

Abschlussbericht

Verkehrskonzept

Fördergebiet Quartiersmanagement Pankstraße



Bildnachweis: Quartiersmanagement Reinickendorfer Straße/Pankstraße 2017

27. März 2019

LK Argus GmbH in Zusammenarbeit mit plan & rat

Abschlussbericht

Verkehrskonzept

Fördergebiet Quartiersmanagement Pankstraße

Auftraggeber

Bezirksamt Mitte von Berlin

Bau 3 112

Karl-Marx-Allee 31

10718 Berlin

Auftragnehmer

LK Argus GmbH

Schicklerstraße 5-7

D-10179 Berlin

Tel. 030.322 95 25 30

Fax 030.322 95 25 55

berlin@LK-argus.de

www.LK-argus.de

Unterauftragnehmer

plan&rat

Büro für kommunale Planung und Beratung

Humboldtstraße 21

D-38106 Braunschweig

Tel. 0531.79 82 03

Fax 0531.7 78 43

krause.plan-und-rat@t-online.de

www.plan-und-rat.com

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Michael Schreiber

Dipl.-Ing. Sonja Patermann

Dipl.-Ing. Falk Kumsteller

Bearbeitung

Bauass. Dipl.-Ing. Juliane Krause

M.A. Ulrich Schäfer

Berlin, 27. März 2019

1	Aufgabenstellung und Untersuchungsgebiet	1
2	Bestands- und Konfliktanalyse	3
2.1	Nutzungen	3
2.2	Radverkehr	4
2.2.1	Radroutennetz	4
2.2.2	Radinfrastruktur	6
2.3	Öffentlicher Verkehr	7
2.4	Kfz-Verkehr	8
2.4.1	Straßennetzhierarchie	8
2.4.2	Verkehrsorganisation	9
2.4.3	Verkehrsmengen	10
2.4.4	Fahrbahnbeläge	11
2.4.5	Ergänzende Verkehrserhebungen in der Schererstraße	12
2.5	Unfallgeschehen	16
2.6	Vorhandene Maßnahmen und Planungen	17
2.7	Konfliktanalyse	18
2.7.1	Konflikte im Fußverkehr	18
2.7.2	Konflikte im Radverkehr	21
2.7.3	Weitere Konflikte	24
3	Beteiligungsprozess	26
3.1	Dialogforum	26
3.2	Stadtspaziergang	27
3.3	Öffentliche Workshops	29
3.4	Abschlussveranstaltung	31
4	Maßnahmenkonzept	33
4.1	Entwicklungsziele	33

4.2	Fußverkehr	33
4.2.1	Netzkonzeption	34
4.2.2	Qualitätsstandards	37
4.2.3	Das Fußverkehrsnetz	42
4.3	Radverkehr	46
4.3.1	Netzkonzeption	46
4.3.2	Das Radverkehrsnetz	50
4.3.3	Konzept Fahrradabstellanlagen	51
4.4	Integriertes verkehrliches Maßnahmenkonzept	55
4.5	Vertiefende Detailplanung für die Querungsstelle Reinickendorfer Straße / Liebenwalder Straße	63
4.5.1	Variante 1: Fußgängerüberweg	63
4.5.2	Variante 2: Fußgänger-Lichtsignalanlage	64
4.5.3	Variante 3: Gehwegvorstreckung	64
4.5.4	Fazit	65
4.6	Kostenschätzung	65
4.7	Maßnahmenkatalog und Prioritätenreihung	73
4.8	Förderprogramme	79
5	Ruhender Verkehr	85
5.1	Parkraumangebot	86
5.1.1	Aktuelle Situation	86
5.1.2	Zukünftige Entwicklungen	87
5.2	Parkraumnachfrage	88
5.2.1	Parkraumbelastung	88
5.2.2	Parkdauer und Nutzergruppen	92
5.3	Konfliktanalyse	95
5.4	Parkraumkonzept	96

5.4.1	Verkehrliche Begründung	96
5.4.2	Räumliche Abgrenzung und Parkzoneneinteilung	98
5.4.3	Mögliche Bewirtschaftungsformen	100
5.4.4	Bewirtschaftungszeiten und Gebührenhöhen	104
5.4.5	Standortverteilung der Parkscheinautomaten	105
5.5	Kostenschätzung	106
5.5.1	Einnahmen	108
5.5.2	Ausgaben	111
5.5.3	Fazit	119
6	Mobilitätsmanagement	121
6.1	Bedeutung von Mobilitätsmanagement für eine nachhaltige Mobilität	121
6.2	Mobilitätsmanagement im Quartier	122
6.3	Empfehlungen	128
	Tabellenverzeichnis	130
	Abbildungsverzeichnis	131
	Literaturverzeichnis	134

1 Aufgabenstellung und Untersuchungsgebiet

In der Vergangenheit haben bereits verschiedene Untersuchungen im Fördergebiet und in dessen unmittelbarem Umfeld mit den Betroffenen vor Ort unter anderem folgende Handlungsbedarfe identifiziert:

- gebietsfremder Verkehr in Wohnstraßen,
- überhöhte Geschwindigkeiten, verbunden mit der Forderung nach Verkehrsberuhigung,
- Verkehrssicherheitsprobleme,
- Parkraumkonkurrenzen,
- Hauptverkehrsstraßen Reinickendorfer Straße (B 96) und Pankstraße mit Zerschneidungswirkung (Barriere) im Quartier sowie hoher Lärmwirkung und
- Bring- sowie Abholverkehre an den Grundschulen.

Das Verkehrskonzept soll den Bewohnerinnen und Bewohnern eine nachhaltige Mobilität ermöglichen. Für eine höhere Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum wurden für verschiedene Plätze im Untersuchungsbereich Konzepte zur Umgestaltung erarbeitet und teilweise bereits umgesetzt. Das Konzept empfiehlt auf dieser Basis umsetzungsorientierte Maßnahmen, die möglichst schnell realisierbar sind.

Vor dem Hintergrund der vorhandenen Konzepte werden die aktuellen Gegebenheiten vor Ort analysiert. Das Verkehrskonzept entwickelt die Maßnahmen insbesondere in Hinblick auf die wesentlichen Ziele Geschwindigkeitsreduzierung und Steigerung der Verkehrssicherheit. Im Ergebnis enthält das Verkehrskonzept einen Maßnahmenkatalog mit einer Schätzung der Grobkosten und Empfehlungen zur zeitlichen Umsetzung. Dabei liegt der Schwerpunkt auf der Vorbereitung konkreter Maßnahmen.

Im Fördergebiet lässt der bauliche Bestand nur bedingt weitere bauliche Veränderungen zu. Zudem stehen nur begrenzte finanzielle Mittel für Baumaßnahmen zur Verfügung und es sind ggf. Konflikte mit straßenverkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen zu beachten. Daher enthält das Konzept auch Überlegungen wie ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten der Menschen im Untersuchungsraum ermöglicht werden kann.

Das Fördergebiet „Quartiersmanagement Pankstraße“ im Bezirk Mitte von Berlin umfasst das Areal zwischen Müllerstraße im Südwesten, Seestraße im Nordwesten, Osloer Straße im Norden, Badstraße im Nordosten sowie Hochstraße und Liesenstraße im Südosten (Abbildung 1).

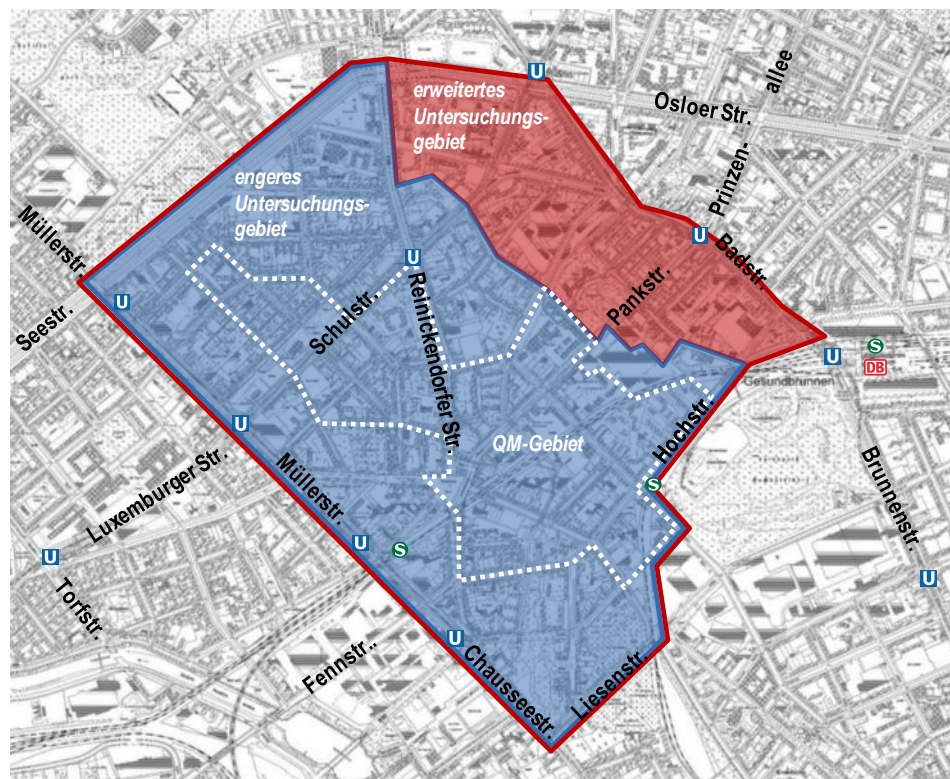
Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

Das Untersuchungsgebiet ist dabei in zwei Bereiche unterteilt:

- **Engeres Untersuchungsgebiet**
Die Konfliktanalyse Verkehr, das integrierte Maßnahmenkonzept und das Mobilitätsmanagement bezieht das in Abbildung 1 blau dargestellte Areal ein.
- **Erweitertes Untersuchungsgebiet**
Das Wegekonzept für den Fuß- und Radverkehr und das Parkraumkonzept erweitern das engere Untersuchungsgebiet um den in Abbildung 1 rot dargestellten Bereich.

Abbildung 1 Untersuchungsgebiet



2 Bestands- und Konfliktanalyse

Die folgende Bestands- und Konfliktanalyse beruht auf bereits vorhandenen Daten und Unterlagen, eigenen Vor-Ort-Begehungen und Verkehrszählungen sowie Hinweisen relevanter Akteure. Die Vor-Ort-Begehungen wurden am 07.12.2017, 27.04.2018, 02.11.2018 und 09.01.2019 unternommen. Eine zusätzliche Verkehrszählung an den Knotenpunkten Maxstraße / Adolfstraße / Scherer Straße und Scherer Straße / Reinickendorfer Straße wurde am 11.12.2018 durchgeführt.

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

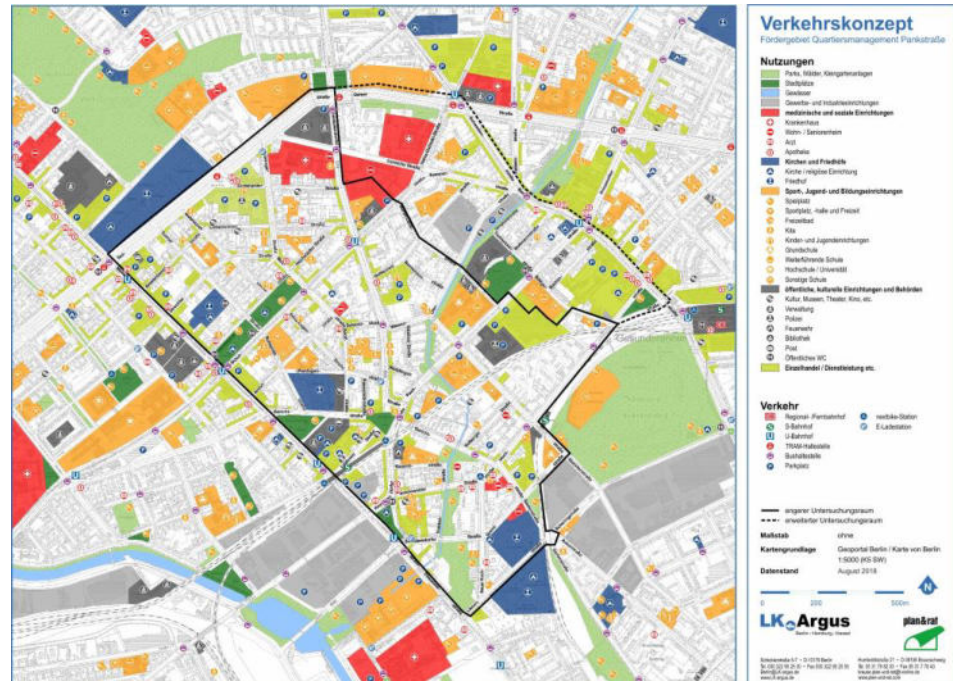
2.1 Nutzungen

Das Untersuchungsgebiet zeichnet sich durch eine hohe Dichte der Wohn-, Dienstleistungs-, Arbeits- und Versorgungsfunktionen aus (Abbildung 2). Gemäß Stadtentwicklungsplan Zentren 3 (Stadtentwicklung, 2011) haben die Müllerstraße und die Badstraße als Haupt- bzw. Stadtteilzentrum übergeordnete Funktionen für die umliegenden Quartiere. Beide Straßen sind in diesem Zusammenhang als zentrentragende Stadträume mit höchster/hoher Urbanität eingestuft. Damit befinden sich die Hauptgeschäftsbereiche an den Rändern des Untersuchungsgebietes.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes gibt es u. a. mehrere Schulstandorte von Grund- und weiterführenden Schulen, ein großes Möbelhaus, einen Elektronikfachmarkt, das Amtsgericht Wedding, die Uferhallen als Kultur- und Veranstaltungsort, das Jobcenter Berlin Mitte, zwei Krankenhäuser sowie das Carrée Seestraße (Osram-Höfe) als Bürostandort. Neben der im Inneren des Untersuchungsgebietes dominierenden Wohnnutzung ergänzen eine Reihe von sozialen und gesundheitlichen Einrichtungen, Kindertagesstätten, Hotels, Sportanlagen und Spielplätzen sowie eine Vielzahl an Freizeiteinrichtungen die gute Nutzungsdurchmischung.

Öffentliche Grünflächen für Erholung und Freizeit innerhalb des Untersuchungsgebietes sind der Weddingplatz, Leopoldplatz, Max-Josef-Metzger-Platz, Blochplatz und der Grünzug an der Panke vom Süden an der Chausseestraße bis in den Nordosten an der Badstraße. Sie werden ergänzt durch Spielflächen / Spielplätze innerhalb der Wohnquartiere.

Abbildung 2: Nutzungen¹



2.2 Radverkehr

2.2.1 Radroutennetz

Das bestehende Radroutennetz für das Untersuchungsgebiet ist in Abbildung 3 dargestellt. Das Radroutennetz besteht aus dem übergeordneten Berliner Fahrradrouennetz, dem Fahrradrounergänzungsnetz und dem bezirklichen Radrouennetz. Dieses stellt das Zielnetz des Bezirks (Stand 2011) dar.

Das übergeordnete Berliner Fahrradrouennetz besteht aus 12 Radial- und acht Tangentialrounen, verdichtet durch sieben Radfernwegen und den Mauerradweg (Abbildung 3). Darüber hinaus gibt es das Fahrradrounergänzungsnetz. Das Ergänzungsnetz wird überwiegend auf bezirklichen Straßen geführt, die vorwiegend im Tempo 30-Netz liegen. Solche Abschnitte werden aber auch über Hauptverkehrsstraßen mit Radverkehrsanlagen (oftmals nicht benutzungspflichtig) geführt. Die Baulastträgerschaft für das Ergänzungsnetz liegt bei den Straßen- und Grünflächenämtern (SGA) der Bezirke. Bezirkliche Rouennetze gehören formal nicht zum Berliner Radverkehrsnetz.

¹ Die Abbildungen sind zur besseren Lesbarkeit dem Bericht in größerem Format als Anlagen beigefügt.

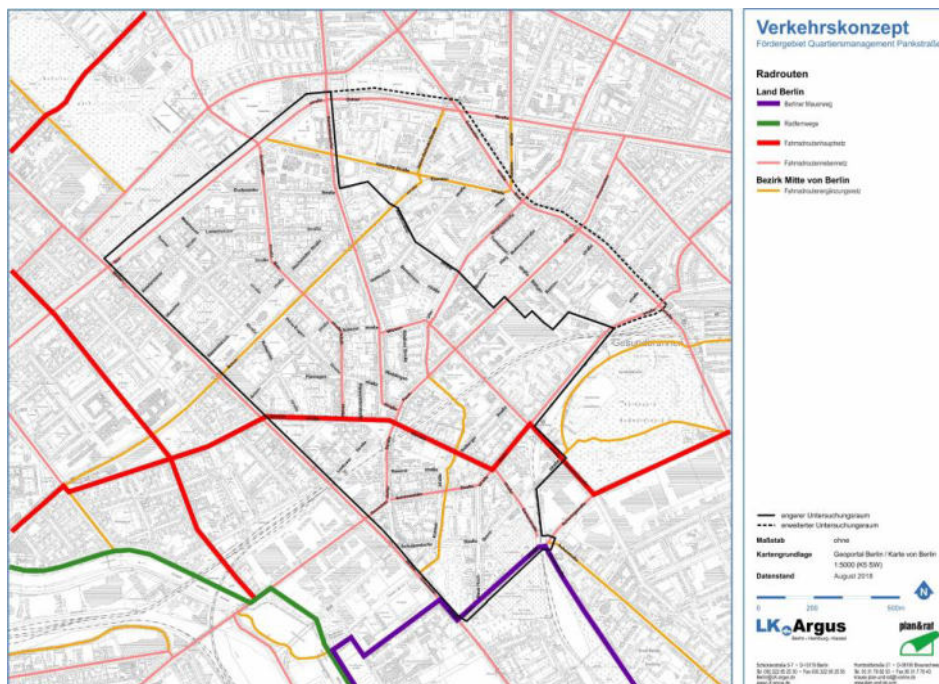
Abbildung 3: Berliner Fahrradrouthenauptnetz



Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße
27. März 2019

Quelle SenStadtUm, 2013

Abbildung 4: Radrouthenetz



2.2.2 Radinfrastruktur

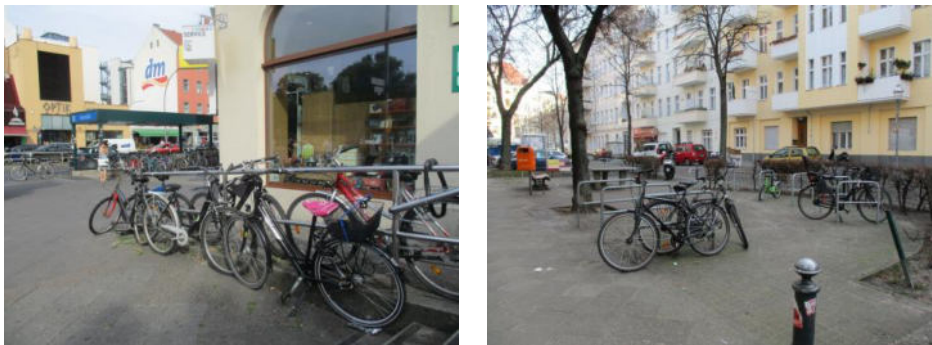
Die Radinfrastruktur umfasst die Radverkehrsanlagen und die Radabstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum (Abbildung 7). Die vorhandenen baulichen Radwege sind großenteils nicht benutzungspflichtig und / oder in einem schlechten Zustand, wie z. B. in der Schulstraße und Reinickendorfer Straße (Abbildung 5). Schutzstreifen sind im Bereich der Hauptverkehrsstraßen Reinickendorfer Straße und Hochstraße vorhanden. Des Weiteren gibt es kleinere Abschnitte mit Radfahrstreifen in der Chausseestraße und im Kreuzungsbereich Hochstraße / Husseinstraße. Für die Müllerstraße und die Pankstraße gibt es aktuelle Planungen zu Neugestaltungen, die Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen vorsehen.

Die Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum sind vorwiegend an den U- und S-Bahnhöfen zu finden. Es handelt sich hierbei um Kreuzberger Bügel. Wild abgestellte Fahrräder dokumentieren den zusätzlichen Bedarf an diesen Orten (Abbildung 7). Weitere Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum wurden im Rahmen der Begehung erhoben und kartiert (Abbildung 5 und Kapitel 4.3). Bikesharing-Standorte von Nextbike sind im südlichen Bereich des Untersuchungsgebietes am S-Bahnhof Wedding, Nettelbeckplatz, Bahnhof Gesundbrunnen und an der Kreuzung Schönwalderstraße/Hochstraße zu finden. Aktuell gibt es Planungen zur Erweiterung der Bikesharing-Standorte (Kapitel 4.3).

Abbildung 5: Zu schmaler Radweg in der Schulstraße (links) und Schutzstreifen in der Reinickendorfer Straße (rechts)

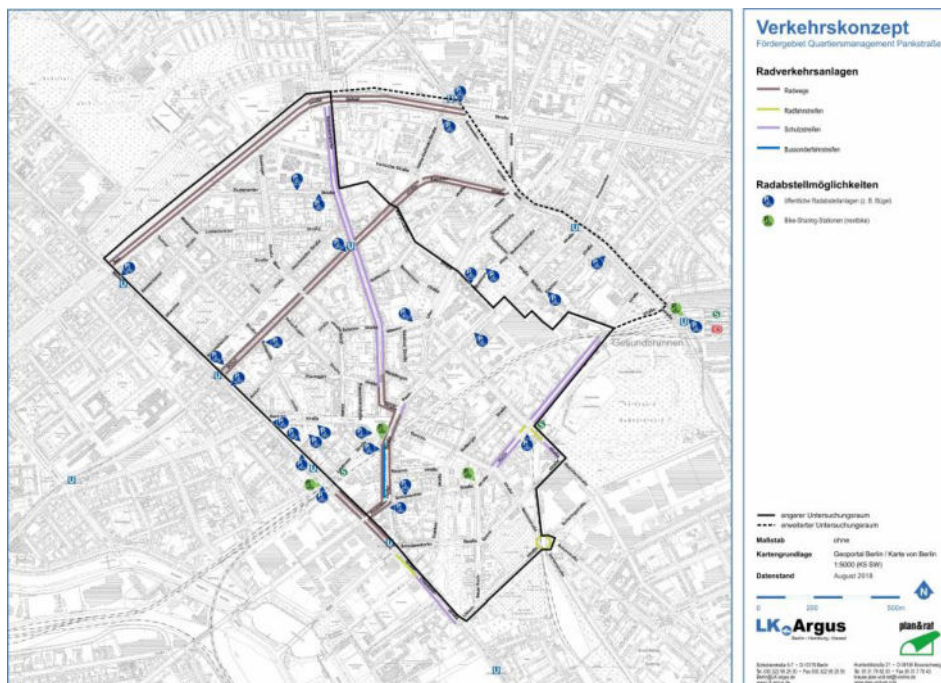


Abbildung 6: Fehlende Fahrradabstellanlagen am U-Bahnhof Seestraße (links) und Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum an der Utrechter Straße (rechts)



Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße
27. März 2019

Abbildung 7: Radinfrastruktur



2.3 Öffentlicher Verkehr

Die Erschließung des Untersuchungsgebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt mit S- und U-Bahn und verschiedenen Straßenbahn- und Buslinien.

Zur Erschließung des Untersuchungsgebietes dienen:

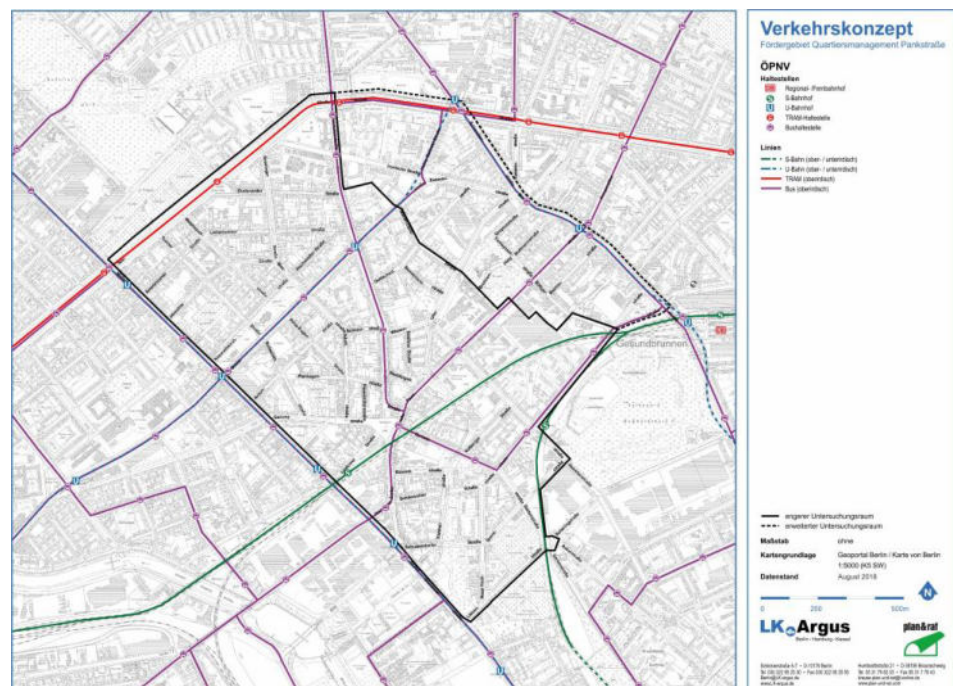
- S-Bahnlinien S 1, S 2, S 25, S 26, S 41 und S 42 (Bahnhöfe Wedding, Humboldthain und Gesundbrunnen),
- U-Bahnlinien U 6, U 8 und U 9 entlang der Chausseestraße/Müllerstraße, Badstraße/Schwedenstraße bzw. Schulstraße (Bahnhöfe Reinickendorfer

Straße, Wedding, Leopoldplatz, Seestraße, Nauener Platz, Osloer Straße, Gesundbrunnen und Pakstraße),

- Straßenbahnlinien M 13 und 50 12 auf der Osloer Straße und Seestraße und
- Buslinien M 27, 142, 221, 247 und 327 auf der Grellstraße in Richtung Prenzlauer Allee Nord.

Am Bahnhof Gesundbrunnen besteht außerdem Anschluss an das Fern- und Regionalbahnnetz der Deutschen Bahn AG.

Abbildung 8: Netz des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)



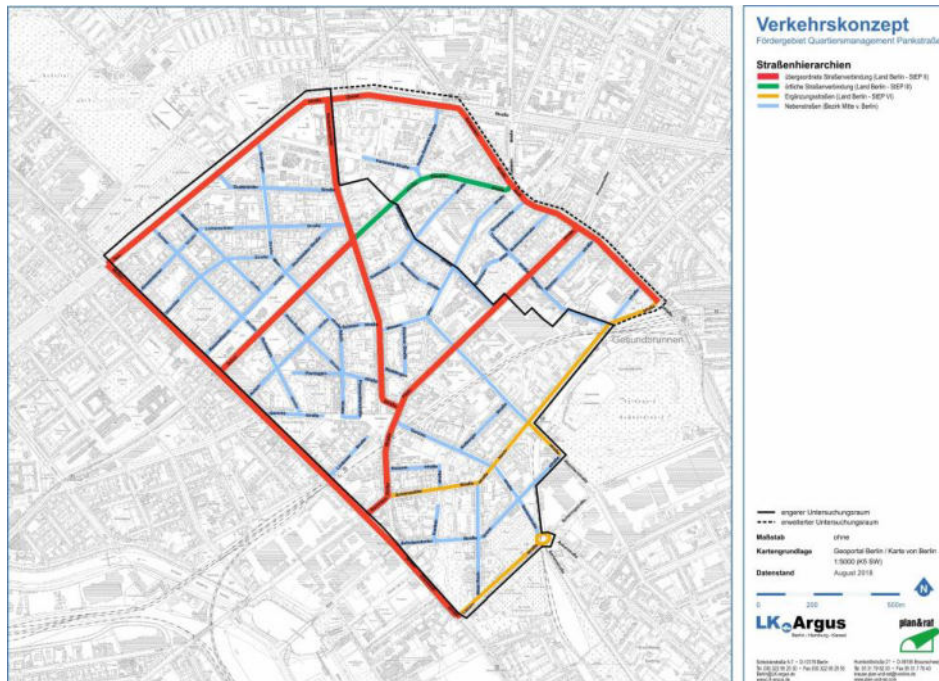
2.4 Kfz-Verkehr

2.4.1 Straßennetzhierarchie

Die Straßenhierarchie für das Untersuchungsgebiet ist im StEP Verkehr (Bestand) festgelegt. Abbildung 9 zeigt die verschiedenen Kategorien. Unterschieden werden übergeordnete Straßenverbindungen, örtliche Straßenverbindung, Ergänzungsstraßen und Nebenstraßen. Die Reinickendorfer Straße (B 96), Schulstraße (Reinickendorfer Straße bis Müllerstraße) und die Pankstraße sind übergeordnete Straßenverbindungen innerhalb des Untersuchungsgebietes. Am Rand des Untersuchungsgebietes haben die Chausseestraße, Müllerstraße, Seestraße, Osloer Straße, Schwedenstraße und Badstraße diese Kategorie. Ein örtliche Verbindungsfunktion haben die Exerzierstraße und die Schulstraße (Reinickendorfer Straße bis Exerzierstraße). Zu den Ergänzungsstraßen

zählen die Schönwalder Straße, Hochstraße und die Liesenstraße. Alle anderen dargestellten Straßen sind Nebenstraßen.

Abbildung 9: Straßenhierarchie



Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

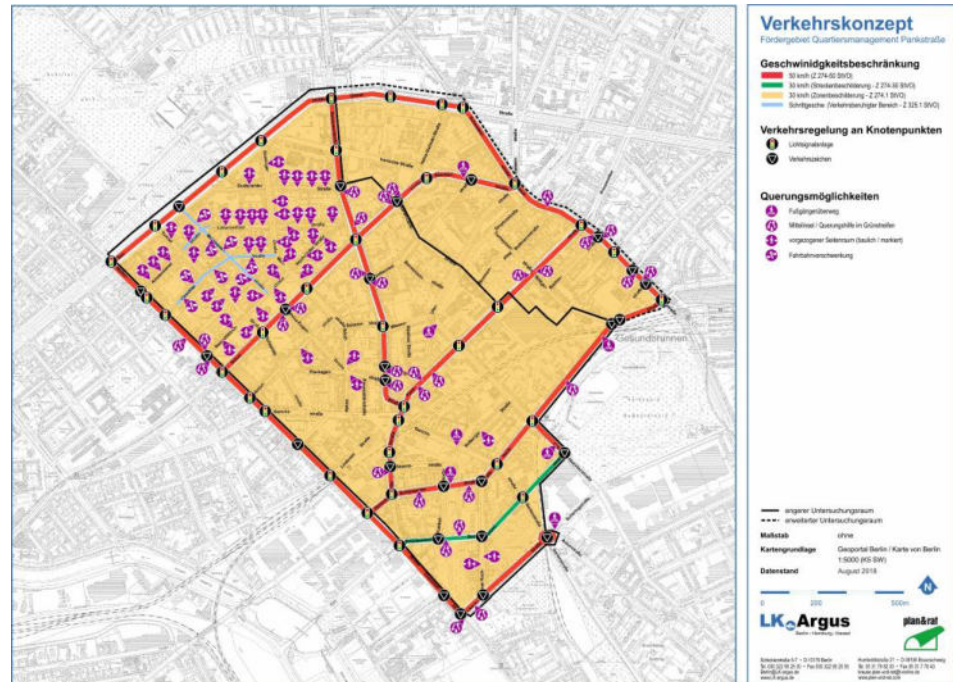
27. März 2019

2.4.2 Verkehrsorganisation

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Untersuchungsgebiet beträgt überwiegend 30 km/h aufgrund der flächendeckenden Zonenausweisung (Abbildung 10). An den folgenden Straßenabschnitten gilt Tempo 50: Reinickendorfer Straße, Schulstraße, Exerzierstraße, Pankstraße, Chausseestraße, Müllerstraße, Seestraße, Osloer Straße, Schwedenstraße, Badstraße, Schönwalder Straße, Hochstraße, Schulzendorfer Straße, Grenzstraße, Liesenstraße und Wiesenstraße (Hochstraße bis Grenzstraße). In der Utrechter Straße, Malplaquestraße und Amsterdamer Straße (Turinerstraße bis Malplaquestraße) ist ein verkehrsberuhigter Bereich eingerichtet.

