und -ergänzenden Fuß- und Radverkehrsrelationen dar, sowie Bereiche um soziale Einrichtungen mit besonders schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmenden wie Kita- und Schulkinder. Beispiele sind der Stichstraßenabschnitt des Pieskower Weges mit der Paul-Lincke-Grundschule oder das östliche Ende der zentralen Fuß- und Radwegeachse inklusive der Kita Bewegungreich. Zusätzlich wurde die Beschaffenheit der Bestandsgehwege und deren Barrierefreiheit berücksichtigt. Die verkehrsberuhigten Bereiche stehen zudem in einer Wechselbeziehung mit den empfohlenen Knotenpunktumbauten in Kapitel 12.4. Dort wo Nebennetzstraßen in verkehrsberuhigte Bereiche übergehen, besitzen die entsprechenden Knotenpunkte eine besondere Funktion als Eingangstor. Um diese Torfunktion hervorzuheben, sind die Knotenpunkte in der Regel mit einer Aufpflasterung zu versehen. Dies führt zu geringeren Geschwindigkeiten, deutet an, dass ein anders organisierter Verkehrsraum beginnt, und erhöht die Achtsamkeit. Nach dieser grundlegenden Vorgehensweise werden im Nachfolgenden die Umsetzungshorizonte und damit die Prioritäten der einzelnen Bereiche hergeleitet. Das Ergebnis dieser Herleitung zeigt Abbildung 123.

Abbildung 123: Umsetzungsempfehlungen der verkehrsberuhigten Bereiche



Bereich 1: Hanns-Eisler-Straße - "Kita-Schleife"

In Bereich 1 liegt ein Straßenabschnitt der Hanns-Eisler-Straße, der als Stichstraße mit Wendeschleife die Kita Bewegungreich und die Gustave-Eiffel-

Oberschule erschließt. Hier treten besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende auf, die im Vorfeld der Kita mit dem Hol-, Bring- und Lieferverkehr für den Kita- und Schulbetrieb in Konflikt stehen. Die bauliche Umgestaltung stellt hierfür gute Bedingungen für einen sicheren Fußverkehr her und sorgt zusätzlich für eine bislang nicht vorhandene Barrierefreiheit. Es entfielen ca. 18 Stellplätze.

Bereich 2: Paul-Lincke-Schule

Der Straßenabschnitt des Pieskower Weges vor der Paul-Lincke-Schule bildet den Bereich 2. Hier treten besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende auf, die im Vorfeld der Schule mit dem Hol-, Bring- und Lieferverkehr für den Schulbetrieb in Konflikt stehen. Des Weiteren grenzt die Kita Sonnenblume mit weiteren besonders schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmenden an den verkehrsberuhigten Bereich. Der Bereich 2 liegt weiterhin in einem Verknüpfungsbereich wichtiger Hauptrouten des Fußverkehrs in alle Richtungen (u.a. vom/zum ÖV, Mühlenberg-Center, Einsteinpark) und ist ein Bestandteil der von Südosten nach Westen verlaufenden wichtigen Route des Radverkehrs. Die bauliche Umgestaltung stellt für die vorangestellten Belange und Gegebenheiten gute Bedingungen für einen sicheren Fuß- und Radverkehr her. Zusätzlich wird die im Rahmen der Bürgerwerkstatt bemängelte Barrierefreiheit abgebaut. Es entfielen ca. 17 Stellplätze.

Eine Neuorganisation der Hol- und Bringverkehre ist wünschenswert, da es sich um eine Stichstraße mit entsprechendem Wendebedarf im Vorbereich der Schule handelt. Es könnten zum Beispiel Stellplätze auf der bestehenden Sammelanlage im Pieskower Weg eingerichtet werden. Eine weitere Option bildet die Kommunikation weiterer Flächen als möglich Haltezonen für den Hol- und Bringverkehr (z.B. Edeka-Parkplatz im Südwesten, zukünftige Bushaltestelle an der Greifswalder Straße).

Bereich 3: Storkower Straße (Schleife südlich des Einsteinparks)

Die sehr gering befahrene Straßenschleife der Storkower Straße südlich des Einsteinparks bildet den Bereich 3. Dieser liegt auf einer Hauptroute des Fuß- und Radverkehrs durch den Einsteinpark vom/zum S-Bahnhof Greifswalder Straße. Die bauliche Umgestaltung wertet den Straßenraum um die innenliegende Freifläche auf und stellt somit in Verlängerung des Einsteinparks ein attraktives Band hoher Aufenthaltsqualität her. Langfristig schafft der Umbau gute Bedingungen für den Fußverkehr zum Erreichen des geplanten östlichen Zugangs zum S-Bahnhof Greifswalder Straße sowie der dort geplanten Kita an der Storkower Straße 56. Es entfielen ca. 26 bestehende Stellplätze.

Bereich 4: Pieskower Weg / Thomas-Mann-Straße

Der Bereich 4 umfasst im gegenläufigen Uhrzeigersinn den Pieskower Weg ab Höhe der bestehenden Sammelanlage über die Thomas-Mann-Straße bis zur

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Hanns-Eisler-Straße. Im Bestand liegen hier nur einseitig Gehwege vor. Die Hauptrouten des Fußverkehrs verlaufen jedoch überwiegend durch den von Bereich 4 umschlossenen Wohnblock, weshalb kein vordringlicher Umbaubedarf besteht. Der Umsetzungshorizont wird somit als mittelfristig eingestuft. Es entfielen ca. 120 bestehende Stellplätze. Es gilt abzuwägen, ob einzelne Teilbereiche kurzfristig vorgezogen werden sollen, um vor allem Konflikte durch Kfz-Begegnungsfälle zu reduzieren. Dies betrifft zum Beispiel die Kurve nördlich des Stichstraßenabschnittes bis zum nördlichen Abzweig der Thomas-Mann-Straße in Richtung Mittelpromenade. Die Mindestlösung stellen einzurichtende Haltverbote im Kurvenbereich dar, die jedoch allein dem Kfz-Verkehr zu Gute kämen. Auch der südliche Abschnitt entlang der Kita Sonnenblume bis zum Einsteinpark bzw. dem aufgeweiteten Kurvenbereich bietet sich (in Kombination) als vorgezogene Maßnahme an. Hier könnte eine Umgestaltung auch vorab als Verkehrsversuch erfolgen, um neben Angeboten wie zum Beispiel Fahrradabstellanlagen und Bikesharing den angestrebten, gemeinsamen Verkehrsraum vorab erlebbar zu machen.

Bereich 5: Thomas-Mann-Straße - Westliche Stichstraße

Der westliche als Stichstraße ausgebildete Abschnitt der Thomas-Mann-Straße südlich der Hanns-Eisler-Straße bildet den Bereich 5. Der von Nord nach Süd verlaufende Teil trägt eine Hauptroute des Fußverkehrs ins/vom Quartierszentrum und erschließt die Kita Mühlengeister. Es bestehen beidseitige Bestandsgehwege und alternative Wegeverbindungen durch die angrenzende offene Bebauung. Hauptrouten des Radverkehrs bestehen nicht. Des Weiteren entfällt nach der Netzkonzeption für die Nebenstraßen das südliche Ende der Thomas-Mann-Straße oberhalb der Mittelpromenade. Dies unterbindet Durchgangsfahrten, die Verkehrsstärke reduziert sich. Ein verkehrsberuhigender Effekt ist also bereits durch diese Maßnahme zu erwarten. Die auf der Hauptroute des Fußverkehrs vorgesehene Lichtsignalanlage an der Michelangelostraße hebt jedoch langfristig die Bedeutung der Hauptroute an. Aus diesem Grund ist die Umsetzung von Bereich 5 als Vorabmaßnahme empfehlenswert, um die Hauptroute im Fußverkehrsnetz bereits vor Umbau der Michelangelostraße attraktiver zu gestalten. Aus den vorangegangenen Ausführungen wird somit ein mittelfristiger Umsetzungshorizont abgeleitet. Es entfielen ca. 40 bestehende Stellplätze. Als kurzfristige Maßnahme verschaffen abschnittsweise eingerichtete, eingeschränkte Haltverbote zum einen Ausweichmöglichkeiten im engen Straßenraum. Zum anderen können die Haltverbotsbereiche zum Be- und Entladen von Einkäufen oder für Liefervorgänge genutzt werden. Im Kurvenbereich der Stichstraße sollten absolute Haltverbote eingerichtet werden, um die Sichtbeziehungen, Querungsmöglichkeiten und Kfz-Begegnungsfälle zu verbessern.

Bereich 6: Thomas-Mann-Straße - Östliche Stichstraße

Der östliche als Stichstraße ausgebildete Abschnitt der Thomas-Mann-Straße südlich der Hanns-Eisler-Straße bildet den Bereich 6. Hier liegen keine Haupt-routen des Fuß- oder Radverkehrs vor. Die angrenzende offene Bebauung ermöglicht aus Richtung Norden das fußläufige Erreichen bedeutsamer Einrichtungen wie die Jugendverkehrsschule, den Quartierspavillon und die Kita Am Zauberberg auf alternativen Wegeverbindungen. Im südlichen Bereich oberhalb der Mittelpromenade bestehen beidseitige Gehwege. Demnach wird kein vor-dringlicher Umbaubedarf bezüglich der Fußverkehrsführung gesehen. Haupt-routen des Radverkehrs bestehen nicht. Ferner liegt eine Wechselbeziehung mit dem Umbau der Hanns-Eisler-Straße und deren Knotenpunkte vor. Dieser Umbau ist wiederum an das Neubauvorhaben an der Michelangelostraße gekoppelt und besitzt somit einen langfristigen Umsetzungshorizont. Dies betrifft also auch den Knotenpunkt mit Torfunktion für den Bereich 6. Aus den vorange-gangenen Ausführungen wird somit ein langfristiger Umsetzungshorizont abge-leitet. Es entfielen ca. 81 bestehende Stellplätze.

Kurzfristig soll jedoch eine verträglichere Abwicklung der Bring- und Holver-kehre der Kita Am Zauberberg erzielt werden. Die Kita Am Zauberberg liegt am Ende einer Stichstraße unmittelbar an der Wendeschleife. Diese ungünstige Lage konzentriert den Bring- und Holverkehr im Vorbereich der Kita. Dieses Konfliktpotential wird zukünftig durch die Umsetzung des verkehrsberuhigten Bereichs reduziert. Es kommt derzeit jedoch auch zu Konflikten aufgrund der resultierenden Begegnungsfälle und den engen Platzverhältnissen in der Thomas-Mann-Straße. Als kurzfristige Maßnahme verschaffen abschnittsweise eingerichtete, eingeschränkte Haltverbote zum einen Ausweichmöglichkeiten im engen Straßenraum. Zum anderen können die Haltverbotsbereiche zum Be- und Entladen von Einkäufen oder für Liefervorgänge genutzt werden. Im Kurvenbereich der Stichstraße sollten absolute Haltverbote eingerichtet werden, um die Sichtbeziehungen, Querungsmöglichkeiten und Kfz-Begegnungsfälle zu verbessern.

Bereich 7: Nördlicher Bereich - Südlich der Gürtelstraße

Die östliche Stichstraße im nördlichen Bereich des Untersuchungsgebietes bildet den Bereich 7. Dieser erstreckt sich von der Kniprodestraße bis zu den bestehenden Stellplätzen der WG Merkur. Bislang ist der Bereich von der Michelangelostraße angebunden. Die Netzkonzeption sieht eine Verlegung dieser Anbindung ans Ostende in die Kniprodestraße vor. Der so neu entstehende Knotenpunkt an der Kniprodestraße besitzt für den Bereich 7 aufgrund des angrenzenden Betriebsgeländes der BSR und den dadurch auftretenden Schwer-verkehr eine besondere Torfunktion. Die Verlegung und damit der Knotenpunkt-neubau ist an den Umbau der Michelangelostraße gekoppelt und besitzt somit ebenfalls einen langfristigen Umsetzungshorizont. Daraus resultiert ein eben-falls langfristiger Umsetzungshorizont für den Bereich 7. Es besteht zwar eine

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Ost-West-Haupttroute des Fußverkehrs, jedoch ohne direkt angrenzende Einrichtungen mit besonders schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmenden wie Kita- oder Schulkindern. Aus diesem Grund ist der mittel- bis langfristige Horizont bezüglich der Fußverkehrsführung verträglich. Es entfielen ca. 61 bestehende Stellplätze.

Bereich 8: Wohnbereich südlich des Pieskower Weges

Den Bereich 8 bildet eine Stichstraße des Nebenstraßennetzes und besitzt deshalb eine niedrige Priorität. Hier liegt nur eine geringe Verkehrsstärke vor, die hauptsächlich aus Parkvorgängen der Anwohnenden resultiert. Die bestehenden 21 Stellplätze liegen auf Privatgrund und sind somit zu erhalten.

12.4 Knotenpunkte

Die Umsetzungsempfehlungen zu den Umbauten von Knotenpunkten und Querungsstellen bzw. die Festlegung ihrer Priorität leitet sich wie folgt ab. Knotenpunkte und Querungen, die

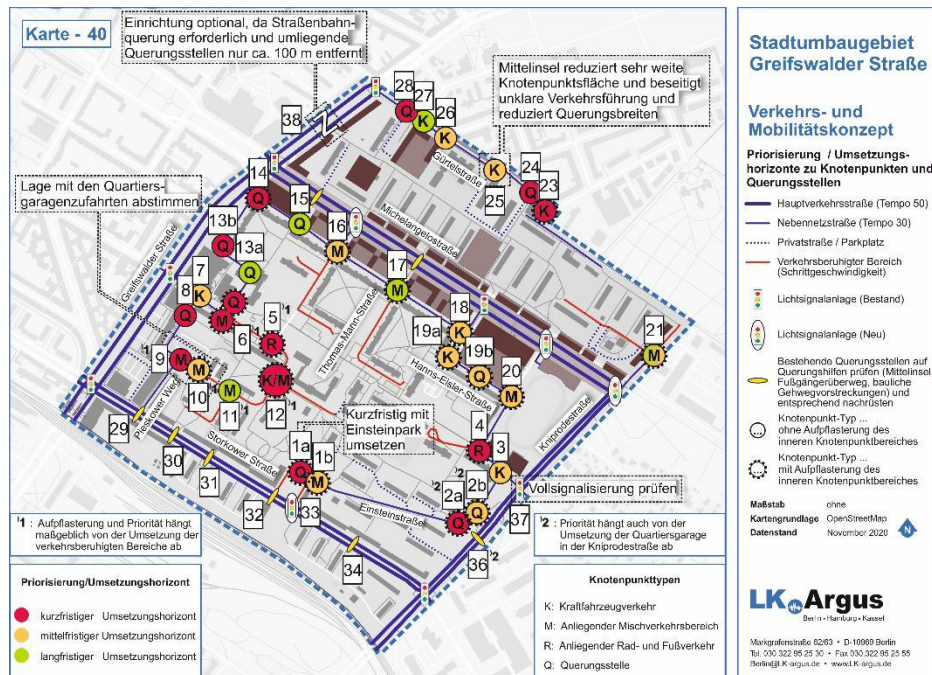
- auf wichtigen Relationen (netztragend und netzergänzend) des Fuß- und Radverkehrs liegen, besonders auf Wegen zum ÖV und außerhalb von verkehrsberuhigten Bereichen,
- im Umfeld von Quellen und Zielen besonders schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmender (z.B. soziale und schulische Einrichtungen) oder wichtiger Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen liegen,
- mobilitätseingeschränkte Personen stark behindern sowie schlechte Sichtbeziehungen durch parkende Kfz aufweisen und/oder
- in den Beteiligungsverfahren von den Bewohnenden kritisiert wurden,

besitzen einen Vorrang gegenüber anderen Knotenpunkten und Querungsstellen. Aufpflasterungen sind in der Regel an Knotenpunkten, die als Eingangstor eines verkehrsberuhigten Bereichs fungieren, vorzusehen. Auf stärker durch den MIV befahrenen Strecken (z.B. von/zu einer Quartiersgarage) ist die Zweckmäßigkeit im Einzelfall abzuwägen. Weiterhin beeinflusst die Umsetzung anderer Maßnahmen und Planungen im Untersuchungsgebiet eine sinnvolle Umsetzungsreihenfolge bzw. die Realisierungshorizonte. Dies gilt für Knotenpunkte und Querungsstellen, wenn diese

- eine Eingangssituation von verkehrsberuhigten Bereichen schaffen,
- in zukünftig zu erneuernden Straßenzügen liegen und/oder
- auf Straßen liegen, deren zukünftige Erschließungsfunktion steigt.

Anhand der in Anhang 2 enthaltenen Auflistung der Knotenpunkte und Querungsstellen im Untersuchungsgebiet, inklusive der jeweiligen vorangestellten Einflussfaktoren, erfolgte die Abwägung zur Festlegung des empfohlenen bzw. resultierenden Umsetzungshorizonts (Abbildung 124).

Abbildung 124: Priorisierung/Realisierungshorizonte der Knotenpunktumbauten



Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

13 Zusammenfassung

Für das Stadumbaugebiet Greifswalder Straße wird ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept erarbeitet. Das Untersuchungsgebiet liegt im Süden des Bezirks Pankow, Ortsteil Prenzlauer Berg, östlich des namensgebenden S-Bahnhofs. Die Gebietsgrenzen bilden die S-Bahntrasse, Greifswalder Straße, Gürtelstraße und Kniprodestraße. Die Hauptverkehrsstraßen Michelangelostraße und Storkower Straße queren das Gebiet und bilden drei Teilgebiete, wovon der Mühlenkiez zwischen den beiden Straßen das Zentrum bildet, in dem 70 % der Menschen leben.

Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept gliedert sich grob in die Teile: Analyse, Maßnahmenkonzept, Wirkungsabschätzung und Umsetzungsempfehlungen.

Der Analyseteil umfasst eine Beschreibung des Untersuchungsgebiets (Kapitel 2) und des Bestandes (Kapitel 3) sowie eine Bewertung und Identifizierung von Defiziten (Kapitel 4). Die Bestandsanalyse betrachtet alle Verkehrsarten mit Leihsystemen sowie Umfang und Zustand der verkehrlichen Infrastruktur. Zudem werden Rückmeldungen aus der Bürgerschaft dokumentiert, die im Rahmen der begleitenden Beteiligung erfolgten. Insgesamt wird die verkehrliche Er-

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

schließung des Untersuchungsgebiets als sehr gut beurteilt. Auftretende Mängel betreffen vor allem den Fuß- und Radverkehr: mangelhafte Oberflächenbeschaffenheit von Wegen, fehlende oder nicht barrierefreie Querungsmöglichkeiten, schmale Radverkehrsanlagen und Fahrgassen. Darüber hinaus wird die Flächendominanz des Kfz-Verkehrs kritisch bewertet, da der knappe Raum für andere Nutzungen erforderlich ist.

Das Maßnahmenkonzept zielt darauf ab den Umweltverbund zu stärken. Im Untersuchungsgebiet sollen alle Wege sicher und bequem zu Fuß und mit dem Fahrrad erledigt werden können. Für längere Strecken soll von den Quartiersrändern aus der öffentliche Verkehr oder zukünftig auch Carsharing genutzt werden. Das Konzept beginnt mit der Darstellung von Rahmenplanwerken und Zielen des Landes Berlin, die lokal umgesetzt werden müssen (Kapitel 5). Daraus werden Ziele und Handlungsfelder für die Planung abgeleitet. Im Mittelpunkt stehen die Stärkung des Umweltverbundes und insbesondere der Nahmobilität im Gebietsinneren bei gleichzeitiger Sicherstellung des erforderlichen Kfz-Verkehrs. Dazu soll ein neuer Umgang mit dem ruhenden Kfz-Verkehr gefunden werden und die Verkehrssicherheit für alle erhöht werden. Für den Kfz-, Rad- und Fußverkehr werden jeweils eigene Verkehrsnetze entwickelt und aufeinander abgestimmt (Kapitel 6). Dazu werden Straßentypen definiert und das Straßen- und Wegenetze zum Zweck einer Lenkung und Bündelung des Kfz-Verkehrs gegliedert. Anschließend erfolgt eine systematische Betrachtung der Knotenpunkte. Verschiedene Arten von Querungshilfen und Regellösungen werden vorgestellt und konkrete Vorschläge für die Knotenpunkte im Quartier unterbreitet (Kapitel 7 und Anhang 2).

Kapitel 8 vertieft die Planungen für sechs Planungsräume innerhalb des Untersuchungsgebiets. Die Räume umfassen zum Beispiel Straßen mit besonderem Handlungserfordernis. Die Michelangelostraße erfährt im Zuge der geplanten beidseitigen Neubebauung eine Neuplanung. Eine neue Buswendestelle und Schule an der neuen Straße gelegen werden in die Planung integriert. Für die wichtige Erschließungsstraße Hanns-Eisler-Straße werden Straßenquerschnitte entwickelt, die durchgängig den Begegnungsfall Pkw | Pkw ermöglichen und die Belange der Feuerwehr und einer möglichen offenen Entwässerung berücksichtigen. In zwei anderen Planungsräumen stehen zwei Fuß- und Radverkehrsverbindungen im Mittelpunkt der Planung. Sie haben eine wichtige Bedeutung für die Nahmobilität. Hier befinden sich u. a. Schulen, Kitas und Spielplätze. Für beide Kfz-freien Achsen wird eine gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs empfohlen.

Das Maßnahmenfeld Mobilitätsangebote und -dienstleistungen stellt ein breites Spektrum an Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes und der Mobilität der Menschen vor Ort dar (Kapitel 9). Wurden zuvor vor allem Infrastrukturmaßnahmen dargestellt, so finden sich hier zahlreiche begleitende Maßnahmen zur

Attraktivierung des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs. Ein Schwerpunkt bilden Empfehlungen zu Mobilitätsstationen, die im gesamten Untersuchungsgebiet an elf Orten eingerichtet werden sollen.

Das Maßnahmenkonzept behandelt abschließend im Maßnahmenfeld Ruhender Verkehr den Umgang mit parkenden Kfz und Fahrrädern (Kapitel 10). Für den Kfz-Verkehr werden Stellplatzangebot und -nachfrage gegenübergestellt und die Auswirkungen des Wegfalls von Kfz-Stellplätzen bilanziert. Eine Reduktion von Stellplätzen tritt infolge der Bebauung von Sammelanlagen an der Michelangelostraße und bei Umsetzung der Verkehrs- und Mobilitätskonzeption ein. Im Mittelpunkt der Stellplatzbetrachtung steht die Herleitung eines zukünftigen, zugunsten des Umweltverbundes veränderten Modal Splits für das Untersuchungsgebiet. Daraus wird ein Potenzial zur Reduktion der Kfz-Stellplatznachfrage in Höhe von 26 % bis 2035 abgeleitet. Auch bei einem rückläufigen Kfz-Verkehrsanteil und bei sinkenden Kfz-Stellplatzzahlen ist zukünftig ausreichend Parkraum vorzuhalten. Für diesen Zweck werden an zwei Orten im Untersuchungsgebiet Quartiersgaragen empfohlen, die zusammen rund 1.000 Stellplätze fassen.

An die Maßnahmenkonzeption schließt eine Wirkungsabschätzung an (Kapitel 11). Es wird eine Verkehrsprognose durchgeführt, um das zukünftige Verkehrsaufkommen mit und ohne Mobilitätskonzept gegenüberzustellen und zu vergleichen. Des Weiteren werden die Wirkungen der Maßnahmen auf die einzelnen Verkehrsarten und eingangs definierten Ziele qualitativ eingeschätzt und Hinweise für ein fortlaufendes Monitoring der Wirkungen gegeben.

Das Mobilitätskonzept schließt mit Empfehlungen zur Umsetzung (Kapitel 12). Es werden Maßnahmen, deren Umsetzung prioritär erfolgen sollte, und grundsätzliche Prinzipien für den Realisierungsprozess dargestellt. Dazu gibt es Umsetzungsempfehlungen für Nebennetzstraßen und Knotenpunkte.