In Abbildung 10 sind darüber hinaus die Verkehrsregelung an den Knotenpunkten und die Querungsmöglichkeiten dargestellt. In den zuvor genannten Straßenabschnitten mit Tempo 50 wird der Verkehr durch Lichtsignalanlagen und eine die Vorfahrt gebende Beschilderung geregelt. In den Tempo 30-Zonen und dem verkehrsberuhigten Bereich gilt rechts vor links. Auffällig ist, dass es im Nordwesten zwischen Müllerstraße, Seestraße, Reinickendorfer Straße und Schulstraße besonders viele Querungsmöglichkeiten gibt.

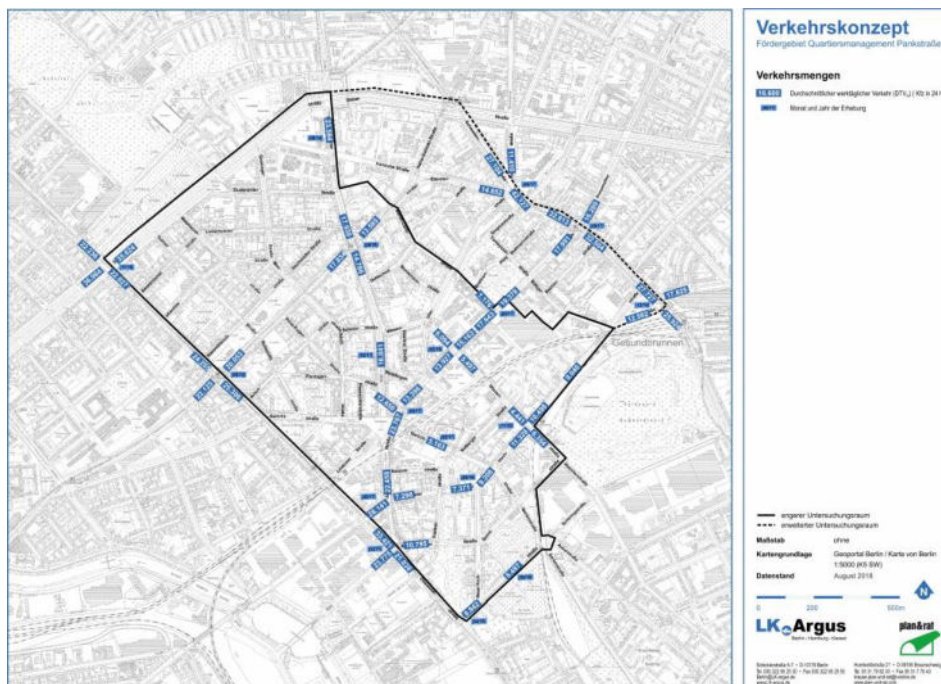
Abbildung 10: Verkehrsorganisation



2.4.3 Verkehrsmengen

Angaben zum Verkehrsaufkommen wurden aus Verkehrserhebungen der Verkehrslenkung Berlin (VLB) übernommen und in der Abbildung 11 mit dem zugehörigen Datenstand dargestellt. Die am stärksten belasteten Straßenabschnitte befinden sich mit der Badstraße (ca. 42.000 Kfz/24 h), Seestraße (ca. 36.000 Kfz/24 h) und der Müllerstraße (ca. 33.000 Kfz/24 h) am Rand des Untersuchungsgebietes. Innerhalb des Untersuchungsgebietes ist die Reinkendorfer Straße mit bis zu rund 28.000 Kfz/24 h die am stärksten belastete Straße.

Abbildung 11: Verkehrsmengen

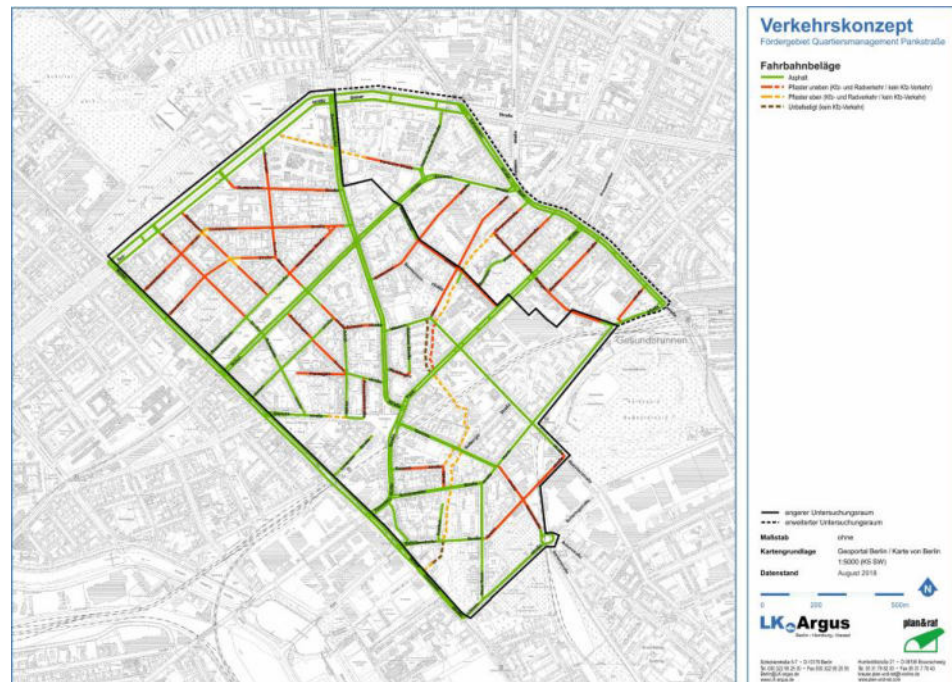


Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße
27. März 2019

2.4.4 Fahrbahnbeläge

Die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Fahrbahnbeläge zeigt die Abbildung 12. Alle Hauptverkehrsstraße haben eine Fahrbahnoberfläche aus Asphalt. Im Nebenstraßennetz finden sich vorwiegend Pflasterbauweisen mit unebenem Natursteinpflaster. Einzelne Abschnitte sind in einer ebenen Bauweise mit Betonsteinpflaster ausgeführt.

Abbildung 12: Fahrbahnbeläge



Die Situation des ruhenden Verkehrs im Untersuchungsgebietes ist ebenfalls Bestandteil der Untersuchung und wird im Kapitel 4.8 dargestellt.

2.4.5 Ergänzende Verkehrserhebungen in der Schererstraße

Im 2. Bürgerworkshop (vgl. Kapitel 3.3) wurde der Hinweis eingebracht, dass die Schererstraße stark befahren und von Durchgangsverkehr² betroffen ist. Es wurde vermutet, dass vor allem die Relation Maxstraße – Schererstraße als Umgehung des Nauener Platzes genutzt wird.

Um diese Hinweise mit objektiven Zahlen zu untersetzen, wurden am 11.12.2018 eine zwölfstündige videogestützte Erhebung der Kfz-Knotenströme an den zwei Knotenpunkten Maxstraße / Adolfstraße / Schererstraße und Schererstraße / Reinickendorfer Straße zur Ermittlung der Verkehrsmengen sowie

² Durchgangsverkehr: Verkehr, der innerhalb eines definierten Zeitintervalls eine Verkehrsrelation, bestehend aus zwei Erhebungspunkten nutzt.

Zielverkehr: Ist der Verkehr, der an einem Erhebungspunkt in das Untersuchungsgebiet einfährt und nicht dem Durchgangsverkehr zuzuordnen ist. Dieser Verkehr endet innerhalb des Untersuchungsgebietes oder er durchfährt das Untersuchungsgebiet in einer Zeit, die oberhalb des für die Relation definierten Zeitintervalls liegt und somit Aufenthalte im Untersuchungsgebiet vorliegen.

Quellverkehr: Ist der Verkehr, der einem Erhebungspunkt zur Ausfahrt aus dem Untersuchungsgebiet nutzt und nicht dem Durchgangsverkehr zuzuordnen ist. Dieser Verkehr beginnt innerhalb des Untersuchungsgebietes oder er durchfährt das Untersuchungsgebiet in einer Zeit, die oberhalb des für die Relation definierten Zeitintervalls liegt und somit Aufenthalte im Untersuchungsgebiet vorliegen.

eine Kennzeichenerfassung zur Ermittlung des Durchgangsverkehrs durchgeführt.

Knotenstromerhebungen

Die Ergebnisse der Zählungen sind in Abbildung 13 und Abbildung 14 dargestellt. Demnach wurden im Erhebungszeitraum zwischen 7 und 19 Uhr in der Schererstraße rund 2.400 Kfz am Knotenpunkt mit der Maxstraße bzw. rund 2.300 Kfz am Knotenpunkt mit der Reinickendorfer Straße ermittelt.

Für die Hochrechnung der 12 Stunden-Zählung auf eine durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (DTVw) werden die Faktoren für das übergeordnete Straßennetz der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, 2017) verwendet. Hochrechnungsfaktoren für Nebenstraßen sind nicht bekannt. Die Verwendung der Faktoren für das übergeordnete Straßennetz ist legitim, da die hochgerechneten Verkehrsstärken im Nebenstraßennetz mit diesen Faktoren erfahrungsgemäß überschätzt werden. Für die Schererstraße folgt aus der Hochrechnung ein DTVw in Höhe von rund 3.150 Kfz am Knotenpunkt mit der Maxstraße bzw. rund 3.020 Kfz am Knotenpunkt mit der Reinickendorfer Straße.

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

Abbildung 13: Knotenpunkt Maxstraße/Adolfstraße/Schererstraße –
Kfz- Knotenstrombelastung Werktag 7-19 Uhr

Maxstraße_Adolfstraße_Scherer Straße - Knotenpunkt(e)
Di. 11 Dezember 2018
Gesamtdauer (07-19 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Leichtverkehr, Schwer)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 600398, Standort: 52.548248, 13.366647

Erstellt durch: LK Argus GmbH
Schickerstraße 5-7, Berlin, BB, 10179, DE

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

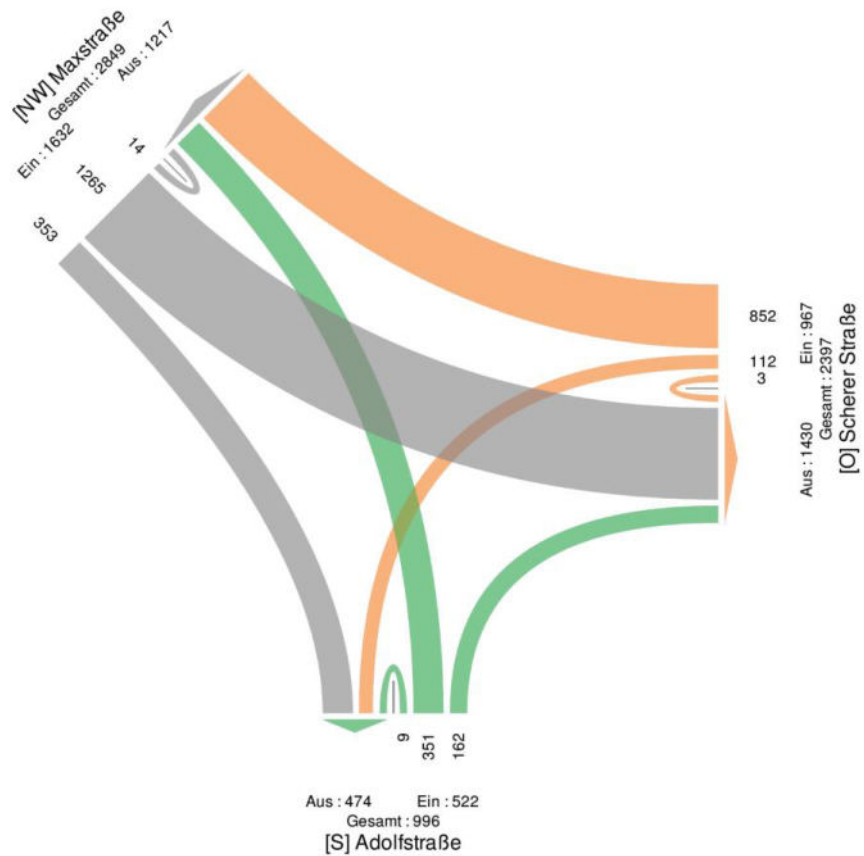


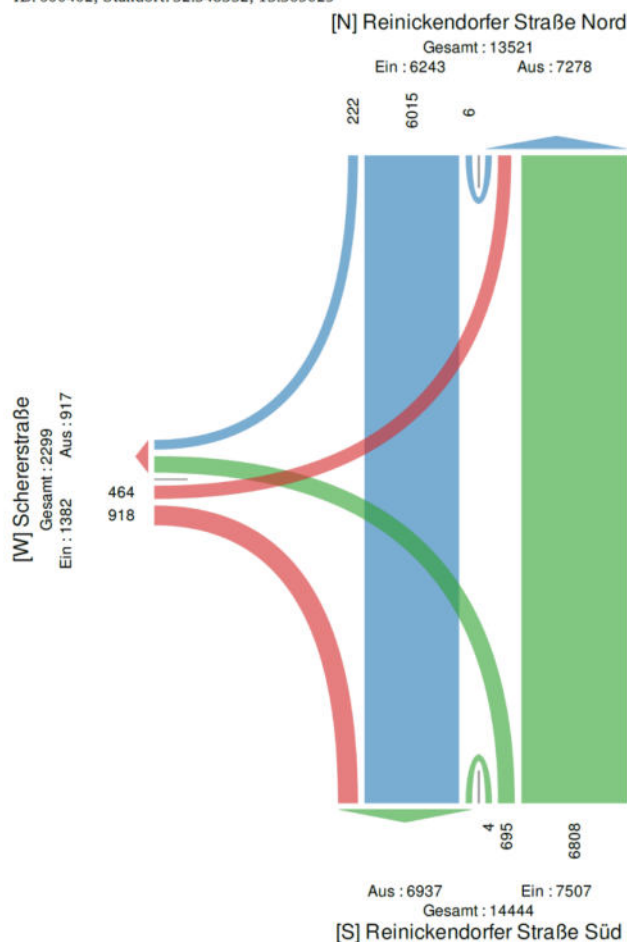


Abbildung 14: Knotenpunkt Schererstraße/Reinickendorfer Straße –
Kfz- Knotenstrombelastung Werktag 7-19 Uhr

Reinickendorfer Straße_Schererstraße - Knotenpunkt(e)

Di. 11. Dezember 2018
Gesamtdauer (07-19 Uhr)
Alle Klassen (Krad, Leichtverkehr, Schwer)
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 600402, Standort: 52.548352, 13.369029

Erstellt durch: LK Argus GmbH
Schicklerstraße 5-7, Berlin, BB, 10179, DE



Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

Ermittlung des Durchgangsverkehrs

Die Kennzeichen der Kraftfahrzeuge wurden manuell an zwei Querschnitten (Maxstraße südöstlich der Schulstraße, Schererstraße westlich der Reinickendorfer Straße) an einem Werktag von 6 bis 10 Uhr und von 15 bis 19 Uhr erhoben. Dabei wurden beide Fahrtrichtungen erfasst. Eine Halteridentifizierung ist mit den erhobenen Daten nicht möglich, da nur Teile der Kennzeichen erfasst wurden. Mit den gewonnenen Daten wurde anhand einer Durchfahrtszeit von

fünf Minuten³ der Anteil des gebietsfremden Durchgangsverkehrs bestimmt. Die übrigen Fahrzeuge wurden dem Quell- und Zielverkehr zugeordnet.

In Tabelle 1 ist der ermittelte Durchgangs-, Quell- und Zielverkehr sowie deren Anteile am Gesamtverkehr getrennt nach Richtung und Tageszeit zusammengefasst. In östliche Richtung durchfährt ca. jedes fünfte Fahrzeug (21 %) den betrachteten Abschnitt. In Gegenrichtung fällt der Anteil geringer aus. Hier ist ungefähr jedes sechste Fahrzeug (16 %) dem Durchgangsverkehr zuzuordnen. Die Anteile variieren auch hinsichtlich der Tageszeit nur wenig. Der Quell- und Zielverkehr mit einem Anteil von insgesamt rund 80 % sind die bestimmenden Verkehrsströme im untersuchten Abschnitt.

Tabelle 1: Ermittelter Durchgangs-, Quell- und Zielverkehr sowie deren Anteile am Gesamtverkehr auf der Relation Maxstraße / Schererstraße am Vormittag zwischen 6 und 10 Uhr und am Nachmittag zwischen 15 und 19 Uhr

Fahrt- richtung	Tageszeit	Gesamt- verkehr	Durchgangs- verkehr		Quellverkehr		Zielverkehr	
Ost	Vormittag	452	81	18 %	200	44 %	171	38 %
Ost	Nachmittag	902	207	23 %	428	47 %	267	30 %
Ost	Gesamt	1.354	288	21 %	628	46 %	438	32 %
West	Vormittag	508	81	16 %	210	41 %	217	43 %
West	Nachmittag	723	116	16 %	385	53 %	222	31 %
West	Gesamt	1.231	197	16 %	595	48 %	439	36 %

2.5 Unfallgeschehen

Von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz wurden Unfalldaten aus den Jahren 2014 - 2016 zur Verfügung gestellt. Die daraus erarbeitete Dreijahreskarte der Unfälle mit Personenschaden liegt der Analyse des Unfallgeschehens zu Grunde. Die Auswertung erfolgt in Anlehnung an das Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (FGSV, 2012).

Die Dreijahreskarte zeigt die Unfälle mit schweren Unfallfolgen mit verletzten oder getöteten Personen. Anhand der identifizierten Unfälle mit Personenschaden werden Unfalhhäufungsstellen (UHS) und unfallauffällige Bereiche (UAB) an Knotenpunkten und Strecken bestimmt.

³ Die Durchfahrzeit berücksichtigt neben der reinen Fahrzeit einen zusätzlichen Zeitwert für z. B. das Warten an einer Lichtsignalanlage oder Verkehrsbehinderungen durch Müllfahrzeuge.

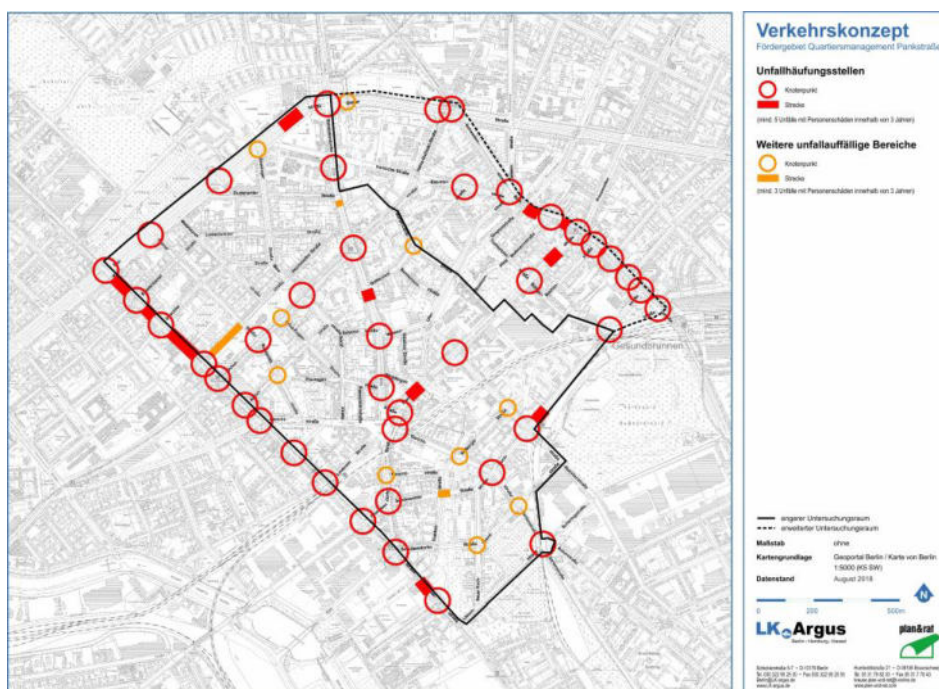
Die Auswertung der vorliegenden Dreijahreskarte ergab die in Abbildung 15 dargestellten Unfallhäufungsstellen und unfallauffälligen Bereiche. Es wird deutlich, dass der überwiegende Teil der UHS und UAB im übergeordneten Netz liegt. Die folgenden UHS und UAB gibt es im Nebennetz des Bezirks:

- Antonstraße/Ruheplatzstraße (UAB, Knotenpunkt)
- Gottschedstraße/Martin-Optiz-Straße (UAB, Knotenpunkt)
- Kolberger Straße/Gerichstraße (UAB, Knotenpunkt),
- Kolberger Straße/Wiesenstraße (UAB, Knotenpunkt),
- Schulzendorfer Straße/Neue Hochstraße (UAB, Knotenpunkt),
- Grenzstraße/Gartenstraße (UAB, Knotenpunkt),
- Hochstädter Straße zwischen Müllerstraße und Turinerstraße (UAB, Strecke)

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

Abbildung 15: Unfallgeschehen



2.6 Vorhandene Maßnahmen und Planungen

Die in der Vergangenheit bereits erarbeiteten Planungen, Untersuchungen und Konzepte mit Auswirkungen auf das Untersuchungsgebiet wurden in das vorliegende Konzept einbezogen und sind im Folgenden genannt:

- Verkehrs- und Freiraumkonzept für die Nebenstraßen des Brüsseler Kiezes im Aktiven Zentrum und Sanierungsgebiet Müllerstraße des Bezirksamts Mitte von Berlin (2018),

- Fußverkehrsstrategie Berlin: Modellprojekt 5 „Begegnungszone“ (2012),
- strategische Ansätze für das Quartiersmanagement-Gebiet Reinickendorfer Straße / Pankstraße (2010),
- Bericht zum Konzeptgebiet Reinickendorfer Straße, Lärminderungsplanung für Berlin – Aktionsplan (2008) der Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz Berlin,
- Konzeption zur flächenhaften Parkraumbewirtschaftung im Gebiet der Müllerstraße (2003),
- Grundlagen der Lärminderungsplanung Pankstraße (2017) mit Entwurfsvarianten zur Umgestaltung der Pankstraße,
- Integriertes Handlungs- und Entwicklungskonzept 2017 / 2018 für das Fördergebiet Quartiersmanagement Pankstraße - einschließlich Stellungnahme des Straßen- und Grünflächenamtes Mitte,
- BUND-Vorschlag für eine Rad-Vorrangroute durch Berlin-Mitte (2016),
- Radverkehrskonzept Bezirk Mitte mit Zielnetz (2011),
- Untersuchungen und Teilkonzepte (u. a. Fuß- und Radverkehr) des Verkehrs- und Freiraumkonzeptes Nebenstraßen Müllerstraße (2017) und
- Konzepte für die Umgestaltung von Leopoldplatz, Nauener Platz, Nettelbeckplatz, Max-Josef-Metzger-Platz und Utrechter Platz.

2.7 Konfliktanalyse

Auf Basis der Bestandsanalyse und der Bürgerbeteiligung werden die im Untersuchungsgebiet bestehenden Konflikte vorrangig zum Fuß- und Radverkehr abgeleitet. Die aufgrund des ruhenden Verkehrs identifizierten Konflikte werden im Kapitel 5.3 aufgezeigt.

2.7.1 Konflikte im Fußverkehr

Die Konflikte im Fußverkehr umfassen fehlende Querungsstellen bzw. Mängel an bestehenden Querungsstellen mit oder ohne Lichtsignalanlagen (LSA). Weiterhin zählen dazu fehlende Barrierefreiheit (z. B. fehlende Bordsteinabsenkungen, mangelhafte Oberflächenbeschaffenheit von Gehwegen, Konflikte mit ruhendem Verkehr (auf dem Gehweg abgestellte Pkw bzw. Fahrräder), aber auch Bereiche mit mangelnder Aufenthaltsqualität (z. B. fehlende Sitzmöglichkeiten, mangelhafte oder fehlende Beleuchtung, Müll).

Die Konflikte im Fußverkehrsnetz sind zusammenfassend dargestellt im Konfliktplan Fußverkehr (Abbildung 20). Wesentliche Konflikte sind:

- Fehlende Querungshilfen bzw. mangelhafte Gestaltung bestehenden Querungshilfen (z. B. Reinickendorfer Straße / Liebenwalder Straße / Zugang Haus der Jugend, Querung Müllerstraße Höhe Nazarethkirchstraße, Querung Pankstraße auf Höhe Panke – Grünzug)
- Mangelnde Barrierefreiheit (fehlende Bordsteinabsenkungen, punktuelle und flächenhafte Bereiche)
- Mangelhafte Aufenthaltsqualität auf Plätzen (z. B. Hochstädter Straße / Liebenwalder Straße, vor dem QM - Büro (Prinz - Eugen - Straße), Weddingplatz)
- Müll im Straßenraum (z. B. Plantagenstraße, Antonstraße, Ruheplatzstraße)

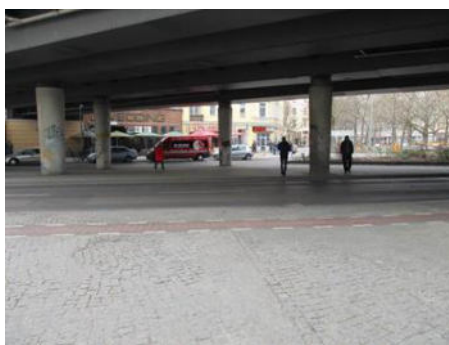
Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Pankstraße**

27. März 2019

Abbildung 16: fehlende Querungsstellen



Reinickendorfer Straße / Liebenwalder Straße / Zugang Haus der Jugend



Reinickendorfer Straße / Nettelbeckplatz / Zugang Netto – S - Bahnhof

Abbildung 17: Mängel im Bereich der Querungsstelle



Mittelinsel Schulzendorfer Straße



Querungsstelle Pankegrünzug - Schulzendorfer Straße (fehlende Mittelinsel)

Abbildung 18: fehlende Bordsteinabsenkungen



Panke; Grünzug parallel zur Kunkel-
straße



Brunnenplatz

Abbildung 19: Eingeschränkte Gehwegbreite



Grün im Lichtraum (Liesenstraße)

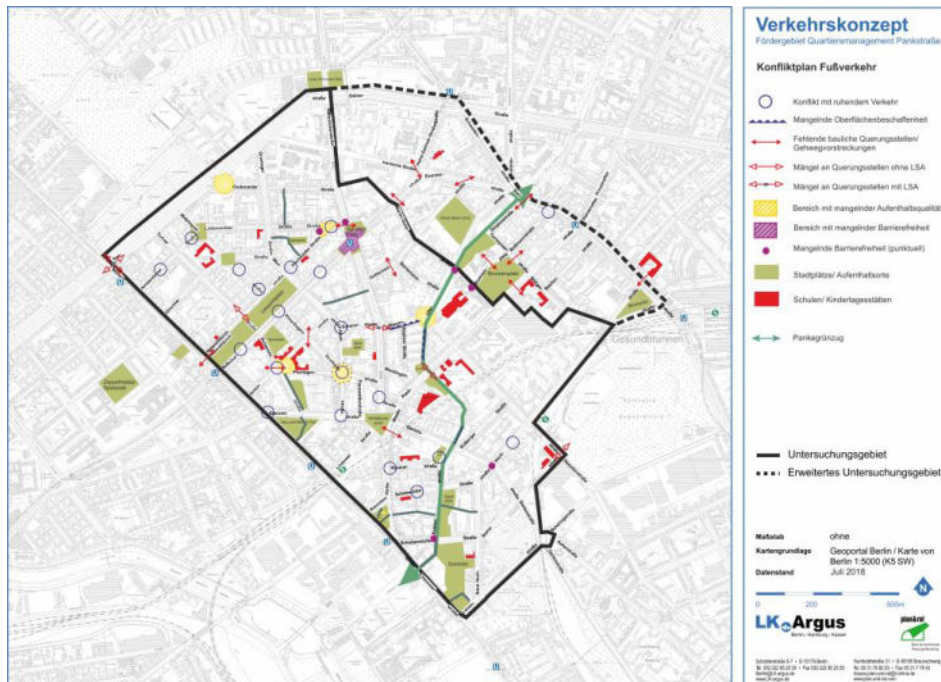


(Sperr-) Müll im Gehwegbereich (Mal-
plaquetstraße)

Im nachstehenden Konfliktplan sind ebenfalls Schleichwege⁴ verzeichnet. Hierbei handelt es sich i. d. R. um informelle Verbindungen durchs Quartier, die aber von den Bewohnerinnen und Bewohnern häufig auch als Abkürzung genutzt werden. Dazu gehören u. a.: Verbindung Maxstraße/ Reinickendorfer Straße & durch Innenhöfe; über Spielplatz Hochstädter Straße zur Groninger Straße; Verbindung Pankegrünzug zu Chausseestraße/ Boyenstraße, Querung Ruheplatzstraße durch Park zum U-Bahnhof Wedding.

⁴ Die Schleichwege wurden im Rahmen des 1. Workshops mit Hilfe der ortskundigen Teilnehmenden ermittelt.

Abbildung 20: Konfliktplan Fußverkehr



Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

2.7.2 Konflikte im Radverkehr

Wesentliche Konflikte im Radverkehr sind:

- Unübersichtliche Führung des Radverkehrs in Kreuzungsbereichen: Der Stand der Technik (z. B. direktes Linksabbiegen, Roteinfärbung) wird nicht ausreichend beachtet (vgl. ERA⁵, z. B. Reinickendorfer Straße / Gerichtstraße).
- Zu schmale Radwege an Hauptverkehrsstraßen (z. B. Reinickendorfer Straße zwischen Nettelbeckplatz und Müllerstraße).
- Unkomfortabler bzw. ungeeigneter Fahrbahnbelag (Kopfsteinpflaster) auf Radrouten: Das Kopfsteinpflaster in den Nebenstraßen führt dazu, dass die Radfahrenden auf den Gehweg ausweichen und den Fußverkehr behindern (z.B. Liebenwalder Straße).
- parkende Kfz auf Radverkehrsanlagen (z.B. Schutzstreifen). Das Halten/ Parken auf Schutzstreifen ist untersagt (VW StVO). Aufgrund fehlender polizeilicher Überwachung sind zugeparkte Schutzstreifen ein häufiges Phänomen, nicht nur im Wedding (z. B. Reinickendorfer Straße).

5 Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010).

- Unzureichende Anzahl von Abstellanlagen: dies führt an den Haltepunkten des ÖPNV, aber auch in den Wohnstraßen zu Konflikten, weil die Fahrräder im Gehwegbereich abgestellt werden (z.B. Leopoldplatz).

Die nachstehende Abbildung verdeutlicht die Situation.

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

Abbildung 21: Typische Konflikte im Radverkehr



Defizite hinsichtlich der Führung im Kreuzungsbereich: Radroute – Hauptverkehrsstraße (Reinickendorfer Straße / Nettelbeckplatz / Gerichtstraße)



Defizite hinsichtlich der Breite: zu schmaler Radweg (Reinickendorfer Straße)



Defizite hinsichtlich der Oberflächen: Grobes Kopfsteinpflaster (Liebenwalder Straße)



Defizite hinsichtlich der Verkehrssicherheit: zugeparkter Schutzstreifen (Reinickendorfer Straße)



Mangel an Fahrradabstellanlagen an U- und S – Bahnhöfen (Leopoldplatz/ Ecke Schulstraße)



Mangel an Fahrradabstellanlagen im Quartier (Maxstraße)

2.7.3 Weitere Konflikte

Neben den bereits genannten Konflikten zum Fuß- und Radverkehr ergeben sich weitere Defizite:

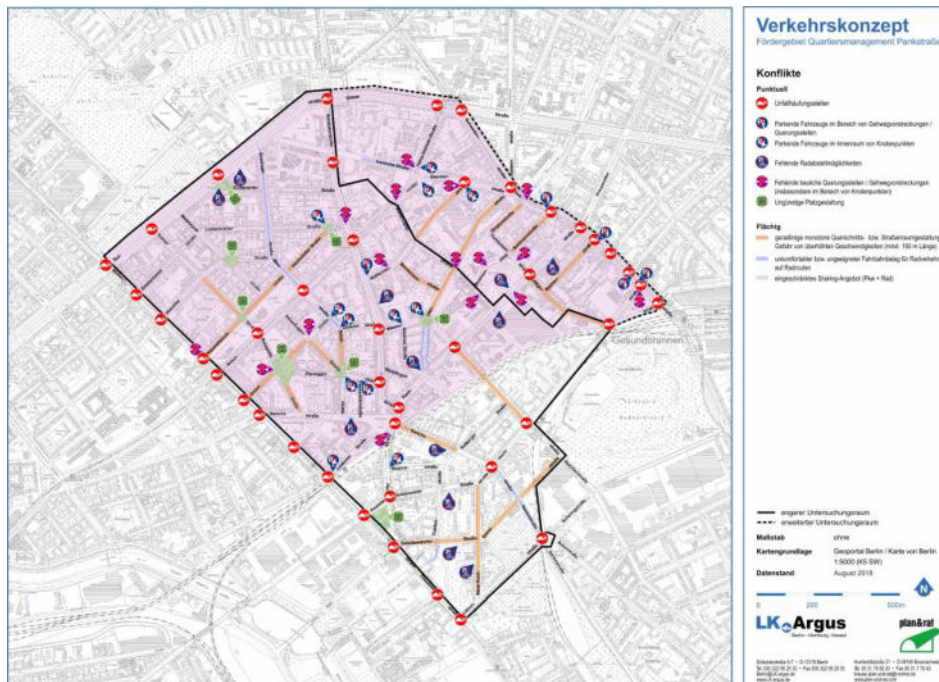
- Geradlinige monotone Querschnitts- bzw. Straßenraumgestaltung, die zu einer überhöhten Geschwindigkeit führen kann (Abbildung 22)
- Parkende Fahrzeuge im Bereich von Gehwegvorstreckungen und Querungsstellen, die zu eingeschränkten Sichtbeziehungen führen
- Zahlreiche Unfallhäufungsstellen und unfallauffällige Bereiche vorwiegend im Hauptverkehrsstraßennetz
- Eingeschränktes Sharing-Angebot von Pkw und Fahrrädern, da die Geschäftsbereiche der Anbieter im Bereich des Untersuchungsgebietes auf den S-Bahn-Ring beschränkt sind

Die Abbildung 23 zeigt zusammenfassend alle zuvor aufgeführten Konflikte für das gesamte Untersuchungsgebiet.

Abbildung 22: Geradlinige monotone Querschnitts- bzw. Straßenraumgestaltung in der Neuen Hochstraße (links) und Prinz-Eugen-Straße (rechts)



Abbildung 23: Konfliktplan



Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße
27. März 2019

3 **Beteiligungsprozess**

Ausgehend von der Einschätzung, dass der Erfolg der Umsetzung des Verkehrskonzeptes für das Fördergebiet Quartiersmanagement und der entsprechenden Maßnahmen maßgeblich von der Akzeptanz durch die Öffentlichkeit abhängt, wurde ein intensives Beteiligungsverfahren durchgeführt. Es sollte von Projektbeginn an umfassende Informations- und Beteiligungsmöglichkeiten geben. Das heißt, alle relevanten Akteure (Bewohnerinnen und Bewohner, Gewerbetreibende, Eigentümerinnen und Eigentümer, Vertreterinnen und Vertreter von Einrichtungen wie Schulen und Kindertagesstätten und Verbänden), der Quartiersrat, aber auch spezielle Personengruppen (wie z. B. Seniorinnen und Senioren, Mobilitätseingeschränkte) sollten möglichst eingebunden werden.

Der Beteiligungsprozess mit der interessierten Öffentlichkeit (Verbände, Institutionen, interessierte Bürgerinnen und Bürger) zum Thema Mobilitätsmanagement erfolgte im Rahmen eines Dialogforums. Bürgerinnen und Bürger des Quartiers waren aufgerufen, an einer öffentlichen Stadtbegehung (Methode Stadtspaziergang) und zwei Workshops teilzunehmen.

Das Maßnahmenkonzept wurde auf einer Abschlussveranstaltung vorgestellt und mit den Anwesenden diskutiert. Nachstehend werden die einzelnen Formate kurz beschrieben und die wesentlichen Ergebnisse vorgestellt.

3.1 **Dialogforum**

In dem Dialogforum sollten zusammen mit den örtlichen Akteuren Maßnahmenkonzepte für bessere Bedingungen einer nachhaltigen Mobilität im Quartier erarbeitet werden. Eingeladen waren der Quartiersrat, Vertreterinnen und Vertreter der lokalen Wohnungsunternehmen, der Mietervertretungen, der Gewerbetreibenden, von Schulen und von QM-Projekten. Ziel war es, möglichst konkrete Ideen gemeinsam zu erarbeiten.

Das Dialogforum hat am 16. Februar 2018 in der Zeit von 16.30 Uhr bis 19.00 Uhr stattgefunden. Teilgenommen haben 22 Personen.

Nach einer Kurzvorstellung des Projektes, der einzelnen Arbeitspakete und einem einführenden Vortrag zu Zielen und Beispielen von Mobilitätsmanagement stand ein Fachvortrag zum VCD - Projekt „Wohnen leitet Mobilität“⁶.

In einer ersten Arbeitsphase ging es um Bedarfe, Hemmnisse und Potenziale der Förderung einer nachhaltigen Mobilität im Quartier. Als Problem wurden vor

⁶ In fünf Projektregionen sollen exemplarisch Wohnungsunternehmen und Kommunen Wohnquartiere so beraten und umgestaltet werden, dass der Zugang zu klimaverträglichen Verkehrsmitteln als Alternative zum Auto in den Quartieren erleichtert wird. (<https://www.vcd.org/themen/wohnen-und-mobilitaet/>)

allem die hochfrequentierten Hauptverkehrsstraßen und der damit verbundene Transitverkehr durch das Quartier genannt, ebenfalls die hohe Zahl an abgestellten Pkw im Straßenraum. Als Potenzial wurde die Mobilitätsbildung an den Schulen, aber auch bei Erwachsenen und kommunikative Maßnahmen ausgemacht.

In der zweiten Arbeitsphase wurden die Teilnehmenden gebeten, konkrete, auf das Quartier zugeschnittene Projektideen zu benennen. Es gab eine ganze Reihe von Projektideen für eine nachhaltige Mobilität im Quartier. Der Ansatz mit der größten Bedeutung war „Bewusstsein schaffen und Attraktivitätssteigerung für die Fußwege durch das Quartier - mit Beteiligung von Kindern und Jugendlichen“.

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Pankstraße**

27. März 2019

Abbildung 24: Dialogforum



Diskussionsrunde Dialogforum

Das Ergebnis des Dialogforums ist ausführlich dokumentiert in Anlage 2.

3.2 Stadtpaziergang

Stadtpaziergänge sind ein geeignetes Beteiligungsinstrument, um das Alltagswissen unterschiedlicher Nutzergruppen in die Planungen mit einzubeziehen. Dies gilt besonders für die Phase der Problemorientierten Bestandsanalyse.

Stadtpaziergang – was ist das?

Stadtpaziergänge sind Rundgänge durch das Plangebiet mit einem strukturierten Ablauf mit den Betroffenen. Die Stadtpaziergänge werden über Schlüsselpersonen organisiert, die selbst an den Spaziergängen teilnehmen. Die systematische Auswertung der Stadtpaziergänge liefert Angaben zur Ausgangssituation (Nutzung des öffentlichen Raumes, typische Wege), zu den Konfliktbereichen (z. B. Angsträume, gefährliche Querungsstellen) und zu den Bedürfnissen, Wünschen und Vorschlägen spezifischer Personengruppen. Stadtpaziergänge können entweder mit der allgemeinen Öffentlichkeit oder mit unterschiedlichen Nutzungsgruppen, z. B. mit Kindern/ Jugendlichen, Älteren und/ oder

Mobilitätseingeschränkten, Personen mit Behinderungen durchgeführt werden (FGSV Arbeitsgruppe Straßenentwurf, 2012).

Zur Vorbereitung des Stadtspaziergangs wurden systematische Ortsbegehungen durchgeführt, um einen ersten Überblick über Aufenthaltsorte und Mängel im Quartier zu bekommen. Für den Stadtspaziergang wurde im Anschluss eine spezifische Route mit Haltepunkten erarbeitet und mit dem Team aus Auftraggeber und QM - Büro abgestimmt (Abbildung 25).

Der Stadtspaziergang hat am 10. April 2018 am späteren Nachmittag stattgefunden. Teilgenommen haben 18 Personen.

Abbildung 25: Route des Stadtspaziergangs

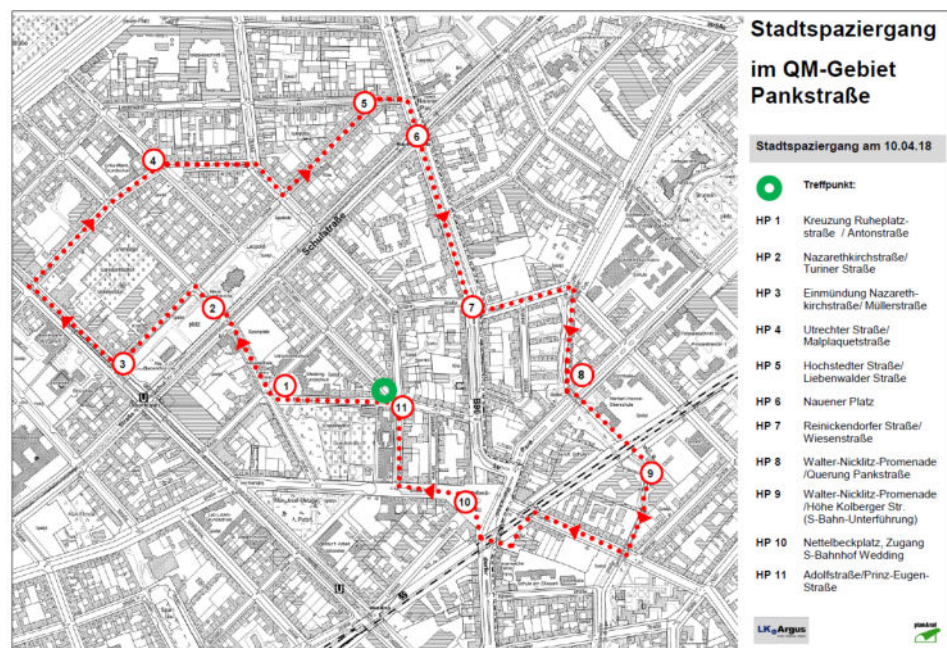
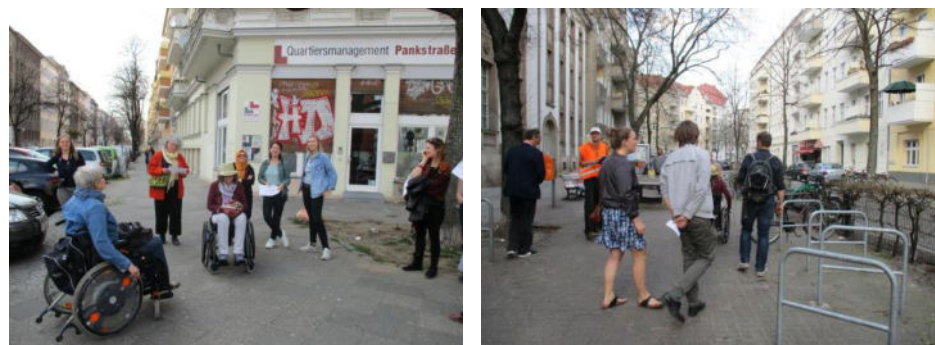


Abbildung 26: Teilnehmende am Stadtspaziergang



Wesentliche Mängelnennungen

- Unsichere/fehlende Querungen über Hauptverkehrsstraßen,

- parkende Autos an Querungsstellen/ auf Plätzen,
- illegales Gehwegparken abends (Nähe Gastronomie),
- Parksuchverkehr und Schleichverkehr in den Wohnstraßen,
- Radfahrende auf Gehwegen,
- Gehwege „vermüllt“ (Sperrmüll, Fahrräder),
- fehlende/ mangelhafte Bordsteinabsenkungen

Das Ergebnis des Stadtspaziergangs ist ausführlich dokumentiert in Anlage 2.

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Pankstraße**

27. März 2019

3.3 Öffentliche Workshops

Im Rahmen der Bearbeitung des integrierten verkehrlichen Maßnahmenkonzepts für das Fördergebiet des QM Pankstraße wurden zwei moderierte Workshops für die interessierte Öffentlichkeit mit verschiedenen Schwerpunktthemen durchgeführt. Die Workshops dienten der Aufnahme von Hinweisen und Anregungen aus der Bevölkerung und der Diskussion der erarbeiteten Konzeptbausteine.

Die Veranstaltungen wurden auf der Internetseite des Quartiersmanagements (QM) angekündigt, ebenfalls durch Plakate (Aushänge im öffentlichen Raum).

Erster öffentlicher Workshop

Ziel des ersten Workshops war es, die Quartiersbevölkerung über Konzept und Sachstand zum Verkehrskonzept Pankstraße zu informieren, Ideen und Anregungen aufzunehmen. Die Veranstaltung wurde auf der Internetseite des Quartiersmanagements (QM) angekündigt, ebenfalls durch Plakate (Aushänge im öffentlichen Raum).

Der Workshop hat am 16. Mai 2018 in der Zeit von 17.30 Uhr bis 21.00 Uhr stattgefunden. Teilgenommen haben 21 Personen.

Nach einer Kurzvorstellung des Projektes, der einzelnen Arbeitspakete und der Vorstellung der Ergebnisse der Konfliktanalyse wurden die Ergebnisse der Parkraumanalyse vorgestellt, ebenfalls Ziele und Leitlinien, die die Grundlage für das zu erstellende verkehrliche Maßnahmenkonzept sind. Oberziel ist die Stärkung des QM-Gebiets Pankstraße als lebenswertes Quartier mit der Entwicklung eines neuen Bewusstseins und einer neuen Mobilitätskultur.

Ein weiterer fachlicher Input informierte über Ziele und Maßnahmenansätze zur Fußverkehrsförderung und die Konzeption eines hierarchisch gegliederten Fußverkehrsnetzes mit Fußwegen 1. und 2. Ordnung.

Im weiteren Verlauf des Workshops wurden zu den drei Themenbereichen Ruhender Verkehr / Parkraummanagement, Fußverkehr und Aufenthalt (Methode Wandelgang / World Café) die Ideen und Anregungen aus der Quartiersbevölkerung aufgenommen und in einer Abschlussrunde gemeinsam diskutiert.

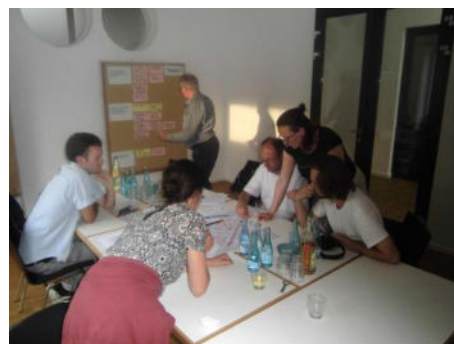
Die wesentlichen Ergebnisse

Parken: Kartierung von Orten, wo oft falsch geparkt wird; Bei der Beurteilung von Parkraumbewirtschaftung (- / +) ergab sich kein eindeutiges Meinungsbild.

Fußverkehr: Änderungen im vorgelegten Entwurf des Fußverkehrsnetzes wurden aufgenommen, problematische Bereiche analysiert, Schleichwege identifiziert.

Aufenthalt: Auf die Abfrage der Lieblingsorte im Quartier bzw. Orte, die eher gemieden werden, konnten diese lokalisiert werden. Als bemerkenswert wurde eingestuft, dass die gleichen Orte sowohl positiv wie negativ von der Aufenthaltsqualität her eingeschätzt wurden (z. B. Nettelbeckplatz, Leopoldplatz). Deutlich wurde die subjektive Bewertung, was Aufenthaltsqualität bedeutet.

Abbildung 27: Erster öffentlicher Workshop



Arbeit an den Thementischen



Ausschnitt der Ergebnisse

Das Ergebnis des ersten Workshops ist ausführlich dokumentiert in Anlage 2.

Zweiter öffentlicher Workshop

Beim Zweiten öffentlichen Workshop ging es um die Themen Radverkehr, den fließenden Autoverkehr und verkehrsberuhigende Maßnahmen. Vorgestellt wurden auch erste Maßnahmenansätze zur Verbesserung der verkehrlichen Situation im Quartier.

Der Workshop hat am 20. September 2018 in der Zeit von 17.30 Uhr bis 21.00 Uhr stattgefunden. Teilgenommen haben 27 Personen.

Vor Beginn des eigentlichen Workshops bestand die Gelegenheit, die Bestands- und Konfliktpläne zum Verkehrskonzept an Wandtafeln zu begutachten.

Zu Beginn informierten fachliche Inputs über die Berliner Radverkehrsförderung (Mobilitätsgesetz, Berliner Radroutennetz), den Entwurf des Radroutennetzes und mögliche verkehrsberuhigende Maßnahmen.

Zu den zwei Themenbereichen Radverkehr und geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen/ Verkehrsberuhigung wurden die Ideen und Anregungen aus der Quartiersbevölkerung aufgenommen (Methode Wandelgang/ World Café).

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

Die wesentlichen Ergebnisse

Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen/Verkehrsberuhigung: Hinweise auf Straßen mit überhöhten Geschwindigkeiten, Vorschläge für verkehrsberuhigende Maßnahmen.

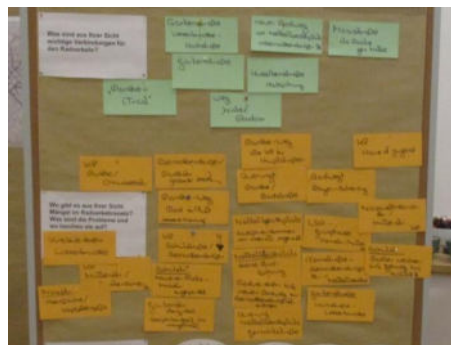
Radverkehr: Identifikation von wichtigen Verbindungen im Netz, Probleme / Mängel im Radverkehrsnetz. Bei der Bewertung der Führung des Radverkehrs über die Schulstraße versus Führung über die parallel verlaufende Nazarethkirchstraße als Hauptverbindung 1. Ordnung sprach sich die Mehrheit für eine Führung über die Schulstraße aus.

Abschließend wurde der Entwurf des integrierten verkehrlichen Maßnahmenkonzeptes vorgestellt und diskutiert. Das erste Feedback war positiv.

Abbildung 28: Zweiter öffentlicher Workshop



Arbeit an den Thementischen



Ausschnitt der Ergebnisse

Das Ergebnis des Zweiten Workshops ist ausführlich dokumentiert in Anlage 2.

3.4 Abschlussveranstaltung

Ziel der Abschlussveranstaltung war es, die Quartiersbevölkerung über Methodik, wesentliche Ergebnisse der Bestandsanalyse und der

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Pankstraße**

27. März 2019

Öffentlichkeitsbeteiligung (Stadtspaziergang, Dialogforum, zwei Workshops) zu informieren und den Entwurf des integrierten verkehrlichen Maßnahmenkonzeptes vorzustellen.

Die öffentliche Abschlussveranstaltung hat am 15. November 2018 in der Zeit von 17.30 Uhr bis 21.00 Uhr stattgefunden. Teilgenommen haben 25 Personen.

Vor Beginn der Abschlussveranstaltung bestand die Gelegenheit, die Bestandspläne und die Pläne zum integrierten verkehrlichen Maßnahmenkonzept an Wandtafeln zu begutachten.

Nach der Begrüßung durch Frau Weißler, Stadträtin für Weiterbildung, Kultur, Umwelt, Natur, Straßen und Grünflächen wurde das Verkehrskonzept Fördergebiet Quartiersmanagement Pankstraße anhand der vier Konzeptbausteine Fußverkehr (Netzplan), Radverkehr (Radroutennetz, Konzept Fahrradabstellanlagen), Kfz – Verkehr / verkehrsberuhigende Maßnahmen und Parkraummanagement vorgestellt.

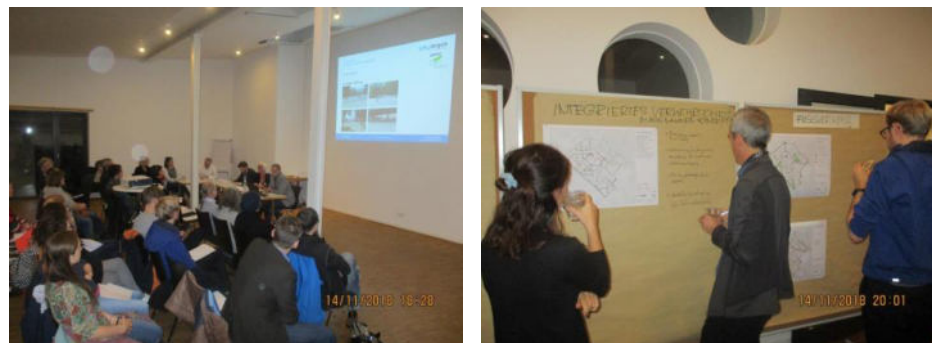
Die Aussprache zum Maßnahmenkonzept erfolgt unter zwei Prämissen:

- Zufriedenheit mit dem Konzept und den vorgestellten Maßnahmen
- Was ist besonders wichtig? (prioritäre Maßnahmen)

Das Feedback zum vorgestellten Maßnahmenkonzept war positiv, die vorgestellten Maßnahmen wurden begrüßt.

Als wichtigste Maßnahmen, die prioritär umgesetzt werden sollten, wurden abschließend die Einrichtung von Fahrradstraßen (Gerichtstraße, Adolfstraße, Maxstraße) und der Bau einer Querungsanlage Reinickendorfer Straße / Liebenwalder Straße Höhe Haus der Jugend genannt.

Abbildung 29: Abschlussveranstaltung



Teilnehmende an der Abschlussveranstaltung

Das Ergebnis der Abschlussveranstaltung ist ausführlich dokumentiert in Anlage 2.

4 Maßnahmenkonzept

4.1 Entwicklungsziele

Für die zukünftige Entwicklung des Untersuchungsgebietes werden die folgenden Ober- und Leitziele zugrunde gelegt:

- **Oberziele**
 - Stärkung des QM-Gebietes Pankstraße als lebenswertes Quartier
 - Entwicklung eines neuen Bewusstseins und einer neuen Mobilitätskultur
- **Leitziele**
 - Integrative Berücksichtigung aller Verkehrsarten
 - Priorität der Verkehrsmittel Fuß, Fahrrad, Bus, Bahn (Umweltverbund)
 - Sichere Erreichbarkeit der Versorgungsschwerpunkte zu Fuß, mit dem Rad und dem ÖPNV
 - Direktere und kürzere Wege für Fuß- und Radverkehr
 - Gestaltung des öffentlichen Raums für Aufenthalt und Begegnung
 - Sicherung und Attraktivitätssteigerung der Schul- und Spielwege für Kinder und Jugendliche
 - Verbesserung der Mobilitätschancen für Menschen mit Behinderungen bzw. Mobilitätseinschränkungen
 - Anforderungsgerechte Fahrrad-Abstellanlagen an Quellen und Zielen
 - Verbesserung der Parkraumsituation
 - Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit unter Mitwirkung möglichst vieler Akteure

4.2 Fußverkehr

Fußverkehr ist ein häufig unterschätzter Bestandteil stadtverträglicher Mobilität. Das zu Fuß Gehen ist die Form der Mobilität, die am wenigsten Menschen aufgrund von sozialen, finanziellen oder körperlichen Einschränkungen ausschließt. Gute und sichere Bedingungen für das Zufußgehen gewährleisten Eigenständigkeit und Mobilität bis ins hohe Alter.

Mobil im Quartier bedeutet Nahraumqualität. Für die Ausbildung von Nahraumqualitäten (Stadtteilqualität) kommt der Gestaltung des öffentlichen Raumes - zur Sicherung von Erschließung und Aufenthalt sowie von Aktivitäten und

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

Erlebnismöglichkeiten – eine wichtige Bedeutung zu. Neben den rein „verkehrs-technisch“ bestimmten Anforderungen an Bewegungsräume, an Querungen und Beläge sind darüber hinaus Gestaltungs- und Wahrnehmungsqualitäten zu verbessern, Optionen für Aktivitäten „auf dem Weg“ (Aufenthalt, Beobachtung, Spiel, Kommunikation) zu erweitern. Jeder Weg beginnt und endet zu Fuß. Zu Fuß Gehen ist demnach eine wichtige Größe zur Mobilitätssicherung und keine Restgröße

Das Fußverkehrskonzept wird für das gesamte Untersuchungsgebiet vorgelegt. Es ist vorgesehen, dass das Konzept (hierarchisiertes Netz, Standards, Netzkonzeption) Teil einer zukünftigen Fußverkehrsstrategie für den gesamten Bezirk Mitte sein soll.

4.2.1 Netzkonzeption

Die Konzeption von Fußverkehrsnetzen umfasst die Festlegung von Grundsätzen, Leitlinien und Qualitätsstandards, die Konzeption eines attraktiven, sicheren und lückenlosen Netzes, die problemorientierte Bestandsanalyse sowie ein Maßnahmen- und Handlungskonzept mit einer entsprechenden Öffentlichkeitsbeteiligung.

Aufgaben und Anforderungen an die Netzplanung

Ein wichtiges Ziel von Planungen für den Fußverkehr ist es, ein möglichst engmaschiges Wegenetz vorzuhalten. Das Netz soll größtmögliche Bewegungsfreiheit und Wahlmöglichkeit bieten. Die Gehbeziehungen sind meist weniger achsenbezogen als Wege, die mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Gebündelte Bewegung von Fußgängerströmen gibt es oftmals nur über kurze Distanzen oder an Orten mit hoher Publikumswirksamkeit. Daher sind zur Gewährleistung einer geringen Maschenweite des Netzes neben der qualitativ hochwertigen Ausgestaltung von Hauptverbindungen sukzessive auch die kleinräumigen Bedingungen zu verbessern.

Ziel ist die Schaffung eines durchgängigen, zusammenhängenden und möglichst engmaschigen Fußverkehrsnetzes, welches unter Berücksichtigung der Gehökonomie von Fußgängerinnen und Fußgängern gestaltet wird. Wichtig sind eine gute Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen des täglichen Bedarfs (einschließlich der Freizeit- und Erholungsflächen) und Anschlüsse an Nachbarstadtteile bzw. Freizeitwege.

Eine Netzplanung hat die folgenden Aufgaben:

- Zuordnung der Strecken zu Netzkategorien,
- Identifizieren von Netzlücken, um Verbindungen zu schließen,

- Zuordnung von angestrebten Qualitäten für die Strecken,
- Priorisieren von Verbesserungsmaßnahmen (bauliche Qualität, Verkehrssicherheit, soziale Sicherheit), um die angestrebten Qualitäten zu erreichen.

Der Netzkonzeption werden die folgenden Leitlinien zu Grunde gelegt:

- Das Netz ist vorrangig auf den Alltagsverkehr ausgerichtet.
- Das Alltagsnetz ermöglicht sichere, bequeme und möglichst direkte Wege.
- Das Netz ist zusammenhängend.
- Der Schwerpunkt liegt bei der Erreichbarkeit wichtiger Ziele im Quartier.
- Die Anbindung der Quartiere untereinander und die Integration von Wander- und Freizeitwegen sind gewährleistet.
- Das Netz ist durch eine Hierarchisierung in drei Stufen gekennzeichnet.

Das Netz ist vorrangig auf den Alltagsverkehr ausgerichtet, die Integration von Wegen mit überwiegend Freizeitcharakter oder Erholungsfunktion und der Anschluss an benachbarte Netze sind zu gewährleisten. Bei der Netzentwicklung werden nachstehende Leitlinien berücksichtigt und die folgenden Zielsetzungen zugrunde gelegt.

Der öffentliche Raum ist so zu gestalten, dass Kindern und Jugendlichen, älteren Menschen, Personen mit Familien- und Erziehungsarbeit und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ein sicheres und eigenständiges Fortbewegen ermöglicht wird. Diese Personengruppen haben einen starken Bezug zum Quartier bzw. Stadtteil und ein besonderes Bedürfnis nach Überschaubarkeit, Sicherheit und Sauberkeit, nach Nähe und eigenständiger Mobilität.

Für die Erstellung der Netzkonzeption werden die folgenden Qualitätsstandards angelegt:

- Stabilisierung des Fußverkehrs
 - Steigerung des Verkehrsmittelanteils der Fußwege
 - Erhaltung und Verbesserung der Nutzungsstruktur im fußläufigen Einzugsbereich (z.B. Nahversorgung)
- Verbesserung der Qualität
 - ausreichend breite und benutzbare Gehwege
 - Erhöhung der Aufenthaltsqualität
 - Erhöhung der Fußwegenetzqualität

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

- Erhöhung der Sicherheit
 - Geschwindigkeitsreduzierung des motorisierten Individualverkehrs
 - Vermeidung von Unfällen bzw. schweren Unfällen
 - keine Angsträume
- Verbesserung der Mobilitätschancen für Menschen mit besonderen Bedürfnissen
 - Umsetzung der Barrierefreiheit durch Abbau physischer Barrieren
 - Umsetzung des „2-Sinne-Prinzips“ bei der Gestaltung im Straßenraum

Hierarchisierung der Fußverkehrsverbindungen

Ähnlich den Hierarchien im Straßennetz und größtenteils auch im Radverkehrsnetz wird das Fußwegenetz entsprechend seiner Funktion gegliedert. Neben Fußgängerfrequenzen und Alltagsbeobachtungen, die Aufschluss über die Nutzung der Fußverkehrsverbindungen geben, sind die Kartierung von wichtigen Zielen des Alltags- und Freizeitverkehrs, wie z. B. Nahversorgungsbereiche, öffentliche Einrichtungen, Ausbildungs- und Weiterbildungseinrichtungen maßgebliche Kriterien für die Einstufung der Fußverkehrsverbindungen.