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Modal Split Berlin – Daten aus 2018, 2013 und 2008 im Vergleich	7
Tabelle 2:	Bedienhäufigkeit des ÖPNV	10
Tabelle 3:	Parkraumangebot und -nachfrage (gerundete Werte)	27
Tabelle 4:	Abwägung der zentralen Rad- und Fußverkehrsführung (Nordostraum)	68
Tabelle 5:	Abwägung der zentralen Rad- und Fußverkehrsführung (Mühlenkiez)	93
Tabelle 6:	Ausstattung der Mobilitätsstationstypen im Untersuchungsgebiet	119
Tabelle 7:	Stellplatzangebot und -nachfrage im Bestand (gerundete Werte)	133
Tabelle 8:	Verbleibendes Stellplatzangebot nach Straßenumgestaltung (gerundete Werte)	135
Tabelle 9:	Bilanzierung nach Straßenumgestaltung (gerundete Werte)	135
Tabelle 10:	Verbleibendes Stellplatzangebot nach Neubebauung (gerundete Werte)	136
Tabelle 11:	Bilanzierung nach Neubebauung (gerundete Werte)	137
Tabelle 12:	Verbleibendes Stellplatzangebot nach Straßenumgestaltung und Neubebauung (gerundete Werte)	137
Tabelle 13:	Bilanzierung nach Straßenumgestaltung und Neubebauung (gerundete Werte)	138
Tabelle 14:	Modal Split 2020 nach Wegen für das Untersuchungsgebiet auf Basis der Modal Splits für Pankow 2018 sowie eigener Berechnungen	141
Tabelle 15:	Ziel-Modal Split nach Wegen für das Untersuchungsgebiet 2035	143
Tabelle 16:	Annahmen zum Modal Split in der Machbarkeitsstudie Klimaneutrales Berlin 2050	144
Tabelle 17:	Mögliche Maßnahmen eines Mobilitätskonzepts	145
Tabelle 18:	Vergleich der Reduktionsquoten	146
Tabelle 19:	Bilanzierung für Szenario 1 (vollständige Straßenumgestaltung, keine Neubebauung) (gerundete Werte)	147
Tabelle 20:	Bilanzierung für Szenario 2 (vollständige Straßenumgestaltung und Neubebauung) (gerundete Werte)	147
Tabelle 21:	Erforderliche Kapazitäten der Quartiersgaragen	153

Tabelle 22:	Kapazitäten der Quartiersgaragen in Abhängigkeit der Geschosszahl	154	Bezirksamt Pankow Verkehrs- und Mobilitätskonzept Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße Abschlussbericht 27. Mai 2021
Tabelle 23:	Typische Eigenschaften verschiedener Orte für Radabstellanlagen	160	
Tabelle 24:	Modal Split nach Wegen für das Untersuchungsgebiet für den Bestand 2020 und den Zielwert 2035	168	
Tabelle 25:	Parameter für die Verkehrsprognose	169	
Tabelle 26:	CO ₂ -Emissionen des Pkw-Verkehrs der Anwohnenden im Untersuchungsgebiet	173	
Tabelle 27:	Realisierungschancen und -risiken	176	

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Untersuchungsgebiet	3
Abbildung 2:	Eigentumsverhältnisse	4
Abbildung 3:	Ziele im Untersuchungsgebiet und dessen Umfeld	5
Abbildung 4:	Zentrenkonzept Berlin	5
Abbildung 5:	Einwohnerdichte	6
Abbildung 6:	Motorisierungsgrad nach Statistischem Gebiet (2016) (Auszug)	8
Abbildung 7:	Liniennetz und Erschließung des ÖPNV	9
Abbildung 8:	Erreichbarkeit ausgehend von Haltestelle S Greifswalder Straße (SBahn und Straßenbahn) und Lage ausgewählter Haupt- und Stadtteilzentren (schwarz)	11
Abbildung 9:	Erreichbarkeit ausgehend von Haltestelle Stedinger Weg (Bus) und Lage ausgewählter Haupt- und Stadtteilzentren (schwarz)	12
Abbildung 10:	Trampelpfad vom Knotenpunkt Greifswalder Str./ Michelangelostr. zur Hanns-Eisler-Str.	12
Abbildung 11:	Trampelpfad von der Michelangelostr. 22 zum Parkplatz Hanns-Eisler-Str. 42-50	12
Abbildung 12:	Gehwege und Durchwegungen	13
Abbildung 13:	Offene Bebauungsstruktur erlaubt direkte Wegebeziehungen im Fußverkehr (Durchgang zwischen Hanns-Eisler-Str. 22 und 24, Blickrichtung nach Südwesten)	13
Abbildung 14:	Fahrbahn für Kfz-, Rad- und Fußverkehr (Gürtelstraße 32, Blickrichtung nach Nordosten)	14
Abbildung 15:	Theoretische fußläufige Erreichbarkeit binnen zehn Minuten vom S-Bahnhof Greifswalder Straße (rot) und von der Bushaltestelle Michelangelostraße (blau)	14
Abbildung 16:	Mangelhafter Gehweg am Beispiel Gürtelstraße	15

<p>Bezirksamt Pankow Verkehrs- und Mobilitätskonzept Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße Abschlussbericht 27. Mai 2021</p>	<p>Abbildung 17: Sicherheitsrisiko entlang des Gehwegs am Beispiel Storkower Straße</p> <p>Abbildung 18: Querungsmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet jeweils mit Angabe der vorhandenen Barrierefreiheit</p> <p>Abbildung 19: LSA mit Elementen zur Unterstützung mobilitätseingeschränkter Personen in der Michelangelostraße</p> <p>Abbildung 20: Markierte Gehwegvorstreckung am Beispiel Thomas-Mann-Straße 34</p> <p>Abbildung 21: Abgesenkter Bordstein ohne taktile Elemente am Beispiel Hanns-Eisler-Straße 50</p> <p>Abbildung 22: Größere Freifläche im Einsteinpark mit einem großen Baumbestand</p> <p>Abbildung 23: Große, versiegelte und ungenutzte Fläche nordöstlich des Quartierspavillons Mühlenkiez</p> <p>Abbildung 24: Gemeinsamer Rad- und Fußweg mit Sitzmöglichkeiten südwestlich des Quartierspavillons Mühlenkiez</p> <p>Abbildung 25: Straßenabschnitt mit mangelhafter Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität in der Gürtelstraße 31</p> <p>Abbildung 26: Übergeordnetes Fahrradrouthenetz und Radverkehrsanlagen</p> <p>Abbildung 27: Radfahrstreifen auf der Michelangelostraße</p> <p>Abbildung 28: Räumliche Nähe der Radverkehrsanlage zu den Kfz-Parkständen auf der Storkower Straße mit fehlenden Sicherheitsräumen zwischen Radverkehrsanlage und Parkstreifen</p> <p>Abbildung 29: Theoretische Erreichbarkeit binnen 10 Minuten ausgehend vom Gebietszentrum (blau)</p> <p>Abbildung 30: Übergeordnetes Straßennetz im Bestand 2017 (links) und für das Prognosejahr 2025 (rechts)</p> <p>Abbildung 31: Straßennetz</p> <p>Abbildung 32: Asphaltbelag mit Mängeln in der Thomas-Mann-Straße</p> <p>Abbildung 33: Verkehrsorganisation im Untersuchungsgebiet</p> <p>Abbildung 34: Kfz-Verkehrsstärken im Untersuchungsgebiet</p> <p>Abbildung 35: Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet</p> <p>Abbildung 36: Städtebauliche Planungen</p> <p>Abbildung 37: Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens – nachrichtliche Übernahme verkehrsrelevanter Themen aus verschiedenen Veranstaltungen zur Erarbeitung des Grün- und Freiflächenkonzepts</p> <p>Abbildung 38: Wild abgestellte Räder am S-Bahnhof Greifswalder Straße</p> <p>Abbildung 39: Radabstellanlagen vor Hauseingängen</p> <p>Abbildung 40: Änderungen am Kfz-Verkehrsnetz</p>	<p>15</p> <p>16</p> <p>16</p> <p>17</p> <p>17</p> <p>17</p> <p>18</p> <p>18</p> <p>18</p> <p>19</p> <p>20</p> <p>20</p> <p>21</p> <p>22</p> <p>23</p> <p>24</p> <p>25</p> <p>25</p> <p>26</p> <p>28</p> <p>29</p> <p>31</p> <p>33</p> <p>42</p>
--	---	---

Abbildung 41: Zielnetz des Kfz-Verkehrs	42	Bezirksamt Pankow Verkehrs- und Mobilitätskonzept Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße Abschlussbericht 27. Mai 2021
Abbildung 42: Radverkehrsnetz	45	
Abbildung 43: Radverkehrsnetz – Wichtige Verbindungen	47	
Abbildung 44: Fußverkehrsnetz	50	
Abbildung 45: Fußverkehrsnetz – Wichtige Verbindungen	52	
Abbildung 46: Regellösung Querschnitt Zweirichtungsverkehr mit beidseitigem Kfz-Parken	56	
Abbildung 47: Regellösung Querschnitt Zweirichtungsverkehr mit einseitigem Kfz-Parken	56	
Abbildung 48: Regellösung Querschnitt Zweirichtungsverkehr ohne Kfz-Parken	56	
Abbildung 49: Regellösung Querschnitt Einrichtungsverkehr mit Kfz-Parken	56	
Abbildung 50: Regellösung Querschnitt Einrichtungsverkehr ohne Kfz-Parken	57	
Abbildung 51: Regellösung Querschnitt Zweirichtungsverkehr im Mischverkehr	57	
Abbildung 52: Knotenpunkt-Regellösung für den Typ Tempo 30 / Tempo 30 mit und ohne Aufpflasterung (Typ K)	61	
Abbildung 53: Knotenpunkt-Regellösung für den Typ Tempo 30 / verkehrsberuhigter Bereich mit und ohne Aufpflasterung (Typ M)	61	
Abbildung 54: Knotenpunkt-Regellösung für den Typ Tempo 30 / verkehrsberuhigter Bereich / Fuß- und Radverkehrsfläche mit und ohne Aufpflasterung (Typ R)	62	
Abbildung 55: Regellösung für eine Querungsstelle (Gehwegvorstreckung) auf gerader Strecke mit und ohne Aufpflasterung (Typ Q)	62	
Abbildung 56: Empfehlungen für Querungsstellen und Knotenpunkte im Untersuchungsgebiet	63	
Abbildung 57: Abgrenzung der Planungsräume	64	
Abbildung 58: Planungsraum Nordostraum Zentrale Achse und Umfeld	67	
Abbildung 59: Planungsraum Nordostraum Teilgebiet Ost	70	
Abbildung 60: Anbindung der Neubebauung	73	
Abbildung 61: Planungsraum Michelangelostraße - Schulneubau	76	
Abbildung 62: Abschnittunterteilung und Querschnittslagen der Hanns-Eisler-Straße	77	
Abbildung 63: Bestandsquerschnitt Abschnitt 1 (Blickrichtung Westen)	79	
Abbildung 64: Regelquerschnitt der Planungsvariante Zweirichtungsverkehr Abschnitt 1 ohne Entwässerungsmulde (Blickrichtung Westen)	80	

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Abbildung 65:	Regelquerschnitt der Planungsvariante Zweirichtungsverkehr Abschnitt 1 mit Entwässerungsmulde (Blickrichtung Westen)	81
Abbildung 66:	Abschnitt 1 – Baufeldüberschneidungen der Neubebauung für die vorgestellten Planungsideen	81
Abbildung 67:	Bestandsquerschnitt Abschnitt 2 (Blickrichtung Westen)	82
Abbildung 68:	Regelquerschnitt der Planungsvariante Abschnitt 2 (Blickrichtung Westen)	82
Abbildung 69:	Abschnitt 2 - Baufeldüberschneidung Neubebauung südliche Michelangelostraße im Zweirichtungsverkehr ohne Kfz-Parken	83
Abbildung 70:	Bestandsquerschnitt Abschnitt 3 (Blickrichtung Westen)	83
Abbildung 71:	Regelquerschnitt der Planungsvariante Abschnitt 8 (Blickrichtung Westen)	84
Abbildung 72:	Abschnitt 3 - Baufeldüberschneidung Neubebauung südliche Michelangelostraße im Zweirichtungsverkehr mit beidseitigem Längsparken (Hausnr. 32-40 oben und Hausnr. 42-50 unten)	84
Abbildung 73:	Bestandsquerschnitt Abschnitt 4 (Blickrichtung Norden)	85
Abbildung 74:	Regelquerschnitt der Planungsvariante Abschnitt 4 (Blickrichtung Norden)	86
Abbildung 75:	Bestandsquerschnitt Abschnitt 5 (Blickrichtung Westen)	87
Abbildung 76:	Regelquerschnitt der Planungsvariante Abschnitt 5 (Blickrichtung Westen)	87
Abbildung 77:	Abschnitt 5 - Baufeldüberschneidung Neubebauung südliche Michelangelostraße im Zweirichtungsverkehr mit einseitigem Längsparken	88
Abbildung 78:	Bestandsquerschnitt Abschnitt 6 (Blickrichtung Norden)	88
Abbildung 79:	Bestandsquerschnitt Abschnitt 7 (Blickrichtung Westen)	89
Abbildung 80:	Regelquerschnitt der Planungsvariante Abschnitt 7 (Blickrichtung Westen)	90
Abbildung 81:	Abschnitt 7 - Baufeldüberschneidung Neubebauung südliche Michelangelostraße im Zweirichtungsverkehr ohne Kfz-Parken	90
Abbildung 82:	Planungsraum Fuß-/Radwegeachse Mühlenkiez – Anbindung West	94
Abbildung 83:	Gehweg am östlichen Ende der Hanns-Eisler-Straße	96
Abbildung 84:	Planungsraum Fuß-/Radwegeachse Mühlenkiez – Anbindung Ost	96
Abbildung 85:	Planungsraum Pieskower Weg und Zugang S-Bahnhof	97
Abbildung 86:	Bestandsquerschnitt des Pieskower Wegs an der Storkower Straße (Blickrichtung Norden)	99

Abbildung 87: Planungsraum Pieskower Weg – Konfliktfall Pkw Pkw unterhalb der Sammelanlage	99	Bezirksamt Pankow Verkehrs- und Mobilitätskonzept Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße
Abbildung 88: Oberflächenschäden in der Einsteinstraße	101	
Abbildung 89: Bestandsquerschnitt der Einsteinstraße Hausnr. 28 (Blickrichtung Westen)	102	
Abbildung 90: Planungsraum Einsteinstraße	103	
Abbildung 91: Leitsystem im Märkischen Viertel und Tafel mit Brailleschild an einem Mast in Meschede im Sauerland	108	
Abbildung 92: Sitzgelegenheit zwischen begrünten Baumscheiben in Paris (Frankreich)	109	
Abbildung 93: Sitzgelegenheiten, die zur sozialen Interaktion einladen, in Lissabon (Portugal)	109	
Abbildung 94: Multifunktionale Sitzgelegenheiten als Begrenzung für Bepflanzungen in Hong Kong	109	
Abbildung 95: Trittbrett und Haltegriff an einem Knotenpunkt in Kopenhagen und eine öffentliche Luftpumpe mit Werkzeug in Sonthofen	113	
Abbildung 96: Animierte Darstellung einer jelbi-Station	115	
Abbildung 97: Mobilitätsstation „switchh“ am Bahnhof Berliner Tor in Hamburg	116	Abschlussbericht 27. Mai 2021
Abbildung 98: Mobilitätsstation „mobil.pünktchen“ in Bremen	116	
Abbildung 99: Standortvorschläge für Mobilitätsstationen	118	
Abbildung 100: Mobilitätszentrale in der autoarmen Lincoln-Siedlung in Darmstadt	120	
Abbildung 101: Mögliche Nutzung der Stellplätze vor einem Hauseingang bei der Berücksichtigung verschiedener Verkehrsarten und des Lieferverkehrs	122	
Abbildung 102: Lastenrad der DHL	123	
Abbildung 103: Ablauf des Dialogmarketings in München	125	
Abbildung 104: Evaluation der Maßnahmen in München	126	
Abbildung 105: Evaluation der Maßnahmen in Aachen	127	
Abbildung 106: Parkraumangebot im Bestand	133	
Abbildung 107: Stellplatzsituation bei Straßenumgestaltung im Untersuchungsgebiet (Umsetzung der Netzkonzeption)	134	
Abbildung 108: Stellplatzsituation bei Neubebauung im Untersuchungsgebiet	136	
Abbildung 109: Stellplatzbilanz bei Straßenumgestaltung und Neubebauung im Untersuchungsgebiet	138	
Abbildung 110: Veränderungen des Modal Split je Wegezweck	143	
Abbildung 111: Quartiersgaragen Pieskower Weg (links) und Kniprodestraße (rechts)	152	

Bezirksamt Pankow	Abbildung 112: Verschiedene Ausführungen von Radabstellanlagen (v.l.n.r. Vorradständer, Anlehnbügel, Doppelstockparker, Schräghochparker, Wandparker)	158
Verkehrs- und Mobilitätskonzept Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße	Abbildung 113: Verschiedene Orte für Radabstellanlagen (v.l.n.r. draußen, im Gebäude, draußen überdacht, Minigarage, Sammelgarage, Fahrradbox)	159
Abschlussbericht	Abbildung 114: Abstellanlagen am S-Bahnhof Greifswalder Straße	162
27. Mai 2021	Abbildung 115: Empfehlungen zu Radabstellanlagen an ÖV-Haltepunkten	162
	Abbildung 116: Empfehlungen zu Radabstellanlagen an Wohngebäuden	163
	Abbildung 117: Empfehlungen zu Radabstellanlagen an Schulen	164
	Abbildung 118: Empfehlungen zu Radabstellanlagen beim Einzelhandel	165
	Abbildung 119: Abstellanlagen um das Mühlenberg-Center	166
	Abbildung 120: Abstellanlagen zwischen Edeka und Bibliothek	166
	Abbildung 121: Empfehlungen zu Radabstellanlagen im Straßenraum	167
	Abbildung 122: Ergebnisse der Verkehrsprognose für die Wohnnutzung	170
	Abbildung 123: Umsetzungsempfehlungen der verkehrsberuhigten Bereiche	182
	Abbildung 124: Priorisierung/Realisierungshorizonte der Knotenpunktumbauten	187

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1: Karten des Textteiles
- Anlage 2: Priorisierung der Knotenpunktumbauten

Literaturverzeichnis

- ADAC. (2018). *Das Elterntaxi an Grundschulen*. München.
- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg. (2018). *Der Weg zur Arbeit - Verkehrsmittelnutzung in Berlin im Kontext soziostruktureller Merkmale*. Potsdam.
- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg. (2018). *Einwohnerdichte 2018 (Umweltatlas)*. Berlin.
- BMVI. (2018). *Mobilität in Deutschland - Ergebnisbericht*. Bonn: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.
- Dena. (2016). *Energieeffiziente Straßenbeleuchtung*. Berlin: Deutsche Energie-Agentur.

FGSV. (2001). *Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)*. Köln: FGSV-Verlag.

FGSV. (2002). *Empfehlungen für Fußgängerkehrsanlagen (EFA)*. Köln: FGSV-Verlag.

FGSV. (2010). *Richtlinien für Lichtsignalanlagen*. Köln: FGSV-Verlag.

Frank Görge. (2016). *Wohnen an der Michelangelostraße - Vertiefung der Wettbewerbskonzeption*. Hamburg.

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

Land Berlin. (2017). *Mobilität der Stadt - Berliner Verkehr in Zahlen 2017*. Berlin: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.

Land Berlin. (2019). *Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023*. Berlin: Land Berlin.

Land Berlin. (2019). *Stadtentwicklungsplan (StEP) Zentren 2030*. Berlin: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt.

Land Nordrhein-Westfalen. (2019). *Handbuch „Kommunale Stellplatzsatzungen – Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW“*. Köln.

Langweg, A. (2009). *ÖPNV-Marketing für Zuzügler, Kurzfassung*. Aachen: Dissertation RWTH Aachen.

Schreiner, M., & Nallinger, S. (2007). Multimodales Dialogmarketing für Neubürgerinnen und Neubürger. *Handbuch kommunaler Verkehrsplanung*.

SenStadtUm (Hrsg.). (2014). *Machbarkeitsstudie Klimaneutrales Berlin*. Berlin.

SenUVK. (2018). *Mobilität der Stadt - Berliner Verkehr in Zahlen 2017*. (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Hrsg.) Berlin. Abgerufen am 24. 11 2017 von https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/download/Mobilitaet_dt_komplett.pdf

slapa & die raumplaner gmbh. (2017). *Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) Greifswalder Straße*. Berlin: Bezirksamt Pankow.

slapa & die raumplaner gmbh. (2020). *Wohnen an der Michelangelostraße - Band II: Entwicklung von städtebaulichen Prinzipentwürfen*. Bezirksamt Pankow von Berlin, Stadtentwicklungsamt - Fachbereich Stadtplanung. Berlin: Bezirksamt Pankow.

Stadtentwicklung Wien. (2015). *STEP 2025 - Fachkonzept Mobilität*. Wien.

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht
27. Mai 2021

- Statista. (09. August 2019). *de.statista.com*. Abgerufen am 20. Mai 2020 von Anzahl der Sendungen von Kurier-, Express- und Paketdiensten (KEP) in Deutschland in den Jahren 2000 bis 2023:
<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/154829/umfrage/sendungs-menge-von-paket-und-kurierdiensten-in-deutschland/>
- TU Dresden. (2009). *Mobilität in Städten, SrV 2008*. Landeshauptstadt Dresden.
- TU Dresden. (2014). *Mobilität in Städten, SrV 2013*. Landeshauptstadt Dresden.
- TU Dresden. (2019). *Mobilität in Städten, SrV 2018*. Landeshauptstadt Dresden.
- TU Dresden. (2020). *Mobilität in Städten, SrV 2018*. Dresden.
- TU Dresden, LISt. (2020). *NRVP 2020 – Radfahrende und zu Fuß Gehende auf gemeinsamen und getrennten selbstständigen Wegen. Verträglichkeit, Verkehrsablauf und Gestaltung*.
- Umweltbundesamt. (2017). *Die Stadt von Morgen*. Dessau-Roßlau.
- VCD. (30. März 2020). *Zielgruppenmarketing für Multimodalität*. Von <https://www.vcd.org/themen/multimodalitaet/schwerpunktthemen/zielgruppenorientierte-marketingmassnahmen/> abgerufen
- VCD e. V. (2019). *Intelligent mobil im Wohnquartier*. Berlin: VCD e. V.
- Verbraucherzentrale NRW, N.-W. (2015). *Gelegenheiten nutzen! Neubürger beim Klimaschutz mitnehmen!* Düsseldorf.
- Wikipedia. (2015). *DIN 1505*. Abgerufen am 30. Dez. 2015 von https://de.wikipedia.org/wiki/DIN_1505-2

Berlin

Markgrafenstraße 62/63
D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de

Hamburg

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

Kassel

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

Anlage 1 – Kartendarstellungen

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
 Mobilitätskonzept
 Stadtumbaugebiet
 Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

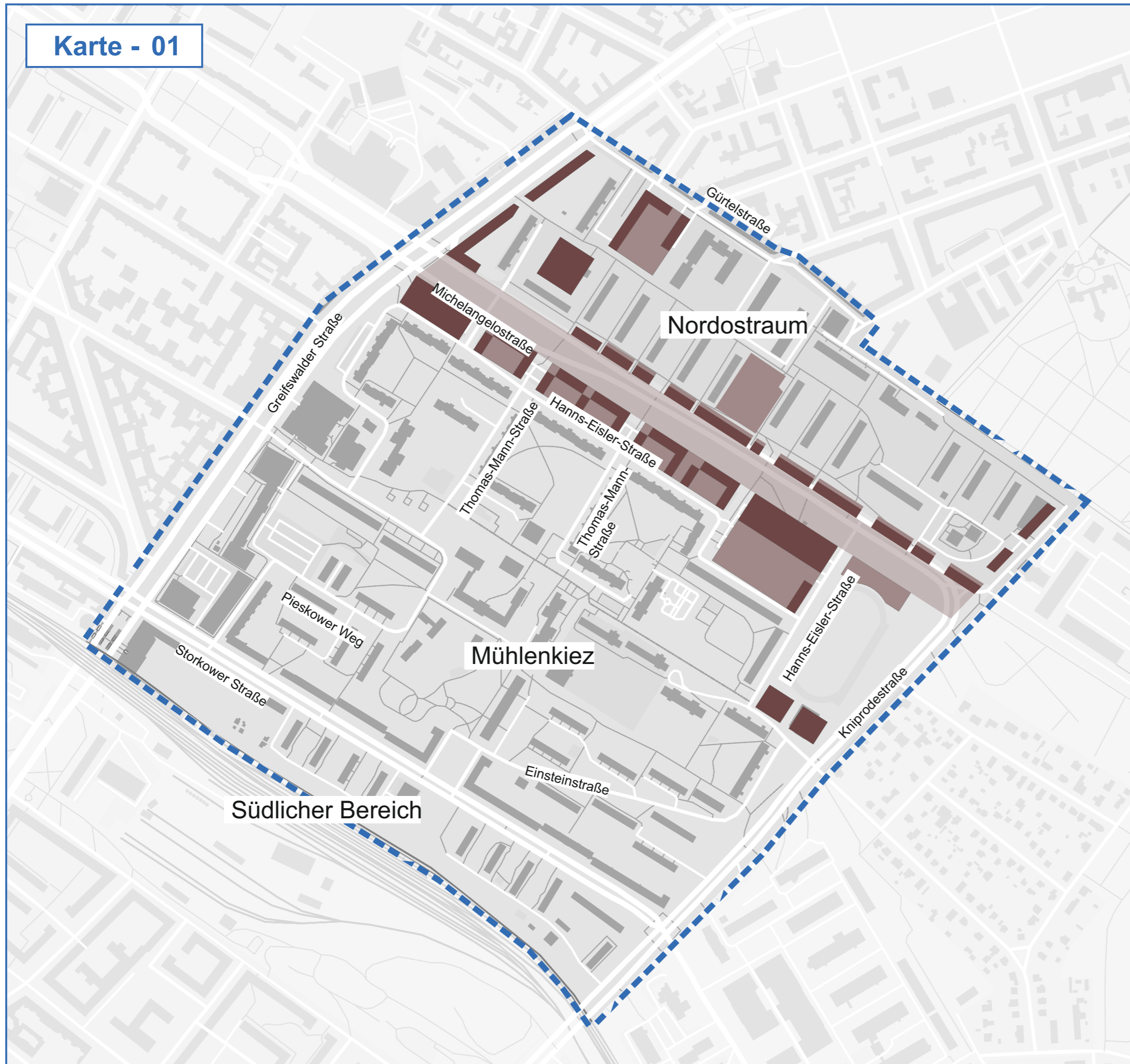
Karten- nummer	Kartentitel
1	Untersuchungsgebiet
2	Eigentumsverhältnisse
3	Ziele im Untersuchungsgebiet
4	Einwohnerdichte
5	Liniennetz und ÖV-Erschließung
6	Fußwegenetz / Durchwegungen
7	Analyse d. Knotenpunkte
8	Radverkehrsanlagen
9	Straßennetz
10	Verkehrsorganisation
11	Kfz-Stärken
12	Parkraumangebot
13	Bestehende Planungen
14	Beteiligungsergebnisse
15	Änderungen am Kfz-Verkehrsnetz
16	Zielnetz des Kfz-Verkehrs
17	Radverkehrsnetz - Konzeption
18	Radverkehrsnetz - Konzeption, wichtige Verbindungen
19	Fußverkehrsnetz - Konzeption
20	Fußverkehrsnetz - Konzeption, wichtige Verbindungen
21	Empfehlungen f. Knotenpunkte
22	Übersicht Planungsräume
23	NO Zentrale Achse

Kartennummer	Kartentitel
24	NO Teilgebiet Ost
25	Anbindung der Neubebauung
26	Schulneubau
27	Mittelpromenade Anbindung West
28	Mittelpromenade Anbindung Ost
29	Pieskower Weg / S-Bahnhof
30	Einsteinstraße und Storkower Platz
31	Mobilitätsstationen
32	Parkraumangebot im Bestand
33	Stellplätze nach Straßenraumgestaltung
34	Stellplätze nach Neubau
35	Stellplätze nach Straßenraumgestaltung und Neubau
36	Ruhender Radverkehr - S-Bahnhof
37	Ruhender Radverkehr - Mühlberg-Center
38	Ruhender Radverkehr - Edeka und Bibliothek
39	Verkehrsberuhigte Bereiche
40	Priorisierte KP-Umbauten

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht




27. Mai 2021



Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Untersuchungsgebiet

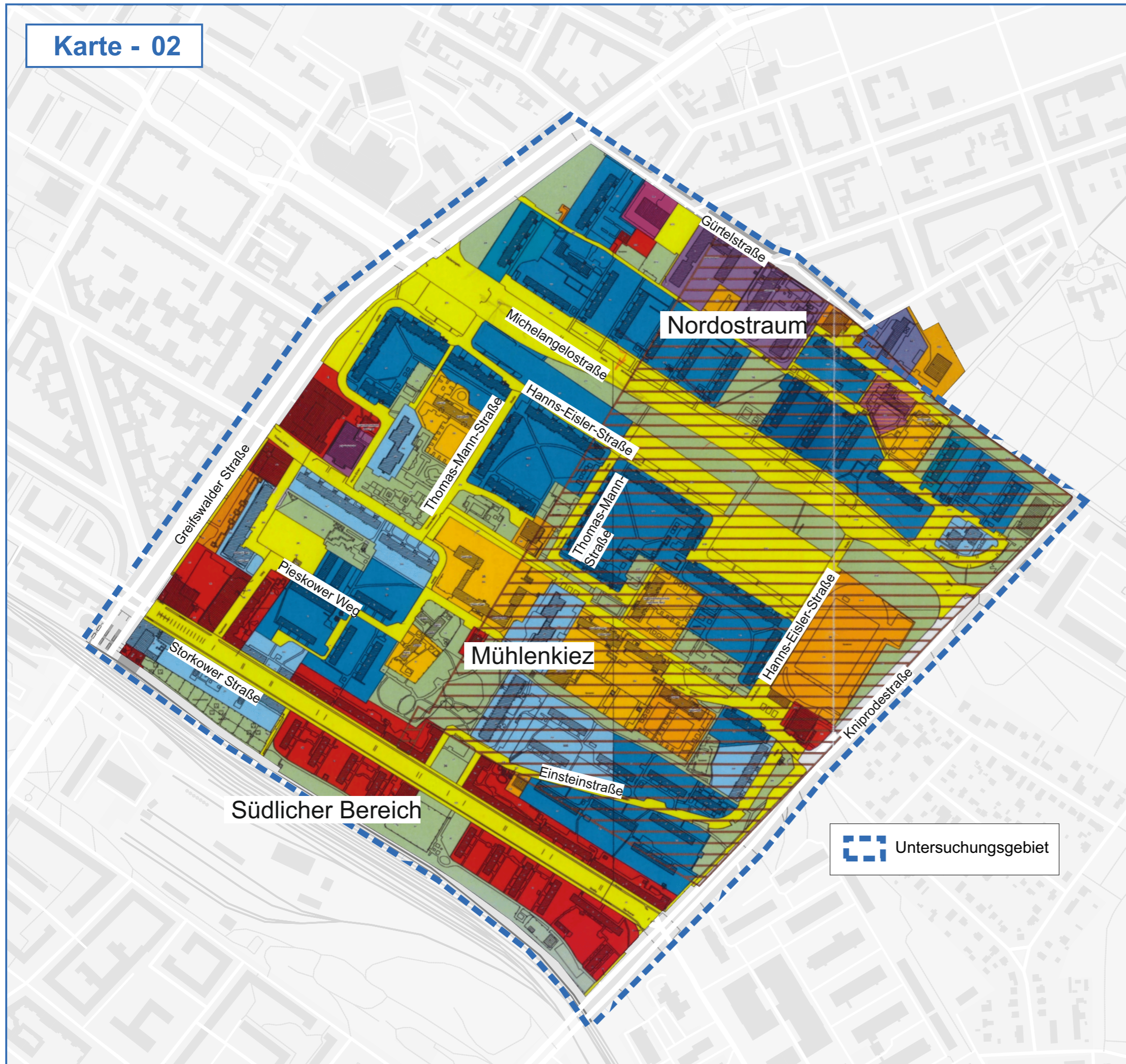
-  Neubaufächen
-  Neubauten
-  Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne
Kartengrundlage OpenStreetMap
Datenstand November 2020