Das Fußverkehrsnetz besteht aus Fußwegen 1. Ordnung (Fußwegeachsen) und Fußwegen 2. Ordnung (Hauptfußwegen). Fußwege 1. Ordnung sind die Hauptfußwegebeziehungen zur Sicherung der Nahmobilität im Alltagsverkehr, teilweise mit Bedeutung über den Stadtteil hinaus. Die Fußwege 2. Ordnung dienen der Erschließung wichtiger Einrichtungen bzw. Ziele des lokal orientierten Verkehrs auf Stadtteilebene wie Schulen, Parks, größere Einkaufsmöglichkeiten). Fußwege 3. Ordnung (Nachbarschaftswege) ergänzen das Netz.

Im Rahmen des Konzeptes werden die Fußwege 1. und 2. Ordnung betrachtet. Dabei kommen unterschiedliche Netzelemente zum Einsatz. Die nachstehenden Netzelemente können sowohl Bestandteil von Fußwegen 1. Ordnung als auch von Fußwegen 2. Ordnung eines Fußverkehrsnetzes sein.

Abbildung 30: Hierarchisierung der Fußverkehrsverbindungen

Fußwege 1. Ordnung (Fußwegeachsen)	
	<p>Fußwege 1. Ordnung (Fußwegeachsen) sind die wesentlichen Erschließungsachsen zur Sicherung der Nahmobilität im Alltagsverkehr. Diese Wegeverbindungen sind durch nennenswerte Fußgängerfrequenzen gekennzeichnet und erschließen wichtige Einrichtungen und Ziele, denen teilweise Bedeutung für die gesamte Stadt zukommt (z. B. Einkaufszentren, Bahnhof, Schulzentren, Uni-Standorte).</p> <p>In Abhängigkeit von der städtebaulichen Situation (Gebietstyp) kann es sich hierbei eher um Wege mit Bedeutung für den Alltagsverkehr (z.B. Erreichbarkeit Stadtteilzentrum, Geschäftsstraße) oder den alltäglichen Freizeitverkehr (z.B. Parks, Erholungsgebiete) handeln.</p>
Fußwege 2. Ordnung (Hauptfußwege)	
	<p>Fußwege 2. Ordnung (Hauptfußwege) erschließen wichtige Einrichtungen bzw. Ziele des lokal orientierten Verkehrs auf Stadtteilenebene, wie z. B. Schulen, Sport- und Freizeitanlagen, wichtige Bushaltestellen, kleinere Einkaufszentren.</p>
Fußwege 3. Ordnung (Nachbarschaftswege)	
	<p>Fußwege 3. Ordnung (Nachbarschaftswege) stellen im Wesentlichen das „Restnetz“ dar. Dieses ist für die kleinräumige Erschließung wichtig (z. B. separate Rad- und Fußwegeverbindungen als Verbindung zwischen zwei Straßen oder als Zugang zur Wohnanlage, Abkürzungen).</p>

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

4.2.2 Qualitätsstandards

Auf der Grundlage von DIN-Normen, Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sowie dem aktuellen Forschungsstand wurden grundsätzliche Anforderungen und Standards

formuliert. Diese Standards wurden in einem weiteren Schritt noch differenziert nach Fußwegen 1. und 2. Ordnung.

Grundlagen für die Definition der Qualitätsstandards sind DIN-Normen sowie die Hinweise und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Zu nennen sind hier:

- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06) (FGSV, 2006),
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) (FGSV, 2002),
- Hinweise für Barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA) (FGSV, 2011),
- Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ) (FGSV, 2013),
- Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) (FGSV, 2015),
- Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) (Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur, 2001) sowie
- Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußverkehr (Bundesministerium für Verkehr-, Bau und Wohnungswesen (Hrsg.), 2000).

Weiterhin gelten im Land Berlin die „AV Geh- und Radwege“ (SenStadtUm, 2013).

Die Qualitätsstandards geben den Stand der Technik im Bereich Fußverkehrsinfrastruktur wieder. Sie sind unterschieden in die Bereiche:

- Ausgestaltung von Fußwegen im Verlauf von Straßen und separaten von Straßen unabhängigen Wegen (im Folgenden kurz Längsverkehr genannt),
- Queren von Fahrbahnen (im Folgenden kurz Querverkehr genannt),
- Aufenthaltsqualität von öffentlichen Räumen,
- Barrierefreiheit,
- Zugangsbedingungen zum öffentlichen Verkehrsnetz (ÖPNV-Umfeld).

Qualitätsstandards für Fußwege im Verlauf von Straßen (Längsverkehr)

Durchgängige, eindeutig erkennbare Wegebeziehungen auf direktem Weg sind für die in hohem Maße Umwege empfindlichen Zu Fuß Gehenden von hoher Bedeutung. Die Regelbreiten sind einzuhalten (EFA (FGSV, 2002)).

Blockbebauungen, Friedhöfe usw. können Barrieren darstellen, die unnötige Umwege erforderlich machen. Öffentliche Durchgänge sind zu ermöglichen.

Der Übergang von der Straße zur Grünfläche/Parkanlage in Fortsetzung der Wege-beziehung ist sicher zu stellen (Anschlusssicherheit).

Einseitig angebaute Straßen bedingen in der Regel nur einseitige Anlagen für den Fußverkehr, es sei denn, die nicht angebaute Seite besitzt aus anderen Gründen Attraktivität (z. B. Haltestellen, Parkplätze).

Qualitätsstandards für das Queren von Fahrbahnen (Querverkehr)

Die Querung von Fahrbahnen stellt für Fußgängerinnen und Fußgänger oftmals ein Problem dar. Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen besitzen darüber hinaus häufig eine starke Trennwirkung für den Fußverkehr. Querungsanlagen sind notwendig, wenn die Verkehrsstärke mehr als 1000 Kfz/h im Querschnitt beträgt und die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h beträgt (EFA (FGSV, 2002)). Bei starkem Kfz-Verkehr sind die Querungsstellen für den Fußverkehr durch Lichtsignalanlagen abzusichern.

Aufenthaltsqualität / soziale Sicherheit

Beim Gehen wird der öffentliche Raum am intensivsten und unmittelbarsten wahrgenommen. Attraktivität und soziale Brauchbarkeit sind zu gewährleisten.

Die Entstehung von Angsträumen muss durch die Gestaltung vermieden werden. Dazu gehört die Gewährleistung der sozialen Sicherheit. Der Begriff enthält Merkmale der Aneignung von Räumen, der Akzeptanz von Verkehrsanlagen und des subjektiven Sicherheitsempfindens.

Attraktiv ist die Führung von Hauptfußwegen (Fußwege 1. und 2. Ordnung) durch Tempo 30-Zonen bzw. Verkehrsberuhigte Bereiche (Z 325 StVO). Verkehrsberuhigte Plätze, die auch für Kinder bspw. durch Ausstattung mit Spielgeräten attraktiv gestaltet sind, erhöhen die Attraktivität. Bäume können zur Abgrenzung von anderen Verkehrsanlagen beitragen und erhöhen die Attraktivität des Weges. Zudem bieten Bäume Schutz bei Niederschlag und starker Sonneneinstrahlung, befeuchten die Luft und binden den Straßenstaub, schaffen somit klimatisch angenehmere Räume.

Das Gehwegenetz ist darauf auszulegen, in regelmäßigen Abständen (ca. 100 – 150 m) Ruheplätze (und Sitzgelegenheiten) einzubeziehen. Diese erhöhen die Qualität des Aufenthalts im öffentlichen Raum und können die Reichweite des Gehens erheblich erweitern. Sie kommen insbesondere älteren Menschen, Mobilitätseingeschränkten und Kindern zugute.

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Pankstraße**

27. März 2019

Barrierefreiheit

Bestandteil der Mobilität ist die Ermöglichung körpergerechter und rollengerechter Mobilität für alle sozialen Gruppen, das heißt möglichst eine eigenständige Mobilität. Fußwege 1. Ordnung sind durchgängig barrierefrei zu gestalten.

Barrierefreie Wegeführungen müssen einerseits möglichst schwellen- und stufenlos (für Rollstühle bzw. Rollatoren) sein, andererseits Orientierung für Blinde bieten. Zur barrierefreien Wegeführung gehören Bordsteinabsenkungen im Bereich von Querungen, Fugenverguss auf gepflasterten Streckenabschnitten sowie Rillen- und Noppenplatten als Grundelemente eines taktilen Orientierungssystems (zu den baulichen Ausführungen s. DIN 32984, vgl. ausführlicher HBVA (FGSV, 2011) und Sozialverband VDK, 2008).

ÖPNV-Umfeld

Aus Sicht einer fußgängerfreundlichen Verkehrsplanung sind vor allem die Zugangsbedingungen zum öffentlichen Verkehrsnetz von Bedeutung. Die Wege zu den Haltestellen des ÖPNV sollen leicht und sicher erreichbar sein. Unzumutbare Umwege oder Wartezeiten an Ampeln, Unterführungen und dunkle Wege (Angstorte) mindern die Attraktivität des ÖPNV und sind zu vermeiden.

Innerhalb eines Radius von 300 m um eine Haltestelle des ÖPNV kommt es zu einer Verdichtung der Fußgängerströme. Gehwege sind in diesem Bereich ausreichend zu dimensionieren. Die soziale Sicherheit muss gewährleistet sein.

Wegweisung

Wegweisungssysteme für den Fußverkehr sind mehr als gewöhnliche Orientierungshilfen. Zu erwarten sind auch wirtschaftliche Effekte für die Städte, ihren Tourismus und Einzelhandel. Sie dienen ebenfalls als Kommunikationsmedien, die die Besonderheiten einer Stadt darlegen.

Die Wegweisung dient der Orientierung, der Ortsbestimmung sowie dem richtigen und sicheren Auffinden eines Zieles auf umwegfreien Routen. Die Anforderungen ähneln denen der Radverkehrswegweisung: leicht verständlich, gut erkenn- und lesbar. Die Fußwege 1. Ordnung sollten mit einer Wegweisung ausgestattet werden.

Reinigung/ Winterdienst

Die Fußwege 1. Ordnung sollten in die Reinigungs- und Räumpläne mit hoher Prioritätseinstufung eingeschlossen werden.

Die Einhaltung und Berücksichtigung dieser Standards ist für eine Stadt, die es sich zum Ziel gesetzt hat, den Fußverkehr zu fördern, von hoher Bedeutung. Bei Neuplanungen und Umbaumaßnahmen sollten diese Qualitätsstandards in den Reinigungs- und Räumungspläne zugrunde gelegt werden.

Qualitätsstandards Fußwege 1. Ordnung

Für die Fußwege 1. Ordnung (Fußwegeachsen) als Hauptverbindungen des Fußverkehrs sind nachstehende Qualitätsanforderungen maßgeblich. Sie bilden die Grundlage für die Mängel- bzw. Konfliktanalyse.

- Direktheit und Netzschlüssigkeit,
- durchgängige Fußwegbreite von mindestens 2,50 m⁷,
- durchgängige barrierefreie Wegebeziehungen (inkl. Kreuzungen und Querungen),
- durchgängige barrierefreie Wegebeziehungen (inkl. Kreuzungen und Querungen),
- hohes Maß an objektiver und subjektiver Sicherheit,
- Ausschluss des Gehwegparkens,
- Ausschluss der gemeinsamen Führung von Fuß- und Radverkehr auf Hauptverbindungen des Radverkehrs,
- sichere und umwegfreie Erreichbarkeit des ÖPNV,
- hindernisfreie Wegeführung mit stolperfreiem Wegebelag,
- gute Aufenthaltsqualität,
- möglichst durchgängige Beleuchtung.

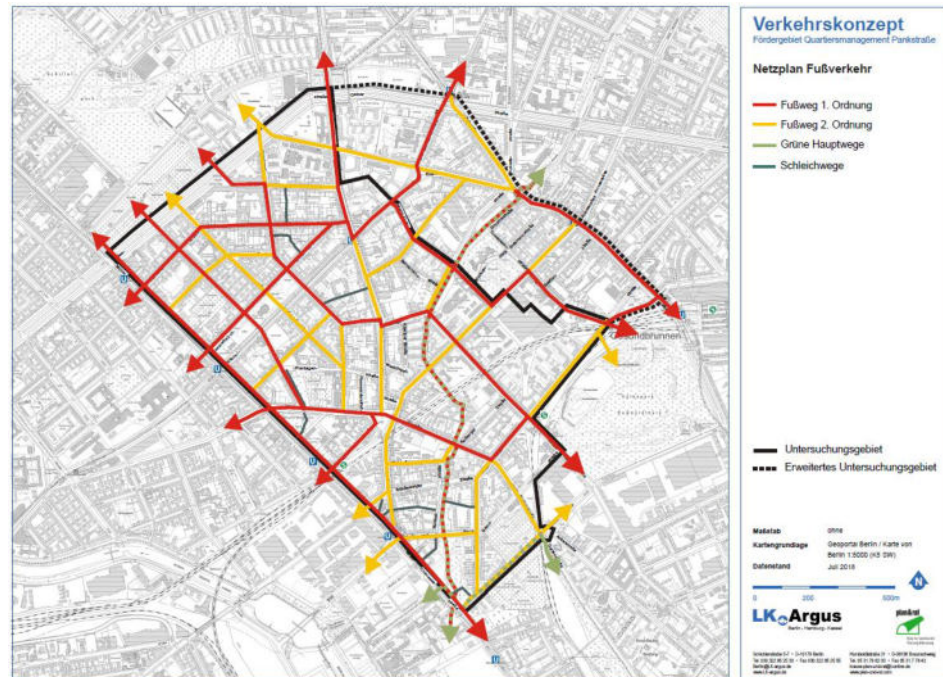
Für die Fußwege 2. Ordnung (Hauptfußwege) gelten die Qualitätsstandards in „abgeschwächter Form“. So ist beispielsweise für Fußwege 2. Ordnung die gemeinsame Führung mit dem Radverkehr möglich.

⁷ Dies ist die Mindestbreite nach den gültigen Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), vgl. (FGSV, 2002), In der „AV Geh- und Radwege“ (SenStadtUm, 2013) sind für Berlin größere Breiten (mit Baumscheiben) vorgesehen, so z. B. für Wohnstraßen eine Breite von 5,0 m und für Einkaufsstraßen eine Breite von 6-8 m.

4.2.3 Das Fußverkehrsnetz

Im Fußverkehrsnetz sind die Fußwege 1. und 2. Ordnung und ergänzende Freizeitverbindungen (Erholungswege) dargestellt (Abbildung 31).

Abbildung 31: Fußverkehrsnetz



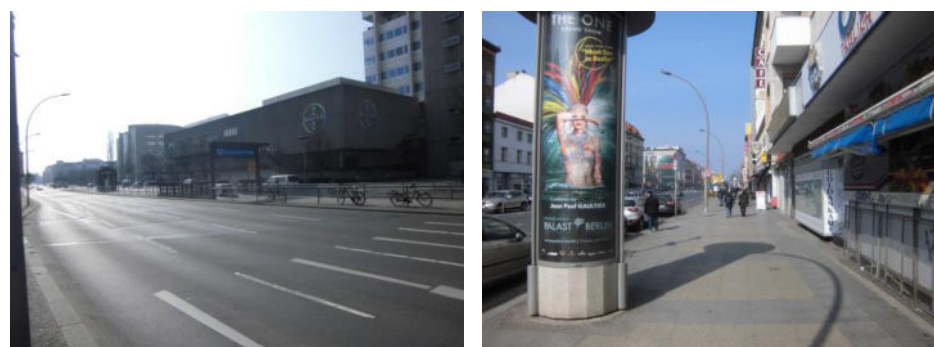
Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße
27. März 2019

Beschreibung der Fußwege 1. Ordnung (Fußwegeachsen)

Müllerstraße / Chausseestraße

Die Müllerstraße und die Chausseestraße bilden im Westen des Quartiers eine bedeutende Fußwegeachse. Entlang der Müllerstraße befinden sich zahlreiche Ladengeschäfte, das Rathaus Wedding mit Stadtbibliothek und Zugänge zu mehreren U-Bahnstationen bzw. dem S-Bahnhof Wedding. An der Kreuzung mit der Seestraße besteht Anschluss an die Straßenbahn und Bushaltestellen.

Abbildung 32: Chausseestraße (links) und Müllerstraße (rechts)



Gerichtstraße / Hochstraße

Die Gerichtstraße führt ausgehend von der Müllerstraße, vorbei am Max-Josef-Metzger-Platz und am Kulturquartier "silent green" zum Nettelbeckplatz mit Gastronomie und Märkten. Die Reinickendorfer Straße und den Pankegrünzug querend führt sie weiter am Kunst- und Kulturzentrum "Gerichtshöfe" vorbei bis zur Hochstraße. Die Hochstraße führt weiter zum S-Bahnhof Humboldthain.

Abbildung 33: Gerichtstraße (links) und Nettelbeckplatz (rechts)



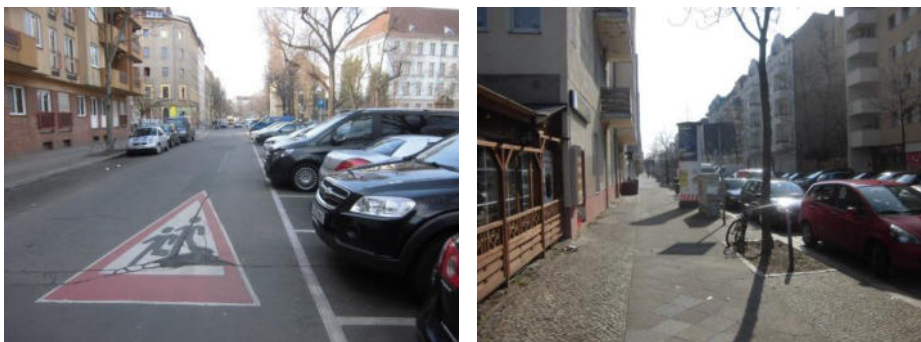
Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

Turiner Straße / Ruheplatzstraße

Die Turiner Straße führt ausgehend von der Gerichtstraße mit Querung der Schulstraße zur Nazarethkirche mit umgebenden Grün- und Spielanlagen. Durch die Turiner Straße wird das Wohngebiet zwischen Leopoldplatz und Seestraße mit Erika-Mann-Grundschule angebunden.

Abbildung 34: Ruheplatzstraße (links) und Turiner Straße (rechts)

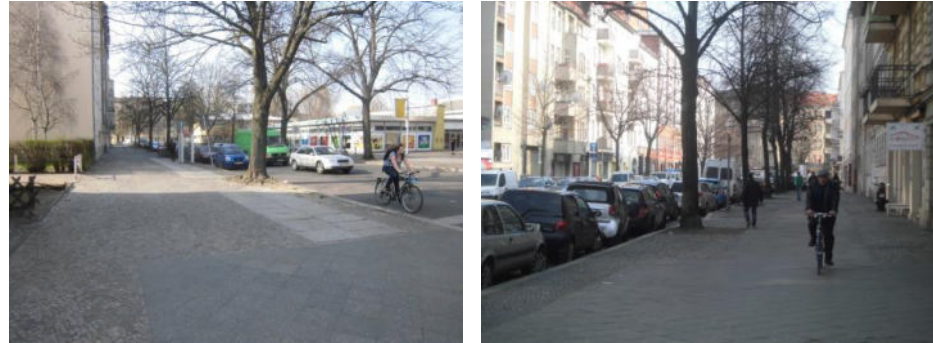


Hussitenstraße / Wiesenstraße / Schererstraße / Maxstraße / Groninger Straße / Oudenarder Straße

Die Hussitenstraße führt entlang des Volksparks Humboldthain in das Quartier mit Übergang in die Wiesenstraße, die den S-Bahnhof Humboldthain anbindet. Weiter entlang der Wiesenstraße, die Pankstraße und den Pankegrünzug querend, führt sie bis zur Reinickendorfer Straße. Nach Querung der Reinickendorfer Straße gelangt man entlang der Schererstraße und der Maxstraße nach

Querung der Schulstraße zum östlichen Leopoldplatz (Grün- und Spielflächen). Die Maxstraße und die Groninger Straße erschließen das an den Leopoldplatz angrenzende Wohngebiet. Die Oudenarder Straße führt an den Osram-Höfen (Geschäfte, Kultureinrichtungen) entlang zur Seestraße.

Abbildung 35: Wiesenstraße (links) und Maxstraße (rechts)



Böttgerstraße / Pankstraße / Schönstedtstraße / Martin-Opitz-Straße / Schulstraße / Reinickendorfer Straße

Von der Badstraße (Gesundbrunnen) kommend führt die Böttgerstraße mit dem Theodor-Heuss-Gymnasium und dem Diesterweg-Gymnasium zur Pankstraße mit anliegendem Brunnenplatz (Grünanlage) und Amtsgericht. Über die Schönstedtstraße mit Querung des Pankegrünzugs und die Martin-Opitz-Straße gelangt man zur Schulstraße mit Anschluss an das Jugendzentrum und den U-Bahnhof Nauener Platz bzw. Bushaltestellen. Die Reinickendorfer Straße bindet Seniorenwohnanlagen und Bushaltestellen an und führt zur Seestraße / Osloer Straße mit Straßenbahnhaltestellen und Bushaltestellen.

Abbildung 36: Schönstedtstraße (links) und Schulstraße / Nauener Platz (rechts)



Schulstraße / Heinz-Galinski-Straße

Ausgehend von der Schulstraße mit Jugendzentrum, Seniorenwohnanlage und Bushaltestellen führt die Heinz-Galinski-Straße am Jüdischen Krankenhaus vorbei zur Osloer Straße mit U-Bahnhof, Straßenbahnhaltestellen und Bushaltestellen.

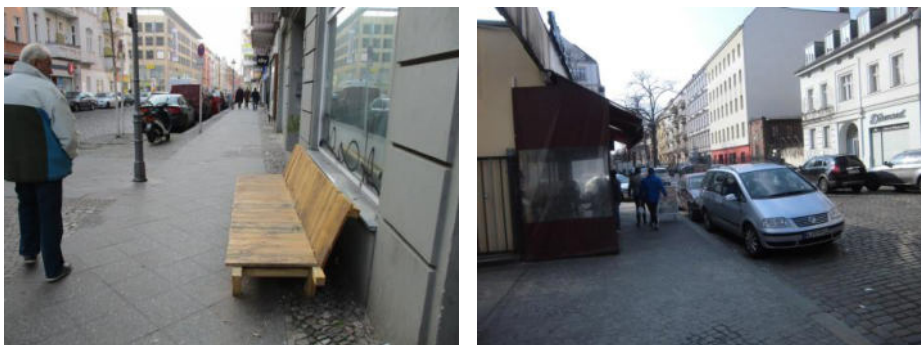
Abbildung 37: Schulstraße (links) und Heinz-Galinski-Straße (rechts)



Amsterdamer Straße / Liebenwalder Straße

Die Amsterdamer Straße und die Liebenwalder Straße sind wichtige Fußwegeverbindungen durch das Wohngebiet zwischen Müllerstraße (Geschäftszentrum, U-Bahnhöfe) und Nauener Platz (U-Bahnhof, Jugendzentrum).

Abbildung 38: Amsterdamer Straße (links) und Liebenwalder Straße (rechts)



Nazarethkirchstraße / Hochstädter Straße

Die Nazarethkirchstraße führt ausgehend von der Müllerstraße entlang des gesamten Leopoldplatzes (Märkte, Grün- und Spielflächen, Kirchen) zur Hochstädter Straße. Diese führt auf die Liebenwalder Straße zu mit Anschluss an den Nauener Platz.

Abbildung 39: Nazarethkirchstraße (links) und Hochstädter Straße (rechts)



4.3 Radverkehr

Im Rahmen dieses Gutachtens werden im Bereich Radverkehr die Grundzüge der Netzkonzeption mit der Hierarchisierung des Netzes vorgestellt. Auf dieser Basis ist das vorliegende Radroutennetz (Zielnetz des Bezirks Mitte von 2011, Abbildung 4) auf Plausibilität hin geprüft und ergänzt worden. Darüber hinaus wird ein Maßnahmenkonzept zu Fahrradabstellanlagen vorgelegt.

4.3.1 Netzkonzeption

Aufgaben und Anforderungen an die Netzplanung

Grundlage einer effektiven Förderung des Radverkehrs ist ein flächenhaftes Radverkehrsnetz. Es soll möglichst direkte und attraktive Verbindungen zwischen wichtigen Quellen (z. B. Wohnvierteln) und Zielen (z. B. größere Arbeitsstätten, Schulen, zentrale Versorgungs- und Dienstleistungsbereiche) für den Alltagsverkehr schaffen. Für den Freizeitverkehr ist es wichtig, Freizeit- und Erholungsflächen auf landschaftlich attraktiven Strecken zu erreichen. Oftmals besteht jedoch ein fließender Übergang vom Alltags- zum Freizeitverkehr, so kann z. B. ein freizeitorientiertes Streckenangebot für Berufspendler attraktiv sein.

Primäres Ziel ist das Angebot eines geschlossenen, attraktiven und sicheren Netzes von Radverkehrsverbindungen, das eine gute Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen des täglichen Bedarfs sicherstellt und die Anschlüsse an benachbarte und überörtliche Netze herstellt. Das Netz ist ein Alltagsnetz unter Berücksichtigung des Freizeit- und touristischen Radverkehrs.

Ziele der alltagsorientierter Radverkehrsplanung sind:

- Flächenhafte Erschließung von Wohngebieten,
- Sicherung der Erreichbarkeit wichtiger Alltagsziele,

- Schaffung bedarfsgerechter Anlagen und Infrastruktur,
- Erleichterung der Bewältigung von Wegeketten,
- Minimierung der Notwendigkeit der Begleitung anderer Personen und Erleichtern der nötigen Begleitung,
- Fahranfängerinnen und -anfängern, Ungeübten, Personen mit erhöhtem Sicherheitsbedürfnis etc. Radfahren ermöglichen.

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

Anforderungen wichtiger Nutzungsgruppen

Grundsätzlich haben alle Radfahrerinnen und Radfahrer das Bedürfnis, sicher und störungsfrei voran zu kommen. Die in der planerischen Praxis zu berücksichtigenden Nutzungsgruppen unterscheiden sich hinsichtlich

- der Fähigkeit, komplexe Verkehrssituationen zu bewältigen,
- der gewünschten Fahrgeschwindigkeiten,
- der Zweckorientierung der Fahrt (zielorientiert oder routenorientiert),
- der Anforderungen an die Sicherheit im öffentlichen Raum (soziale Sicherheit) sowie
- der Nutzung unterschiedlicher Fahrzeuge (z. B. Fahrräder mit Anhängern oder Trailern zum Kindertransport).

Neben den Anforderungen verkehrsgewandter Radfahrerinnen und Radfahrer, die im Alltagsradverkehr schnelle und direkte Wege z. B. zur Arbeit oder Ausbildungsstätte bevorzugen, sind die besonderen Anforderungen folgender Nutzungsgruppen zu berücksichtigen:

- Für **Kinder und Jugendliche** fördert die Möglichkeit, ihre Wege mit dem Rad eigenständig zurücklegen zu können, die Entwicklung von Gesundheit und Selbständigkeit. Das Einstiegsalter zum Radfahren liegt bei etwa 4 Jahren, zwei Drittel der Mädchen und Jungen dieses Alters verfügen über ein Fahrrad. Kinder brauchen ein sicheres Wohnumfeld, besonders bei stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen. In der Netzplanung muss besonders auf die Sicherung des Radverkehrs zwischen Wohnorten und Schulstandorten sowie zu Spielorten und Freizeiteinrichtungen geachtet werden.
- **Ältere Menschen** nutzen das Fahrrad in vielfältiger Weise und zunehmend in der Freizeit. Sie benötigen vor allem ebene Oberflächen mit hoher Griffbarkeit. Bei Wahlmöglichkeiten ziehen viele eine vom Kfz-Verkehr getrennte Führung vor. Bedeutsam für diese Gruppe ist die Gewährleistung der Sicherheit im öffentlichen Raum.

- **Menschen mit Mobilitätseinschränkungen** sind in besonderer Weise auf Barrierefreiheit angewiesen. In diesem Zusammenhang sind barrierefreie Ausbaustandards, die auch die uneingeschränkte Nutzung von mehrspurigen Sonderfahrrädern wie Erwachsenen dreiräder erlauben, von besonderer Bedeutung.
- **Freizeitradlerinnen und -radler** (abendlicher Freizeitverkehr, Radtouren), darunter sind auch sportlich weniger Geübte, Familien mit Kindern und ältere Menschen, erwarten vor allem ein gut befahrbares und abseits der Hauptverkehrsstraßen liegendes, verknüpftes Wegenetz und eine verlässliche Wegweisung. Die Wegeführung selbst gestaltet sich erlebnisorientiert.
- **Radtouristen** benötigen umwegarme überregionale Radverkehrsverbindungen, die der Überbrückung größerer Entfernungen dienen. Radtouristen erwarten vor allem ein gut befahrbares Netz abseits der Hauptverkehrsstraßen, verlässliche Wegweisung, ausreichend breite Wege, gut befestigte Oberflächen und eine landschaftlich interessante und abwechslungsreiche Gegend.

Hierarchisch gestuftes Radverkehrsnetz

Im Rahmen der Netzplanung werden hierarchisch gestufte Radverkehrsnetze entwickelt, bestehend aus Hauptverbindungen 1. und 2. Ordnung mit jeweils spezifischen Anforderungen (vgl. (FGSV, 2010)).

Zur Einstufung der Hierarchiestufen war die Kartierung von wichtigen Zielen des Alltags- und Freizeitverkehrs, wie z.B. Nahversorgungsbereiche, öffentliche Einrichtungen, Ausbildungs- und Weiterbildungseinrichtungen, U-Bahn- und S-Bahn-Haltestellen wichtig (s. Abbildung 2-1).

Hauptverbindungen 1. Ordnung

Die Hauptverbindungen 1. Ordnung (oder Stadtnetz) sind ein Raster von durchgehenden Hauptverbindungen (radiale und tangential Verbindungen). Wichtige Quellen (Wohngebiete) und übergeordnete Ziele der Bereiche Beruf, Ausbildung (Schulzentren), Einkaufszentren, Behörden, U- und S-Bahnhöfe, übergeordnete Freizeitziele (z. B. Humboldthain) werden miteinander verbunden.

Abbildung 40: Beispiele für Hauptverbindungen 1. Ordnung: Schulstraße (links) und Pankstraße (rechts)



Qualitätsstandards Hauptverbindungen 1. Ordnung

- Regelmaße nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) (FGSV, 2010), bei größeren Radverkehrsmengen auch darüber hinaus
- Alltagstauglich (ebene Oberfläche, sozial sicher)
- Keine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr bei hoher Frequenz
- Keine Führung „Gehweg/ Radfahrer frei“
- Führung über Fahrradstraßen

Hauptverbindungen 2. Ordnung

Die Hauptverbindungen 2. Ordnung verbinden die typischen Ziele auf Stadtteilniveau (Schulen, Stadtteilzentren, Versorgungseinrichtungen, Freizeitziele) miteinander.

Bei den Hauptverbindungen 2. Ordnung sind folgende Führungen möglich: gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr (Z 240 StVO), Führung „Gehweg/Radfahrer“ frei (Z 237 StVO mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“), Führung über Fahrradstraßen (Zeichen 244.1 StVO).

Abbildung 41: Nazarethkirchstraße (links) und Iranische Straße (rechts)



Freizeitverbindungen/ Radwanderwege

Die Freizeitverbindungen bzw. Radwanderwege führen meist abseits des Straßenverkehrs, teilweise Wirtschaftswege nutzend. Sie können Bestandteil des Alltagsnetzes sein (Hauptverbindungen 1. Bzw. 2. Ordnung. Hervorzuheben sind der Panke - Grünzug und der Berliner Mauerweg.

Abbildung 42: Panke-Grünzug

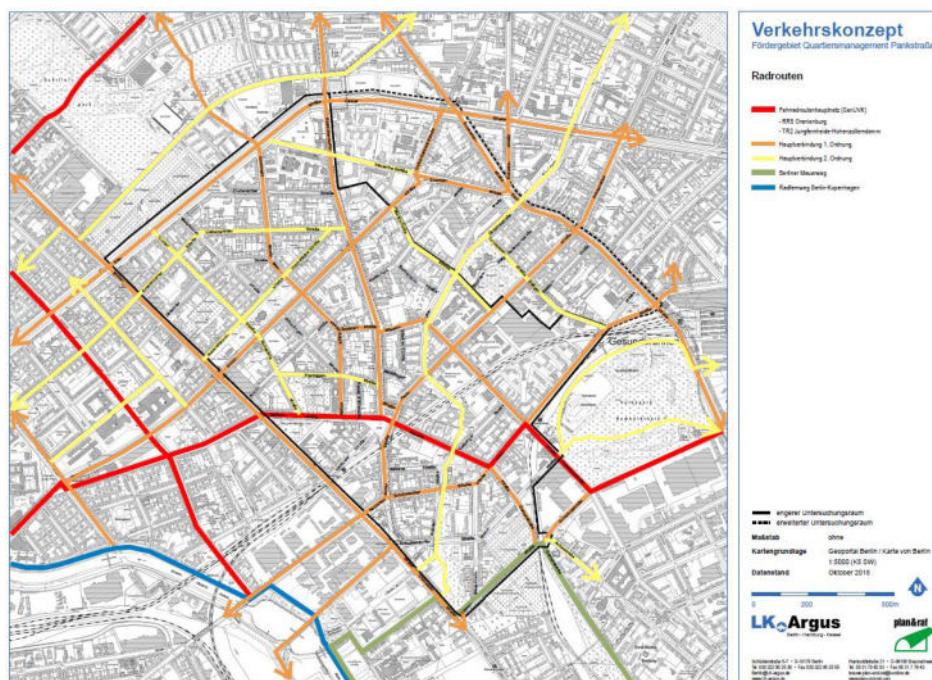


4.3.2 Das Radverkehrsnetz

Das Radverkehrsnetz mit den Radrouten ist in Abbildung 43 dargestellt. Es zeigt den erweiterten Untersuchungsraum, so dass notwendige Anbindungen (z. B. an das „Brüsseler Kiez“ westlich der Müllerstraße) und im Norden die Verbindung Richtung Reinickendorf ersichtlich sind. Das Radverkehrsnetz umfasst die Radrouten des Fahrradrouthenauptnetzes (SenUVK), bestehend aus der Tangentiallinie TR2 (Jungfernheide - Hohenzollerndamm), dem Mauerradweg und dem Radfernweg Berlin – Kopenhagen. Wichtige Bestandteile der Hauptverbindungen 1. Ordnung sind die Verbindungen aus dem Ergänzungsnetz, z. B. Reinickendorfer Straße, Schulstraße und Pankstraße. Eine wichtige Achse im Quartier ist die Verbindung Groninger Straße - Maxstraße - Schererstraße - Querung Reinickendorfer Straße und weiter in der Wiesenstraße. Gegenüber dem Zielnetz von 2011 sind folgende Verbindungen 2. Ordnung neu aufgenommen worden:

- Nazarethkirchstraße,
- Amsterdamer Straße / Liebenwalder Straße,
- Ruheplatzstraße,
- Plantagenstraße, Martin-Opitz-Straße / Schönstedtstraße.

Abbildung 43: Radrouten



Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

Bei der Konzeption des Radverkehrsnetzes ist das „Zielnetz Radverkehr“ des Verkehrs- und Freiraumkonzeptes für das Brüsseler Kiez (Hoffmann Leichter Ingenieuresellschaft mbH; Gruppe Planwerk GmbH; Fugmann Janotta Partner Landschaftsarchitekten und Landschaftsplaner bdla, 2018) mit der Anbindung an die Beuth - Hochschule und das Quartier aufgegriffen worden. Der Entwurf des Netzkonzeptes wurde im Rahmen des 2. Workshops vorgestellt und diskutiert. Daraus resultierende Änderungen wurden aufgenommen (s. Kapitel 3.3).

4.3.3 Konzept Fahrradabstellanlagen

Für die Förderung des Radverkehrs sind sichere und qualitätsvolle Fahrradabstellanlagen an den Quellen (Wohnungen) und wichtigen Zielen von großer Bedeutung. Fahrradabstellanlagen dienen der Ordnung des ruhenden Radverkehrs und sollen gestalterische und nutzungsspezifische Anforderungen erfüllen. Qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen zeichnen sich durch eine ausreichende Anzahl von Stellplätzen bzw. Flächengröße und deren gute Zugänglichkeit aus und bieten Fahrrädern neben sicherem Stand und Schutz vor Diebstahl bzw. Vandalismus auch ausreichenden Wetterschutz für längeres Abstellen.

Im Rahmen dieses Gutachtens werden Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum an U-Bahn-Haltestellen und Bushaltestellen, im öffentlichen Straßenraum und potenzielle Standorte für Fahrradverleihstationen berücksichtigt.

In Berlin wird im öffentlichen Raum vorwiegend der Kreuzberger Bügel verwandt. Dieser Anlehnbügel (Anschließen des Rahmens gut möglich) ist

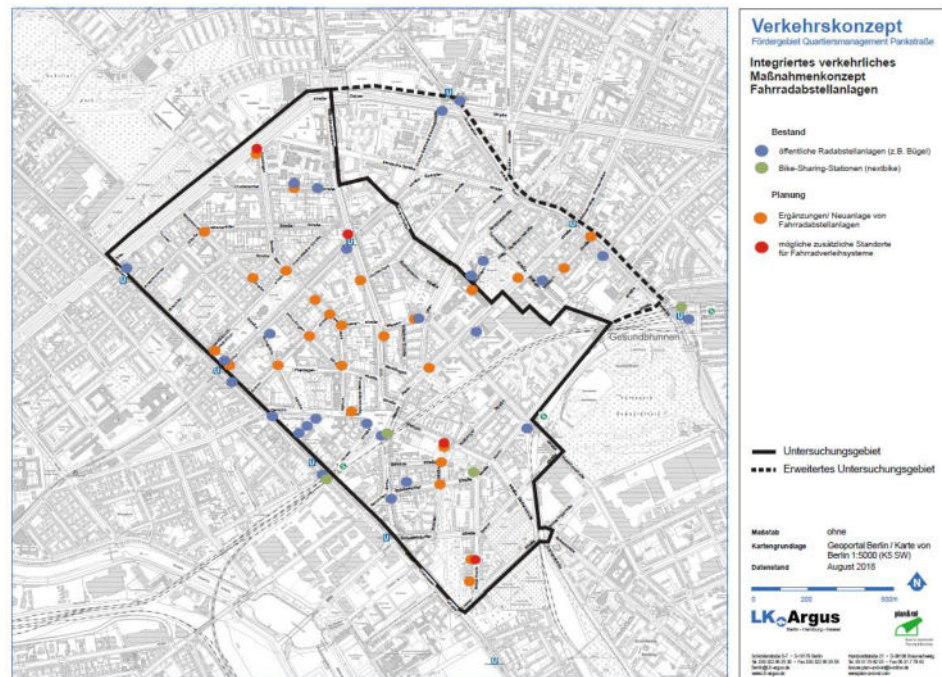
vergleichsweise kostengünstig und durch den Holm in der Mitte auch für das Anschließen von Kinderfahrrädern geeignet. Der Flächenbedarf für 4 Kreuzberger Bügel liegt bei 6,40 m x 2,50 m. Die Kosten betragen pro Bügel 200.- €.

Abbildung 44: Kreuzberger Bügel (Leopoldplatz und Bastianstraße (im Fahrbahnraum))



Abbildung 45 zeigt das Maßnahmenkonzept zur Verbesserung des Fahrradparkens im öffentlichen Raum. Integriert sind in die Karte die bestehenden Fahrradabstellanlagen und die existierenden Standorte für Bike - Sharing (Nextbike).

Abbildung 45: Maßnahmenkonzept Fahrradabstellanlagen



Standorte für Fahrradabstellanlagen

Bei den Standortvorschlägen handelt es sich um Erweiterungen (z. B. im Umfeld von ÖV-Haltepunkten) oder Neueinrichtungen (z. B. an Kreuzungen, in überbreiten Gehwegbereichen). Die Ermittlung des Bedarfs wurde per

Augenschein im Rahmen einer systematischen Ortsbegehung (Juli 2018, nachmittags, sonniges heißes Wetter) vorgenommen, die Orte lokalisiert, wo viele wild parkende Fahrräder standen bzw. Platz vorhanden ist.

Differenziert wurde in mögliche weitere Fahrradabstellanlagen an U-Bahnhöfen und an Bushaltestellen (Anlage 3) und in Neuanlage bzw. Ergänzungen im öffentlichen Straßenraum unterschieden (Anlage 3).

Für die Erweiterung bestehender Anlagen sollte neben den Kreuzberger Bügeln auch über Anlagen mit größerer Kapazität nachgedacht werden. Dazu gehören z. B. Doppelstockanlagen oder auch die Integration in kleine Mobilitätsstationen (Abbildung 46). Am U-Bahnhof Osloer Straße (Eingang Heinz-Galinski-Straße) ist beispielsweise ein weiterer hoher Bedarf zu erkennen (abgestellte Fahrräder am 17.07.2018, 15:00 Uhr: 46 plus vier Leihfahrräder). Die Anlage ist erweiterungsfähig z. B. durch eine Doppelstockanlage.

Für die Erweiterung an bestehenden Standorten bzw. die Neueinrichtung im öffentlichen Raum konnten 25 neue Standorte für ca. 130 Kreuzberger Bügel identifiziert werden. Ergänzungen sollten primär in folgenden Bereichen vorgenommen werden:

- Kreuzung Antonstraße/ Ruheplatzstraße,
- Kreuzung Malplaquet/ Amsterdamer/ Liebenwalder Straße / Restaurant Schröder,
- Groninger Straße / Ecke Seestraße im Bereich der Elektrotankstelle,
- Leopoldplatz,
- Reinickendorfer Straße (vor Penny).

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

Abbildung 46: Doppelstockanlage und kleine Mobilitätsstation



Doppelstockanlage (Konstabler Wache,
Frankfurt)



mobil.punkt® (Bremen)



mobil.punkt® (Bremen)

Standorte Fahrradverleihsystem (Nextbike)

Identifiziert und kartiert sind auch mögliche Standorte für Fahrradverleihsysteme (Nextbike). Für die bestehenden Standorte wurde eine Prüfung mit Bezug zum Radverkehrsnetz vorgenommen. Die Standorte U-Bahnhof Osloer Straße, U-Bahnhof Pankstraße, Leopoldplatz, Eingangsbereich Spielplatz Maxstraße, Nettelbeckplatz und die S- Bahnhöfe Wedding und Gesundbrunnen sollten bestehen bleiben. Als potenzielle neue Standorte werden fünf weitere vorgeschlagen (Anlage 3):

- Neue Hochstraße /Eingangsbereich Spielplatz/Kita (dort stehen schon Leihfahrräder),
- Gerichtstraße/ Eingangsbereich Spielplatz (Nähe Studierendenwohnheim, Gewerbehof Gerichtstraße 23),
- U-Bahnhof Nauener Platz, Nähe Haus der Jugend, entweder im Platzbereich oder in Schrägaufstellung an der Seite (Schulstraße),
- Groninger Straße/ Ecke Seestraße, Bereich der Elektrotankstelle,

- Am Leopoldplatz (U- Bahnausgang Schulstraße)

Am Standort Leopoldplatz und evtl. auch im Bereich der Elektrotankstelle Groninger Straße sollte zusätzlich eine Mobilitätsstation eingerichtet werden (s. Beispiel Bremen, Abbildung 46).

Abbildung 47: Standorte Fahrradverleihsystem



Nextbike (Nettelbeckplatz)



Elektrotankstelle (Groninger Straße).

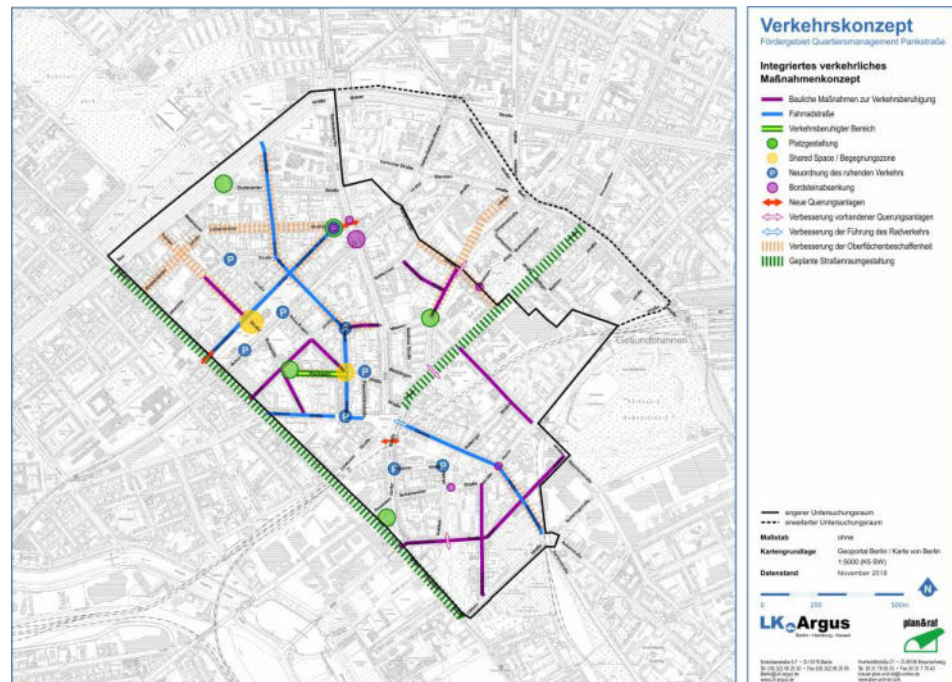
Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

4.4 Integriertes verkehrliches Maßnahmenkonzept

Die Ergebnisse der Konfliktanalyse und das Wegenetz für den Fuß- und Radverkehr münden in ein integriertes Maßnahmenkonzept (Abbildung 48). Für die bei der Konfliktanalyse erfassten Problembereiche werden im Folgenden Lösungsansätze erarbeitet. Dabei finden auch die vorliegenden Hinweise aus der Bürgerbeteiligung sowie den zuständigen Fachämtern Eingang. Alle Straßenabschnitte mit einer Maßnahmenempfehlung sind im Maßnahmenkatalog (Kapitel 4.7) noch einmal tabellarisch zusammengefasst.

Abbildung 48: Integriertes verkehrliches Maßnahmenkonzept



Verkehrsberuhigende Maßnahmen

Im Rahmen der Bestandanalyse wurde für eine Reihe von Straßen festgestellt, dass diese eine geradlinige monotone Querschnitts- bzw. Straßenraumgestaltung aufweisen, die zu einer überhöhten Geschwindigkeit führen kann. Um das angestrebte Geschwindigkeitsniveau von 30 km/h entlang der gerade verlaufenden Straßen zu halten, können verkehrsberuhigende Maßnahmen zum Einsatz kommen. Für diese Straßen ist eine Prüfung sinnvoll, ob die folgenden baulichen Elemente zur Verkehrsberuhigung zum Einsatz kommen können:

- Verschwenkungen der Fahrbahn z. B. durch eine wechselnde Parkanordnung oder Einbauten,
- Gehwegvorstreckungen, vorgezogene Seitenräume und Mittelinseln, die den Straßenraum optisch einengen und z. B. als Querungshilfe oder Fahrradabstellstandort genutzt werden können,
- Aufpflasterungen bzw. Teilaufpflasterungen der Fahrbahnoberfläche (Moabiter Kissen).

Abbildung 49: Beispiele für die Gestaltung durch vorgezogene Seitenbereiche (links) und Verschwenkungen (rechts)



Für die Plantagenstraße (Abbildung 50) wird die Einrichtung eines **verkehrsberuhigten Bereiches** empfohlen. Die Straße eignet sich für diese Form der Verkehrsberuhigung, da die Straße eine Sackgasse ist und somit wenig Kfz-Verkehr vorhanden ist.

Abbildung 50: Plantagenstraße



Im verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325 StVO) sind Schrittgeschwindigkeiten und in der Regel ein niveaugleicher Ausbau vorgesehen. Fußgänger und Kraftfahrer dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen. Dabei besteht der Grundsatz der gegenseitigen Rücksichtnahme. Auf Schilder innerhalb des Bereiches wird gänzlich verzichtet. Das Parken ist nur auf den dafür gekennzeichneten Flächen erlaubt. Nach der VwV-StVO sind verkehrsberuhigte Bereiche nur dort zulässig, wo die Aufenthaltsfunktion überwiegt und über bauliche Maßnahmen eine Schrittgeschwindigkeit hergestellt werden kann. Hinsichtlich der Verkehrsbelastung liegt die Einsatzgrenze aufgrund des Mischprinzips laut RASt 06 und VwV-StVO bei 400 Kfz/h.

Shared Space-Bereiche / Begegnungszone

Die Einrichtung von Shared Space-Bereichen / Begegnungszonen (nach dem Shared-Space –Gedanken (deutsch: geteilter Raum)) basiert auf einer gegenseitigen Rücksichtnahme und Kommunikation der Verkehrsteilnehmenden.

Begegnungszonen sollen öffentliche Räume mit Menschen für Menschen schaffen. Ziel ist ein Abbau der Trennwirkung von überbreiten Fahrbahnen und die Gewährleistung von sicheren Querungen. Die Aufenthaltsqualität soll städtebaulich gestärkt werden. Dazu ist es notwendig, geringe Fahrgeschwindigkeiten anzustreben (z. B. verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Tempo 20 Zeichen 274.1 StVO oder als Verkehrsberuhigter Bereich mit Zeichen 325 StVO) und ausreichende Sichtbeziehungen zu gewährleisten.

Im Wesentlichen wird unter Shared Space ein Konzept verstanden, bei dem der öffentliche Raum, insbesondere der Verkehrsraum, allen Personen gleichberechtigt zur Verfügung steht und mit dem ein integrierter Planungsprozess einhergeht. Die deutlichsten Charakteristika sind der Verzicht auf Lichtsignalanlagen, Verkehrszeichen, Markierungen, Schwellen oder Barrieren. Kraftfahrzeugfahrer werden ein integraler Teil des sozialen und kulturellen Kontextes und das Verhalten orientiert sich an den Normen des alltäglichen Zusammenlebens.

Es sollen alle Verkehrsarten gleichberechtigt berücksichtigt werden. Die Verkehrsregelung ist sehr zurückhaltend. Es wird so wenig wie möglich angeordnet. Als Grundsatz gilt in Deutschland § 1 StVO: „Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.“

Baulich soll dabei insbesondere auf den Aspekt der Sichtbarkeit der Verkehrsteilnehmer untereinander geachtet werden. Daher ist das Parken in den umgestalteten Bereichen weitgehend zu vermeiden und die Parkraumnachfrage ist durch Angebote im Umfeld zu befriedigen. Einzelne Parkstände, z. B. für schwerbehinderte Menschen können verbleiben, wenn eine ausreichende Übersichtlichkeit im Straßenraum gewährleistet ist. Auf sichtbehindernde Möblierung und Begrünung sollte ebenfalls weitgehend verzichtet werden.

Für blinde und sehbehinderte Personen sind Shared Space-Bereiche sehr problematisch, da diese Bereiche häufig als niveaugleiche Verkehrsfläche umgesetzt werden und taktile Orientierungshilfen wie z. B. Borde entfallen. Daher sind die Anforderungen dieser Nutzergruppe zwingend zu berücksichtigen.

Shared Space-Prinzipien sind grundsätzlich mit dem deutschen Verkehrsrecht und Regelwerk vereinbar. Allerdings ergeben sich z. B. in Bezug auf die von der Straßenverkehrsbehörde zu erfüllende Verkehrsregelungspflicht und der damit verbundenen Haftung Probleme bei der Umsetzung von Shared Space in Reinform. Eine pragmatische Lösung ist die Beschilderung der entsprechenden Straßenabschnitte als verkehrsberuhigter Bereich oder verkehrsberuhigter Geschäftsbereich. Allerdings ist mit dem verkehrsberuhigten Bereich die Voraussetzung verbunden, dass es sich um einzelne Straßen oder Bereiche mit sehr geringem Kfz-Verkehr handeln muss (VwV-StVO). Deshalb wird im Einzelfall zu entscheiden sein, ob unter den gegebenen Rahmenbedingungen die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich erfolgen kann. Die Ausweisung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich hat aus Fußgängersicht den Nachteil, dass dem Kfz-Verkehr der Vorrang eingeräumt wird und Fußgänger im Seitenraum

geführt werden. Bei der Wahl der Beschilderung ist somit entscheidend, ob der Straßenabschnitt hohe Kfz-Belastungen mit vergleichsweise geringem Fußverkehr aufweist oder den Fußgängern der Vorrang eingeräumt werden soll.

Der Knotenpunktbereich Adolfstraße / Plantagenstraße / Prinz-Eugen-Straße (Abbildung 51) wurde in der Fußverkehrsstrategie Berlin Modellprojekt „Begegnungszonen“ hinsichtlich seiner Qualitäten zur Einrichtung einer Begegnungszone untersucht (SenStadtUm / LK Argus GmbH / Prof. Jürgen Gerlach / IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH, 2012). Die fachgutachtliche Einschätzung hat ergeben, diesen Bereich erneut zur Einrichtung einer Begegnungszone vorzuschlagen.

Als zweiter Bereich für einen Shared Space-Bereich / einer Begegnungszone kommt der Kreuzungsbereich Nazarethkirchstraße - Turiner Straße in Frage (Abbildung 51).

Abbildung 51: Knotenpunkt Adolfstraße / Plantagenstraße / Prinz-Eugen-Straße (links) und Nazarethkirchstraße - Turiner Straße (rechts)



Verbesserung der Aufenthaltsqualität (Platzgestaltung)

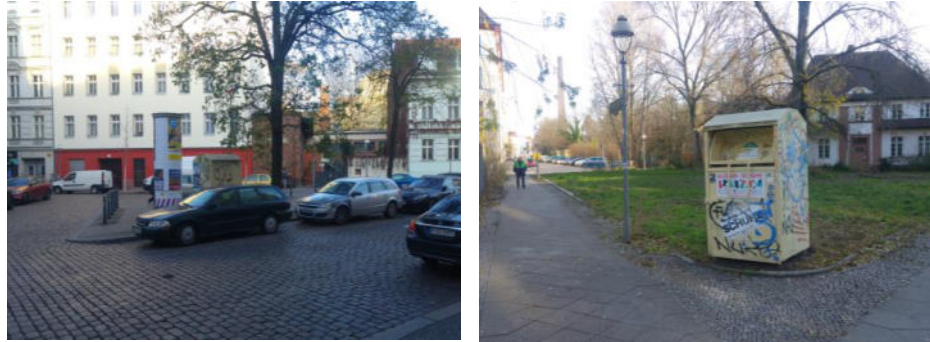
Im Quartier finden sich zahlreiche stadträumlich bedeutenden Plätzen. Einige von ihnen können durch eine Platzgestaltung aufgewertet werden, um damit eine Verbesserung der Gestaltungs-, Aufenthalts- und Nutzungsqualität für unterschiedliche Alters- und Nutzergruppen zu erreichen.

Bei der beabsichtigten Neugestaltung der Plätze Blochplatz, Weddingplatz sollten die Belange des Fußverkehrs (Anbindung an das Fußverkehrsnetz etc.) berücksichtigt werden. Der Platzbereich im Einmündungsbereich Hochstädter Straße / Liebenwalder Straße sollte prioritär als Aufenthaltsbereich gestaltet werden (Abbildung 52).

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

Abbildung 52: Liebenwalder Straße / Hochstädter Straße (links) und Antonstraße / Ruheplatzstraße (rechts)



Anordnung neuer und die Verbesserung vorhandener Querungsanlagen sowie Bordsteinabsenkung

Zur Förderung des Fußverkehrs sind die Anordnung neuer und die Verbesserung vorhandener Querungsanlagen sowie Bordsteinabsenkungen wesentliche Bestandteile. Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass ein Bedarf an Querungsverbesserungen bzw. Querungshilfen gegeben ist. Wichtige Querungsstellen im Verlauf von Fußwegeverbindungen 1. und 2. Ordnung (in der Regel Querung von Fahrbahnen von Hauptverkehrsstraßen) sollten durch Querungsanlagen gesichert sein.

Bei den Maßnahmen handelt es sich vornehmlich um die Neueinrichtung bzw. Verbesserung von Mittelinseln als Querungsanlagen. Empfohlen wird darüber hinaus ein verstärkter Einsatz von Fußgängerüberwegen (FGÜ)⁸. Generell sind hierbei die Belange von mobilitätseingeschränkten Personen zu berücksichtigen, d. h. es sind Bordsteinabsenkungen sowie ebene Wegeführungen (z. B. kein Kopfsteinpflaster) im Bereich von Querungsstellen vorzusehen. Querungshilfen sind besonders in der Nähe von Bildungseinrichtungen zur Schulwegsicherung, an Einzelhandels- und wichtigen Sozialeinrichtungen sowie an ÖPNV-Haltestellen notwendig, um dort die Fußverkehrssicherheit zu erhöhen und damit auch den Umweltverbund zu fördern.

Von besonderer Bedeutung ist die Neueinrichtung der Querungsanlage von der Liebenwalder Straße über die Reinickendorfer Straße im Zugangsbereich zum Haus der Jugend (Abbildung 53). Ebenfalls wichtig und zur kurzfristigen Realisierung empfohlen wird die Sicherung der Querung der Müllerstraße von der Nazarethkirchstraße aus. Dies ist ein Unfallhäufungspunkt. Bis zur Neugestaltung der Müllerstraße sollte kurzfristig die Möglichkeit zum Wenden für Kfz an dieser Stelle unterbunden werden.

⁸ Hierzu gibt es ein entsprechendes Förderprogramm bei SenUVK im Rahmen der Fußverkehrsstrategie.

Abbildung 53: Reinickendorfer Straße / Liebenwalder Straße

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

Verbesserung der Führung des Radverkehrs

Eine Verbesserung der Führung des Radverkehrs im Untersuchungsgebiet soll die Einrichtung von Fahrradstraßen entlang der vorhandenen Radrouten (Kapitel 2.2.1) ermöglichen. Gleichzeitig soll mit der Einrichtung einer Fahrradstraße eine Verkehrsberuhigung in Straßen mit einer geradlinigen monotonen Querschnitts- bzw. Straßenraumgestaltung (Kapitel 2.7.3) erreicht werden.

Fahrradstraßen werden durch das Zeichen 244 nach Straßenverkehrsordnung (StVO) ausgeschildert. Andere Fahrzeuge dürfen diese Straßen nur bei entsprechender Beschilderung befahren und haben sich dem Radverkehr unterzuordnen. Radfahrer dürfen nebeneinander fahren, können einander sicherer überholen und geraten in weniger Konflikte mit dem Fußverkehr. In Fahrradstraßen gilt generell Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit.

Die Einrichtung einer Fahrradstraße ist an keine konkreten Angaben zur Kraftfahrzeugverkehrsstärke bzw. Anzahl von Radfahrern gebunden. Parkende Fahrzeuge können den Fahrbahnraum einschränken und durch häufige Parkvorgänge den Fahrkomfort und die Sicherheit der Radfahrer beeinflussen. Dem ruhenden Verkehr ist in Fahrradstraßen besondere Aufmerksamkeit bei der Planung zu widmen. Fahrradstraßen sind kostengünstig einzurichten und erfordern in der Regel nur wenige oder keine baulichen Änderungen.

Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit

In einigen Straßen sind die Fahrbahnoberflächen allerdings nicht für die Einrichtung einer Fahrradstraße geeignet, da sie aufgrund der unebenen Pflasterfahrbahn und des damit schlechten Fahrkomforts wenig attraktive Alternativen zur Bestandssituation darstellen. Für diese Abschnitte wird eine Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit empfohlen.

Neuordnung des ruhenden Verkehrs

In einigen Straßenabschnitten und Knotenpunkten des Untersuchungsgebietes kann durch eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs eine Verbesserung der bestehenden Situation erreicht werden. Widerrechtlich parkende Fahrzeuge stellen an diesen Punkten vor allem ein Sicherheitsrisiko dar, da sie die Sichtbeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern behindern. Überprüft wurden im Zuge der Netzkonzeptionen für den Fußverkehr, wo Beschränkungen des Parkens vorgenommen werden können. An diesen Punkten ist im Weiteren zu prüfen, wie man die Sichtfelder bspw. zwischen querenden zu Fußgehenden und Straßenverkehr verbessern kann.

Darüber hinaus wird eine verstärkte Überwachung des ruhenden Verkehrs empfohlen. Dies gilt vor allem auch für Bereiche in der Nähe von Gastronomie (Maxstraße, Liebenwalder Straße). Diese Maßnahmen können auch im Rahmen der Umsetzung einer Parkraumbewirtschaftung (Kapitel 4.8) verwirklicht werden.

Abbildung 54: Utrechter Straße / Malplaquet Straße (links) und Schulstraße / Prinz-Eugen-Straße (rechts)



Planungen zur Straßenraumgestaltung

Für die Müllerstraße und die Pankstraße gibt es bereits Planungen zur Straßenraumgestaltung, die eine umfassende Neugestaltung der Straßen- bzw. Fahrbahnabschnitte vorsehen. Das vorrangige Ziel dieser Maßnahmen ist es den öffentlichen Straßenraum attraktiver und sicherer für Fußgänger und Radfahrer zu gestalten. Auch die angrenzenden Straßenräume und Kreuzungsbereiche sollen in diesem Zusammenhang neugestaltet werden. Bei einer Umsetzung der Planung in der Müllerstraße und Pankstraße sollten die Empfehlungen dieses Maßnahmenkonzepts für beide Straßen geprüft und ggf. berücksichtigt werden.

4.5 Vertiefende Detailplanung für die Querungsstelle Reinickendorfer Straße / Liebenwalder Straße

Für die vorgeschlagene Querungshilfe an der Reinickendorfer Straße Höhe Liebenwalder Straße wird beispielhaft eine vertiefende Detailplanung durchgeführt. Diese Querungshilfe ist von besonderer Bedeutung, da durch das anliegende Haus der Jugend ein erhöhtes Aufkommen an querenden Kindern zu erwarten ist. Aus diesem Grund war diese Stelle auch ein wichtiges Thema in der Bürgerbeteiligung.

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Pankstraße**

27. März 2019

Abbildung 55: Reinickendorfer Straße Höhe Liebenwalder Straße



Für diesen Standort werden drei Varianten einer Querungshilfe untersucht:

- Variante 1: Fußgängerüberweg
- Variante 2: Fußgänger-Lichtsignalanlage
- Variante 3: Gehwegvorstreckung

Die Lagepläne sind dem Bericht in der Anlage 4 beigelegt.