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Eigentumsverhältnisse

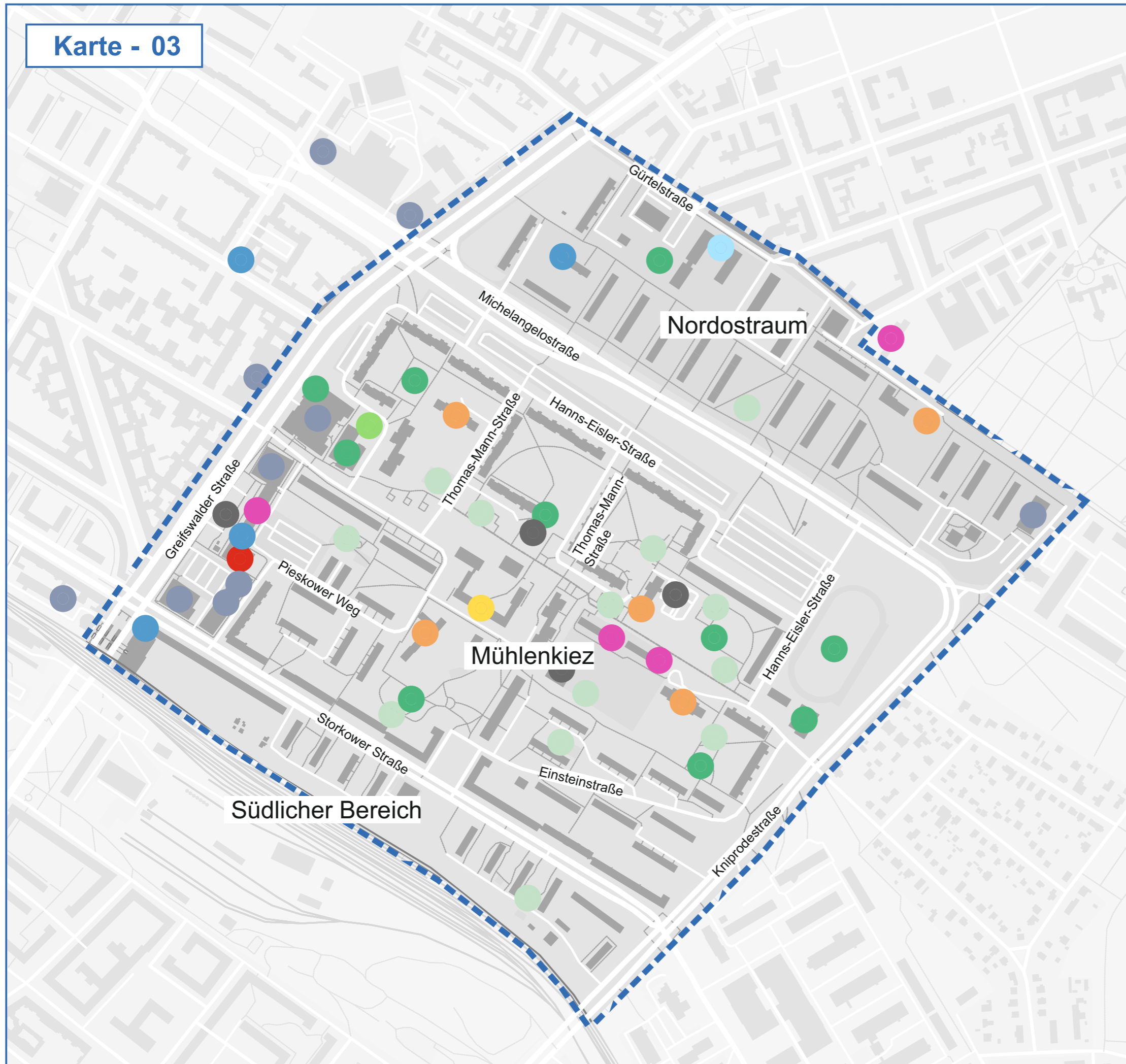


Maßstab ohne
Kartengrundlage OpenStreetMap
Datenstand März 2021



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de




Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Ziele im Untersuchungsgebiet

- Kindertagesstätte
- Grundschule
- Weiterführende Schule
- Bibliothek
- Öffentlicher Spielplatz
- KJFE
- Freizeit / Sport / Erholung
- Kranken- und Ärztehaus
- Senioreneinrichtung
- Supermarkt
- Sonstiges

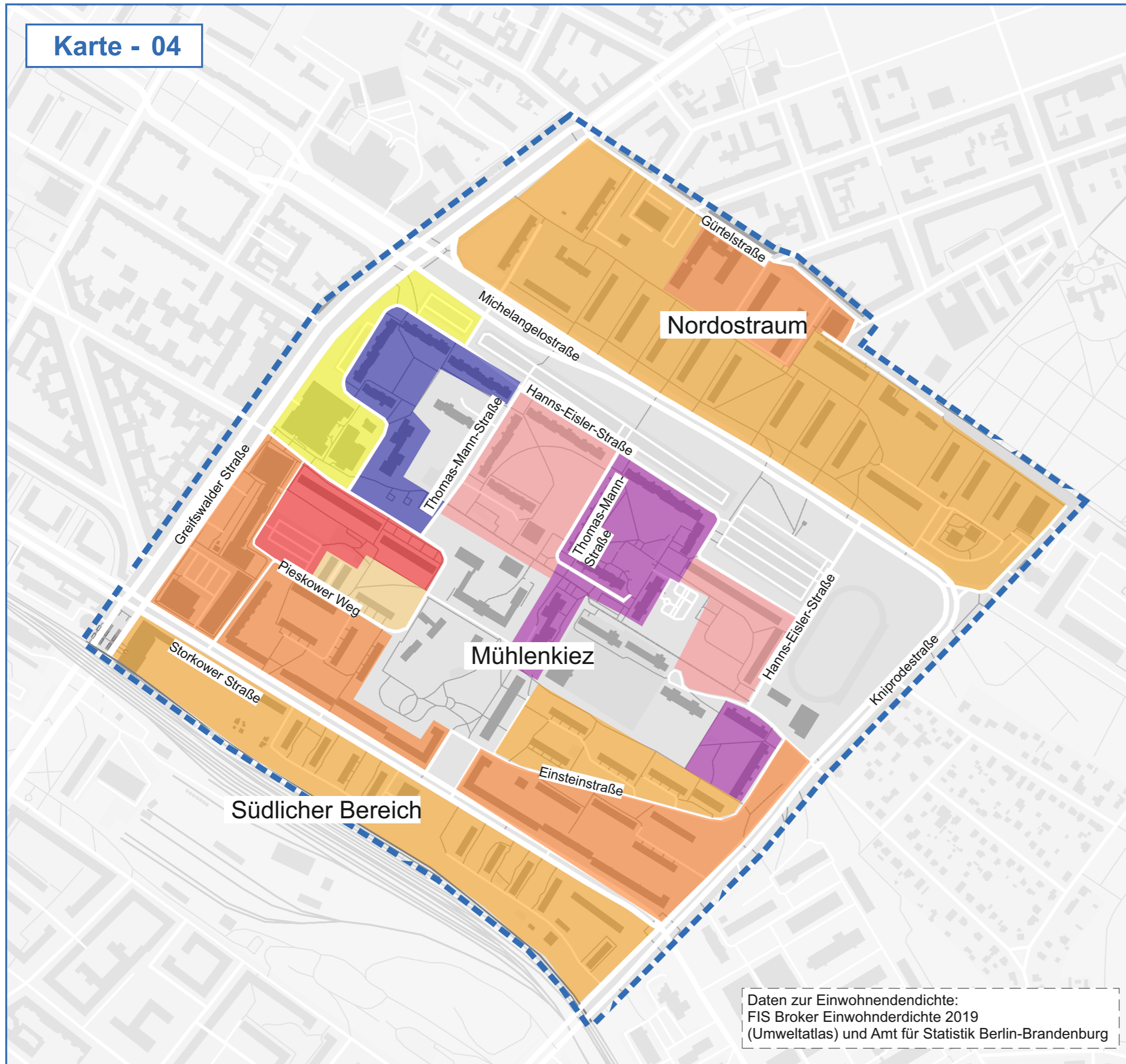
 Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne
Kartengrundlage OpenStreetMap
Datenstand März 2021



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de

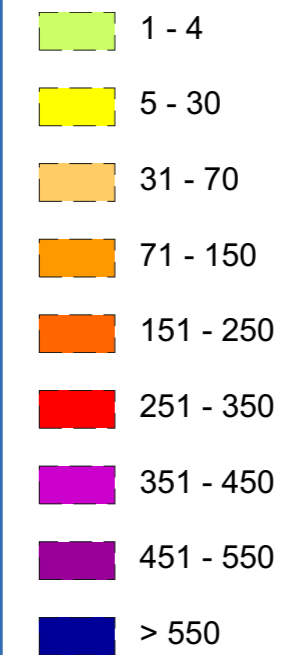


Stadtumbauegebiet Greifswalder Straße

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Einwohnerdichte

Einwohner / ha



Untersuchungsgebiet

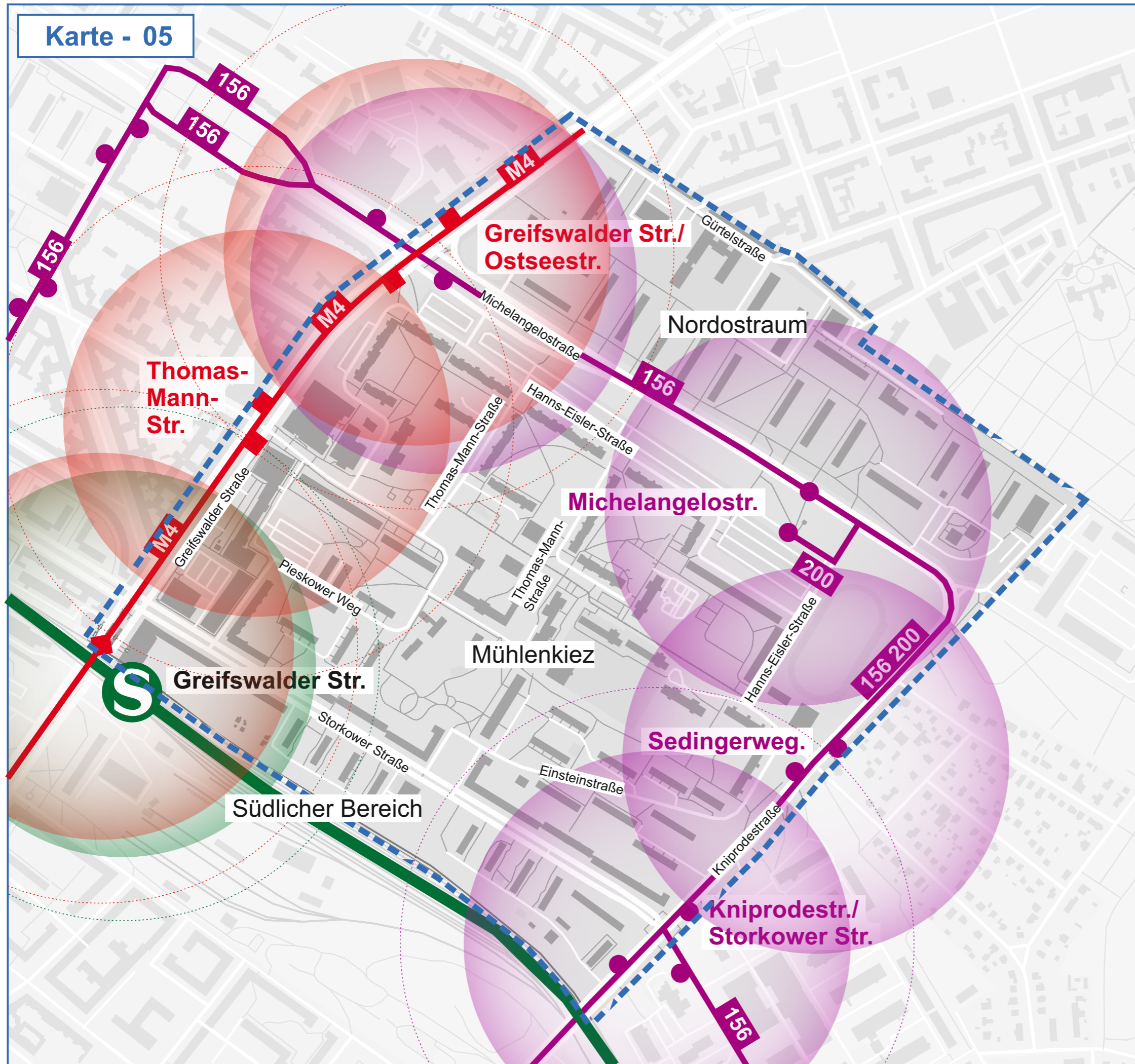
Maßstab ohne
Kartengrundlage OpenStreetMap
Datenstand März 2021



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de

Daten zur Einwohnerdichte:
FIS Broker Einwohnerdichte 2019
(Umweltatlas) und Amt für Statistik Berlin-Brandenburg



Stadtumbauegebiet Greifswalder Straße

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Liniennetz und Erschließung des ÖPNV

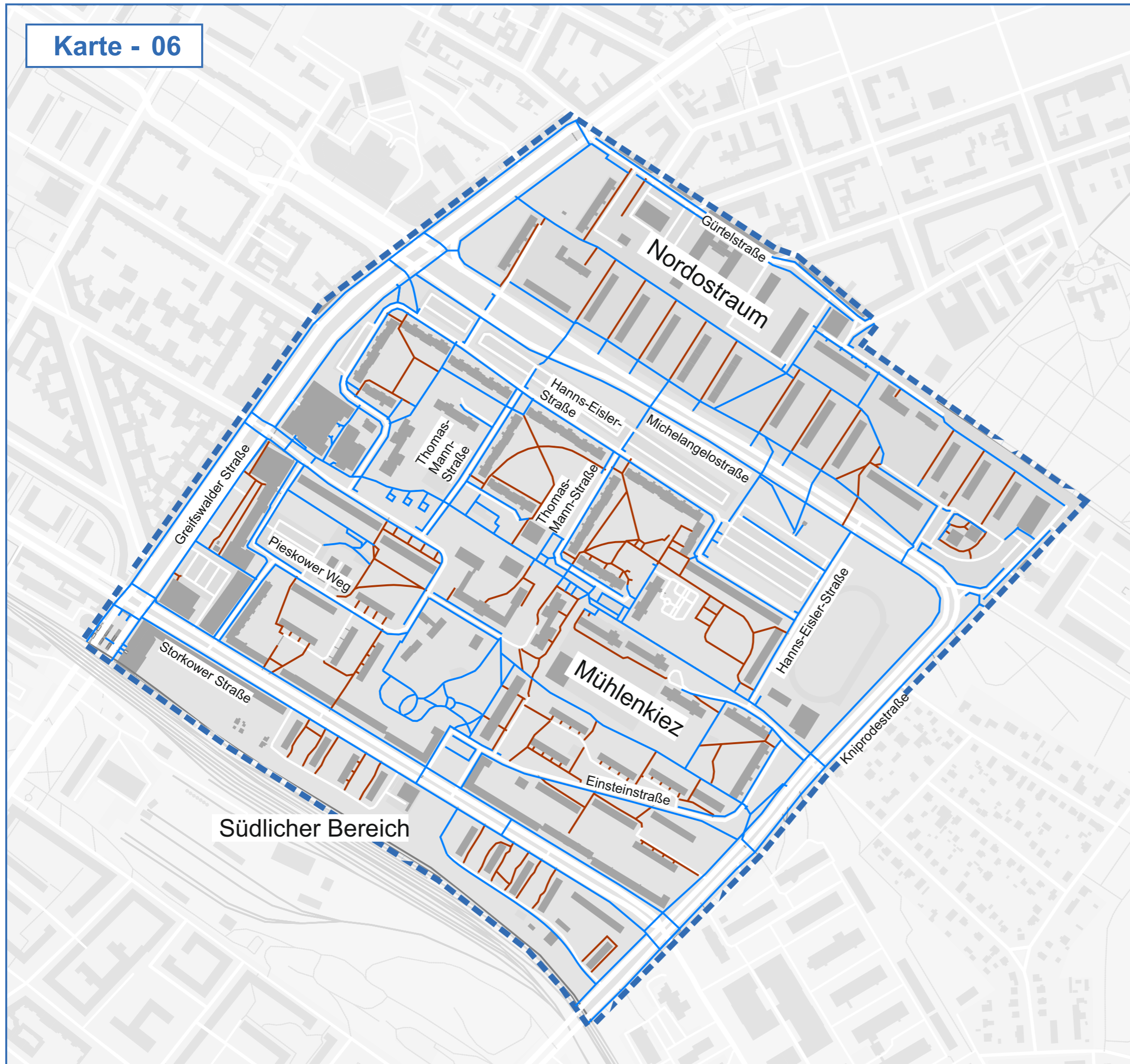
- Linien**
- Bus
 - Bushaltestelle
 - Straßenbahn (StraB)
 - StraB-Haltestelle
 - S-Bahn
 - Ⓢ S-Bahnhof
- Haltestellen mit Einzugsbereich**
- Bushaltestelle (r = 300 bis 400 m)
 - StraB-Hst. (r = 300 bis 400 m)
 - S-Bahnhof (r = 300 bis 400 m)

 Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne
Kartengrundlage OpenStreetMap
Datenstand November 2020





Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
 Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
 Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de




Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Gehwege und Durchwegungen

-  Öffentliche Gehwege
-  Private Wege / Durchwegungen

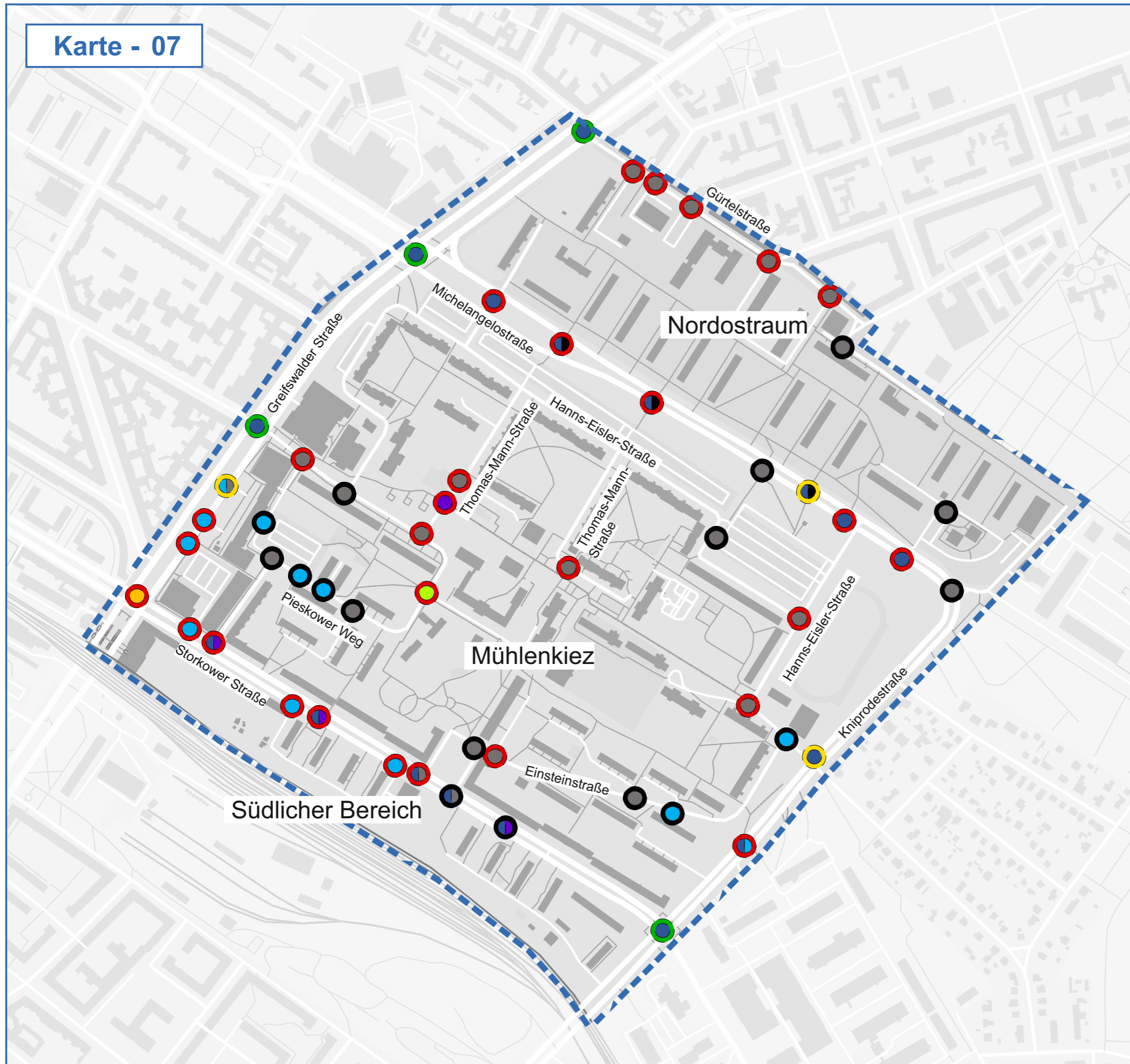
 Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne
Kartengrundlage OpenStreetMap
Datenstand November 2020



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de




Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Analyse Knotenpunkte

- Gehwegvorstreckung (markiert mit Poller)
- Gehwegvorstreckung (markiert)
- Gehwegvorstreckung (baulich)
- Gehwegvorstreckung (baulich mit Poller)
- Fußgängerüberweg
- Mittellinsel
- Einfahrt/Ausfahrt
- Sonstiges

- Barrierefreiheit 0% - 25%
- Barrierefreiheit 25% - 50%
- Barrierefreiheit 50% - 75%
- Barrierefreiheit 75% - 100%

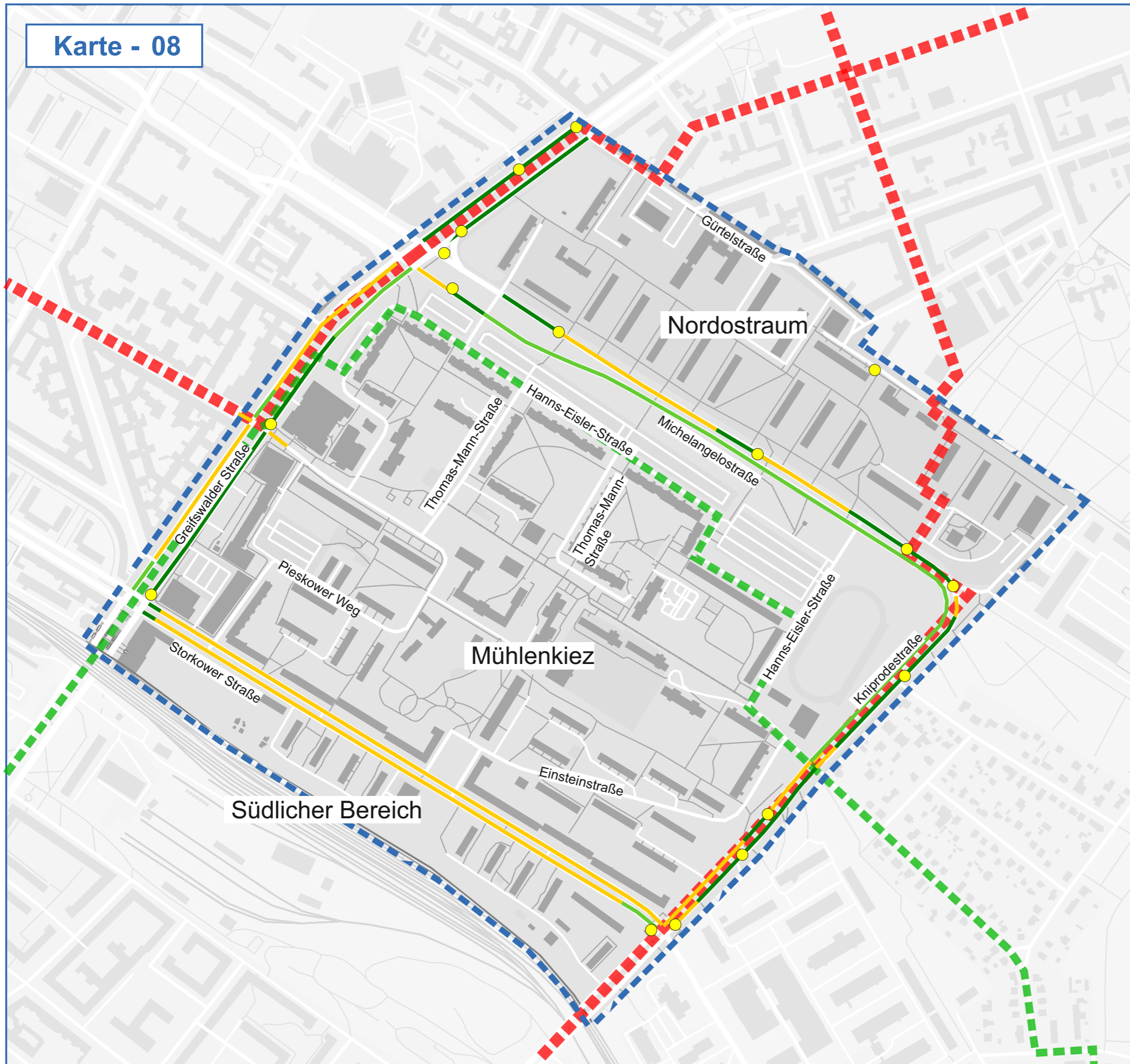
 Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne
Kartengrundlage OpenStreetMap
Datenstand November 2020



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel







Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de




Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Radverkehrsanlagen und über- geordnete Fahrradroutes

-  Radfahrstreifen
-  Schutzstreifen
-  Radweg
-  Verkehrszeichen
(Beginn eines benutzungs-
pflichtigen Abschnitts)
-  Übergeordnete Fahrradroute
-  Ergänzungsnetz

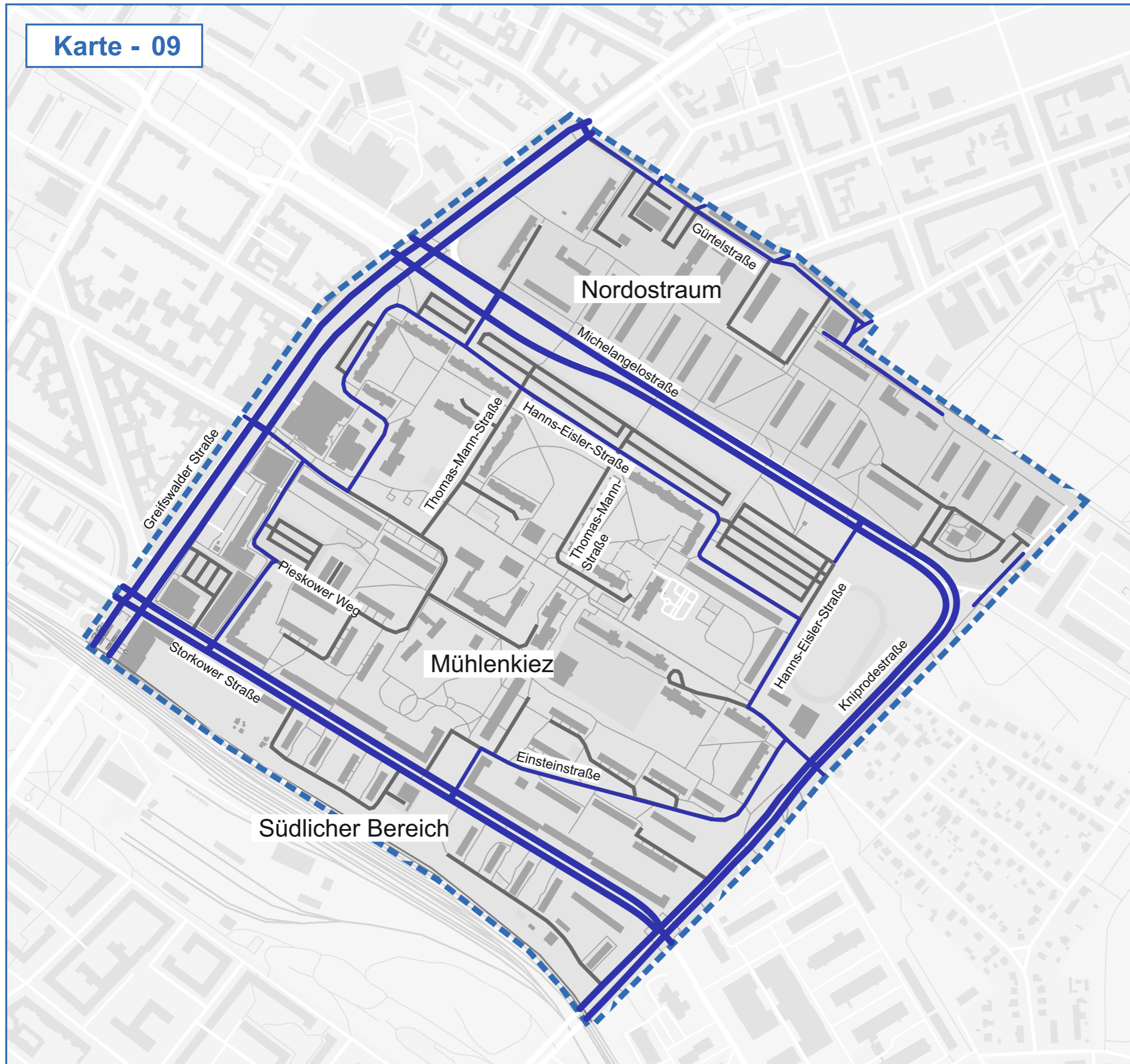
 Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne
Kartengrundlage OpenStreetMap
Datenstand November 2020



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel




Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de




Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Straßennetz

-  Hauptverkehrsstraßen
(Richtungsfahrbahnen)
-  Nebennetzstraßen
-  Erschließungsstraßen
und Zufahrten, teils Privatstraßen

 Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne
Kartengrundlage OpenStreetMap
Datenstand März 2021



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de






Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße



Verkehrs- und Mobilitätskonzept


Verkehrsorganisation

Geschwindigkeiten

-  50 km/h
-  30 km/h Strecke
-  30 km/h Zone

Vorfahrtregelung

-  Lichtsignalanlage
-  Vorfahrtstraße / Vorfahrt gewähren

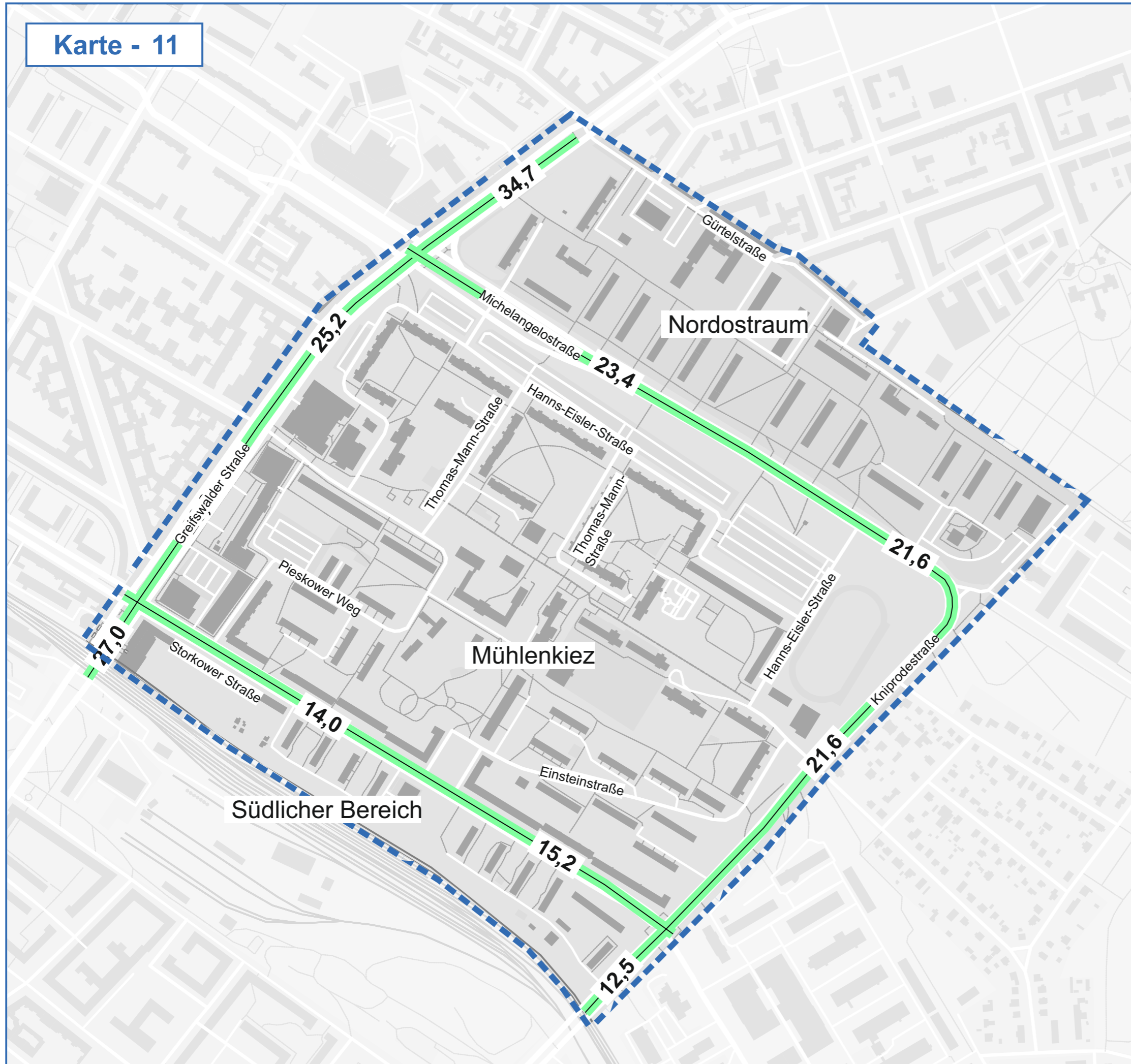
 Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne
Kartengrundlage OpenStreetMap
Datenstand März 2021



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de






Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Verkehrsstärke

1.000 Kfz / 24-Stunden

 21,6  DTV_{werktags} 2014

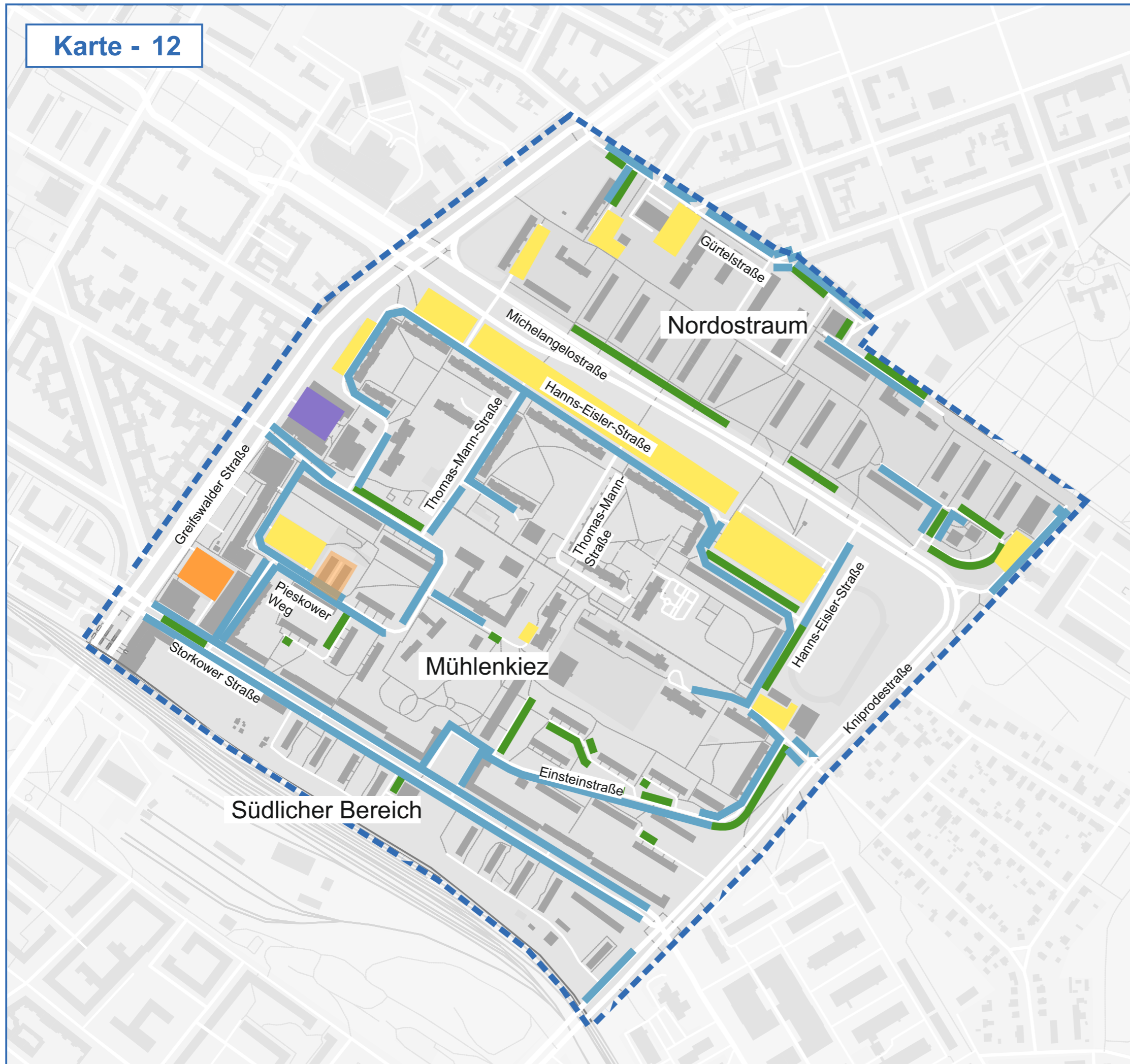
 Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne
Kartengrundlage OpenStreetMap
Datenstand November 2020



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de




Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Parkraumorganisation

-  Längsparken
-  Senkrechtparken
-  Sammelanlage
-  Sammelanlage (Supermarkt)
-  Garagen (privat)
-  Tiefgarage Mühlenberg-Center

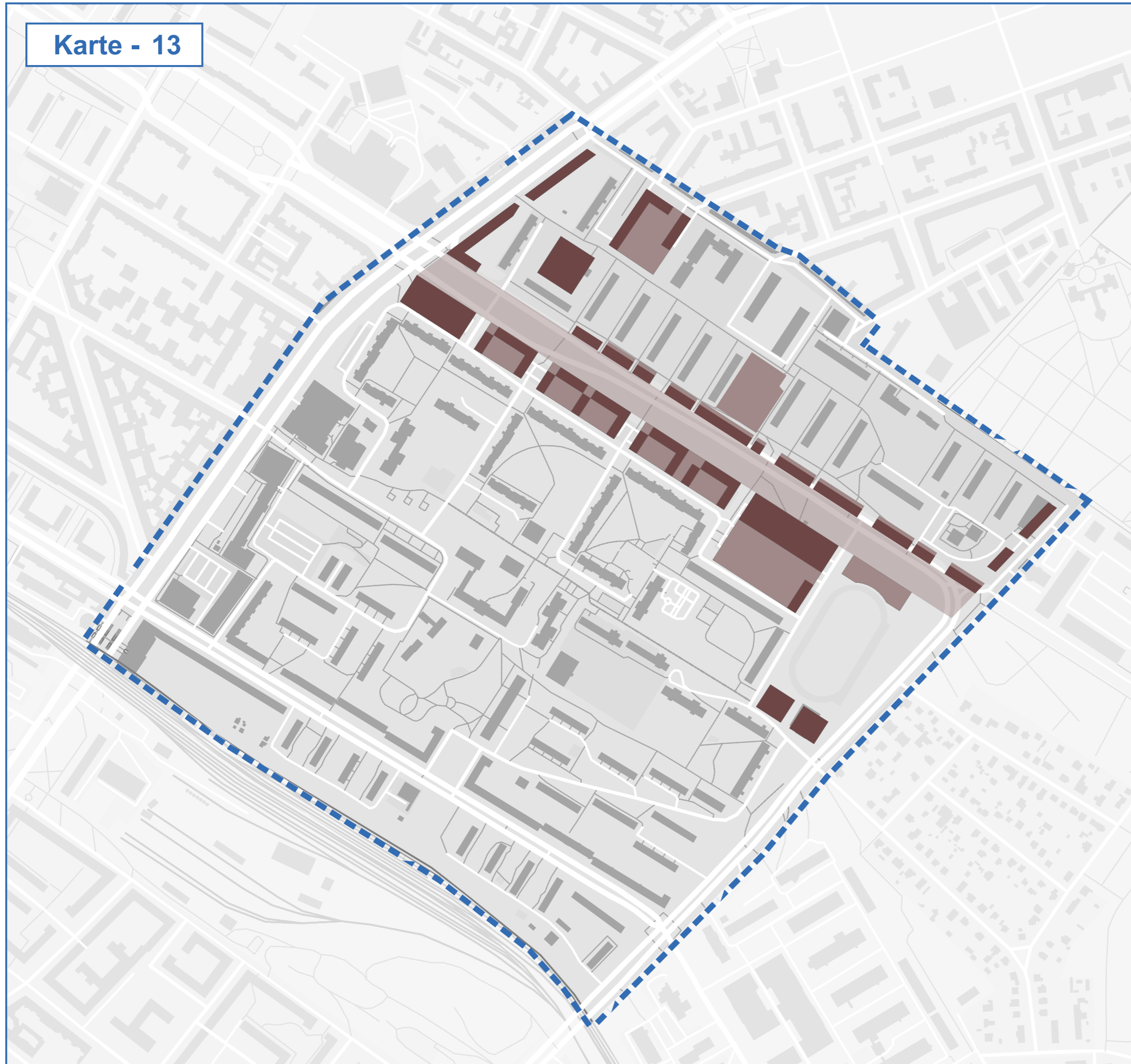
 Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne
Kartengrundlage OpenStreetMap
Datenstand November 2020



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel



Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Bestehende Planungen

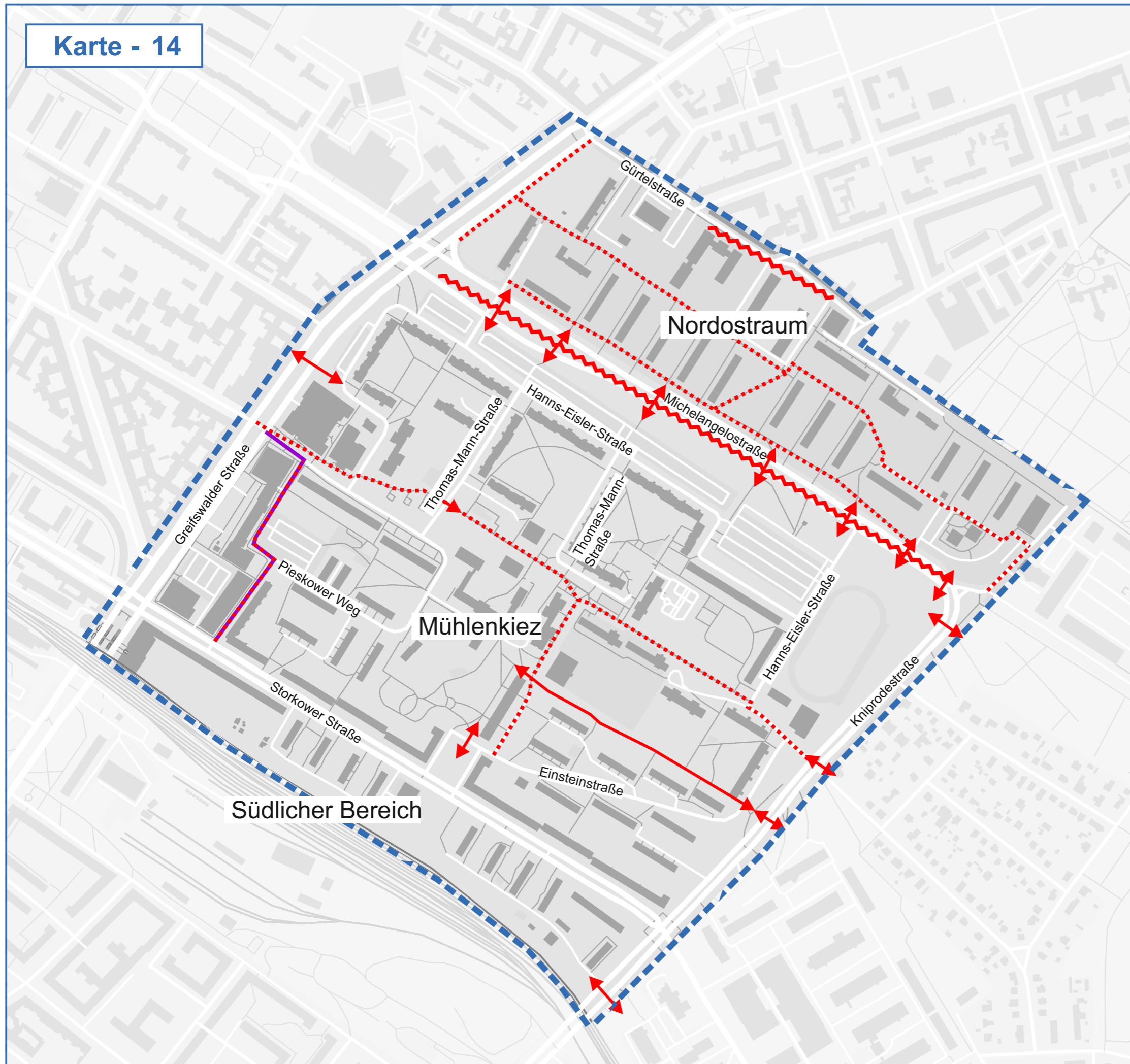
-  Neubauflächen
-  Neubauten

Maßstab ohne
Kartengrundlage OpenStreetMap
Datenstand November 2020



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Ergebnisse Beteiligungsverfahren

- schlechte Querungsmöglichkeiten für Fußverkehr
- Konflikte Fuß-/Radverkehr
- Barrierewirkung
- Konflikte Kfz-Verkehr

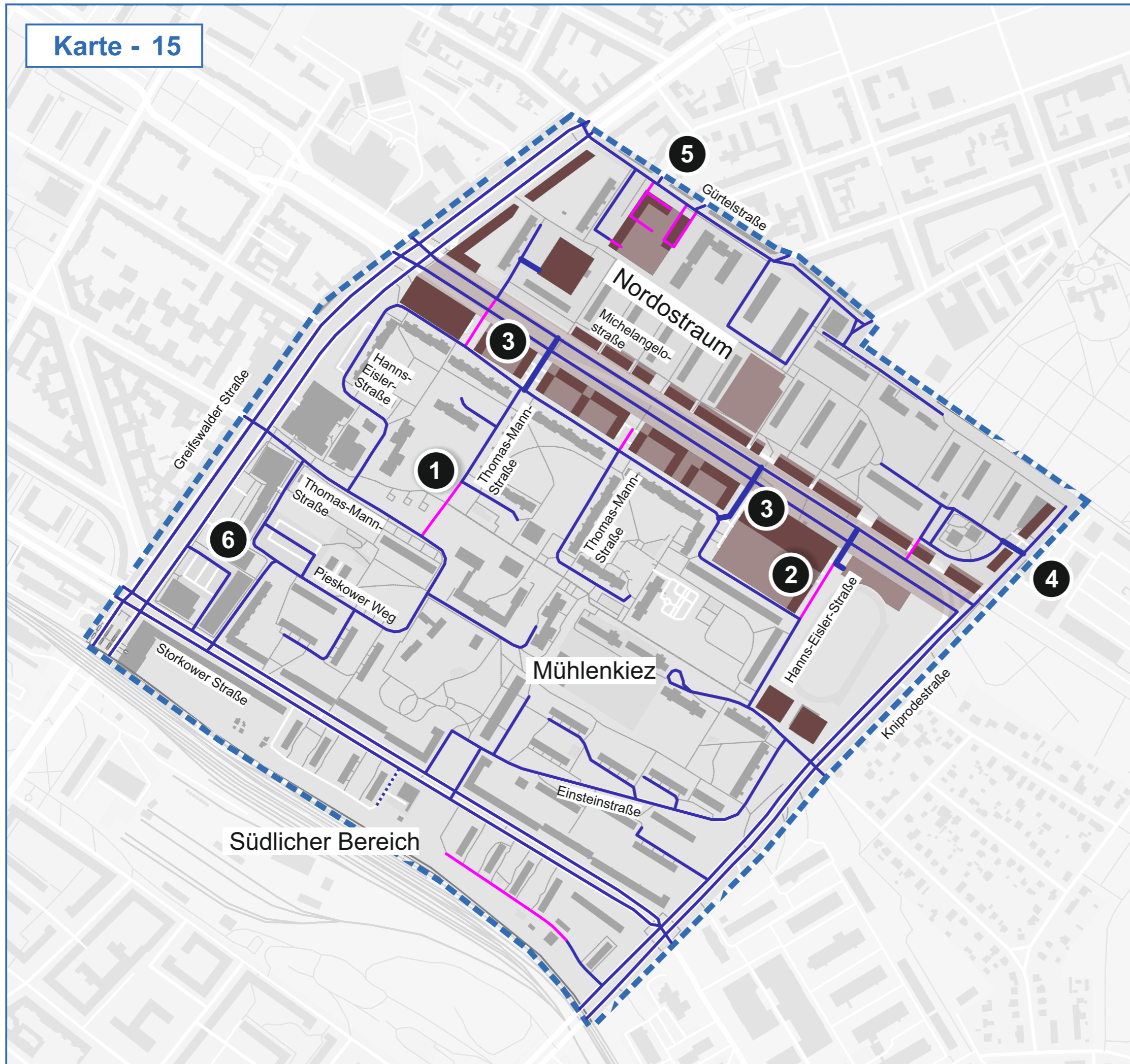
Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne
Kartengrundlage OpenStreetMap
Datenstand November 2020



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel




Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de




Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Änderungen am Kfz-Verkehrsnetz

-  Straßennetz Empfehlung
-  neue Abschnitte gegenüber dem bestehenden Straßennetz
-  entfallende Abschnitte des bestehenden Straßennetzes

 Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne

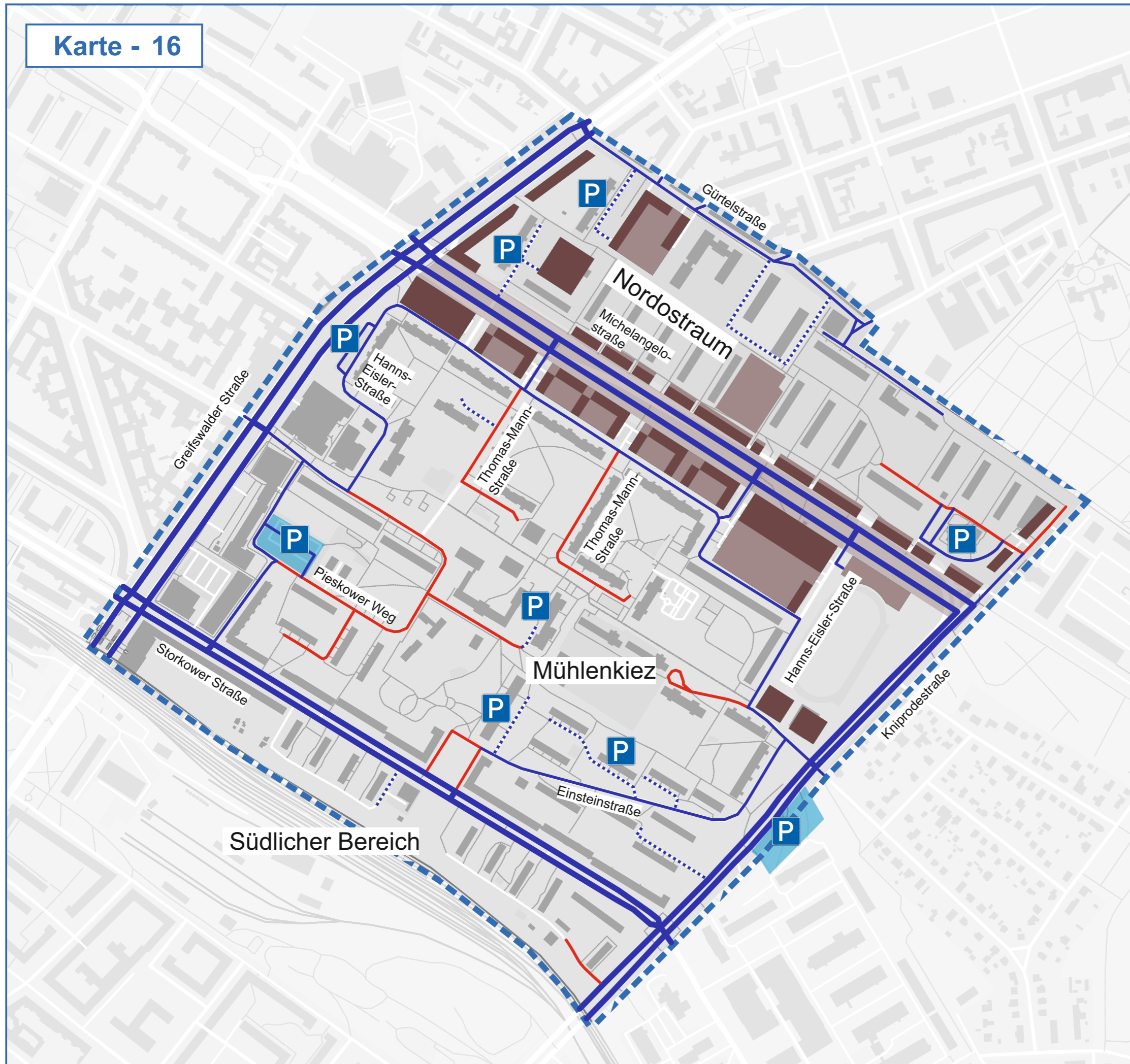
Kartengrundlage OpenStreetMap

Datenstand März 2021



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Zielnetz des Kfz-Verkehrs

- Hauptverkehrsstraße (Tempo 50)
- Nebennetzstraße (Tempo 30)
- Privatstraße
- Parkstände / Stellplätze (privat)
- Verkehrsberuhigter Bereich (Schrittgeschwindigkeit)
- Potentieller Quartiersgaragenstandort

Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne

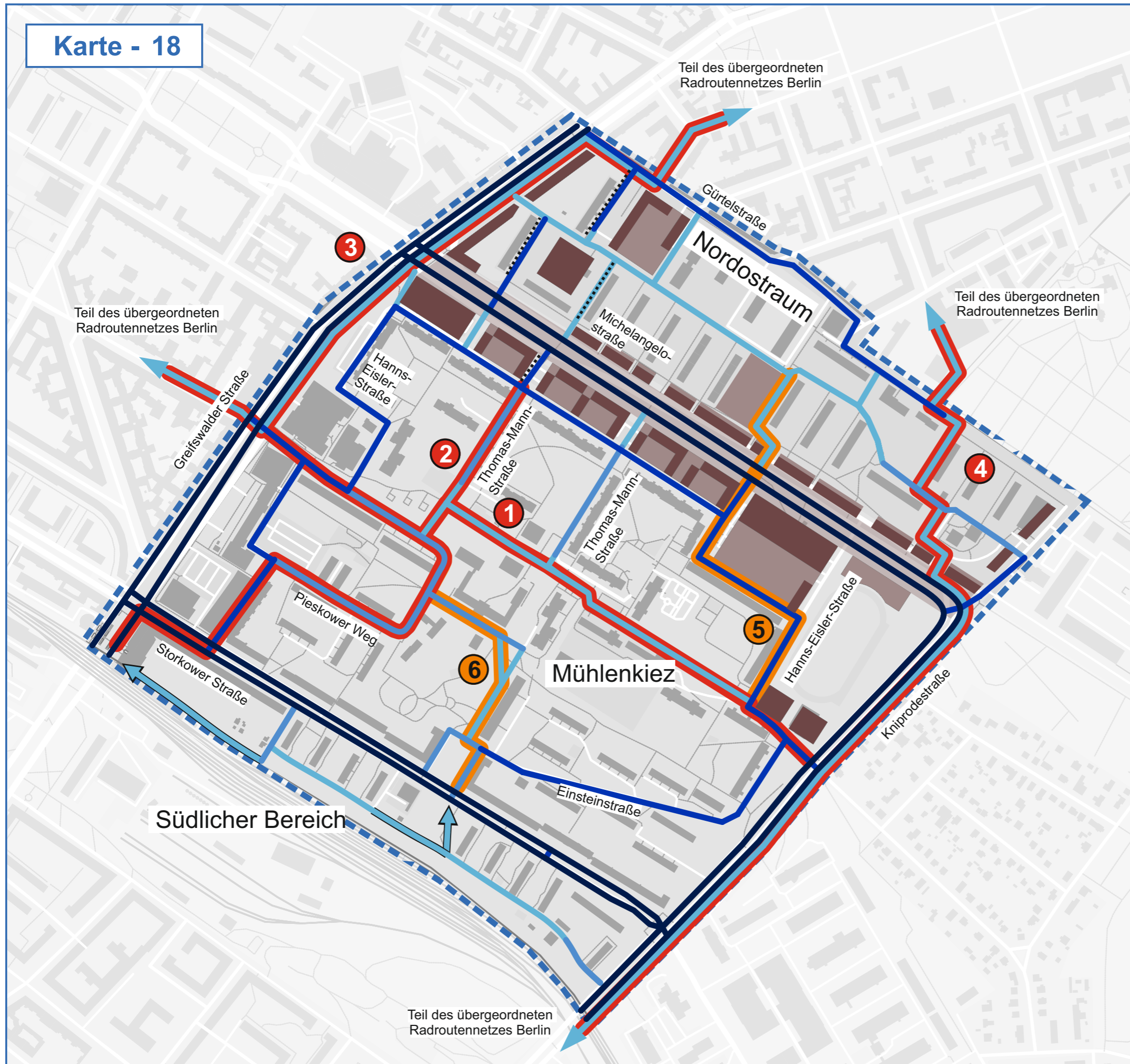
Kartengrundlage OpenStreetMap

Datenstand März 2021



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Stadtumbauegebiet Greifswalder Straße

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Radverkehrsnetz - Konzeption Wichtige Verbindungen

- netztragende Radverkehrsrelation
- netzergänzende Radverkehrsrelation
- Hauptverkehrsstraße (Tempo 50)
Beidseitig eigene Anlage,
getrennt von Kfz und Fußverkehr
- Nebennetzstraße (Tempo 30)
Mischverkehr mit Kfz
- Verkehrsberuhigter Bereich
Mischverkehr mit Kfz und Fußverk.
- Rad- und Fußverkehrsverbindung
ohne Kfz
- Lückenschluss erforderlich /
kein Bestandsweg vorhanden
- informell genutzte, private Flächen

Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne

Kartengrundlage OpenStreetMap

Datenstand Mai 2021



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel







Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de




Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Fußverkehrsnetz - Konzeption

-  Hauptverkehrsstraße (Tempo 50) & Nebennetzstraßen (Tempo 30)
Beidseitig eigene Anlage, getrennt von Kfz und Radverkehr
-  Verkehrsberuhigter Bereich
Mischverkehr mit Kfz und Radverk.
-  Fuß- und Radverkehrsverbindung ohne Kfz
-  Alleiniger Fußweg
-  informell genutzte, private Flächen
-  Lückenschluss erforderlich / kein Bestandsweg vorhanden

 Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne

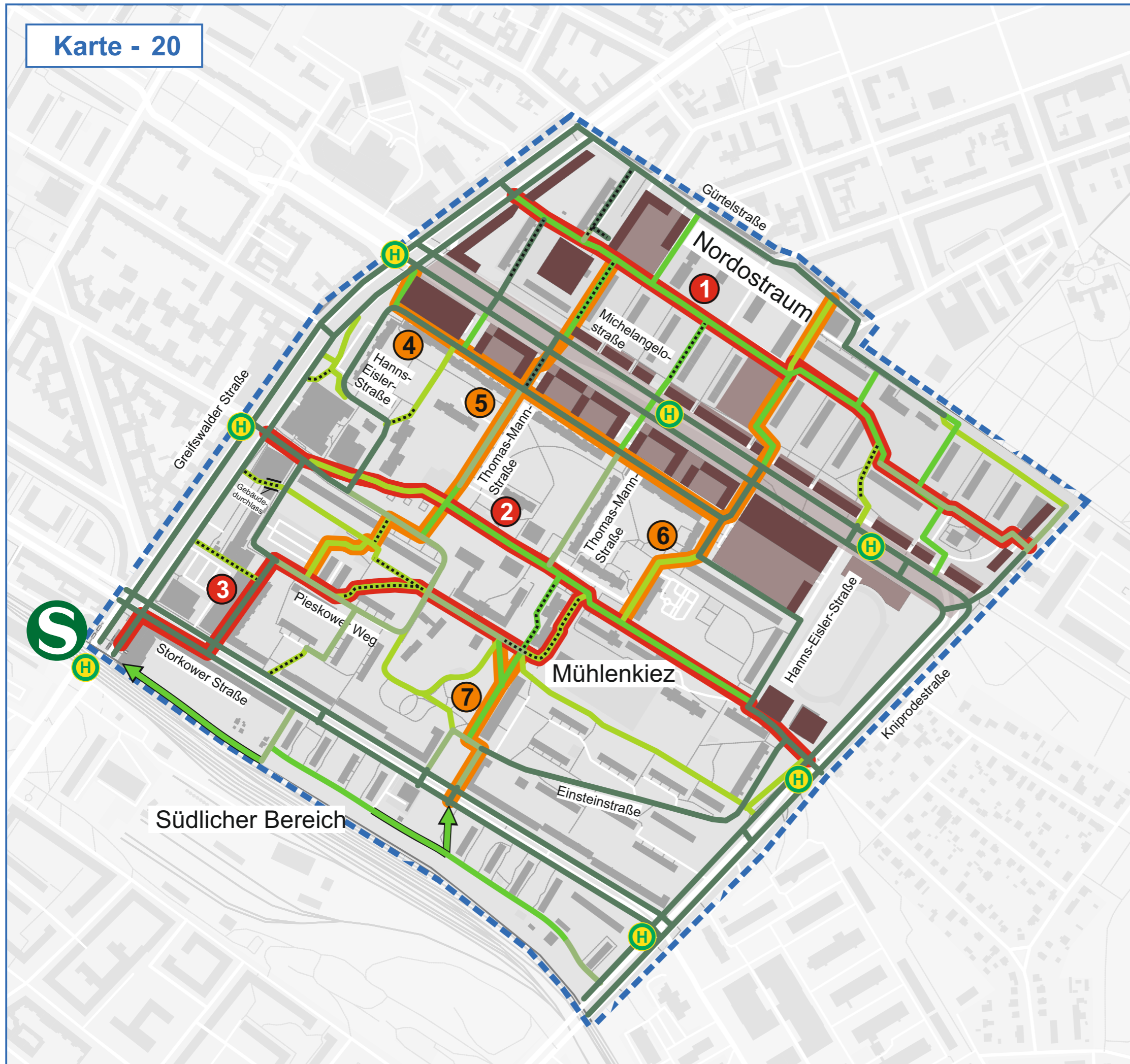
Kartengrundlage OpenStreetMap

Datenstand Mai 2021



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Fußverkehrsnetz - Konzeption Wichtige Verbindungen

- netztragende Fußverkehrsrelation
- netzergänzende Fußverkehrsrelation
- Ⓜ Bus- und Tram-Haltestelle
- Hauptverkehrsstraße (Tempo 50) & Nebennetzstraßen (Tempo 30)
Beidseitig eigene Anlage, getrennt von Kfz und Radverkehr
- Verkehrsberuhigter Bereich
Mischverkehr mit Kfz und Radverk.
- Fuß- und Radverkehrsverbindung ohne Kfz
- Alleiniger Fußweg
- Lückenschluss erforderlich / kein Bestandsweg vorhanden
- - - - informell genutzte, private Flächen
- - - - Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne
Kartengrundlage OpenStreetMap
Datenstand Mai 2021



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de

Karte - 21

Einrichtung optional, da Straßenbahnquerung erforderlich und umliegende Querungsstellen nur ca. 100 m entfernt

Mittelinsel reduziert sehr weite Knotenpunktsfläche und beseitigt unklare Verkehrsführung und reduziert Querungsbreiten










Lage mit den Quartiersgaragenzufahrten abstimmen

Vollsignalisierung prüfen

Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Empfehlungen zu Knotenpunkten und Querungsstellen

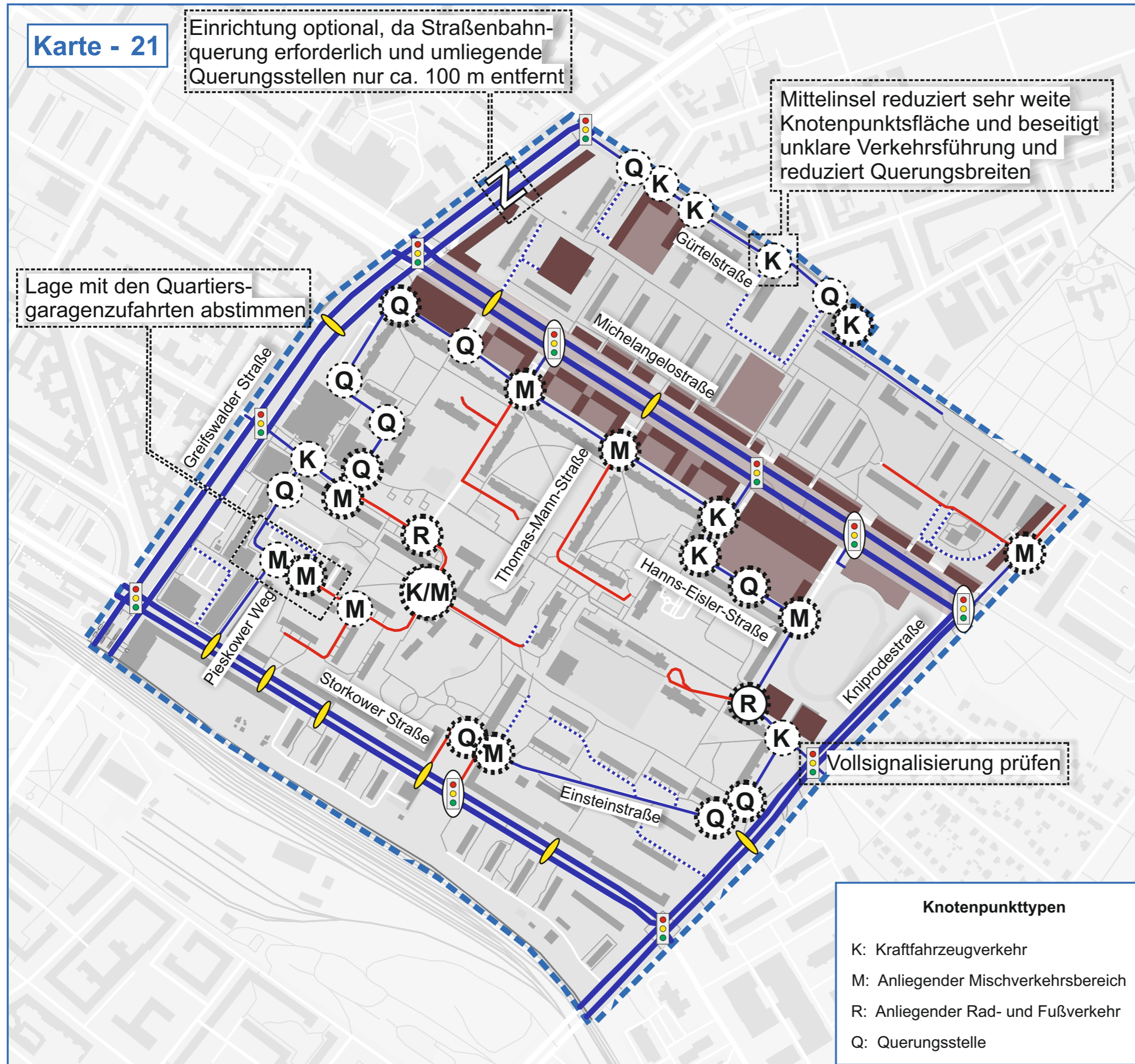
-  Hauptverkehrsstraße (Tempo 50)
-  Nebennetzstraße (Tempo 30)
-  Privatstraße / Parkplatz
-  Verkehrsberuhigter Bereich (Schrittgeschwindigkeit)
-  Lichtsignalanlage (Bestand)
-  Lichtsignalanlage (Neu)
-  Bestehende Querungsstellen auf Querungshilfen prüfen (Mittelinsel, Fußgängerüberweg, bauliche Gehwegvorstreckungen) und entsprechend nachrüsten
-  Knotenpunkt-Typ ... ohne Aufpflasterung des inneren Knotenpunktbereiches
-  Knotenpunkt-Typ ... mit Aufpflasterung des inneren Knotenpunktbereiches

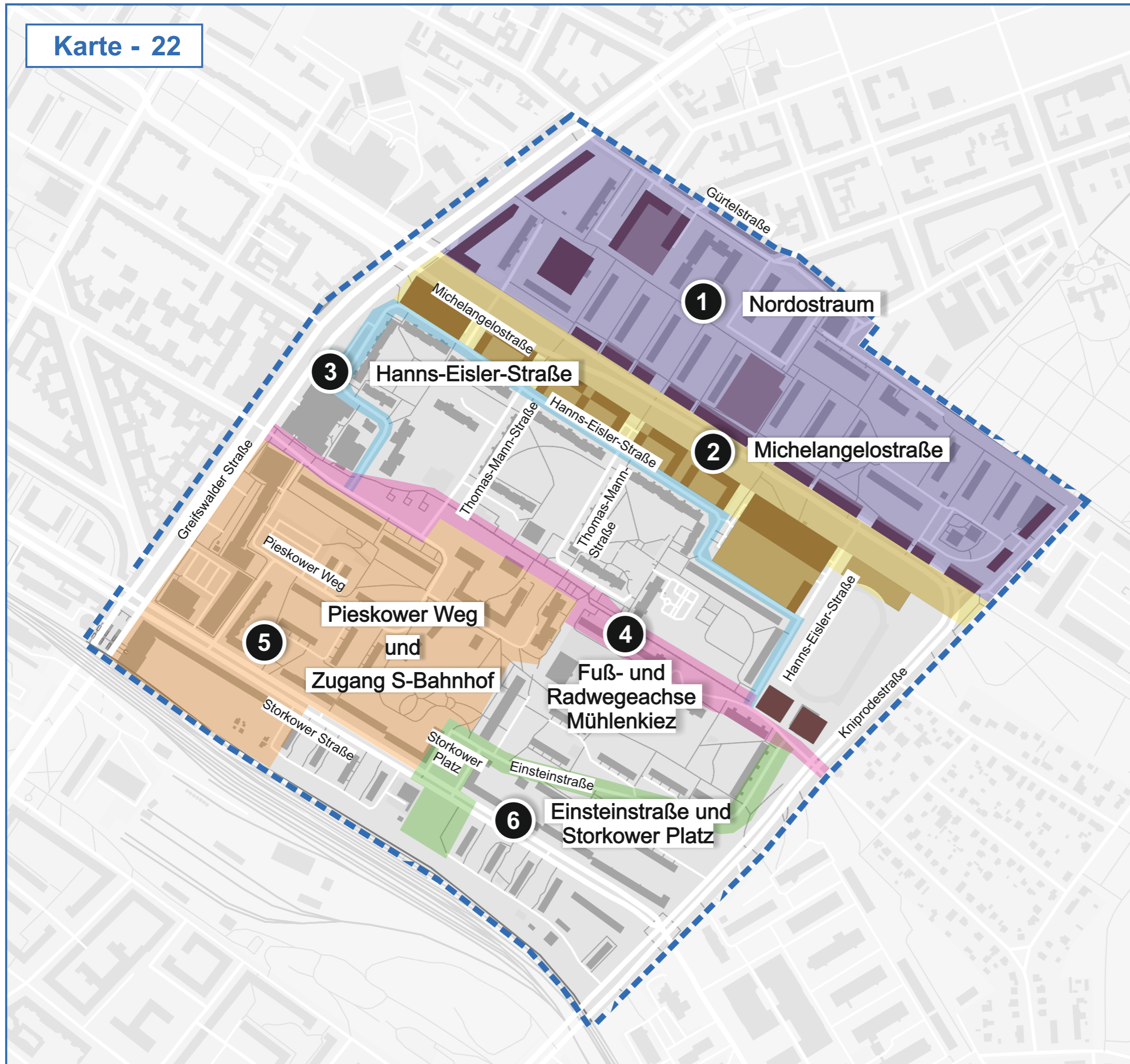
Maßstab ohne
 Kartengrundlage OpenStreetMap
 Datenstand November 2020



Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
 Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
 Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de

- #### Knotenpunkttypen
- K: Kraftfahrzeugverkehr
 - M: Anliegender Mischverkehrsbereich
 - R: Anliegender Rad- und Fußverkehr
 - Q: Querungsstelle






Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Planungsräume

- 1 Planungsraum

 Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne
Kartengrundlage OpenStreetMap

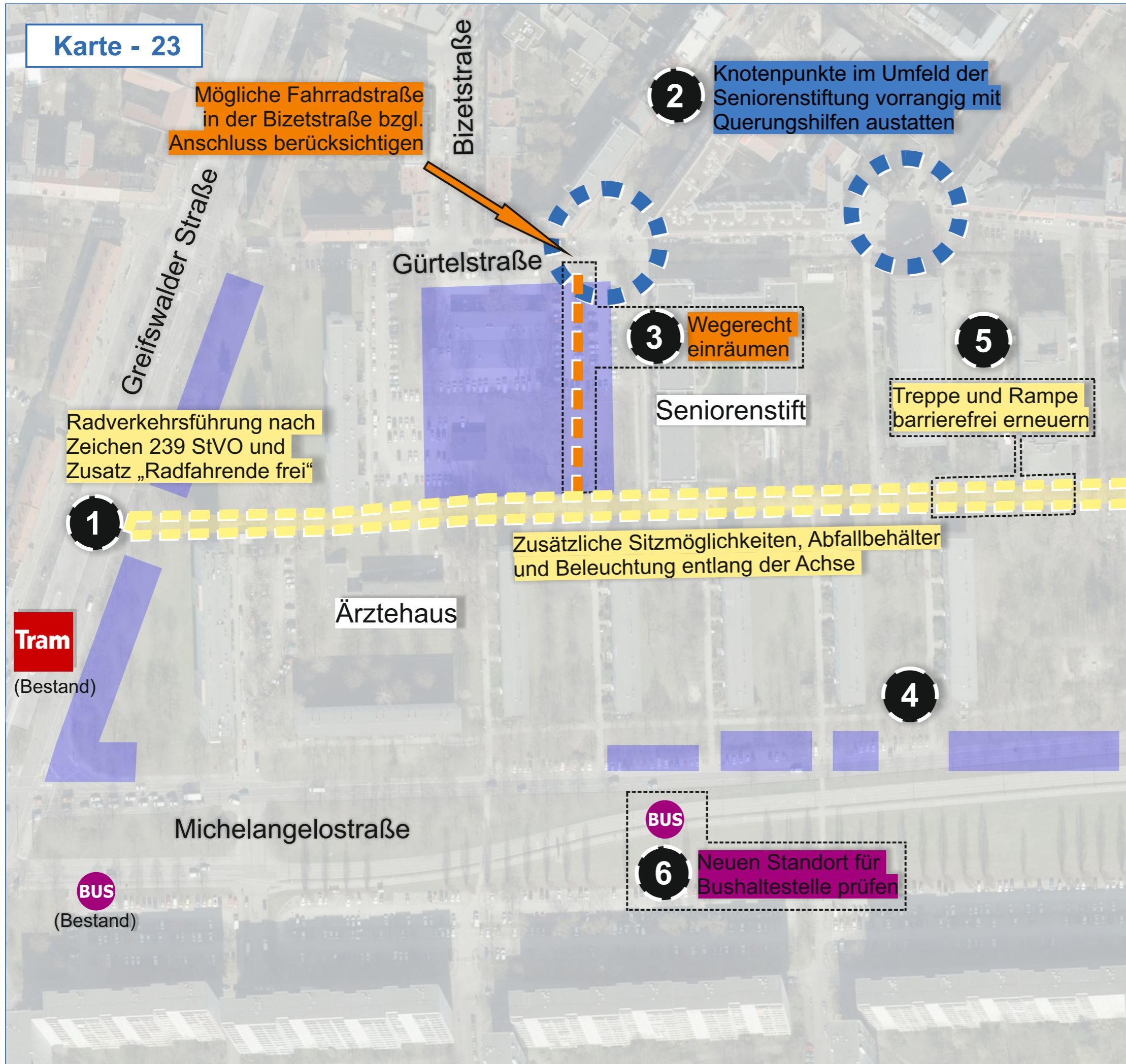
Datenstand März 2021



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de

Karte - 23



Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Planungsraum Nordostraum

Zentrale Fuß- und Radverkehrsachse

Neubebauung

Maßstab ohne

Kartengrundlage Geoportail Berlin / Digitale farbige Orthophotos 2017 (DOP20RGB)

Datenstand Mai 2021



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Planungsraum Nordostraum

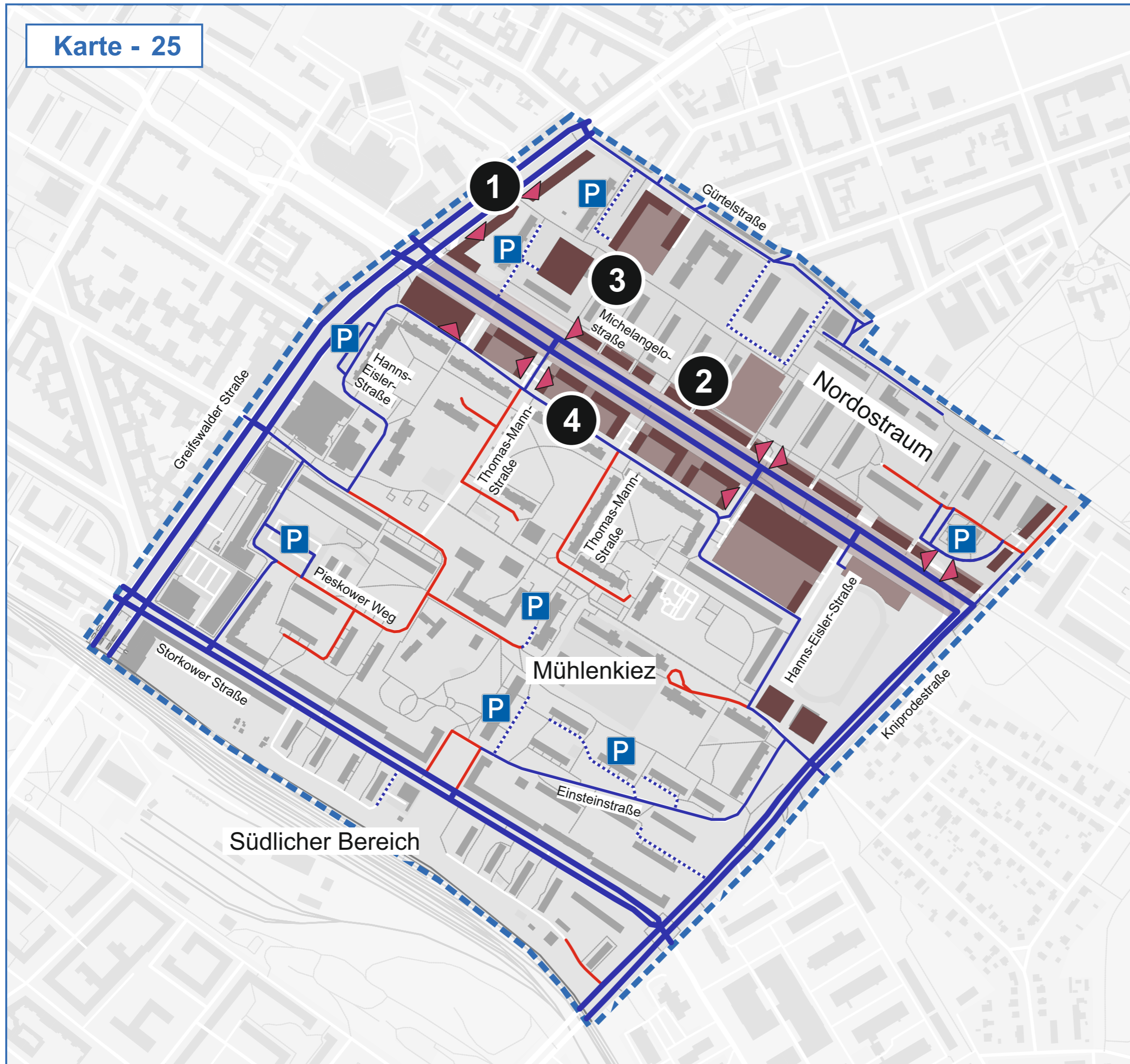
Teilgebiet Ost

Neubebauung

Maßstab ohne
Kartengrundlage Geoportal Berlin / Digitale farbige Orthophotos 2017 (DOP20RGB)
Datenstand Mai 2021

LK Argus
 Berlin • Hamburg • Kassel

Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
 Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
 Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Stadtumbauegebiet Greifswalder Straße

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Anbindung der Neubebauung

- Hauptverkehrsstraße (Tempo 50)
- Nebennetzstraße (Tempo 30)
- Privatstraße
- Parkstände / Stellplätze (privat)
- Verkehrsberuhigter Bereich (Schrittgeschwindigkeit)
- Zufahrt
- Baublock
- Neubauten