4.5.1 Variante 1: Fußgängerüberweg

Fußgängerüberwege dürfen nicht in der Nähe von Lichtsignalanlagen angelegt werden (FGSV, 2015). Die von der Verkehrslenkung Berlin (VLB) entwickelte Checkliste für die Besichtigung von potentiellen Standorten gibt einen Mindestabstand von 100 m an. Dadurch ist ein Fußgängerüberweg direkt an der Liebenwalder Straße nicht möglich und muss entsprechend abgerückt werden. Der entstehende Umweg bei der Verbindung Liebenwalder Straße – Haus der Jugend ist nahezu identisch mit der Nutzung der Lichtsignalanlage am Nauener Platz.

Die Breite des geplanten Fußgängerüberweges beträgt 4,00 m. Beidseitig sind Gehwegvorstreckung bis an den vorhandenen Radfahrstreifen heran vorgesehen. Dadurch wird das Längsparken am Fahrbahnrand unterbrochen. An dem vorhandenen Mittelstreifen (Grünfläche mit Baumreihe) ist ein Durchbruch und eine Befestigung notwendig. Ein Baum muss gefällt werden. Unter Umständen

ist eine Anpassung oder Erweiterung der vorhandenen Straßenbeleuchtung notwendig.

4.5.2 Variante 2: Fußgänger-Lichtsignalanlage

Eine Fußgänger-Lichtsignalanlage kann direkt auf Höhe des Hauses der Jugend angeordnet werden und ist damit sehr attraktiv für Fußgänger auf der Relation Liebenwalder Straße – Haus der Jugend.

Die Breite der Furt beträgt 5,00 m. Auf der Westseite wird eine Gehwegvorstreckung bis an den vorhandenen Radfahrstreifen herangeführt und die Bordausrundung an der Einmündung (nördliche Ecke) Reinickendorfer Straße/ Liebenwalder Straße angepasst. Das führt zu einer Verkürzung des Längsparkens am Fahrbahnrand. An dem vorhandenen Mittelstreifen (Grünfläche mit Baumreihe) ist ein Durchbruch und eine Befestigung notwendig. Das Verkehrsschutzgeländer auf der Ostseite ist zu öffnen bzw. zu verkürzen. Eine Baumfällung ist notwendig. Die Steuerung der Lichtsignalanlage ist mit der Lichtsignalanlage am Nauener Platz abzustimmen.

4.5.3 Variante 3: Gehwegvorstreckung

Eine Gehwegvorstreckung kann ebenfalls direkt auf Höhe des Hauses der Jugend angeordnet werden.

Die Breite der abgesenkten Borde beträgt 5,00 m. Auf der Westseite grenzt die Gehwegvorstreckung bis an den vorhandenen Radfahrstreifen. Das führt zu einer Verkürzung des Längsparkens am Fahrbahnrand. Die Bordausrundung an der Einmündung Reinickendorfer Straße / Liebenwalder Straße (nördliche Ecke) wird angepasst. Auf der Ostseite reicht die Gehwegvorstreckung ebenfalls bis an den Radfahrstreifen heran.

Um den Weg auf der Fahrbahn für die Fußgänger so kurz wie möglich zu gestalten, wird die Fahrstreifenreduzierung von zwei auf einen Fahrstreifen vorgezogen und die Führung des Radfahrstreifens entsprechend angepasst. Dadurch wird eine kurze Verlängerung des Längsparkens am Fahrbahnrand nördlich der an die Querung anschließenden Grundstückszufahrt möglich. Südlich der Vorstreckung werden Fahrradanhängerbügel auf Fahrbahnniveau vorgesehen, um ein Beparken der durch die Verziehung entstehenden Dreiecksfläche zu verhindern.

An dem vorhandenen Mittelstreifen (Grünfläche mit Baumreihe) ist ein Durchbruch und eine Befestigung notwendig. Das Verkehrsschutzgeländer auf der Ostseite ist zu öffnen bzw. zu verkürzen. Eine Baumfällung ist notwendig.

Zusätzlich wird eine Schließung der vorhandenen Mittelstreifenöffnung auf Höhe der Zufahrt Liebenwalder Straße vorgesehen. Ziel ist es, die oft kritische

und unübersichtliche Situation für die Fußgänger bei der Querung der Liebenwalder Straße durch die Überlagerung vor allem von haltendem Lieferverkehr und einbiegenden Fahrzeugen zu entschärfen. Daraus ergibt sich eine Beschränkung der Knotenpunktzufahrt Liebenwalder Straße auf „rechts rein/ rechts raus“.

4.5.4 Fazit

Der Fußgängerüberweg (Variante 1) bringt aufgrund seiner Lage keine Vorteile für die Fußgänger auf der Relation Liebenwalder Straße – Haus der Jugend und wird deshalb nicht empfohlen.

Die Fußgänger-Lichtsignalanlage und die Gehwegvorstreckung (Varianten 2 und 3) sind geeignet, die Situation für den querenden Fußgängerverkehr zu verbessern. Nachteil der Variante 3 ist, dass keine Bevorrechtigung für den Fußverkehr resultiert. Allerdings erscheinen die Chancen einer zügigen Realisierung dieser Variante höher. Von der für die Anordnung einer Fußgänger-Lichtsignalanlage zuständigen Verkehrslenkung Berlin wird in der Regel eine Zählung der querenden Fußgänger als Nachweis für die Notwendigkeit einer Lichtsignalanlage gefordert. Dieser Nachweis erscheint auch durch die nur rund 50 m entfernt vorhandene Lichtsignalanlage am Nauener Platz schwierig.

4.6 Kostenschätzung

Die in der Verkehrskonzeption erarbeiteten Maßnahmenempfehlungen werden mit einer Grobkostenschätzung untersetzt. Für die Berechnung der Grobkosten wird auf Kostensätze ausgewählter Planungsprojekte zurückgegriffen. Die Zusammenfassung zeigen Tabelle 2 bis Tabelle 15.

Tabelle 2: Grobkostenschätzung für die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs

Verkehrsberuhigter Bereich				
Straße	Abschnitt	Gesamtfläche [m ²]	Kostensatz ¹ [€/m ²]	Kosten [€]
Plantagenstraße	Abschnitt westlich der Adolfstraße	2.700	130	351.000

¹ Kostensatz für einen Komplettumbau

Tabelle 3: Grobkostenschätzung für die Einrichtung eines Shared Space-Bereichs / einer Begegnungszone

Shared Space / Begegnungszone				
Straße	Abschnitt	Knotenpunktfläche [m ²]	Kostensatz ¹ [€/m ²]	Kosten [€]
Knotenpunkt	Nazarethkirchstraße / Turiner Straße, sowie südliche Turnier Straße	2.000	130	260.000
Knotenpunkt	Plantagenstraße / Adolfstraße	3.000	130	390.000

¹Kostensatz für einen Komplettumbau der erweiterten Knotenpunktfläche

Tabelle 4: Grobkostenschätzung eine Platzgestaltung

Platzgestaltung						
Straße	Abschnitt	Gesamtfläche [m ²]	Kostensatz ohne Spielfläche [€/m ²]	Kostensatz mit Spielfläche [€/m ²]	Kosten [€]	
Wilhelm-Hasenclever-Platz	Oudenarder Straße / Seestraße	Variante 1	3.000	130	-	390.000
		Variante 2	2.200	130	-	286.000
Knotenpunkt	Antonstraße / Ruheplatzstraße		1.000	130	-	130.000
Knotenpunkt	Liebenwalder Straße / Hochstädter Straße		1.350	130	-	175.500
Knotenpunkt	Wiesenstraße / Uferstraße		850	130	-	110.500
Knotenpunkt	Reinickendorfer Straße / Schönwalder Straße	Variante 1	9.200	-	200	1.840.000
		Variante 2	5.200	-	200	1.040.000

Variante 1: Umbau Gesamtfläche

Variante 2: Umbau aller Teilflächen außer Kfz-Verkehrsflächen

Tabelle 5: Grobkostenschätzung für Bordsteinabsenkungen

Bordsteinabsenkung				
Straße	Abschnitt	Gehweg- fläche [m²]	Kostensatz¹ [€/m²]	Kosten [€]
Gerichtstraße	Kreuzung Gerichtstraße / Hochstraße	30	110	3.300
Liebenwalder Straße	Einmündung Liebenwalder Straße / Hochstädter Straße	30	110	3.300
Liebenwalder Straße	Einmündung Liebenwalder Straße / Reinickendorfer Straße	30	110	3.300
Schönwalder Straße	Einmündung Kunkelstraße / Schönwalder Straße	60	110	6.600
Schulzendorfer Straße	Schulzendorfer Straße / Kunkelstraße	60	110	6.600
Schönstedtstraße	Höhe Brunnenplatz	60	110	6.600

¹ Kostensatz für Umbau von Gehwegteilflächen

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Pankstraße**

27. März 2019

Tabelle 6: Grobkostenschätzung für neue Querungsanlagen

Neue Querungsanlagen				
Straße	Abschnitt	Anzahl Fußgänger- überweg (FGÜ)	Kostensatz¹ [€/FGÜ]	Kosten [€]
Reinickendorfer Straße	Höhe Liebenwalder Straße / Zugang Haus der Jugend	1	60.000	Anhand der vorliegenden Informationen noch nicht kalkulierbar
Reinickendorfer Straße	Nettelbeckplatz / Netto / S-Bahn	1	60.000	Anhand der vorliegenden Informationen noch nicht kalkulierbar
Müllerstraße	Einmündung Nazarethkirchstraße	1	60.000	Anhand der vorliegenden Informationen noch nicht kalkulierbar
Schönstedtstraße	Höhe Brunnenplatz	1	60.000	Anhand der vorliegenden Informationen noch nicht kalkulierbar

¹ Kostensatz für Neubau einer baulichen Querungshilfe

Tabelle 7: Grobkostenschätzung für die Verbesserung vorhandener Querungsanlagen

Verbesserung vorhandener Querungsanlagen					
Straße	Abschnitt	Maßnahme	Umfang	Kostensatz	Kosten [€]
Schulzendorfer Straße	Pankegrünzug	Mittelinsel	1	25.000 € / Stück	25.000
Pankstraße	Pankegrünzug	Fahrradanlehnbügel ¹	5	200 € / Stück	1.000
Schönwalder Straße	Pankegrünzug	Bordsteinabsenkungen	60 m ²	110 € / m ²	6.600

¹ Fahrradbügel auf der Fahrbahn zum Freihalten der Sichtbeziehungen

Tabelle 8: Grobkostenschätzung für die Einrichtung von Fahrradstraßen

Fahrradstraße					
Straße	Abschnitt	Abschnitts- länge [m]	Anzahl TA ¹	Kostensatz ² [€/TA]	Kosten [€]
Groninger Straße	Gesamte Straße	460	3	1.000	3.000
Maxstraße	Gesamte Straße	420	4	1.000	4.000
Adolfstraße	Gesamte Straße	370	2	1.000	2.000
Nazarethkirchstraße	Gesamte Straße	480	3	1.000	3.000
Hochstädter Straße	Gesamte Straße	275	2	1.000	2.000
Gerichtstraße	Zwischen Reinickendorfer Straße und Hochstraße	980	6	1.000	6.000
Gartenstraße	Zwischen Grenzstraße und Liesenstraße	165	1	1.000	1.000

¹TA - Teilabschnitt

²Kostensatz für Fahrbahnmarkierung und Beschilderung

Tabelle 9: Grobkostenschätzung für die Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit

Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit					
Straße	Abschnitt	Abschnittslänge [m]	F _{FB} ¹ [m ²]	Kostensatz ² [€/F _{Kfz}]	Kosten [€]
Turiner Straße	Gesamte Straße	510	5750	150	862.500
Amsterdamer Straße	Gesamte Straße	350	3650	150	547.500
Liebenwalder Straße	Gesamte Straße	620	6175	150	926.250
Groninger Straße	Gesamte Straße	465	4775	150	716.250
Maxstraße	Nördlich Schulstraße und südlicher Teil	320	3600	150	540.000
Hochstädter Straße	Gesamte Straße	275	3000	150	450.000
Martin-Opitz-Straße	Zwischen Gottsched-straße und Uferstraße	195	1750	150	262.500
Schönstedtstraße	Gesamte Straße	235	2025	150	303.750
Uferstraße	Gesamte Straße	620	6000	150	900.000
Gerichtstraße	Zwischen Hochstraße und Grenzstraße	170	2225	150	333.750
Gartenstraße	Zwischen Grenzstraße und Liesenstraße	130	1600	150	240.000
Schererstraße	Gepflasterter Teil	120	1300	150	195.000

¹ F_{FB} - Fahrbahnoberfläche

² Kostensatz für Neubau der Fahrbahnoberfläche

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

Tabelle 10: Grobkostenschätzung für die Neuanlage von Fahrradabstellanlagen / Erweiterung bestehender Standorte

Neuanlage von Fahrradabstellanlagen / Erweiterung bestehender Standorte				
Straße	Abschnitt	Anzahl Bügel	Kostensatz [€/Bügel]	Kosten [€]
Neue Hochstraße	Gehwegvorstreckung	3	200	600
Neue Hochstraße	Eingang Kita / Spielplatz	6	200	1.200
Schönwalder Straße	Schönwalder Straße / Kunkelstraße	6	200	1.200
Gerichtstraße	Eingang Spielplatz	6	200	1.200
Ravenéstraße	Eingangsbereich Bolzplatz	3	200	600
Gerichtstraße	Zwischen Adolfstraße und Pasewalker Straße	4	200	800
Pankstraße	Am Brunnenplatz	6	200	1.200
Schönstedtstraße	Vor dem Amtsgericht	3	200	600
Pankstraße	Querung Walter-Nicklitz-Promenade (Pankegrünzug)	14	200	2.800
Bastianstraße	Bastianstraße / Badstraße	3	200	600
Bastianstraße	Bereich Kita / Elterninitiative	3	200	600
Wiesenstraße	Wiesenstraße 30 Tageszentrum Wiese	3	200	600
Reinickendorfer Straße	Reinickendorfer Straße 33-34	4	200	800
Schrererstraße	Kreuzung Schererstraße / Adolfstraße / Maxstraße	7	200	1.400
Reinickendorfer Straße	Reinickendorfer Straße 83 (vor Penny)	12	200	2.400
Oudenarder Straße	Oudenarder Straße 26 (vor unter Druck e.V.)	4	200	800
Malplaquetstraße	Malplaquetstraße 7, Büro der Grünen im Bezirk	8	200	1.600
Malplaquetstraße	Kreuzung / Malplaquetstraße / Amsterdamer Straße / Liebenwalder Straße	6	200	1.200
Maxstraße	Höhe des großen Spielplatzes / Schulstraße	12	200	2.400
Maxstraße	Zwischen Schulstraße und Adolfstraße	8	200	1.600
Adolfstraße	Östliches Ende vor dem QM-Büro	11	200	2.200
Prinz-Eugen-Straße	Prinz-Eugen-Straße / Antonstraße	8	200	1.600
Ruheplatzstraße	Ruheplatzstraße / Antonstraße	4	200	800
Leopoldplatz		5	200	1.000

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße
27. März 2019

Tabelle 11: Grobkostenschätzung für bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (punktuelle Maßnahmen)

Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (punktuelle Maßnahmen)					
Straße	Abschnitt	Abschnitts- länge [m]	Anzahl QH¹	Kostensatz [€/QH]	Kosten [€]
Antonstraße	Zwischen Müllerstraße und Prinz-Eugen-Straße	350	4	60.000	240.000
Ruheplatzstraße	Zwischen Antonstraße und Gerichtstraße	210	3	60.000	180.000
Prinz-Eugen-Straße	Zwischen Antonstraße und Adolfstraße	190	3	60.000	180.000
Turiner Straße	Zwischen Utrechter Straße und Nazarethkirchstraße	235	3	60.000	180.000
Bornemannstraße	Gesamte Straße	210	3	60.000	180.000
Uferstraße	Zwischen Wiesenstraße und Martin-Opitz-Straße	230	4	60.000	240.000
Wiesenstraße	Zwischen Hochstraße und Pankstraße	430	4	60.000	240.000
Schulzendorfer Straße	Gesamte Straße	335	4	60.000	240.000
Grenzstraße	Gesamte Straße	495	5	60.000	300.000
Neue Hochstraße	Gesamte Straße	480	5	60.000	300.000
Schererstraße	Gesamte Straße	150	2	60.000	120.000

¹QH - Querungshilfe

²Kostensatz für Neubau einer baulichen Querungshilfe

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

Tabelle 12: Grobkostenschätzung für die Neuordnung des ruhenden Verkehrs in Knotenpunktbereichen

Neuordnung des ruhenden Verkehrs in Knotenpunktbereichen			
Straße	Abschnitt	Kosten¹ [€]	Bemerkung
Hochstädter Straße	Im Knotenpunktbereich Liebenwalder Straße	-	siehe Platzgestaltung
Schulstraße	Bereich alte Nazarethkirche	-	Prüfung von Lieferbereichen o.Ä., aktuell keine Kostenschätzung möglich
Schulstraße	Bereich neue Nazarethkirche	1.800	
Maxstraße	Maxstraße / Adolfstraße	5.300	
Plantagenstraße	Plantagenstraße / Pasewalker Straße	5.300	
Gerichtstraße	Gerichtstraße / Adolfstraße	-	Prüfung von Lieferbereichen o.ä., aktuell keine Kostenschätzung möglich
Reinickendorfer Straße	Reinickendorfer Straße / Ravenésstraße	3.450	
Ravenésstraße	Ravenésstraße / Kunkelstraße	2.650	
Knotenpunkt	Utrechter Straße / Malplaquetstraße	-	umfassende Prüfung erforderlich, aktuell keine Kostenschätzung möglich

¹ Kosten für Einbauten (z. B. Poller, Fahrradbügel) und Fahrbahnmarkierung

Tabelle 13: Grobkostenschätzung für Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement	Kosten [€]
Pilotprojekt für kostenfreie Lastenfahrräder	ohne Angabe
Konzept für ein Mieterticket	ohne Angabe
Konzept für eine Mobilitätsstation (Carsharing, Leihfahrräder, Lastenräder)	ohne Angabe
Konzept für ein Mobilitätsbildungsangebot	ohne Angabe
Radschulwegplan	ohne Angabe

Tabelle 14: Grobkostenschätzung für eine Straßenraumgestaltung

Straßenraumgestaltung		
Straße	Abschnitt	Kosten [€]
Pankstraße	Zwischen Badstraße und Reinickendorfer Straße	bereits in Planung
Müllerstraße	Zwischen S-Bahnhof Wedding und Seestraße	bereits in Planung

Tabelle 15: Grobkostenschätzung für Maßnahmen zum ruhenden Verkehr

Ruhender Verkehr		
Straße	Abschnitt	Kosten [€]
Parkraumbewirtschaftung	Zwischen Badstraße und Reinickendorfer Straße	siehe Kapitel 5.5

4.7 Maßnahmenkatalog und Prioritätenreihung

Die Maßnahmen werden in einem Handlungskatalog nach Verkehrsart (Kfz-Verkehr, Rad- und Fußverkehr) und weiteren Bereichen zusammengefasst (Tabelle 20 bis Tabelle 23). Es erfolgt eine gutachterliche Einschätzung hinsichtlich der Priorisierung der Maßnahmen. Folgende Prioritäten werden unterschieden:

- Erste Priorität (1):
Für Maßnahmen die deutlich zur Verkehrssicherheit insbesondere im Umfeld von Kitas oder Schulen beitragen und / oder kurzfristig umsetzbar sind aufgrund geringer Aufwendungen bzw. Abstimmungen sowie Maßnahmen, die sich bereits in der Planung oder im Bau befinden.
- Zweite Priorität (2):
Für Maßnahmen die zwar zur Verkehrssicherheit beitragen jedoch eher mittelfristig umsetzbar sind aufgrund eines vermehrten Abstimmungsbedarfes und / oder möglichen höheren Kosten.
- Dritte Priorität (3):
Für Maßnahmen die kaum für die Verkehrssicherheit von Relevanz sind und / oder hohe Aufwendungen bzw. Kosten und einen ausgiebigen Abstimmungsbedarf bei der Umsetzung erfordern.

Abweichend von dieser Systematik werden alle für eine Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit empfohlenen Straßenabschnitte, die ebenfalls eine Empfehlung zur Einrichtung einer Fahrradstraßen erhalten haben, mit der ersten Priorität bewertet. Trotz höherer Aufwendungen steht bei dieser Maßnahme die Benutzbarkeit der Fahrradstraße durch eine ebene Fahrbahnoberfläche im Vordergrund.

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

Tabelle 16: Handlungskatalog zum Fußverkehr

Fußverkehr		
Straße	Abschnitt	Priorität
Verkehrsberuhigter Bereich		
Plantagenstraße	Abschnitt westlich der Adolfstraße	3
Shared Space / Begegnungszone		
Knotenpunkt	Nazarethkirchstraße / Turiner Straße sowie südliche Turnier Straße	3
Knotenpunkt	Plantagenstraße / Adolfstraße	2
Platzgestaltung		
Wilhelm-Hasenclever-Platz	Oudenarder Straße / Seestraße	3
Grünfläche	Antonstraße / Ruheplatzstraße	2
Knotenpunktbereich	Liebenwalder Straße / Hochstädter Straße	1
Knotenpunktbereich	Wiesenstraße / Uferstraße	3
Knotenpunktbereich	Reinickendorfer Straße / Schönwalder Straße	1
Bordsteinabsenkung		
Gerichtstraße	Kreuzung Gerichtstraße / Hochstraße	1
Liebenwalder Straße	Einmündung Liebenwalder Straße / Hochstädter Straße	1
Liebenwalder Straße	Einmündung Liebenwalder Straße / Reinickendorfer Straße	1
Schönwalder Straße	Einmündung Kunkelstraße / Schönwalder Straße	1
Schulzendorfer Straße	Schulzendorfer Straße / Kunkelstraße	1
Schönstedtsstraße	Höhe Brunnenplatz	1

Tabelle 17: Handlungskatalog zum Fußverkehr

Fußverkehr		
Straße	Abschnitt	Priorität
Neue Querungsanlagen		
Reinickendorfer Straße	Höhe Liebenwalder Straße / Zugang Haus der Jugend	1
Reinickendorfer Straße	Nettelbeckplatz / Netto / S-Bahn	2
Müllerstraße	Einmündung Nazarethkirchstraße	1
Schönstedtstraße	Höhe Brunnenplatz	2
Verbesserung vorhandener Querungsanlagen		
Schulzendorfer Straße	Pankegrünzug	2
Pankstraße	Pankegrünzug	2
Schönwalder Straße	Pankegrünzug	1

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

Tabelle 18: Handlungskatalog zum Radverkehr

Radverkehr		
Straße	Abschnitt	Priorität
Fahrradstraße		
Groninger Straße	Gesamte Straße	2
Maxstraße	Gesamte Straße	2
Adolfstraße	Gesamte Straße	2
Nazarethkirchstraße	Gesamte Straße	1
Hochstädter Straße	Gesamte Straße	2
Gerichtstraße	Zwischen Reinickendorfer Straße und Hochstraße	1
Gartenstraße	Zwischen Grenzstraße und Liesenstraße	1
Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit		
Turiner Straße	Gesamte Straße	3
Amsterdamer Straße	Gesamte Straße	3
Liebenwalder Straße	Gesamte Straße	3
Groninger Straße	Gesamte Straße	1
Maxstraße	Nördlich Schulstraße und südlicher Abschnitt	1
Hochstädter Straße	Gesamte Straße	1
Martin-Opitz-Straße	Zwischen Gottschedstraße und Uferstraße	3
Schönstedtstraße	Gesamte Straße	3
Uferstraße	Gesamte Straße	3
Gerichtstraße	Zwischen Hochstraße und Grenzstraße	1
Gartenstraße	Zwischen Grenzstraße und Liesenstraße	1
Schererstraße	Gepflasterter Abschnitt	2

Tabelle 19: Handlungskatalog zum Radverkehr

Radverkehr		
Straße	Abschnitt	Priorität
Neuanlage von Fahrradabstellanlagen / Erweiterung bestehender Standorte		
Neue Hochstraße	Gehwegvorstreckung	1
Neue Hochstraße	Eingang Kita / Spielplatz	1
Schönwalder Straße	Schönwalder Straße / Kunkelstraße	1
Gerichtstraße	Eingang Spielplatz	1
Ravenéstraße	Eingangsbereich Bolzplatz	1
Gerichtstraße	Zwischen Adolfstraße und Pasewalker Straße	1
Pankstraße	Am Brunnenplatz	1
Schönstedtstraße	Vor dem Amtsgericht	1
Pankstraße	Querung Walter-Nicklitz-Promenade (Pankegrünzug)	1
Bastianstraße	Bastianstraße / Badstraße	1
Bastianstraße	Bereich Kita / Elterninitiative	1
Wiesenstraße	Wiesenstraße 30	1
Reinickendorfer Straße	Reinickendorfer Straße 33-34	1
Schrererstraße	Kreuzung Schererstraße / Adolfstraße / Maxstraße	1
Reinickendorfer Straße	Reinickendorfer Straße 83	1
Oudenarder Straße	Oudenarder Straße 26	1
Malplaquetstraße	Malplaquetstraße 7	1
Malplaquetstraße	Kreuzung / Malplaquetstraße / Amsterdamer Straße / Liebenwalder Straße	1
Maxstraße	Höhe des großen Spielplatzes / Schulstraße	1
Maxstraße	Zwischen Schulstraße und Adolfstraße	1
Adolfstraße	Östliches Ende (vor dem QM-Büro)	1
Prinz-Eugen-Straße	Prinz-Eugen-Straße / Antonstraße	1
Ruheplatzstraße	Ruheplatzstraße / Antonstraße	1
Leopoldplatz	-	1

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

Tabelle 20: Handlungskatalog zum Kfz-Verkehr

Kfz-Verkehr		
Straße	Abschnitt	Priorität
Bauliche Maßnahme zur Verkehrsberuhigung (punktuelle Maßnahmen)		
Antonstraße	Zwischen Müllerstraße und Prinz-Eugen-Straße	1
Ruheplatzstraße	Zwischen Antonstraße und Gerichtstraße	1
Prinz-Eugen-Straße	Zwischen Antonstraße und Adolfstraße	2
Turiner Straße	Zwischen Utrechter Straße und Nazarethkirchstraße	2
Bornemannstraße	Gesamte Straße	3
Uferstraße	Zwischen Wiesenstraße und Martin-Opitz-Straße	2
Wiesenstraße	Zwischen Hochstraße und Pankstraße	2
Schulendorfer Straße	Gesamte Straße	2
Grenzstraße	Gesamte Straße	3
Neue Hochstraße	Gesamte Straße	1
Schererstraße	Gesamte Straße	2
Neuordnung des ruhenden Verkehrs in Knotenpunktbereichen		
Hochstädter Straße	Im Kreuzungsbereich Liebenwalder Straße	2
Schulstraße	Bereich alte Nazarethkirche	1
Schulstraße	Bereich neue Nazarethkirche	1
Maxstraße	Maxstraße / Adolfstraße	2
Plantagenstraße	Plantagenstraße / Pasewalker Straße	2
Gerichtstraße	Gerichtstraße / Adolfstraße	2
Reinickendorfer Straße	Reinickendorfer Straße / Ravenéstraße	1
Ravenéstraße	Ravenéstraße / Kunkelstraße	2
Utrechter Straße	Utrechter Straße / Malplaquetstraße	2

Tabelle 21: Handlungskatalog Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement	Priorität
Pilotprojekt für kostenfreie Lastenfahrräder	1
Konzept für ein Mieterticket	3
Konzept für eine Mobilitätsstation (Carsharing, Leihfahrräder, Lastenräder)	2
Konzept für ein Mobilitätsbildungsangebot	1
Radschulwegplan	2

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Pankstraße**
27. März 2019

Tabelle 22: Handlungskatalog Straßenraumgestaltung

Straßenraumgestaltung		
Straße	Abschnitt	Priorität
Pankstraße	Zwischen Badstraße und Reinickendorfer Straße	1
Müllerstraße	Zwischen S-Bahnhof Wedding und Seestraße	1

Tabelle 23: Handlungskatalog zum ruhenden Verkehr

Ruhender Verkehr		
Straße	Abschnitt	Priorität
Parkraumbewirtschaftung	Zwischen Badstraße und Reinickendorfer Straße	1

4.8 Förderprogramme

Im Folgenden werden die grundsätzlich in Frage kommenden Fördermöglichkeiten für die empfohlenen Maßnahmen dargestellt. Die Anwendbarkeit in den konkreten Einzelfällen ist im Rahmen der Maßnahmenumsetzung zu prüfen.