Untersuchungsgebiet

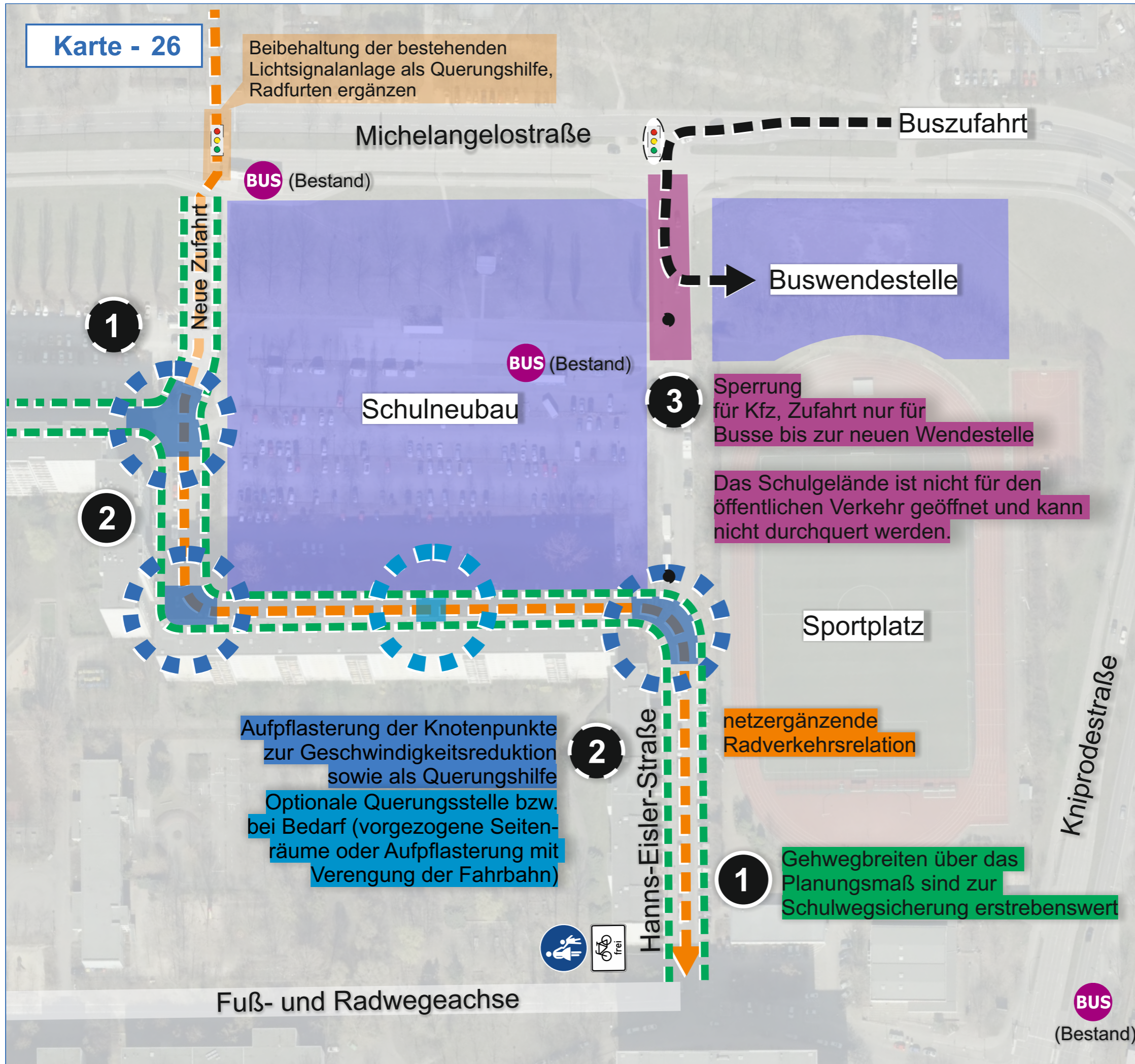
Maßstab ohne
 Kartengrundlage OpenStreetMap
 Datenstand November 2020



LK Argus
 Berlin • Hamburg • Kassel

Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
 Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
 Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de

Beibehaltung der bestehenden Lichtsignalanlage als Querungshilfe, Radfurten ergänzen



Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Planungsraum

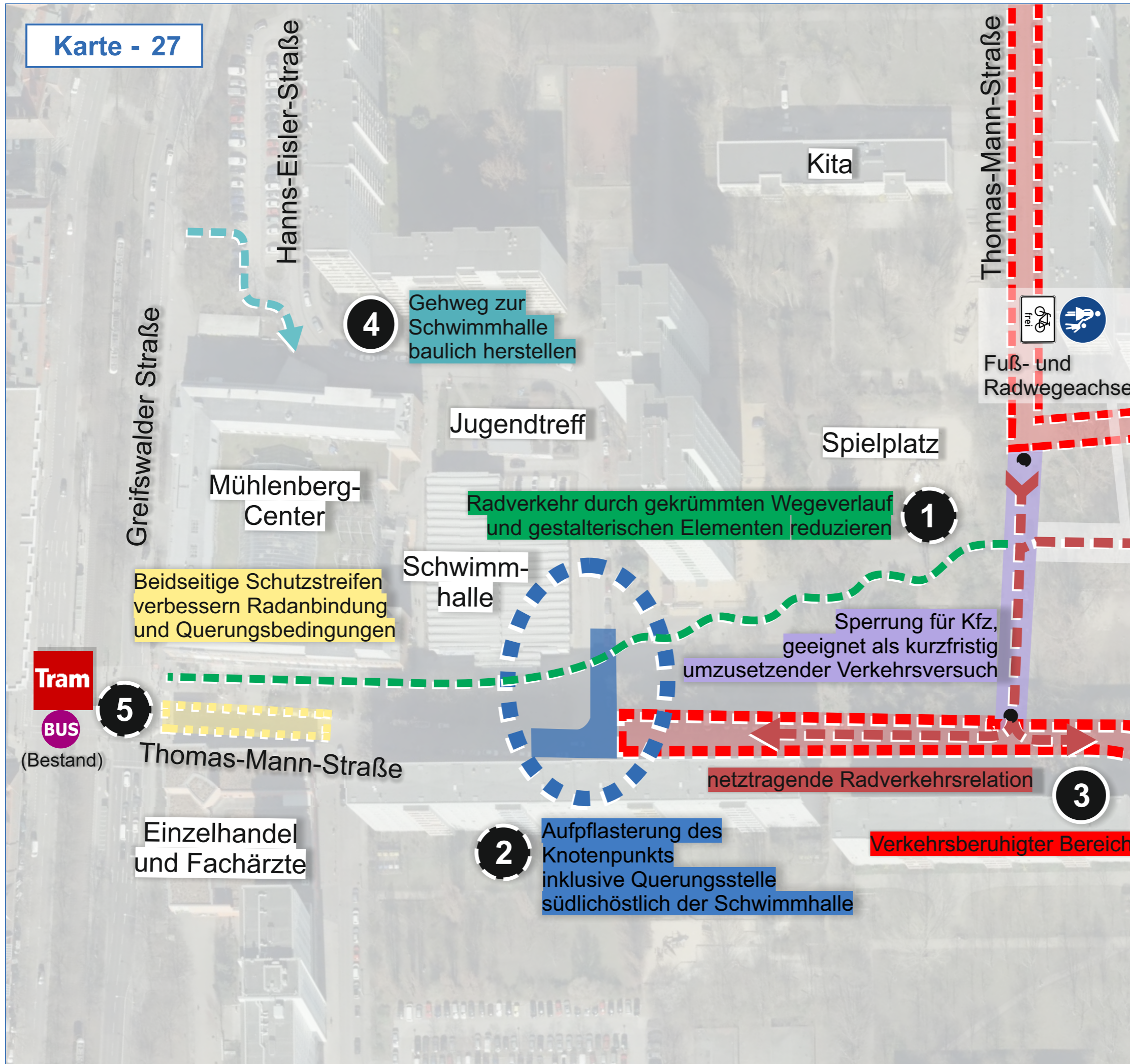
Michelangelostraße - Schulneubau

- Neubebauung
- Lichtsignalanlage (Neu)

Maßstab ohne
 Kartengrundlage Geoportail Berlin / Digitale farbige Orthophotos 2017 (DOP20RGB)
 Datenstand Mai 2021

LK Argus
 Berlin • Hamburg • Kassel

Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
 Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
 Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

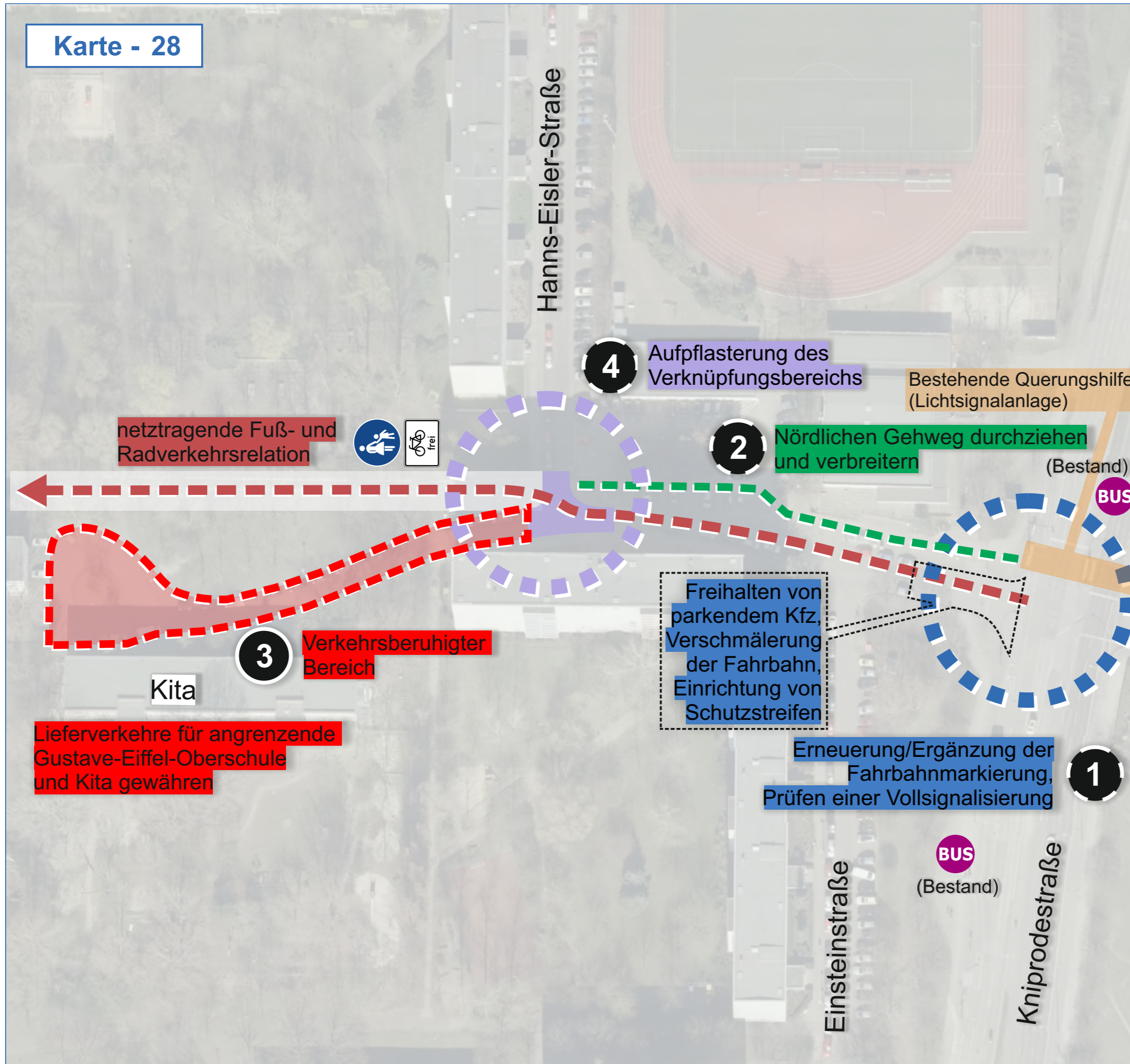
Planungsraum

Fuß- und Radwegeachse
Mühlenkiez - Anbindung West

Maßstab ohne
Kartengrundlage Geoportail Berlin / Digitale farbige Orthophotos 2017 (DOP20RGB)
Datenstand Mai 2021



Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

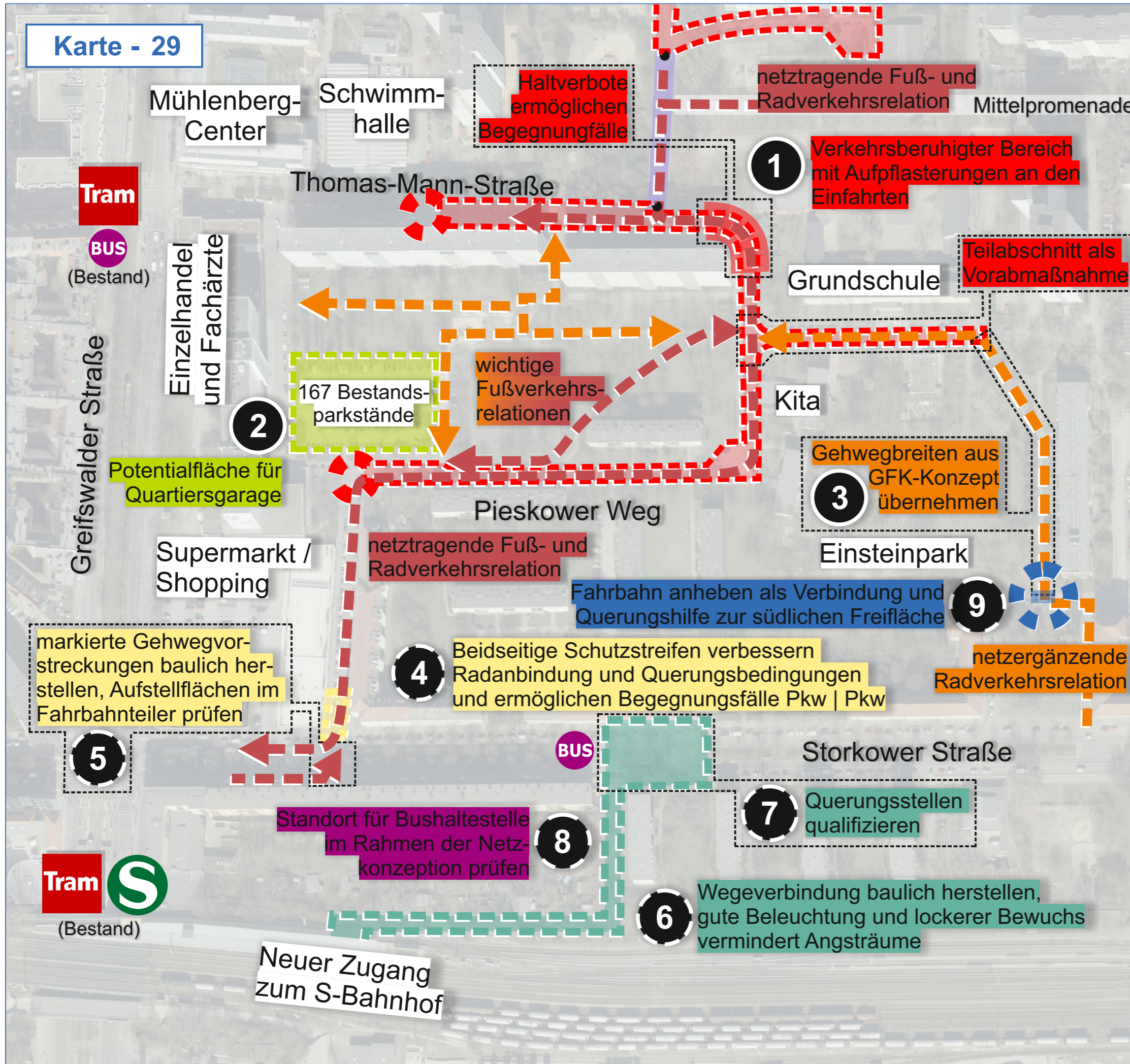
Planungsraum

Fuß- und Radwegeachse
Mühlenkiez - Anbindung Ost

Maßstab ohne
Kartengrundlage Geoportail Berlin / Digitale farbige Orthophotos 2017 (DOP20RGB)
Datenstand Mai 2021

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Planungsraum

Pieskower Weg und Zugang S-Bahnhof

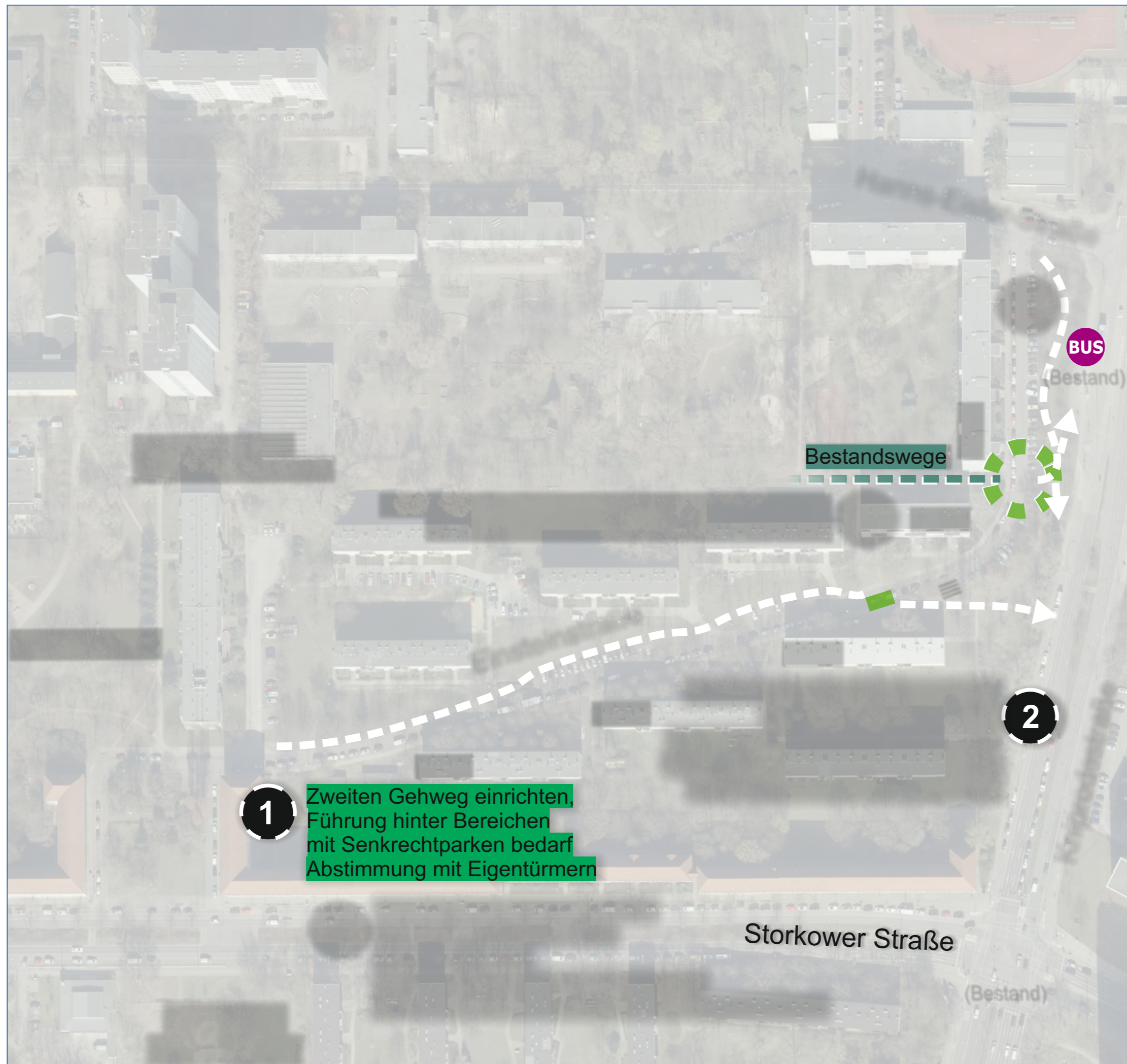
Maßstab ohne
 Kartengrundlage Geportal Berlin / Digitale farbige Orthophotos 2017 (DOP20RGB)
 Datenstand Mai 2021

LK Argus
 Berlin • Hamburg • Kassel

Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
 Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
 Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de

Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

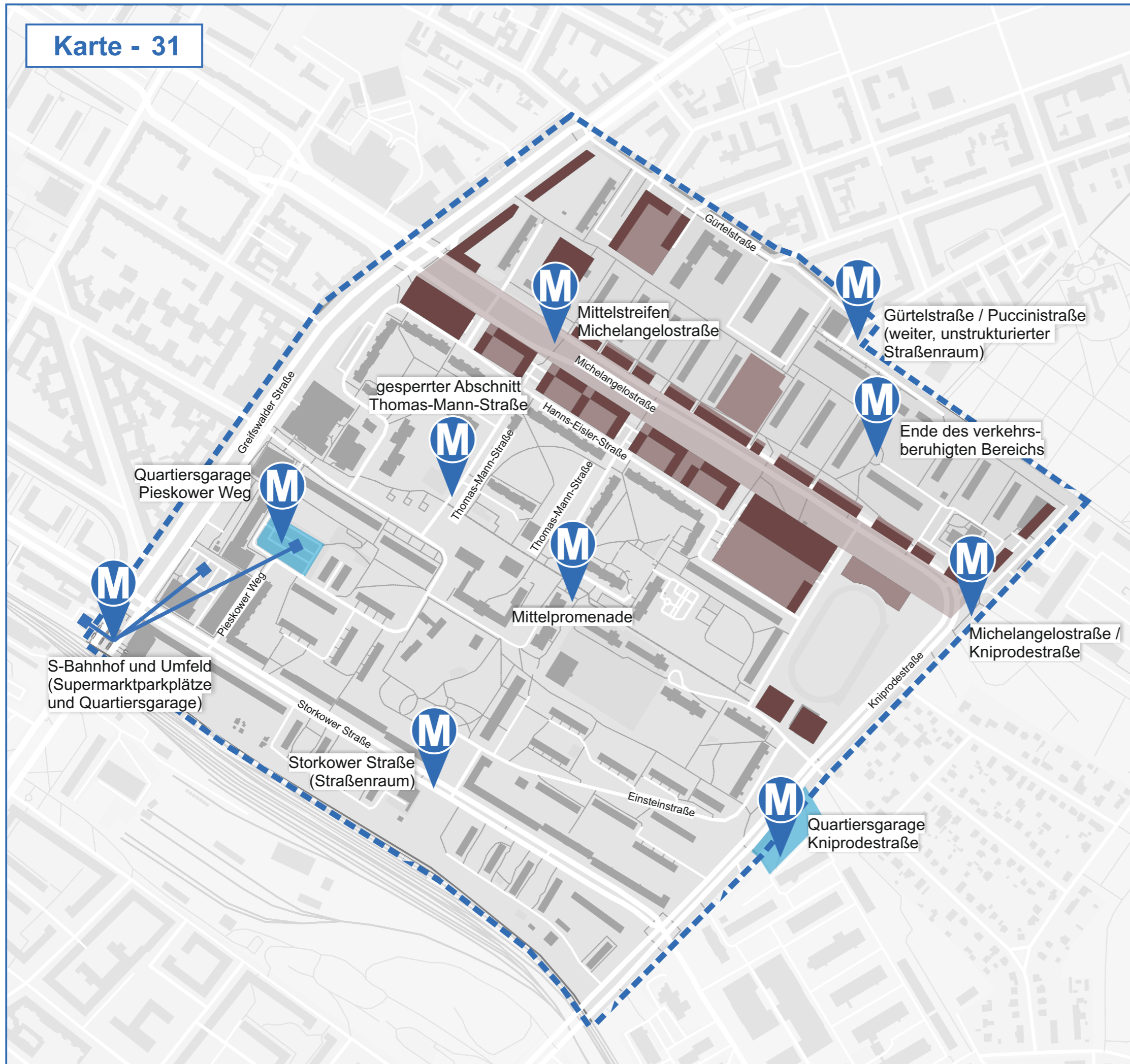


1 Zweiten Gehweg einrichten,
Führung hinter Bereichen
mit Senkrechtparken bedarf
Abstimmung mit Eigentümern

Maßstab ohne
Kartengrundlage Geoportal Berlin / Digitale
farbige Orthophotos 2017
(DOP20RGB)
Datenstand Mai 2021

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Standortvorschläge für Mobilitätsstationen



Potentieller Standort



Potentieller Quartiersgaragen-
standort



Untersuchungsgebiet

Maßstab

ohne

Kartengrundlage

OpenStreetMap

Datenstand

Mai 2021



LK Argus

Berlin • Hamburg • Kassel

Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de

Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Parkraumangebot im Bestand

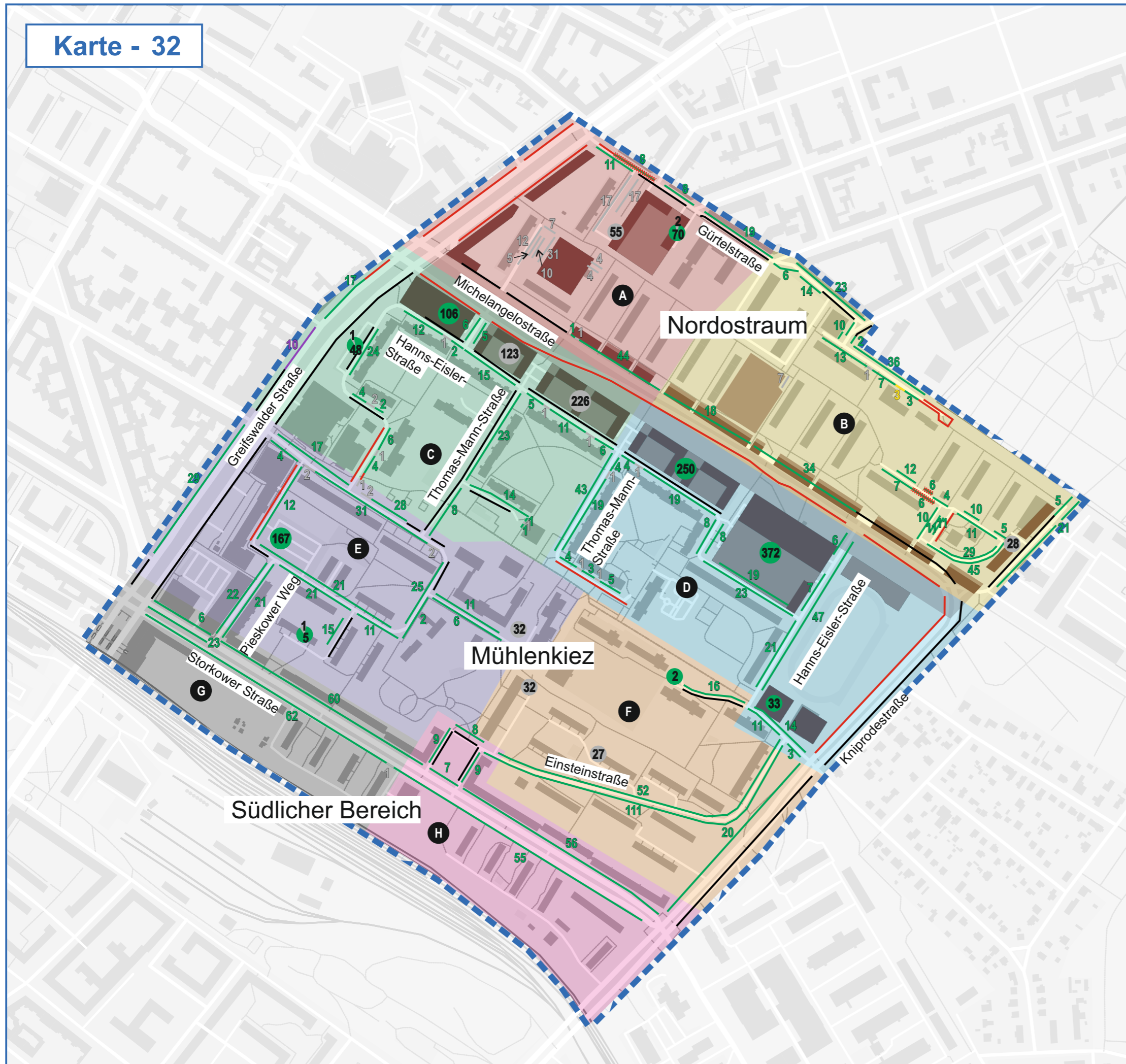
- Ohne Einschränkungen
- Haltverbot / eingeschränktes Haltverbot
- Temporäres Haltverbot
- Parkscheibe
- Nutzerbeschränkung
- Kostenpflichtig
- Keine Abstellstände
- 10 Anzahl Parkstände im Straßenraum
- 10 Anzahl Park- bzw. Stellplätze in Sammelanlagen
- xxxxx Baustelle mit Haltverbot (Kapazitäten gelten für den Zustand ohne Baustelle)

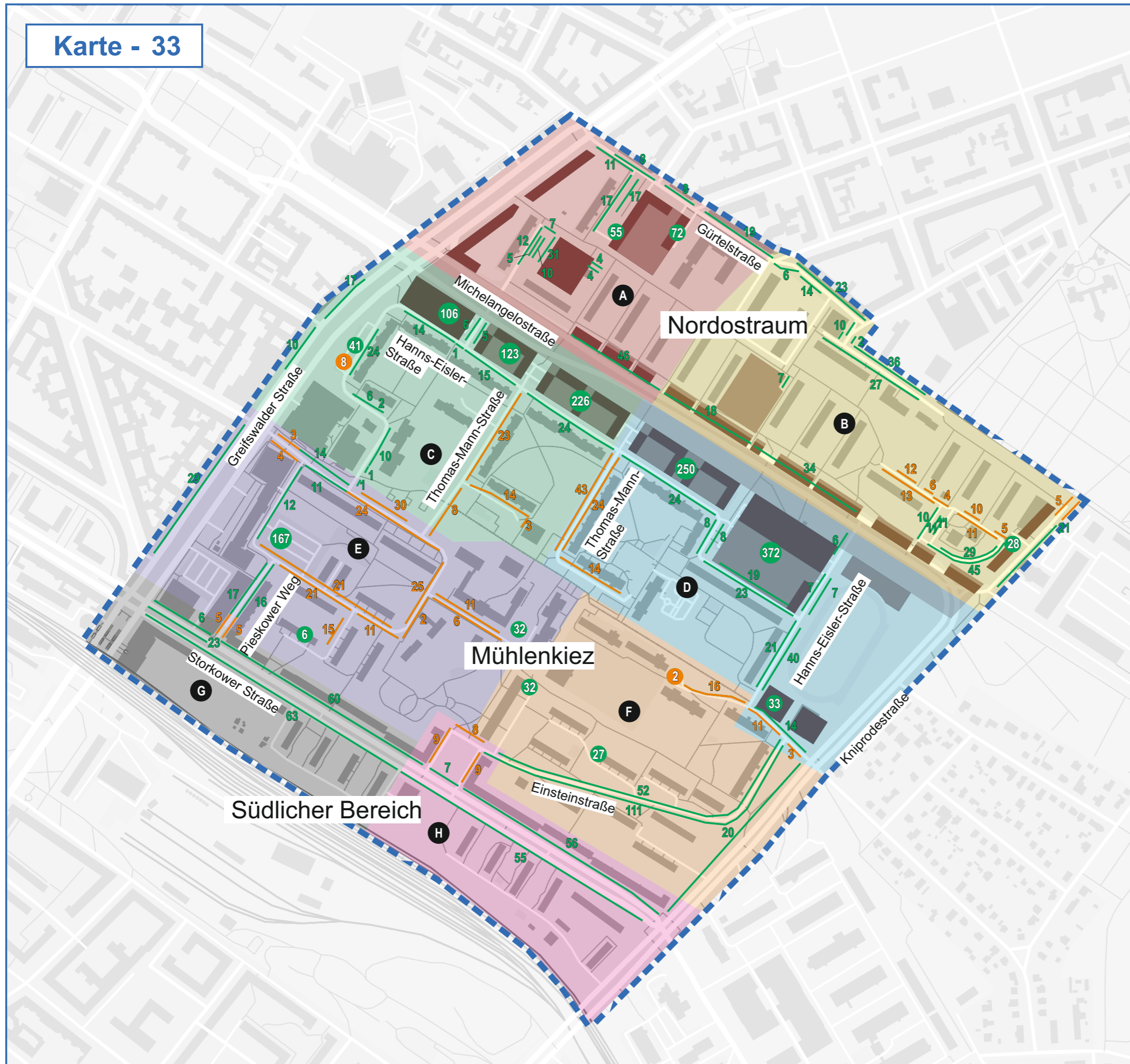
Maßstab ohne
 Kartengrundlage OpenStreetMap
 Datenstand November 2020



LK Argus
 Berlin • Hamburg • Kassel

Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
 Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
 Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de





Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Umgestaltung von Straßen- räumen im Untersuchungs- gebiet

- Stellplätze Erhalt
- Stellplätze Wegfall

10 Anzahl Parkstände im
Straßenraum

10 Anzahl Park- bzw. Stellplätze in
Sammelanlagen

Maßstab ohne
Kartengrundlage OpenStreetMap
Datenstand November 2020



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

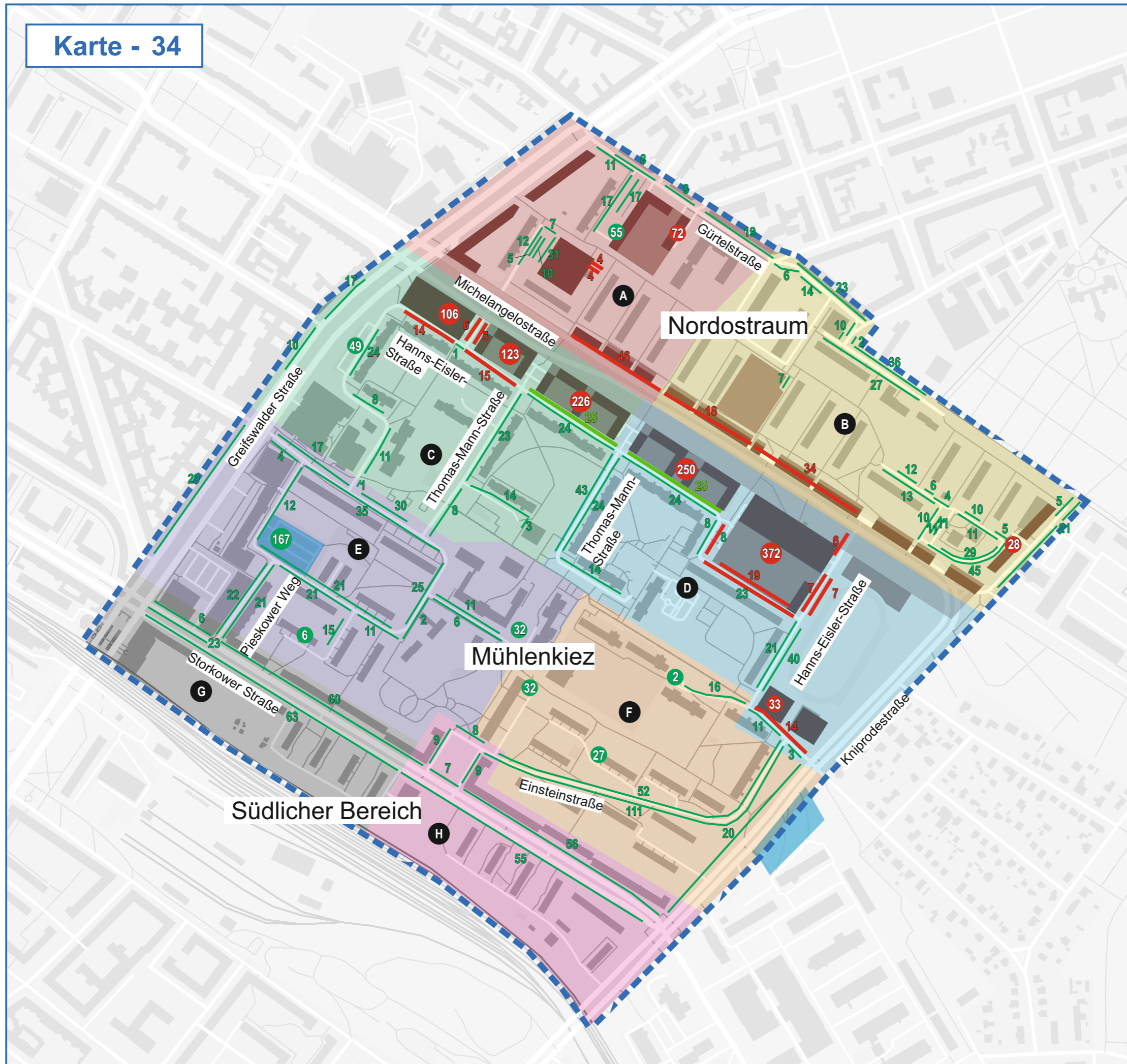
Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de

Stadtumbauegebiet Greifswalder Straße

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Stellplatzsituation bei Umsetzung der Neubebauung

- Stellplätze Erhalt
- Stellplätze Wegfall
- Stellplätze Entstehung
- 10 Anzahl Parkstände im Straßenraum
- 10 Anzahl Park- bzw. Stellplätze in Sammelanlagen
- Potentieller Quartiersgaragenstandort



Maßstab ohne
 Kartengrundlage OpenStreetMap
 Datenstand November 2020



LK Argus
 Berlin • Hamburg • Kassel

Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
 Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
 Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de

Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Umgestaltung von Straßen und Bebauung von Sammelanlagen im Untersuchungsgebiet

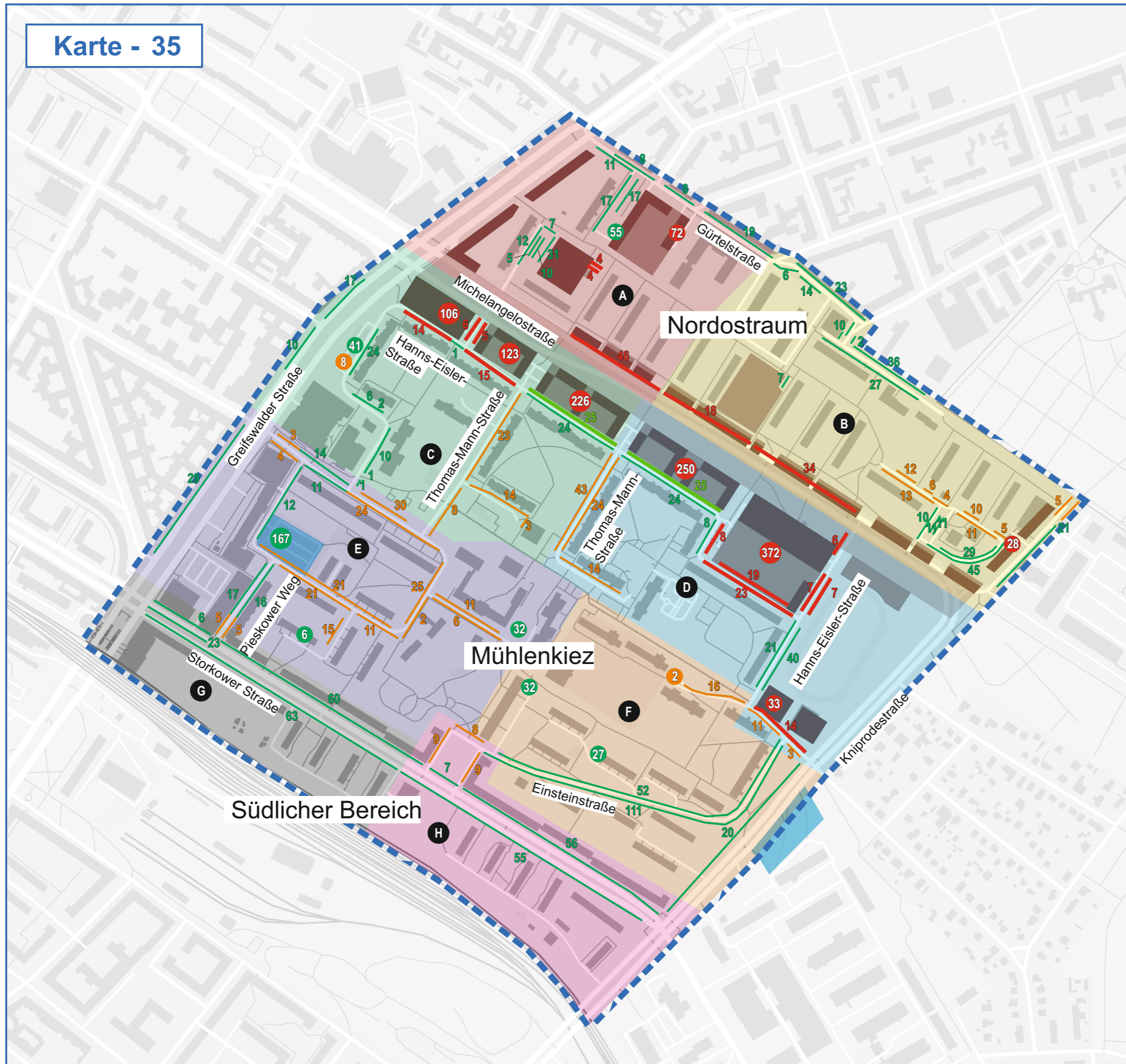
- Stellplätze Erhalt
 - Stellplätze Wegfall (Neubebauung)
 - Stellplätze Wegfall (Straßenraum)
 - Stellplätze Entstehung (Neubebauung)
- 10 Anzahl Parkstände im Straßenraum
- 10 Anzahl Park- bzw. Stellplätze in Sammelanlagen
- Potentieller Quartiersgaragenstandort

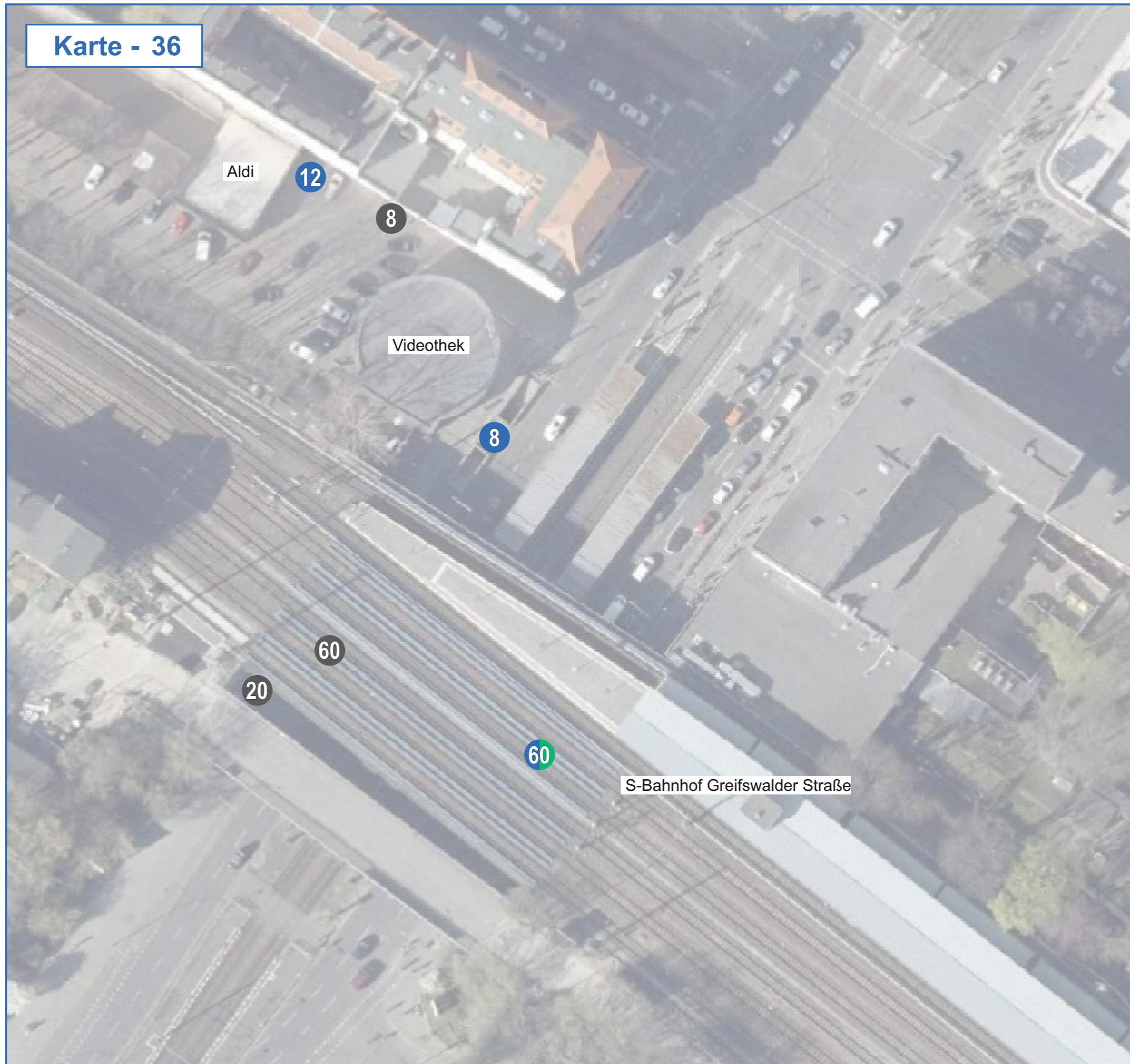
Maßstab ohne
Kartengrundlage OpenStreetMap
Datenstand November 2020



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de








Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Abstellanlagen für Fahrräder am S-Bahnhof Greifswalder Straße

Neue Stellplätze

-  auf der Fahrbahn / Parkplatz
-  im Seitenraum
-  Bestehende Stellplätze

10 Anzahl Stellplätze

Maßstab ohne

Kartengrundlage Geoportal Berlin / Digitale farbige Orthophotos 2017 (DOP20RGB)

Datenstand November 2020



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Stadtumbauegebiet Greifswalder Straße

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Abstellanlagen für Fahrräder um das Mühlencenter

Neue Stellplätze

- auf der Fahrbahn / Parkplatz
- im Seitenraum
- Bestehende Stellplätze

10 Anzahl Stellplätze

Maßstab ohne

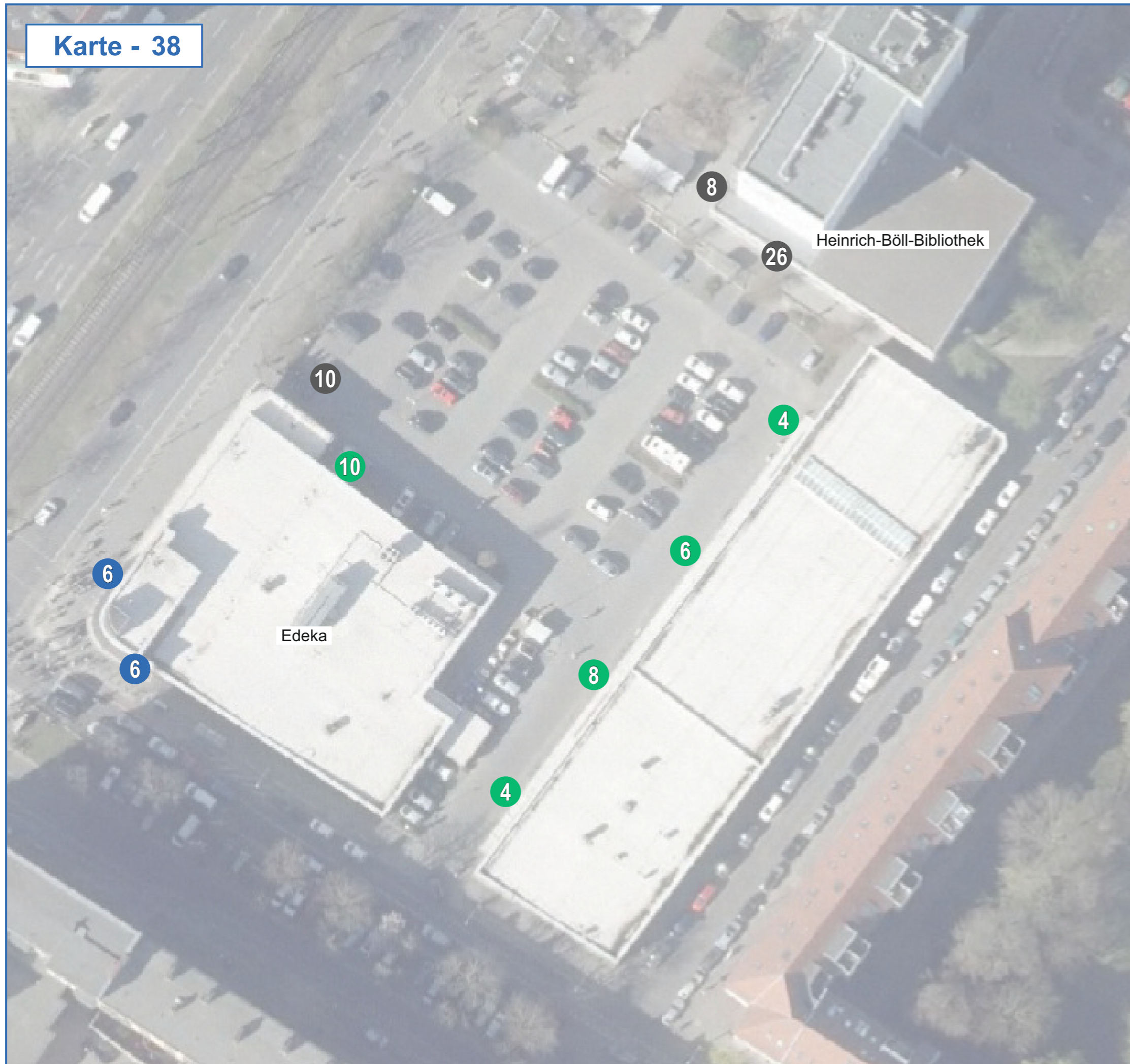
Kartengrundlage Geoportal Berlin / Digitale farbige Orthophotos 2017 (DOP20RGB)

Datenstand November 2020



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Stadtumbauegebiet Greifswalder Straße


Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Abstellanlagen für Fahrräder zwischen Edeka und der Bibliothek

Neue Stellplätze

 auf der Fahrbahn / Parkplatz

 im Seitenraum

 Bestehende Stellplätze

10 Anzahl Stellplätze

Maßstab ohne

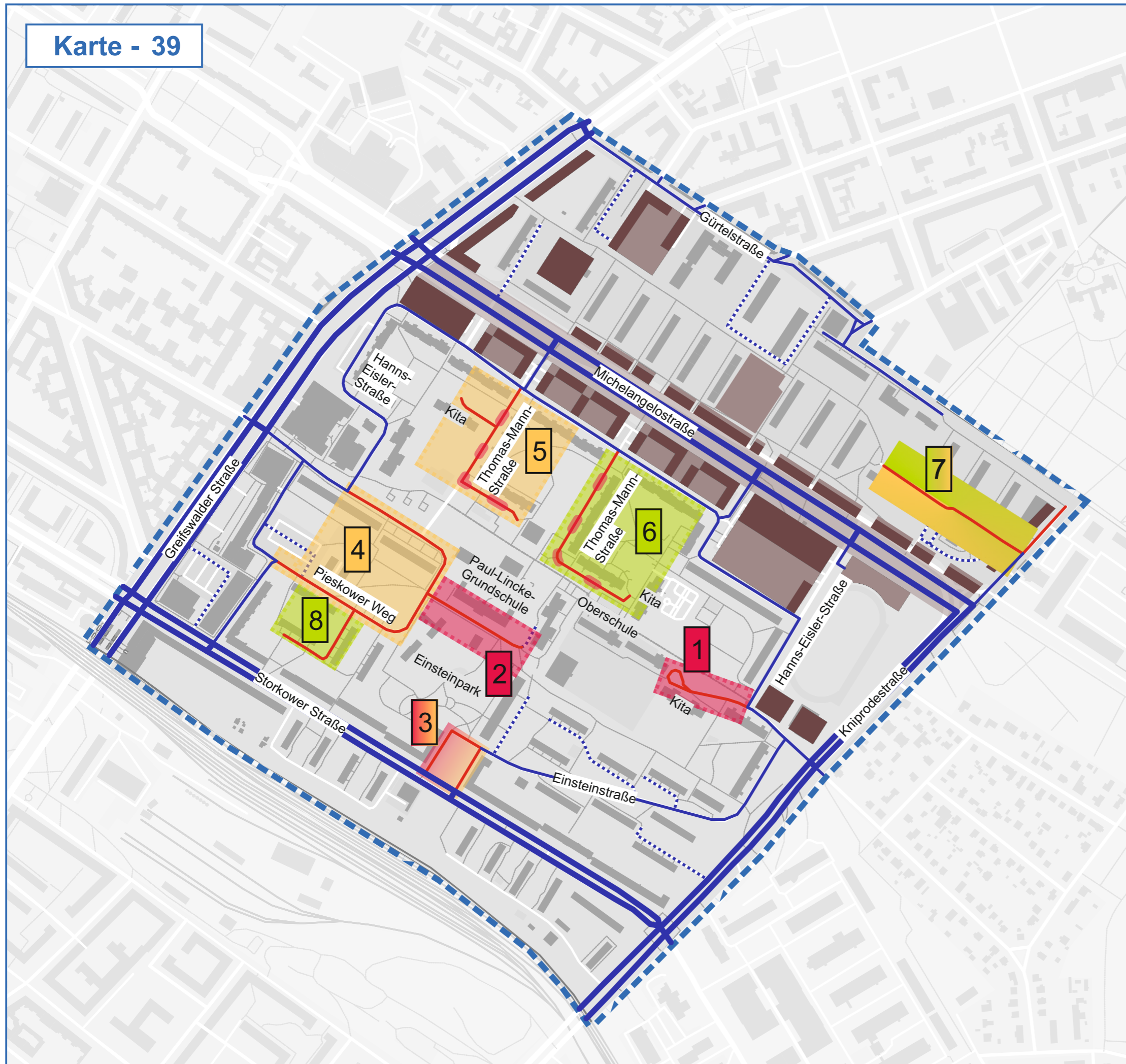
Kartengrundlage Geoportal Berlin / Digitale farbige Orthophotos 2017 (DOP20RGB)

Datenstand November 2020



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Umsetzungsempfehlungen für verkehrsberuhigte Bereiche

- Hauptverkehrsstraße (Tempo 50)
- Nebennetzstraße (Tempo 30)
- Privatstraße / Parkplatz
- Verkehrsberuhigter Bereich (Schrittgeschwindigkeit)

Verkehrsberuhigte Bereiche (VbB)

- VbB-Nummerierung
- kurzfristiger Umsetzungshorizont
- mittelfristiger Umsetzungshorizont
- langfristiger Umsetzungshorizont

Maßstab ohne
Kartengrundlage OpenStreetMap
Datenstand November 2020



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de

Karte - 40

Einrichtung optional, da Straßenbahnquerung erforderlich und umliegende Querungsstellen nur ca. 100 m entfernt

Lage mit den Quartiersgaragenzufahrten abstimmen

Mittelinsel reduziert sehr weite Knotenpunktsfläche und beseitigt unklare Verkehrsführung und reduziert Querungsbreiten

Kurzfristig mit Einsteinpark umsetzen

Vollsignalisierung prüfen

¹: Aufpflasterung und Priorität hängt maßgeblich von der Umsetzung der verkehrsberuhigten Bereiche ab

²: Priorität hängt auch von der Umsetzung der Quartiersgarage in der Kniprodestraße ab

- Priorisierung/Umsetzungshorizont**
- kurzfristiger Umsetzungshorizont
 - mittelfristiger Umsetzungshorizont
 - langfristiger Umsetzungshorizont

- Knotenpunkttypen**
- K: Kraftfahrzeugverkehr
 - M: Anliegender Mischverkehrsbereich
 - R: Anliegender Rad- und Fußverkehr
 - Q: Querungsstelle

Stadtumbauegebiet Greifswalder Straße

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Priorisierung / Umsetzungs-horizonte zu Knotenpunkten und Querungsstellen

- Hauptverkehrsstraße (Tempo 50)
- Nebennetzstraße (Tempo 30)
- ⋯ Privatstraße / Parkplatz
- Verkehrsberuhigter Bereich (Schrittgeschwindigkeit)
- 🚦 Lichtsignalanlage (Bestand)
- 🚦 Lichtsignalanlage (Neu)
- Bestehende Querungsstellen auf Querungshilfen prüfen (Mittelinsel, Fußgängerüberweg, bauliche Gehwegvorstreckungen) und entsprechend nachrüsten
- ⋯ Knotenpunkt-Typ ... ohne Aufpflasterung des inneren Knotenpunktbereiches
- ⊙ Knotenpunkt-Typ ... mit Aufpflasterung des inneren Knotenpunktbereiches

Maßstab ohne
 Kartengrundlage OpenStreetMap
 Datenstand November 2020



Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
 Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
 Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de

Anlage 2 – Priorisierung der Knoten- punktumbauten

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021

Priorisierung der Knotenpunktumbauten

Die Umsetzungsempfehlung zu den Umbauten von Knotenpunkten und Querungsstellen bzw. die Festlegung ihrer Priorität leitet sich wie folgt ab. Knotenpunkte und Querungen, die

- auf netztragenden und netzergänzenden Relationen des Fuß- und Radverkehrs liegen, besonders auf Wegen zum ÖV und außerhalb von verkehrsberuhigten Bereichen,
- im Umfeld von Quellen und Zielen besonders schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmer (z.B. soziale und schulische Einrichtungen) oder wichtiger Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen liegen,
- mobilitätseingeschränkte Personen stark behindern sowie schlechte Sichtbeziehungen durch parkende Kfz aufweisen und/oder
- in den Beteiligungsverfahren von den Bewohnenden kritisiert wurden,

besitzen einen Vorrang gegenüber anderen Knotenpunkten und Querungsstellen. Aufpflasterungen sind in der Regel an Knotenpunkten, die als Eingangstor eines verkehrsberuhigten Bereichs fungieren, vorzusehen. Auf stärker durch den MIV befahrenen Strecken (z.B. zu einer Quartiersgarage) ist die Verträglichkeit im Einzelfall abzuwägen. Weiterhin beeinflusst die Umsetzung anderer Maßnahmen und Planungen im Untersuchungsgebiet eine sinnvolle Umsetzungsreihenfolge bzw. die Realisierungshorizonte. Dies gilt für Knotenpunkte und Querungsstellen, wenn diese

- eine Eingangssituation von verkehrsberuhigten Bereichen schaffen,
- in zukünftig zu erneuernden Straßenzügen liegen und/oder
- auf Straßen liegen, deren zukünftige Erschließungsfunktion steigt.