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

Mehr Sicherheit für Fußgänger

Inhalt	Ziel ist mehr Sicherheit für Fußgänger durch besseren Sichtkontakt zwischen Fußgängern und Autofahrer. Querungshilfen an möglichen Standorten werden geprüft und ggf. umgesetzt.
Rechtsgrundlage	-
Mögliche förderfähige Maßnahmen	Mittelinseln, Gehwegvorstreckungen, Fußgängerüberwege
Ende der Förderung	-
Fördersatz	100 %
Förderung	-
Antragstellung	Bei Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Referat IV B oder bei der bezirkseigenen Straßenverkehrsbehörde

Städtebauförderung

Inhalt	<p>Ziel ist es, Kommunen dabei zu unterstützen, sich an demographischen, sozialen, ökonomischen Wandel und Klimaschutz anzupassen sowie städtebauliche Missstände und Mängel zu beheben, die Lebens- und Arbeitsbedingungen zu verbessern und eine nachhaltige Stadt- und Ortsentwicklung zu verwirklichen. Typische Probleme, die auf städtebauliche Missstände hinweisen, sind bspw. Verkehrsprobleme (Stellplatzmangel, Straßenverkehrslärm usw.).</p> <p>Schwerpunkte der Förderung sind die Stärkung der Innenstädte und Ortsmitten sowie von Stadtteilzentren sowie die Fortentwicklung von Stadt- und Ortsteilen mit besonderem sozialem, ökonomischem und ökologischem Entwicklungsbedarf.</p>
Rechtsgrundlage	<p>Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung 2018 über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder nach Artikel 104 b des Grundgesetzes zur Förderung städtebaulicher Maßnahmen (VV Städtebauförderung 2018) vom 25.07.2018/ 28.09.2018</p>
Ausgewählte Handlungsschwerpunkte / Bund-Länder-Förderprogramme (BL)	<p>BL Soziale Stadt BL Stadtumbau BL Aktive Zentren BL Städtebaulicher Denkmalschutz</p>
Mögliche förderfähige Maßnahmen	<p>nach <u>BL Soziale Stadt</u> Stärkung des sozialen Zusammenhalts durch u. a. Straßenraumgestaltung und Geschwindigkeitsreduzierung im Wohnumfeld</p> <p>nach <u>BL Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen</u> Geschwindigkeitsreduzierung, Fahrbahnsanierung oder Straßenraumgestaltung bspw. durch Herstellung oder Änderung von Erschließungsanlagen (öffentliche Straßen, Wege, Plätze)</p> <p>nach <u>BL Aktive Stadt- und Ortsteilzentren</u> Straßenraumgestaltung bspw. im Rahmen einer Aufwertung des öffentlichen Raums (Straßen, Wege, Plätze)</p> <p>nach <u>BL Städtebaulicher Denkmalschutz</u> Straßenraumgestaltung bspw. in Verbindung mit dem Erhalt und der Umgestaltung von Straßen- und Platzräumen von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung</p>
Ende der Förderung	<p>31.12.2019 (wird jährlich von SenSW in Abstimmung mit den Bezirksämtern entschieden)</p>
Fördersatz	<p>bis zu 90 %, unterschiedlich je nach BL und Projekt</p>
Förderung	<p>-</p>
Antragstellung	<p>Durch Bezirke beim Land Berlin</p>

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

Klimaschutzinitiative – Klimaschutz im Radverkehr

Inhalt	Gefördert werden investive Maßnahmen mit Modellcharakter zur bedarfsgerechten und radverkehrsfreundlichen Umgestaltung des Straßenraumes, zur Errichtung notwendiger und zusätzlicher Radverkehrsinfrastruktur sowie zur Etablierung lokaler Radverkehrsdienstleistungen. Ziel ist die Minderung von Treibhausgasemissionen.
Rechtsgrundlage	Förderaufruf für modellhafte investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) vom 01.11.2018
Mögliche förderfähige Maßnahmen	Shared Spaces, Protected Bikelanes, Fahrradparkhäuser, Fahrradparken für Sharingbikes, modellhafte Straßenraumgestaltung, Radverkehrsnetzverbindungen und -Querungshilfen
Ende der Förderung	-
Fördersatz	bis zu 65 % (bis zu 90 % bei finanzschwachen Kommunen)
Förderung	Mind. 200.000 €, max. 1 Mio. €
Antragstellung	bei dem Projektträger Jülich

**Klimaschutzinitiative - Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld
(Kommunalrichtlinie)**

Inhalt	Ziel ist die Erschließung von Effizienzpotenzialen und Emissionsminderungen durch Anreizsysteme. Gefördert werden strategische und investive Vorhaben wie kommunale Netzwerke; Klimaschutzkonzepte und Klimaschutzmanagement; hocheffiziente Außen- und Straßenbeleuchtung sowie Lichtsignalanlagen und nachhaltige Mobilität.
Rechtsgrundlage	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“ vom 1. Oktober 2018
Mögliche förderfähige Maßnahmen	<p>Aufbau und Betrieb kommunaler Netzwerke zu den Themenbereichen Klimaschutz, Energieeffizienz, Ressourceneffizienz sowie klimafreundliche Mobilität (Gewinnungs- und Netzwerkphase);</p> <p>Erstellung von Klimaschutzkonzepten durch Klimaschutzmanager und die Umsetzung erster Maßnahmen in den Bereichen integrierter Klimaschutz, klimafreundliche Wärme- und Kältenutzung und klimafreundliche Mobilität sowie Umsetzung von Anschlussvorhaben;</p> <p>Einbau hocheffizienter Beleuchtungstechnik bei der Sanierung von Außen- und Straßenbeleuchtungsanlagen sowie von Beleuchtungstechnik bei Lichtsignalanlagen einschließlich der Steuer- und Regelungstechnik;</p> <p>Errichtung verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen, die Verbesserung des Alltagsverkehrs und der Radverkehrsinfrastruktur und die Beschaffung bzw. Nutzung smarterer (Big-Data-)Datenquellen mit Verkehrsbezug als Maßnahme zur intelligenten Verkehrssteuerung.</p>
Ende der Förderung	5 Jahre nach Bewilligung
Fördersatz	Je nach Projektart
Förderung	Je nach Projektart
Antragstellung	bei dem Projektträger Jülich

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Pankstraße**

27. März 2019

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

Berliner Programm für Nachhaltige Entwicklung (BENE) - Förderschwerpunkt 4: Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilität, insbesondere zum Bau und Ausbau von Anlagen des ÖPNV und von Radverkehrsanlagen

Inhalt	Im Förderschwerpunkt 4 werden Projekte gefördert, die zur nachhaltigen Mobilität, insbesondere zum Bau und Ausbau des ÖPNV und von Radverkehrsanlagen beitragen. Ziel ist eine CO ₂ -Reduktion.
Rechtsgrundlage	Förderrichtlinie für die Gewährung von Förderungen im Rahmen des Berliner Programms für Nachhaltige Entwicklung (BENE) vom 5. Februar 2016
Mögliche förderfähige Maßnahmen	Radfahrinfrastruktur wie Fahrradwege, Protected Bikelanes, Abstellanlagen, Aufstellflächen, Fahrradstraßen ÖPNV-Infrastruktur wie Kasseler Borde zur Erhöhung der Barrierearmut, taktile Flächen Vernetzung von ÖPNV und Rad: Abstellflächen an Bahnhöfen und Haltestellen
Ende der Förderung	31.12.2023
Fördersatz	50 % - max. 100 %
Förderung	-
Antragstellung	B.&S.U. Beratungs- und Service-Gesellschaft Umwelt mbH

Förderung der Verkehrssicherheit

Inhalt	Ziel ist die Reduzierung der Unfallopfer im Verkehr. Hier werden Projekte gefördert, die besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer für die gefahren sensibilisiert und aufklärt.
Rechtsgrundlage	-
Mögliche förderfähige Maßnahmen	Bildungsveranstaltungen wie Feste, Workshops, Kampagnen, Aktionen
Ende der Förderung	-
Fördersatz	-
Förderung	-
Antragstellung	Zu Beginn eines Jahres an die Verkehrslenkung Berlin (VLB)

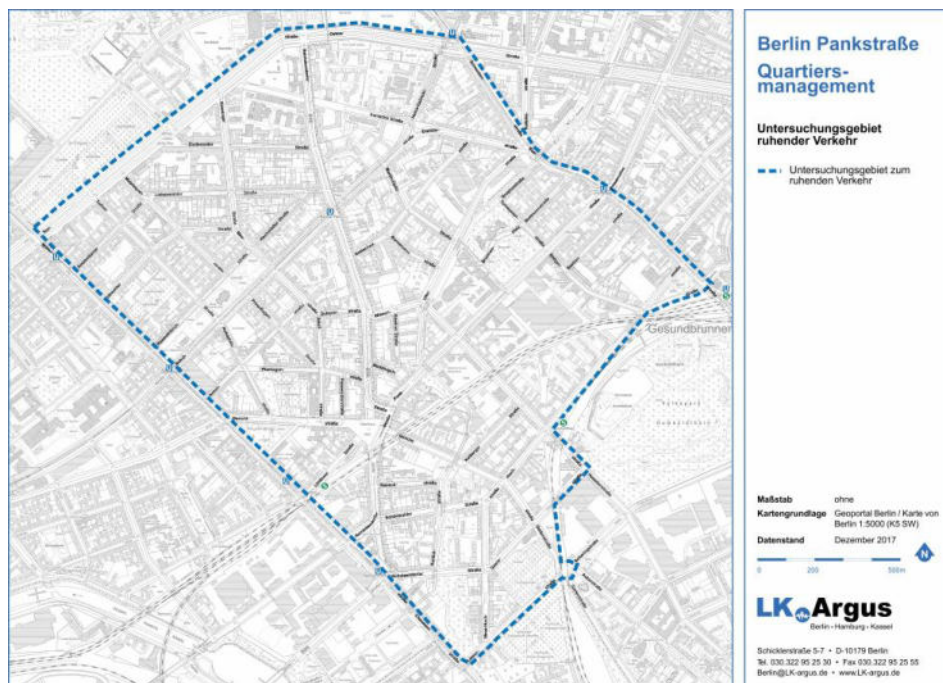
5 Ruhender Verkehr

Für die Müllerstraße wurde im Jahr 2003 ein Parkraumkonzept mit zwei Varianten erarbeitet. Die Vorzugsvariante bezog neben der Müllerstraße auch die angrenzenden Wohngebiete ein. Das Konzept wurde jedoch nicht realisiert.

Es liegen Hinweise auf seitdem gestiegene Herausforderungen und Probleme des ruhenden Verkehrs vor. Der ruhende Verkehr wird mit dieser Untersuchung neu bewertet, um Handlungsmöglichkeiten und Spielräume für die Gestaltung des öffentlichen Raums zu klären.

Das Parkraumkonzept wird für das in der Abbildung 56 dargestellte erweiterte Untersuchungsgebiet erarbeitet. Das Untersuchungsgebiet wird im Norden durch den Straßenzug Seestraße – Osloer Straße sowie Schwedenstraße – Badstraße, im Osten durch die Böttgerstraße, Hochstraße, Wiesenstraße, Grenzstraße, Gartenstraße und Liesenstraße sowie im Westen durch den Straßenzug Müllerstraße – Chausseestraße begrenzt.

Abbildung 56: Untersuchungsgebiet zum ruhenden Verkehr



Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

5.1 Parkraumangebot

5.1.1 Aktuelle Situation

Das Kfz-Parkraumangebot im öffentlichen Straßenraum und in Sammelanlagen sowie auf privatem Grund in öffentlich zugänglichen Sammelanlagen mit mehr als 25 Stellplätzen wurde mit folgenden Kriterien erfasst:

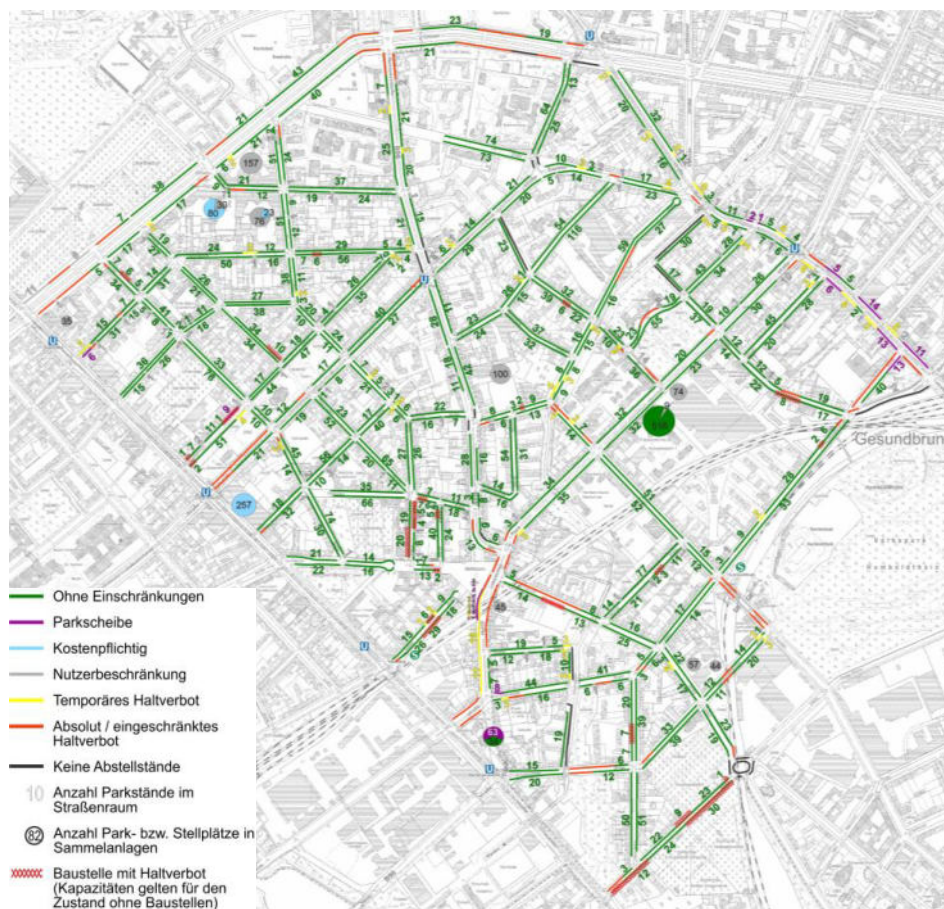
- Art und Lage (Anordnung im öffentlichen Straßenraum / Sammelanlage sowie auf privatem Grund aber öffentlich zugänglich) und
- Regelung (Haltverbot, Parkdauerbegrenzung, Nutzerbeschränkung, La-dezone, Geltungszeitraum der Einschränkungen).

Insgesamt gibt es im Untersuchungsgebiet 8.882 Kfz-Abstellstände, davon 7.282 im öffentlichen Straßenraum und 1.600 in öffentlichen oder öffentlich zugänglichen⁹ Sammelanlagen (Abbildung 57). Die Anzahl schwankt je nach Wochentag und Tageszeit aufgrund von zeitlichen Begrenzungen von Haltverboten oder Zugänglichkeiten. Zum Zeitpunkt der Erhebung waren 193 Kfz-Abstellstände durch Baustellen nicht nutzbar. Im Einzelnen verteilen sich die Kfz-Abstellstände wie folgt:

<u>im Straßenraum:</u>	<u>7.282</u>
davon sind:	6.854 ohne Einschränkung (davon 183 Baustelle)
	7 mit unterschiedlicher Regelung je nach Tageszeit (mit Parkscheibe bzw. temporäres Haltverbot)
	88 mit Parkscheibe (davon 9 Baustelle)
	155 nutzerbeschränkt (Behinderte, Bus, Pkw, Kfz <7,5t, Elektro, Taxi, Autobücherei, Einsatzfahrzeuge) (davon 1 Baustelle)
	178 temporäres Haltverbot
<u>in Sammelanlagen:</u>	<u>1.600</u>
davon sind:	550 ohne Einschränkung
	360 mit Parkschein
	63 mit Parkscheibe
	627 nutzerbeschränkt (Behinderte, Kunden, Mieter, Einsatzfahrzeuge, Motorrad, Mutter mit Kind)

⁹ Hier sind Sammelanlagen gemeint, die zwar auf privatem Grund liegen, aber öffentlich zugänglich sind, wie bspw. Parkplätze für Kunden.

Abbildung 57: Parkraumangebot



Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Pankstraße**
27. März 2019

5.1.2 Zukünftige Entwicklungen

Mit der geplanten Umgestaltung der Pankstraße reduziert sich voraussichtlich die Anzahl der vorhandenen Abstellstände. Die Planungen erfolgen parallel zu diesem Verkehrskonzept im Rahmen einer Machbarkeitsstudie für straßenräumliche Maßnahmen zur Lärminderung im Rahmen des Lärmaktionsplan 2013-2018 im Auftrag der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.

Weitere Planungen zu einem relevanten Wegfall von bestehenden Parkständen sind derzeit beim Stadtplanungsamt nicht bekannt. Allerdings gibt es zukünftige Bauvorhaben, die möglicherweise zu einer Erhöhung des Parkdrucks führen, die aber noch nicht quantifiziert werden können (vgl. Tabelle 24)

Tabelle 24: Mögliche Veränderungen beim Parkraumangebot

Verortung	Planungen / Veränderungen	Baubeginn	geplante Stellplätze
Ruheplatz- straße 4	Umbau und Sanierung der bestehenden Musikschule „Fanny Hensel“ inklusive Neubau eines Erweiterungsgebäudes, ohne Angabe ob ggf. Stellplätze geplant sind	2019	noch offen
	Neubau einer Freizeitsportanlage für Kinder und Jugendliche (Safe Hub), ohne Angabe ob ggf. Stellplätze geplant sind	noch offen	noch offen
Gerichtstraße 48-51	Neubau von Bürogebäuden, Bebauung mit 2-geschossiger Tiefgarage, ohne Angabe ob ggf. bestehende Stellplätze entfallen	noch offen	noch offen
Nazarethkirch- straße 51	Neubau eines Wohnhauses mit 130 WE, Bebauung mit Tiefgarage im Hofbereich, ohne Angabe ob ggf. bestehende Stellplätze entfallen	noch offen	noch offen (nur privat)
Seestraße 66	Neubau eines Bürogebäudes, Bebauung mit Tiefgarage, ohne Angabe ob ggf. bestehende Stellplätze entfallen	noch offen	noch offen

5.2 Parkraumnachfrage

5.2.1 Parkraumbelastung

Die Parkraumbelastung wurde durch Zählungen der parkenden Kfz im gesamten Untersuchungsgebiet ermittelt (öffentlicher Straßenraum / Sammelanlagen und öffentlich zugängliche Sammelanlagen auf privatem Grund). Die Erhebungen wurden zu folgenden Zeiten durchgeführt:

- Werktags um 11 Uhr, 15 Uhr, 21 Uhr und 2 Uhr nachts,
- Samstags um 11 Uhr und 15 Uhr sowie
- Sonntags um 11 Uhr und 15 Uhr.

An den werktäglichen Erhebungstagen (13. / 14. März 2018) war es bedeckt mit mehrfach starkem Regen bei Höchsttemperaturen von 10 °C am Tag und nächtlichen Tiefsttemperaturen von 3 °C. Bei der Erhebung am Samstag und Sonntag (17. / 18. März 2018) war es trocken und windig bei Höchsttemperaturen von -4°C.

Die gezählten Fahrzeuge wurden in Pkw-Einheiten umgerechnet, um den ungleichen Flächenbedarf unterschiedlicher Fahrzeugarten auszugleichen. So wird berücksichtigt, dass ein Lkw mehr Fläche einnimmt als ein Pkw. Für die

Berechnung des Parkraumbelungsgrades wurde das am Tag der Erhebung tatsächlich zur Verfügung stehende Parkraumbangebot herangezogen.

Die folgenden Abbildungen zeigen den Parkraumbelungsgrad im Zeitverlauf (Abbildung 58) sowie nach Straßenabschnitten für ausgewählte Zeiten (Abbildung 59 und Abbildung 62). Die wichtigsten Ergebnisse sind:

- Der Parkdruck ist im öffentlichen Straßenraum zu allen Tageszeiten hoch. Je nach Tag und Uhrzeit parken im Straßenraum zwischen 6.597 und 7.251 Pkw-Einheiten. Dies entspricht durchschnittlichen Parkraumbelungsgraden von 94 % bzw. 105 % (Abbildung 58).
- Die öffentlichen bzw. öffentlich zugänglichen Sammelanlagen sind generell schwächer ausgelastet als der Straßenraum. In der Nacht sowie am Sonntag liegt die höchste Belegung der Sammelanlagen vor. Dies ist auf die Nicht-Zugänglichkeit vieler Sammelanlagen mit hoher Parkkapazität zurückzuführen (bspw. Karstadt, Parkhaus neben Möbel Kraft, Carrée Seestraße). Die Belegungen bzw. Kapazitäten der geöffneten Sammelanlagen (bspw. Parkplatz Reinickendorfer Straße) fallen dadurch stärker ins Gewicht.
- Insgesamt ist der Parkraumbelungsgrad im öffentlichen Straßenraum und in öffentlichen bzw. öffentlich zugänglichen Sammelanlagen nachts mit 101 % am höchsten. Am Samstag ist die Belegung tagsüber mit rund 83 % am geringsten.
- Die straßenabschnittsscharfe Betrachtung zeigt, dass der öffentliche Straßenraum werktags tagsüber wie nachts im gesamten Untersuchungsgebiet eine hohe Belegung aufweist. Ausnahmen bilden tagsüber u. a. der im Norden entlang des Kombibads Seestraße gelegene Straßenabschnitt sowie der Abschnitt entlang des Friedhofs Seestraße. Dort beeinflussen vermutlich die beiden Taxisstände die Belegung. Weitere Ausnahmen bilden die am Leopoldplatz gelegenen Straßenabschnitte der Turiner Straße und Schulstraße, hier war während der Zählung im Knotenpunkt Maxstraße / Hochstädter Straße eine Baustelle eingerichtet. Die im Süden entlang des Friedhofs der Domgemeinde und des Dorotheenstädtischen Friedhofs II gelegene Straßenabschnitte der Luisenstraße - deren Nutzung vermutlich durch die bestehende Baustelle behindert wurde - sowie die im Osten liegende Kolberger Straße und der Abschnitt der Pankstraße mit Taxisstand sind auch nur gering belegt (Abbildung 59).

Nachts sind zusätzlich freie Abstellstände im Norden entlang der Hanne-Sobek-Sportanlage an der Osloer Straße, im Umfeld des Amtsgerichts Wedding in der Schönstedtstraße und Pankstraße, im Bereich des Friedhofs Gerichtstraße in Straßenabschnitten der Gerichtstraße und Plantagenstraße, in der Umgebung des S+U Bahnhofs Wedding an der Lindower Straße und Reinickendorfer Straße sowie im Umfeld der Gewerbeflächen am Humboldthain in der Grenzstraße und Gartenstraße zu finden. Die

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Pankstraße**

27. März 2019

geringe Belegung der Böttgerstraße auf Höhe Blochplatz ist auf die dort bestehenden Abstellstände nur für Busse zurückzuführen (Abbildung 60).

Am Wochenende sind im Umfeld des Amtsgerichts Wedding neben der Schönstedtstraße und Pankstraße weitere freie Abstellstände am Brunnenplatz, in der Uferstraße und Gottschedstraße zu finden. Freie Abstellstände weisen am Wochenende auch die Gerichtstraße, Plantagenstraße, Ruheplatzstraße und Antonstraße in der Umgebung des Friedhofs Gerichtstraße auf (Abbildung 61 und Abbildung 62).

- Im Untersuchungsgebiet wurde vor allem in der Amsterdamer Straße, Liebenwalder Straße, Nazarethkirchstraße, Hochstädter Straße, Maxstraße, Ruheplatzstraße, Antonstraße, Adolfstraße, Reinickendorfer Straße, Pankstraße, Lindower Straße, Gerichtstraße, Schönwalder Straße, Hochstraße, Wiesenstraße, Luisenstraße, Böttgerstraße, Buttmannstraße, Martin-Opitz-Straße, Schwedenstraße und Badstraße während den Erhebungen tagsüber und nachts in Abschnitten ordnungswidrig in der zweiten Reihe, in Haltverbot-Bereichen, in Baustellen, an Knotenpunkten und vor Zufahrten bzw. Querungsstellen abgestellte Fahrzeuge erfasst (> 5 Fahrzeuge in einem Straßenabschnitt).

Abbildung 58: Mittlerer Parkraumbelegungsgrad im Zeitverlauf

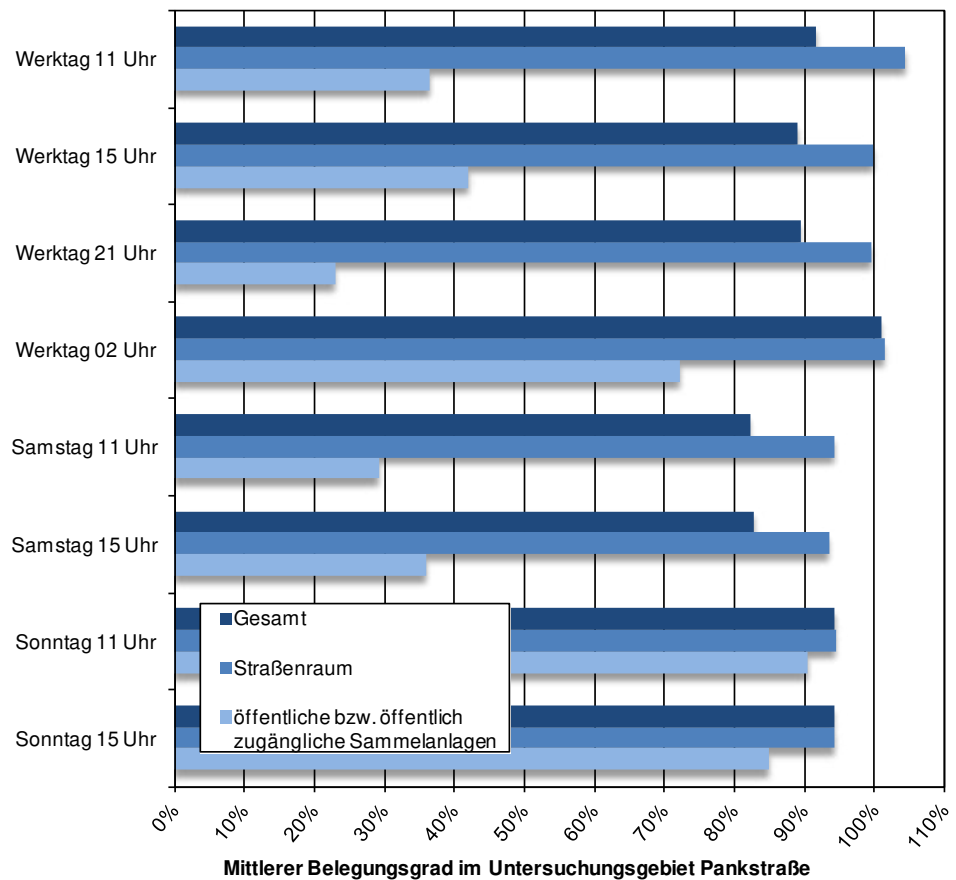
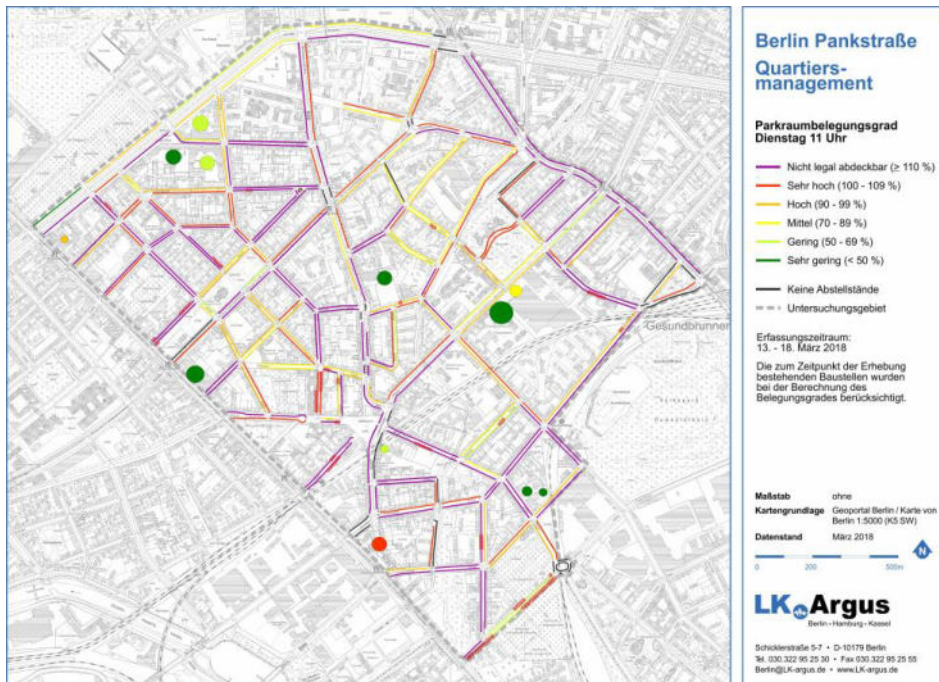


Abbildung 59: Parkraumbelegungsgrad Werktag 11 Uhr



Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Pankstraße**
27. März 2019

Abbildung 60: Parkraumbelegungsgrad Werktag 2 Uhr

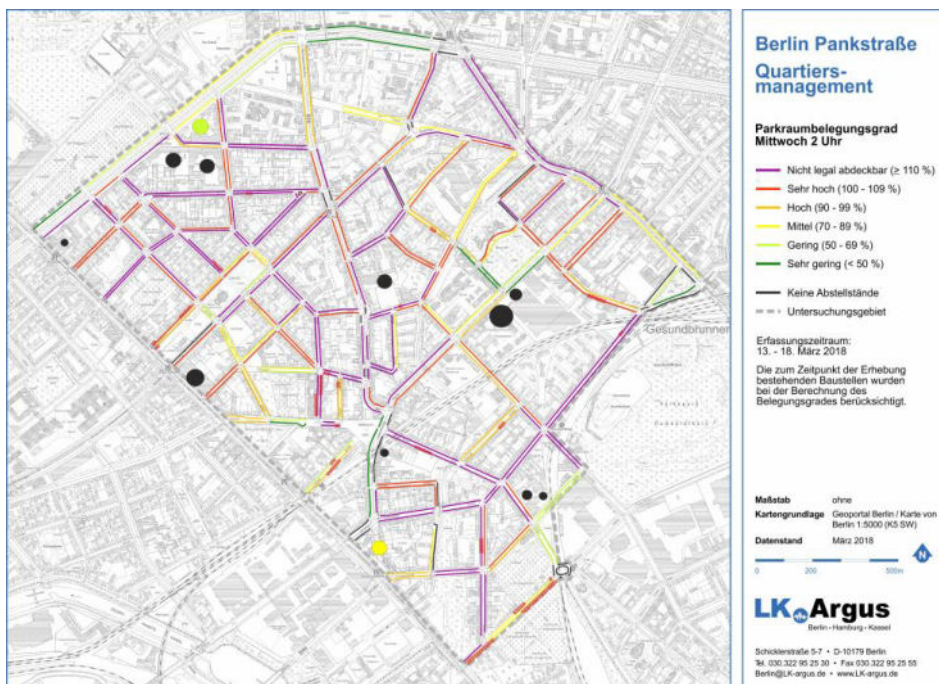


Abbildung 61: Parkraumbelegungsgrad Samstag 11 Uhr

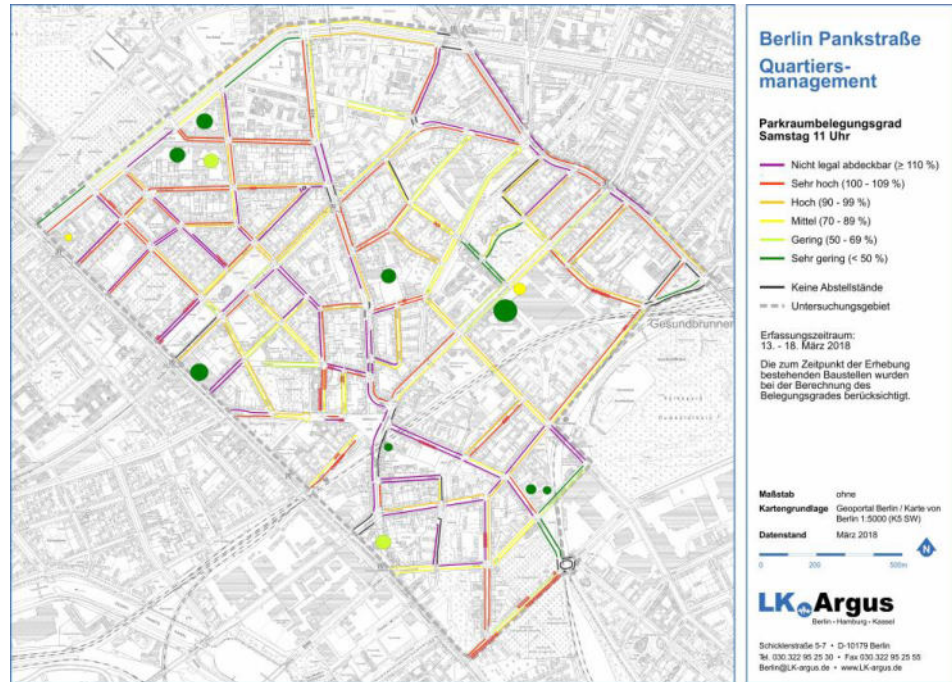
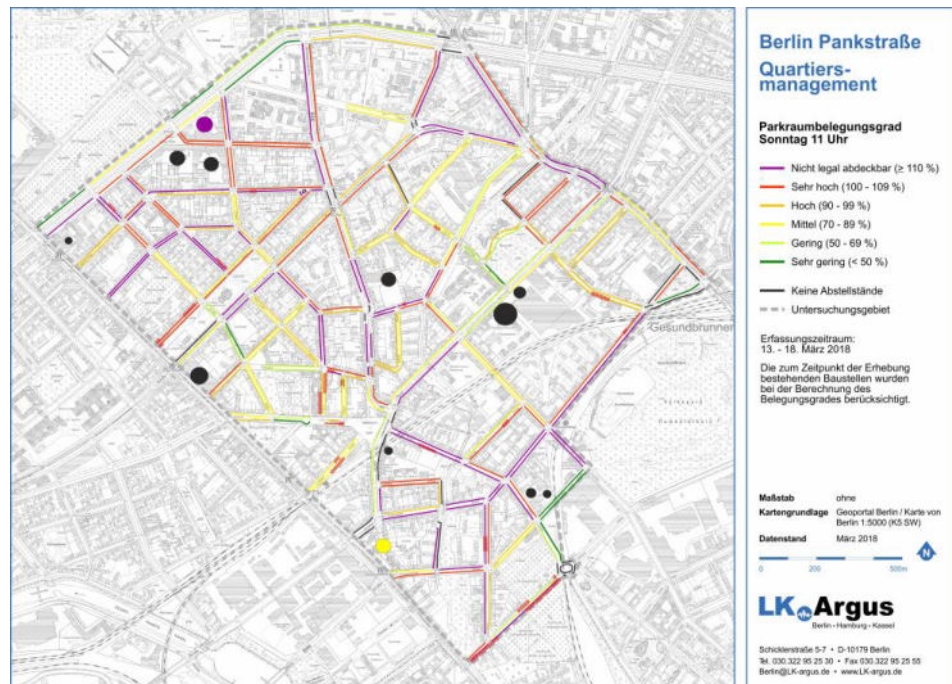


Abbildung 62: Parkraumbelegungsgrad Sonntag 11 Uhr



5.2.2 Parkdauer und Nutzergruppen

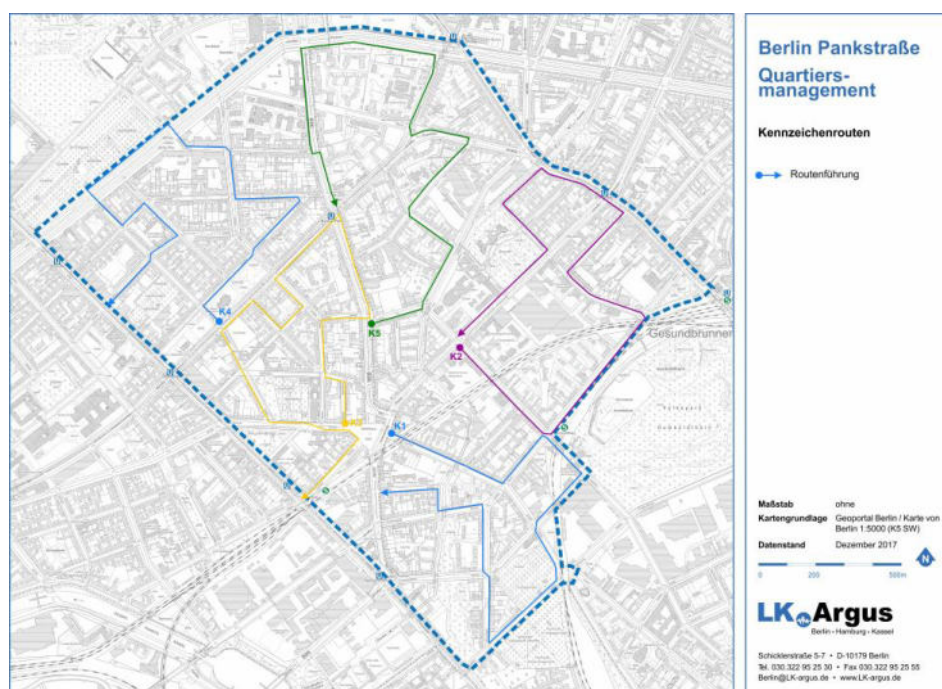
Die Erhebung der Parkdauer und der Nutzergruppen erfolgt mit Kennzeichenerfassungen.