Anhand der nachfolgenden Auflistung der Knotenpunkte und Querungsstellen im Untersuchungsgebiet, inklusive der jeweiligen vorangestellten Einflussfaktoren, erfolgte die Abwägung zur Festlegung des empfohlenen bzw. resultierenden Umsetzungshorizonts.

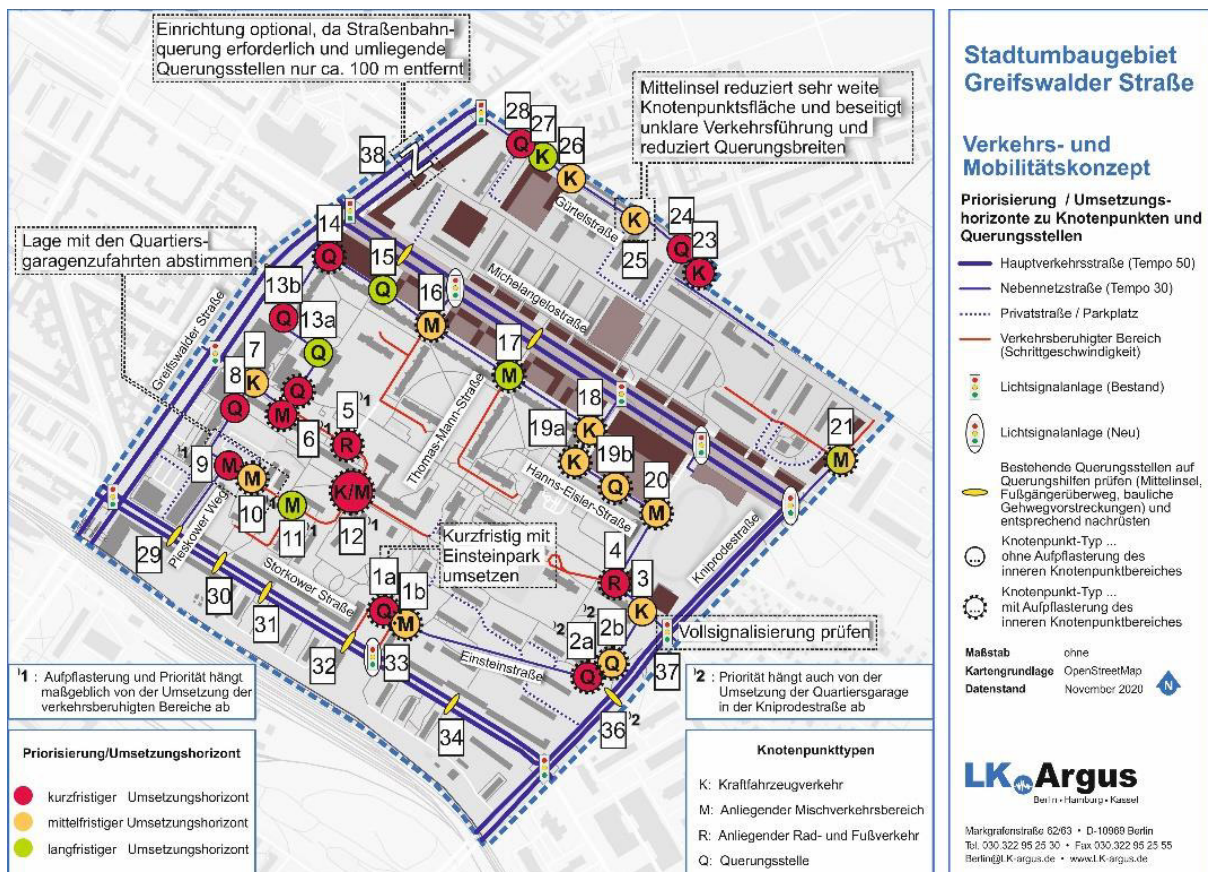
Legende

- 1 Knotenpunktnummerierung
- ⋯ Knotenpunkt-Typ ... ohne Aufpflasterung des inneren Knotenpunktbereiches
- ⊙ Knotenpunkt-Typ ... mit Aufpflasterung des inneren Knotenpunktbereiches
- kurzfristiger Umsetzungshorizont
- mittelfristiger Umsetzungshorizont
- langfristiger Umsetzungshorizont
- Ⓛ Lichtsignalanlage (neu)
- Bestehende Querungsstellen auf Querungshilfen prüfen (Mittelinsel, Fußgängerüberweg, bauliche Gehwegvorstreckungen) und entsprechend nachrüsten
- Z Querungsstelle mit Umlaufgitter
- vbB: verkehrsberuhigter Bereich

Knotenpunkttypen





- K: Kraftfahrzeugverkehr
- M: Anliegender Mischverkehrsbereich
- R: Anliegender Rad- und Fußverkehr
- Q: Querungsstelle


Abbildung 1: Priorisierung/Realisierungshorizonte der Knotenpunktumbauten








Auftraggeber
Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**
Abschlussbericht
27. Mai 2021


Die Nummerierung der Knotenpunkte und Querungsstellen dient als Zuordnung und ist nicht als Reihenfolge zu verstehen.

KP-Typ / Priorität	Lage	Begründung
	Querungsstelle zwischen Freifläche Storkower Straße / Einsteinpark	<p>Lage auf Hauptroute des Fußverkehrs vom/zum ÖV (S-Bahnhof Greifswalder Straße), Einsteinpark, Schulen und Kita</p> <p>Keine Barrierefreiheit gegeben (s. Bestandsanalyse)</p> <p>Stellt Verbindung zwischen Einsteinpark und südl. Freifläche her</p> <p>Zeitnaher Umbau des Einsteinparks</p>
	Einmündung Storkower Straße / Einsteinstraße	<p>Lage auf Hauptroute des Fußverkehrs vom/zum ÖV (S-Bahnhof Greifswalder Straße), Einsteinpark, Schulen und Kita</p> <p>Geringe Barrierefreiheit (s. Bestandsanalyse)</p> <p>Zugeparkter Knotenpunktbereich, schlechte Sichtverhältnisse</p> <p>Torfunktion für verkehrsberuhigten Bereich 3</p> <p>Zeitnaher Umbau des Einsteinparks</p> <p>Geplanter Bau des östlichen Zugangs zum S-Bahnhof Greifswalder Straße sowie Kita-Neubau Storkower Straße 56</p>
	Querungsstelle Einsteinstraße Gebäude 15	<p>Wechselseitiger Gehweg zwingt hier Gehende zum Queren</p> <p>Anschluss an Zuwegung zum ÖV und zum potentiellen Quartiersgaragenstandort in der Kniprodestraße über Rampe</p> <p>Geringe Barrierefreiheit</p> <p>Zugeparkter Querungsbereich, schlechte Sichtverhältnisse</p> <p>Hinweis im Beteiligungsverfahren: schlechte Querungsmöglichkeit</p>
	Querungsstelle Einsteinstraße Gebäude 16	<p>Lage in direkter Verlängerung einer Route des Fußverkehrs vom/zum ÖV (Bushaltestelle Stedingerweg) zum potentiellen Quartiersgaragenstandort in der Kniprodestraße</p> <p>Geringe Barrierefreiheit</p> <p>Stark zugeparkter Knotenpunktbereich, schlechte Sichtverhältnisse</p> <p>Anschluss an Zuwegung zum ÖV (kein barrierefreier Ausbau möglich)</p> <p>Hinweis im Beteiligungsverfahren: schlechte Querungsmöglichkeit</p>



KP-Typ / Priorität	Lage	Begründung
	Einmündung Ein- steinstraße / Hanns- Eisler-Straße	<p>Lage auf zentraler Fuß- und Radverkehrsachse (Mühlenkiez) vom/zum ÖV (Bushaltestelle Stedingerweg)</p> <p>Vergleichsweise hoher DTV</p> <p>Sehr geringe Barrierefreiheit</p> <p>Zugeparkter Knotenpunktbereich, schlechte Sichtverhältnisse</p>
	Knotenpunkt Hanns- Eisler-Straße 86-88 (Mittelpromenade)	<p>Lage auf zentraler Fuß- und Radverkehrsachse (Mühlenkiez) vom/zum ÖV (Bushaltestelle Stedingerweg), Gebietszentrum, Schulen und Kita</p> <p>Hohes Radverkehrsaufkommen</p> <p>Geringe Barrierefreiheit</p> <p>Zugeparkter Knotenpunktbereich, schlechte Sichtverhältnisse</p> <p>Hinweis im Beteiligungsverfahren: Konfliktpunkt Fuß/Rad</p> <p>Torfunktion für verkehrsberuhigten Bereich 1</p>
	Knotenpunkt Thomas-Mann- Straße 16	<p>Lage auf zentraler Fuß- und Radverkehrsachse (Mühlenkiez) vom/zum ÖV (Bushaltestelle Stedingerweg), Gebietszentrum, Schulen und Kita</p> <p>Hohes Radverkehrsaufkommen</p> <p>Sehr geringe Barrierefreiheit</p> <p>Stark zugesperrter Knotenpunktbereich, schlechte Sichtverhältnisse</p> <p>Attraktive Knotenpunktgestaltung für Radverkehr begünstigt neue Radverkehrsführung (vermindert das Geradeausfahren aus der zentralen Achse heraus in den anschließenden westlichen Gehwegbereich)</p>
	Bereich südöstlich der Schwimmhalle: Querungsstelle Hanns-Eisler-Straße + Knotenpunkt Thomas-Mann- Straße / Hanns-Eisler- Straße	<p><u>Querung Thomas-Mann-Straße:</u></p> <p>Lage auf zentraler Fuß- und Radverkehrsachse (Mühlenkiez)</p> <p>bestehende markierte Gehwegvorstreckung stark zugesperrt, sehr ungünstige Sichtverhältnisse besonders für Radfahrende</p> <p><u>Knotenpunkt Thomas-Mann-Straße / Hanns-Eisler-Straße:</u></p> <p>Torfunktion für verkehrsberuhigten Bereich 4</p> <p>Sehr geringe Barrierefreiheit</p> <p>Hinweis im Beteiligungsverfahren: schlechte Querungsmöglichkeiten</p>

Auftraggeber
Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**
Abschlussbericht
27. Mai 2021







KP-Typ / Priorität	Lage	Begründung
	Knotenpunkt Thomas-Mann- Straße / Pieskower Weg (vor Mühlen- berg-Center)	Lage auf Ost-West-Hauptroute des Rad- verkehrs mit vergleichsweise hohem Radverkehrsaufkommen vergleichsweise hoher DTV sehr ungünstige Lage und Sichtbezie- hungen der Querungsstelle auf nördli- cher Straßenseite Lage im nicht verkehrsberuhigten Ne- benstraßennetz auf potentieller Route zur Quartiersgarage Pieskower Weg
	Querungsstelle Thomas-Mann- Straße (Höhe Pas- sage Drogeriemarkt)	Sehr geringe Barrierefreiheit Lage im nicht verkehrsberuhigten Ne- benstraßennetz auf potentieller Route zur Quartiersgarage Pieskower Weg Lage auf Verbindungsrouten von der Sammelanlage am Pieskower Weg (po- tentieller Quartiersgaragenstandort) zum Mühlenberg-Center, Gebietszentrum, Schulen und Kita
	Knotenpunkt Pieskower Weg / Thomas-Mann- Straße (südlich der Sammelanlage)	Lage auf netztragender Fuß- und Rad- verkehrsrelation zum S-Bahnhof Greifs- walder Straße Sehr geringe Barrierefreiheit Zugeparkter Knotenpunktbereich, schlechte Sichtverhältnisse
	Knotenpunkt Pieskower Weg 16 (Sammelanlage)	Torfunktion für verkehrsberuhigten Be- reich 4 (Lage und Aufpflasterung mit öst- licher Ein-/Ausfahrt der bestehenden Stellplatzanlage / geplanten Quartiersga- rage Pieskower Weg abstimmen) Ertüchtigung des nördlichen Seitenraums zur Gehwegnutzung würde Querungsbe- darf reduzieren (gleiches gilt für den an- grenzenden Garagenhof (Pieskower Weg 16-22))
	Knotenpunkt Pieskower Weg 38	Ein-/Ausfahrt südlicher Wohnblock bzw. verkehrsberuhigten Bereich 8 mit gerin- ger Anzahl an Stellplätzen, daher ge- ringe Verkehrsstärke aus/in den Wohn- block Bestandsgehweg auf Seite der Zufahrt vorhanden Realisierung bei vorheriger Umsetzung von verkehrsberuhigten Bereich 4 nicht erforderlich






KP-Typ / Priorität	Lage	Begründung
	<p>Knotenpunkt Pieskower Weg / Thomas-Mann- Straße</p>	<p>Lage auf netztragender Fuß- und Radverkehrsrelation zum S-Bahnhof Greifswalder Straße sowie auf netzergänzender Radverkehrsrelation aus Südosten</p> <p>Torfunktion für verkehrsberuhigten Bereich 2 im Vorfeld der Paul-Lincke-Grundschule und Kita Sonnenblume</p> <p>bauliche Gehwegvorstreckung im Bestand ist nicht für alle Seiten vorhanden</p> <p>Knotenpunkttyp abhängig von der Umsetzung der verkehrsberuhigten Bereich 2 und 4:</p> <p>verkehrsberuhigten Bereich 2 vor verkehrsberuhigten Bereich 4 → Typ M</p> <p>verkehrsberuhigten Bereich 4 vor verkehrsberuhigten Bereich 2 → Typ K</p>

Die nachfolgenden Empfehlungen für die Hanns-Eisler-Straße sind grundlegend mit dem Umbau des Straßenquerschnitts selbst abzustimmen. Sollte die Umsetzung kurz- bis mittelfristig erfolgen, müssen die Empfehlungen für die Knotenpunkte und Querungsstellen entsprechend angepasst werden. Zudem ist abzuwägen, ob die Aufpflasterungen für den gesamten Knotenpunktbereich oder nur in den entsprechenden Knotenarmen der verkehrsberuhigten Bereiche ausgeführt werden sollen.

KP-Typ / Priorität	Lage	Begründung
	<p>Querungsstelle Hanns-Eisler-Straße 4 (nördlich der Schwimmhalle)</p>	<p>Lage auf Fußwegeverbindung für durch die offene Bebauung zum/vom ÖV und Kurvenlage</p> <p>Einrichtungen im Umfeld: Kita-Mühlengeister, Mühlenberg-Center, Schwimmhalle, KJFE Atelier 98, direkt angrenzender Freiraum zur Erholung/Aufenthalt und Bolzplatz</p> <p>bestehende abgesenkte Borde regelmäßig durch parkende Pkw blockiert</p> <p>bestehende markierte Gehwegvorstreckung in 40 m Entfernung oberhalb des KJFE Atelier 98</p>
	<p>Querungsstelle Hanns-Eisler-Straße 10</p>	<p>Lage auf Schulwegroute zur Schwimmhalle → gemeinsamer Umbau mit Einrichtung eines Gehweges über die Samelanlage nördlich des Mühlenbergcenters</p> <p>Einrichtungen im Umfeld: Schwimmhalle, Mühlenberg-Center, KJFE Atelier 98</p>

Auftraggeber
Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**
Abschlussbericht
27. Mai 2021

KP-Typ / Priorität	Lage	Begründung
	Querungsstelle Hanns-Eisler-Straße 16/18	Lage auf Zuwegung zur Straßenbahnhaltestelle Greifswalder Straße / Ostseestraße und in Richtung der Einkaufsmärkte im Nachbarquartier Kurvenlage im nicht verkehrsberuhigten Nebenstraßennetz Mangelhafte Barrierefreiheit durch abgesenkte Bordsteine als Behelfslösung, zudem durch parkende Kfz blockiert nördlicher Gehweg endet weiter südlich in Richtung Sammelanlage ohne Quermöglichkeit bzw. geht in sehr schlechten Zustand über (keine Asphaltdecke u. Barrierefreiheit) östliche Zuwegung entfällt durch die Neubebauung, weshalb die Bedeutung der anliegenden Zuwegung steigen wird
	Querungsstelle Hanns-Eisler-Straße 24	guter barrierefreier Ausbauzustand
	Knotenpunkt Hanns-Eisler-Straße 30/32	Lage auf netzergänzender Fußverkehrsrelation und netztragender Radverkehrsrelation in Richtung Mühlenkiezzentrum/Nordostraum Zukünftige Lichtsignalanlage an der Michelangelostraße hebt die Bedeutung der Nord-Süd-Routen an Torfunktion für verkehrsberuhigten Bereich 5
	Knotenpunkt Hanns-Eisler-Straße 40/42	Torfunktion für verkehrsberuhigten Bereich 6
	Knotenpunkt Hanns-Eisler-Straße 50/52	Lage auf zukünftigen Schulweg des Schulneubaus an der Michelangelostraße Lage auf netzergänzender Fuß- und Radverkehrsrelation
	Knotenpunkt Hanns-Eisler-Straße 54/56	Lage auf zukünftigen Schulweg des Schulneubaus an der Michelangelostraße Lage auf netzergänzender Fuß- und Radverkehrsrelation





KP-Typ / Priorität	Lage	Begründung
	Querungsstelle Hanns-Eisler-Straße 62	Lage auf zukünftigen Schulweg des Schulneubaus an der Michelangelos- straße Optionale Querungsstelle mit Aufpflaste- rung zur streckenwirksamen Geschwin- digkeitsreduzierung im Vorfeld des Schulneubaus
	Knotenpunkt Hanns- Eisler-Straße 68/70	Lage auf zukünftigen Schulweg des Schulneubaus an der Michelangelos- straße Torfunktion für kfz-freien Abschnitt zur Buswendestelle Lage auf netzergänzender Radverkehrs- relation
	Knotenpunkt Kniprodestraße / verkehrsberuhigten Bereich 7 (Ostende der zentra- len Fuß- und Rad- verkehrsachse)	Umsetzung gekoppelt an die Verlegung der Zufahrt Michelangelostraße in die Kniprodestraße (langfristiger Umset- zungshorizont) – Prüfung einer Ausfüh- rung als Vorabmaßnahme erforderlich, Abstimmen mit verkehrsberuhigten Be- reich 7 Torfunktion für verkehrsberuhigten Be- reich 7 Aufpflasterung mit den Belangen des an- liegenden BSR-Betriebshofes und des- sen Erweiterung abstimmen
	Knotenpunkt Gürtel- straße / Pucci- nistraße	Umliegende Einrichtungen: Freie Waldorf Schule, Werkstatt für Menschen mit Be- hinderung „nbw“, Kita Raupe Nimmersatt Fahrbahnteiler in schlechtem Zustand und nicht begehbar sehr geringe Barrierefreiheit keine Querungsmöglichkeit in Gürtel- straße Höhe Hausnr. 28/29 zum Errei- chen des in nördliche Richtung begin- nenden Gehweges Eingangstor in von Wohnnutzung domi- nierter Stichstraße
	Querungsstelle Gür- telstraße 12	Lage auf netzergänzender Fuß- und Radverkehrsrelation Direkt angrenzende Einrichtungen: Seni- orenstiftung Prenzlauer Berg geringe Barrierefreiheit (s. Bestandsana- lyse)

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**




Abschlussbericht



27. Mai 2021

Auftraggeber
Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**
Abschlussbericht
27. Mai 2021

KP-Typ / Priorität	Lage	Begründung
	Knotenpunkt Gürtelstraße / Gounodstraße	Direkt angrenzende Einrichtungen: Seniorenstiftung Prenzlauer Berg weiträumiger Knotenpunktinnenbereich lässt keine direkte Querung ohne hohe Querungsbreiten zu, führt zu unklarer Verkehrsführung → Einrichtung einer Mittelinsel prüfen geringe Barrierefreiheit (s. Bestandsanalyse)
	Knotenpunkt Gürtelstraße / Meyerbeerstraße	Direkt angrenzende Einrichtungen: Seniorenstiftung Prenzlauer Berg bauliche Gehwegvorstreckungen im Bestand vorhanden, jedoch nicht auf allen Seiten geringe Barrierefreiheit (s. Bestandsanalyse)
	Knotenpunkt Gürtelstraße / Bizetstraße	geringe Barrierefreiheit (s. Bestandsanalyse)
	Querungsstelle Gürtelstraße 3	Lage auf netzergänzender Radverkehrsrelation Fußwegroute zum Ärztehaus Greifswalder Straße 122 geringe Barrierefreiheit (s. Bestandsanalyse)

Die nachfolgenden Knotenpunkte und Querungsstellen liegen im umliegenden Hauptstraßennetz. Hinweise zu empfohlenen Ausbauzuständen liefert Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden..**

KP-Typ / Priorität	Lage	Ausbauzustand / Empfehlung
	Storkower Straße / Pieskower Weg	markierte Gehwegvorstreckung (Südseite) und befestigte Enden der Fahrbahnteilerdurchfahrt (westlich mit Poller) vorhanden Empfehlung: Gehwegvorstreckung beidseitig baulich herstellen
	Storkower Straße 23	schmäler befestigter Übergang auf Fahrbahnteiler (mit Poller) vorhanden Empfehlung: Qualifizierung in Abhängigkeit der Netzkonzeption des ÖV, sowie des neuen Zugangs zum S-Bahnhof Greifswalder Straße
	Storkower Straße 33 (Höhe östlicher Zugang des S-Bhf. Greifswalder Straße)	beidseitig markierte Gehwegvorstreckung auf Ostseite der Fahrbahnteilerdurchfahrt und befestigte Enden der Fahrbahnteilerdurchfahrt (ohne Poller) vorhanden

KP-Typ / Priorität	Lage	Ausbauzustand / Empfehlung
	Storkower Straße 51/53 (südlich des Einsteinpark)	breiterer befestigter Übergang auf Fahrbahnteiler (mit Poller) vorhanden
	Storkower Straße 56 (südlich des Einsteinpark)	beidseitig markierte Gehwegvorstreckung auf Ostseite der Fahrbahnteilerdurchfahrt und befestigte Enden der Fahrbahnteilerdurchfahrt (westlich mit Poller) vorhanden Lage auf netzergänzender Radverkehrsrelation Geplanter Kita-Neubau an der Storkower Straße 56 hebt die Bedeutung der Querungsstelle zukünftig an Empfehlung: Einrichtung einer LSA
	Storkower Straße 73	beidseitig markierte Gehwegvorstreckung auf Ostseite der Fahrbahnteilerdurchfahrt und befestigte Enden der Fahrbahnteilerdurchfahrt (ohne Poller) vorhanden Empfehlung: Gehwegvorstreckung beidseitig baulich herstellen
	Kniprodestraße zwischen Einsteinstraße 15/17	Bestehender befestigter Übergang auf Fahrbahnteiler (ohne Poller), sonst keine Querungshilfen vorhanden nächste gesicherte, barrierearme Querungsstelle ca. 295 m in nördlicher Richtung entfernt Empfehlung: Gehwegvorstreckung beidseitig baulich herstellen, nicht vorhandene Barrierefreiheit des Fahrbahnteilers ausschildern Querung bedeutsam zum Erreichen des potentiellen Quartiersgaragenstandorts an der Kniprodestraße
	KP Kniprodestraße / Hanns-Eisler-Straße / Stedingerweg	Bestehende Lichtsignalanlage mit einer Furt in Ost-West-Richtung auf nördlicher Seite (Bushaltestelle Stedinger Weg) Lage auf netztragender Fuß- und Radverkehrsrelation Empfehlung: Prüfung einer Vollsignalisierung
	Querungsstelle Greifswalder Straße / zentrale Achse Nordostraum (Straßenbahn in Mittellage)	Prüfen einer neuen Querungsstelle mit Umlaufgitter zum Queren der Straßenbahngleise in Mittellage Nächstgelegenen Querungshilfen in ca. 115 m Entfernung vorhanden (Lichtsignalanlage)
Weitere zu prüfende Querungsstellen	Storkower Straße 15, 45, 65, 85	Bestand: schmaler befestigter Übergang auf Fahrbahnteiler (mit Poller)

Bezirksamt Pankow
**Verkehrs- und
Mobilitätskonzept
Stadtumbaugebiet
Greifswalder Straße**

Abschlussbericht

27. Mai 2021