Die Zugehörigkeit zu einer Nutzergruppe kann mit Kenntnis der mittleren Parkdauer und der Parkmuster (Beginn und Ende des Parkvorgangs) abgeschätzt

werden. Zur Gewinnung der Daten wurden alle Kennzeichen der im öffentlichen Straßenraum / Sammelanlagen parkenden Fahrzeuge werktags um 2 Uhr nachts, 8 Uhr, 11 Uhr, 13 Uhr, 15 Uhr, 17 Uhr, 19 Uhr, 21 Uhr (Dienstag) und in der folgenden Nacht um 2 Uhr (Mittwoch) in rund 50 % des Straßennetzes auf jeweils einer Straßenseite ermittelt (vgl. Abbildung 63). Die Auswahl der zu erfassenden Straßen erfolgte so, dass möglichst typische Straßenabschnitte berücksichtigt wurden, die auch Rückschlüsse auf benachbarte Straßen erlauben. Die Kennzeichenerfassungen fanden parallel zu den Zählungen am 13. / 14. März 2018 statt.

Die unterschiedlichen Erhebungszeiten gewährleisteten, dass alle relevanten Nutzergruppen (Bewohner, Besucher, Beschäftigte etc.) erfasst werden. Die Kennzeichen wurden anonymisiert erfasst. Halterfeststellungen o.ä. sind somit ausgeschlossen. Insgesamt wurden 15.281 anonymisierte Kennzeichen erfasst.

Abbildung 63: Routen der Kennzeichenerfassung



Mittlere Parkdauer

Anhand der mittleren Parkdauer werden die Fahrzeuge unterschieden in

- Kurzparkter (mittlere Parkdauer bis zu vier Stunden) und
- Langparkter (mittlere Parkdauer über vier Stunden).

In Abbildung 64 werden die Anteile der Kurz- und Langparkter im Untersuchungsgebiet dargestellt. Eine Zuordnung zu Kurz- und Langparktern war nicht möglich, wenn Beginn und Ende des Parkvorgangs nicht genau bestimmt werden konnten. So kann ein Fahrzeug, das bspw. einmalig morgens um 8 Uhr

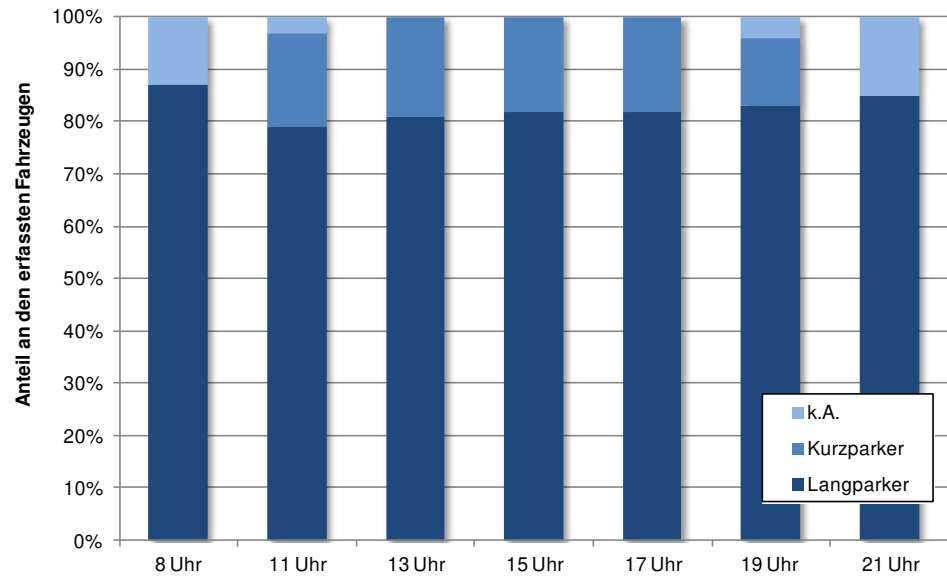
Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

erfasst wurde, morgens um 7 Uhr (= Kurzparker) oder bereits in der Nacht (= Langparker) dort abgestellt worden sein. In 4 % aller Fälle ist daher eine Zuordnung zu Kurz- oder Langparkern nicht möglich (= k.A.).

Die Langparker weisen durchgehend den mit Abstand größten Anteil an allen Parkenden auf. Ihr Anteil liegt von 8 bis 21 Uhr zwischen 79 % und 87 %.

Abbildung 64: Kurz- und Langparker



Nutzergruppen

Mit Kenntnis der Parkmuster (Beginn und Ende eines Parkvorgangs) können Rückschlüsse auf die Fahrzeugnutzer gezogen werden. Folgende Nutzergruppen werden unterschieden:

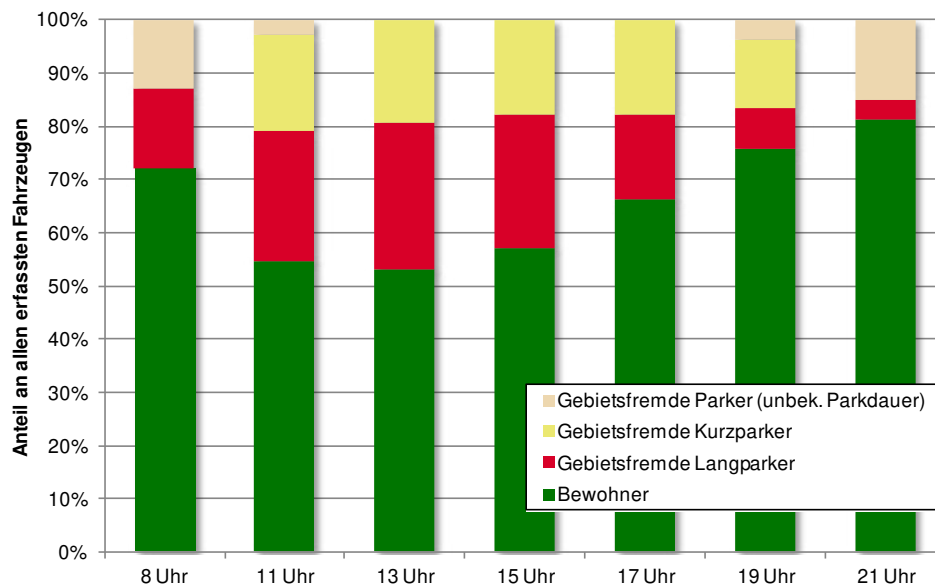
- Gebietsfremde Langparker (Parkdauer über vier Stunden, z. B. Beschäftigte, die nicht nachts im Gebiet parken),
- Gebietsfremde Kurzparker (Parkdauer bis zu vier Stunden, z. B. Kunden und Besucher, die nicht nachts im Gebiet parken) und
- Bewohner (alle Fahrzeuge, die nachts im Gebiet parken).

Abbildung 65 zeigt, dass der Bewohneranteil an allen Parkenden von rund 55 % in der Mittagszeit stetig im weiteren Tagesverlauf ansteigt und um 21 Uhr rund 80 % erreicht.

Der Anteil der gebietsfremden Langparker (z. B. Berufspendler) ist zwischen 11 und 15 Uhr mit rund 25 % am größten. Im weiteren Tagesverlauf sinkt ihr Anteil kontinuierlich und erreicht um 21 Uhr einen Wert von 4 %.

Der gebietsfremde Kurzparkanteil (z. B. Kunden und Besucher) liegt tagsüber zwischen 11 und 17 Uhr bei rund 18 %. Am Abend um 19 Uhr sinkt ihr Anteil auf 13 %.

Abbildung 65: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden



Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

5.3 Konfliktanalyse

Der Parkdruck im öffentlichen Straßenraum ist durchgehend hoch. Die vorhandenen Abstellstände sind werktags tagsüber bis zu 105 % und abends bzw. nachts zu rund 100 % ausgelastet. Am Wochenende werden tagsüber Belegungsgrade durchgängig von rund 95 % erreicht.

Im Gegensatz zum Straßenraum haben die öffentlich bzw. öffentlich zugänglichen Sammelanlagen werktags tagsüber und nachts sowie samstags tagsüber freie Kapazitäten. Allerdings stehen davon nur zwei Sammelanlagen allen Nutzern offen. Hierbei handelt es sich um das Parkhaus neben Möbel Kraft, das ohne Einschränkung genutzt werden kann sowie um den Parkplatz Reinickendorfer Straße auf dem teilweise ohne Einschränkung bzw. mit Parkscheibe geparkt werden kann. Alle anderen Sammelanlagen sind Kunden, Mietern, Behinderten, Müttern mit Kind vorbehalten oder kostenpflichtig. Sonntags sowie nachts sind die meisten Sammelanlagen geschlossen. Die Belegung der wenigen zugänglichen Sammelanlagen ist zu diesem Zeitpunkt am höchsten.

Tagsüber verursachen neben Bewohnern und gebietsfremden Kurzparkern (z. B. Besucher und Kunden) auch gebietsfremde Langparker (z. B. Berufspendler) den hohen Parkdruck. Zwischen 11 und 15 Uhr liegt der Anteil der gebietsfremden Langparker an allen Parkenden bei rund 25 %. Zum Abend hin nimmt der Nutzungskonflikt ab, zu dieser Zeit belegen die Bewohner den weit-aus größten Teil der öffentlichen Kfz-Abstellstände. Wegen des hohen Parkdrucks wird in vielen Straßen auch ordnungswidrig in der zweiten Reihe, in Haltverbot-Bereichen, in Baustellen, an Knotenpunkten und vor Zufahrten bzw. Querungsstellen geparkt.

5.4 Parkraumkonzept

5.4.1 Verkehrliche Begründung

Parkraumbewirtschaftung hat das Ziel, den Parkdruck zu senken und die Parkchancen der Bewohner, des Wirtschaftsverkehrs und der Besucher und Kunden zu erhöhen. Die Parkraumbewirtschaftung beruht auf dem Straßenverkehrsrecht (§ 6a Straßenverkehrsgesetz) und muss daher mit verkehrsrelevanten Argumenten begründet werden. Praktisch bedeutet dies, dass für die sinnvolle und rechtssichere Einführung der Parkraumbewirtschaftung zwei Bedingungen gleichzeitig erfüllt sein müssen:

- hoher Parkdruck und
- die Konkurrenz unterschiedlicher Nutzergruppen um die wenigen freien Abstellstände (beispielsweise Bewohner, Kunden und Beschäftigte).

Wenn der vorhandene Parkraum nicht für alle Fahrzeuge reicht, kommen parkraumbewirtschaftende Maßnahmen in Betracht. In diesem Fall bevorzugt die Bewirtschaftung vor allem die Bewohner, die beispielsweise im Mischprinzip - wie in der südlich an das Untersuchungsgebiet angrenzenden zukünftigen Parkzone „Westliche Oranienburger Vorstadt“ - über Bewohnerparkausweise von der Parkscheingebühr befreit werden. Wenn das Finden eines freien Parkplatzes jedoch in der Regel unproblematisch ist, ist eine Bewirtschaftung nicht erforderlich.

Als Schwellenwert für die Beurteilung des Parkdrucks wird hier in Anlehnung an den Berliner „Leitfaden Parkraumbewirtschaftung“ (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung / Heinrichs, Baier (Bearb.), 2004) eine mittlere Parkraumbelegung von 90 % verwendet.

Mit der Parkraumbewirtschaftung sollen vor allem gebietsfremde Langparker zu einem Umstieg beispielsweise auf öffentliche Verkehrsmittel bewegt werden. In der Regel sind dies die Beschäftigten, die morgens mit dem Auto zur Arbeit fahren und den ganzen Tag einen Abstellstand belegen. Damit die Bewirtschaftung einen verkehrslenkenden Effekt erzielen kann, ist also ein Minimum an

Berufspendler-Parken erforderlich. Hierfür bestehen keine festgelegten Grenzwerte. In Berlin kamen bisher mittlere Langparkeranteile von 20 % und 25 % zum Einsatz. Die Erfahrungen zeigen, dass dies brauchbare und praxisorientierte Schwellenwerte zur Abwägung einer Parkraumbewirtschaftung sind. (Bezirk Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.), 2014)

Auf Basis der genannten Erfahrungswerte werden für das Untersuchungsgebiet als Schwellenwerte ebenfalls mittlere Langparkeranteile an den parkenden Fahrzeugen von 20 % und 25 % verwendet.

Demnach ist eine Parkraumbewirtschaftung

- **sinnvoll**, wenn die mittlere Parkraumbelegung im betreffenden Gebiet mindestens 90 % beträgt und die gebietsfremden Langparker mindestens 25 % aller Parkstände belegen,
- **bedingt sinnvoll**, wenn die mittlere Belegung im betreffenden Gebiet mindestens 90 % beträgt und die gebietsfremden Langparker mindestens 20 % aller Parkstände belegen,
- **nicht sinnvoll**, wenn entweder die mittlere Belegung im betreffenden Gebiet unter 90 % liegt oder die gebietsfremden Langparker weniger als 20 % aller Parkstände belegen.

Die genannten Kriterien sind in der Tabelle 25 für das Untersuchungsgebiet zusammengestellt. Für die Abwägung einer Parkraumbewirtschaftung werden nur Abstellstände im öffentlichen Raum berücksichtigt (bspw. auch die Sammelanlage an der Reinickendorfer Straße), da der Bezirk nur hier Maßnahmen umsetzen kann. Die Werte weichen daher von der Abbildung 58 ab.

Werktags tagsüber werden die o. g. Schwellenwerte überschritten. Zwar ist der Belegungsgrad werktags auch abends und nachts hoch; zu dieser Zeit besteht jedoch keine relevante Konkurrenz zwischen den verschiedenen Nutzergruppen. Ob auch am Wochenende eine relevante Nutzerkonkurrenz besteht, kann nicht mit Sicherheit gesagt werden, da hierzu keine Daten vorliegen. Zumindest wird der Schwellenwert zur mittleren Belegung überschritten, jedoch ist die Belegung geringer als an einem Werktag.

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

Tabelle 25: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung im Untersuchungsgebiet der Pankstraße

Zeitpunkt	Parkraumbelastung des öffentlichen Raums	Anteil gebietsfremder Langparker	Eignung für Parkraumbewirtschaftung
Werktag			
8 Uhr	k. A.	15 %	(nicht sinnvoll)
11 Uhr	104 %	24 %	bedingt sinnvoll
13 Uhr	k. A.	27 %	sinnvoll
15 Uhr	100 %	25 %	sinnvoll
17 Uhr	k. A.	16 %	(nicht sinnvoll)
19 Uhr	k. A.	8 %	nicht sinnvoll
21 Uhr	100 %	4 %	nicht sinnvoll
2 Uhr	101 %	0 %	nicht sinnvoll
Samstag			
11 Uhr	94 %	k. A.	nicht sinnvoll
15 Uhr	93 %	k. A.	nicht sinnvoll
Sonntag			
11 Uhr	94 %	k. A.	nicht sinnvoll
15 Uhr	94 %	k. A.	nicht sinnvoll

5.4.2 Räumliche Abgrenzung und Parkzoneneinteilung

Eine Bewirtschaftung ist fast im gesamten Untersuchungsgebiet sinnvoll. Es wird empfohlen, das Untersuchungsgebiet aufgrund seiner Größe in drei Teilgebiete bzw. Parkzonen (Leopoldkiez, Brunnenplatz und Hochstraße) aufzuteilen und zu bewirtschaften (Abbildung 66).

In verdichteten Innenstadtbereichen - wie im Untersuchungsgebiet - kann die Parkraumbewirtschaftung unerwünschte Verdrängungseffekte verursachen, wenn in benachbarten Gebieten kostenfreie Abstellstände zur Verfügung stehen. Die Auswirkungen können erfahrungsgemäß an den Grenzen der bewirtschafteten Gebiete in fußläufiger Entfernung von ca. 300 bis 500 Meter auftreten.

Im Westen wird das Untersuchungsgebiet durch den Straßenzug Müllerstraße – Chausseestraße begrenzt. Zwischen S-Bahn-Ring und Luisenstraße grenzt dort das Untersuchungsgebiet an die Parkzone 33. Unerwünschte Effekte sind hier nicht zu erwarten. Im Bereich der Müllerstraße zwischen S-Bahn-Ring und Seestraße sind Verdrängungseffekte in das westlich angrenzende Gebiet möglich. Für den Fall einer Bewirtschaftung des Untersuchungsgebietes wird daher

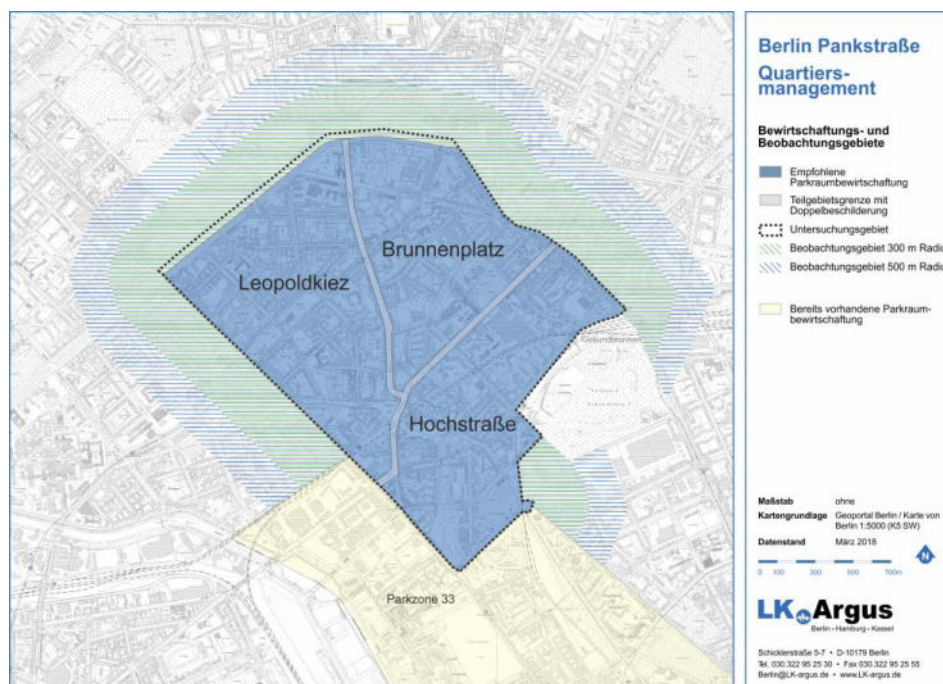
empfohlen, dieses Gebiet zu beobachten und einen möglichen Anstieg des Parkdrucks zu prüfen.

Im Norden wird das Untersuchungsgebiet durch den Straßenzug Seestraße – Osloer Straße sowie Schwedenstraße – Badstraße begrenzt. Bei der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung im Untersuchungsgebiet sind Verdrängungseffekte in das nördlich angrenzende Gebiet möglich und sollten beobachtet werden. Die nördliche Straßenseite der Seestraße – Osloer Straße ist zwar im Untersuchungsgebiet enthalten, aufgrund der bislang nur geringen Auslastung wird allerdings empfohlen, diese Seite vorerst zu beobachten.

Im Osten erfolgt die Abgrenzung durch die Böttgerstraße, Hochstraße, Wiesenstraße, Grenzstraße, Gartenstraße und Liesenstraße. Entlang der Böttgerstraße, Hochstraße und Wiesenstraße verläuft die S-Bahn-Trasse sowie der Volkspark Humboldthain, wodurch keine Verdrängungen zu erwarten sind. Unerwünschte Verdrängungseffekte sind jedoch entlang der Grenzstraße und Gartenstraße in das östlich angrenzende Gebiet möglich. Daher wird empfohlen, auch dieses Gebiet zu beobachten. Unerwünschte Verdrängungseffekte entlang der Liesenstraße sind nicht zu erwarten, da sich bis dort die Parkzone 33 erstreckt.

Abbildung 66 zeigt das empfohlene Bewirtschaftungsgebiet und das zu beobachtende Gebiet mit einer fußläufigen Entfernung von 300 m und 500 m. An der Reinickendorfer Straße und Pankstraße ist entlang den Teilgebietsgrenzen eine Doppelbeschilderung sinnvoll.

Abbildung 66: Empfohlene Bewirtschaftungs- und Beobachtungsgebiete



Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Pankstraße**

27. März 2019

5.4.3 Mögliche Bewirtschaftungsformen

Die grundsätzlich möglichen Bewirtschaftungsformen werden im Folgenden kurz dargestellt:

- Gebührenpflicht (Mischprinzip),
- Parkdauerbegrenzung mit Parkscheibe (Mischprinzip),
- reines Bewohnerparken (Trennprinzip).

Gebührenpflicht (Mischprinzip: Vignetteninhaber frei)

Bei der Gebührenpflicht im Mischprinzip darf entweder mit einem gültigen Parkschein oder mit einer „Vignette“ (Bewohnerparkausweis bzw. Ausnahmegenehmigung) geparkt werden. In den bestehenden Parkzonen 1, 2, 3, 14, 15, 20, 21, 22, 29, 33, 34, 35, 38 und 41 in Mitte wird bereits eine entsprechende Regelung angewendet.

Ein im Mischprinzip bewirtschaftetes Gebiet steht allen Nutzern offen. Es erfolgt jedoch eine Bevorzugung der Bewohner, da sie von der Parkscheingebührenpflicht ausgenommen werden. Sie erhalten auf Antrag einen Bewohnerparkausweis. Ebenso erhalten Gewerbetreibende unter bestimmten Voraussetzungen auf Antrag eine Ausnahmegenehmigung.

Die Gebührenpflicht bewirkt hauptsächlich eine Verhaltensänderung der gebietsfremden Langparker (beispielsweise Berufspendler), die aufgrund der Gebühren auf die Nutzung ihres Autos verzichten und stattdessen beispielsweise auf umweltschonende Verkehrsmittel (ÖPNV, Rad etc.) umsteigen. Folglich werden Parkstände für Bewohner und Besucher bzw. Kunden frei. Als weitere Folge nimmt der Parksuchverkehr ab. Der Erfolg dieser Regelung hängt allerdings von einer kontinuierlichen Überwachung ab.

In den bestehenden Parkzonen in Mitte erfolgt die Kennzeichnung in der Regel straßenabschnittsweise durch Zeichen 314 StVO (Parkplatz) mit Zusatzzeichen „mit Parkschein oder Bewohnerparkausweis für Zone ...“. Für zusammenhängende Gebiete besteht auch die Möglichkeit der Ausweisung als Parkraumbewirtschaftungszone durch das Zeichen 314.1 StVO (Abbildung 67).

Abbildung 67: Beschilderungsbeispiele für Gebührenpflicht im Mischprinzip



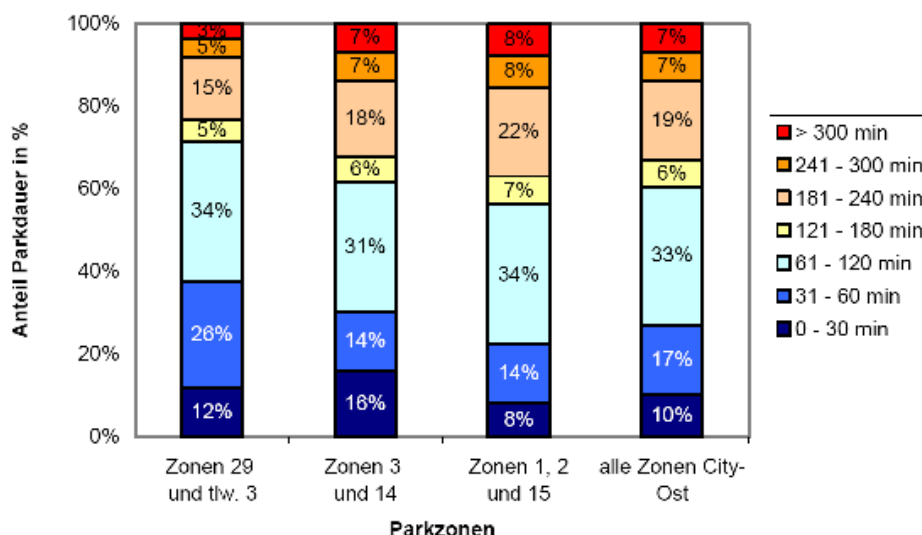
Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

Erfahrungen aus Berlin zeigen, dass mit einer Gebührenpflicht ohne Parkhöchstdauer eine wirksame Begrenzung der Parkdauer erreicht wird. Eine Evaluierung der rund 13.000 gebührenpflichtigen Parkstände in Berlin-Mitte stellt fest, dass zwischen 84 % und 92 % der Parkenden mit Parkschein maximal vier Stunden lang parken (Abbildung 68).

Bei einer Gebührenpflicht erscheint daher eine zusätzliche Begrenzung der Parkdauer nicht erforderlich. Letztendlich würde so eine einfache und leicht verständliche Regelung geschaffen, die den Nutzern eine flexible Parkdauer erlaubt.

Abbildung 68: Mittlere Parkdauer bei Gebührenpflicht ohne Parkdauerbegrenzung an 13.000 gebührenpflichtigen Parkständen in Berlin-Mitte (Bezirk Mitte von Berlin / PGN, 2006)



Parkscheibe (Mischprinzip: Vignetteninhaber frei)

Durch eine Beschränkung der Parkhöchstdauer mittels Parkscheibe werden gebietsfremde Langparker wirksam verdrängt, gleichzeitig erhöhen sich die Parkchancen für Bewohner und Kurzparker. Von der Parkscheibenregelung werden

die Bewohner mittels Bewohnerparkausweis bzw. die Fahrzeuge mit Ausnahme genehmigung wie bei der Gebührenpflicht befreit. In Abhängigkeit von der städtischen Struktur und der praktizierten Parkraumpolitik sollte die zulässige Parkdauer in der Regel zwischen 30 Minuten und 3 Stunden liegen (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2005).

Vorteil der Parkscheibe ist aus Nutzersicht das gebührenfreie Parken. Nachteilig ist die eingeschränkte Entscheidungsfreiheit zur Aufenthaltsdauer. Ein Nebeneinander von kostenlosen Kurzparkplätzen und gebührenpflichtigen Parkzonen und / oder Sammelanlagen kann außerdem zu einem erhöhten Parksuchverkehr und einem höheren Parkdruck in diesen Bereichen führen, da Autofahrer zuerst versuchen, das Auto kostenlos abzustellen.

Aus kommunaler Sicht ist die mangelnde Gegenfinanzierung der zwingend erforderlichen Überwachung des ruhenden Verkehrs ein Nachteil. In der Praxis wird die Parkscheibenüberwachung daher häufig vernachlässigt. Ein weiterer Nachteil ist die schwer zu kontrollierende mögliche Manipulation durch das Weisdrehen der Parkscheibe.

Abbildung 69: Beschilderungsbeispiele für Parkscheibenregelungen im Mischprinzip



Reines Bewohnerparken

In Bereichen mit nahezu ausschließlicher Wohnnutzung können reine Bewohnerparkbereiche ausgewiesen werden. Da der öffentliche Straßenraum dem Gemeingebrauch unterliegt, ist das reine Bewohnerparken räumlich zu begrenzen. Zulässig ist eine Ausdehnung bis zu 1.000 m (im Durchmesser). Allerdings dürfen werktags von 9-18 Uhr nur maximal 50 % des Parkraums durch Bewohnerparkvorrechte reserviert sein, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 % (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2005).

Reine Bewohnerparkbereiche sind durch das Zeichen 286 StVO (eingeschränktes Haltverbot) oder das Zeichen 290 (eingeschränktes Haltverbot für eine Zone) mit Zusatzzeichen 1020-32 „Bewohner mit Parkausweis Nr. ... frei“ gekennzeichnet (Abbildung 70).

Bewohnerparkbereiche sind die wohl strikteste Form der Bewohnerbevorrechtigung. Da es in den meisten innerstädtischen Gebieten Mischnutzungen gibt, wird das reine Bewohnerparken vergleichsweise selten angewendet. Damit wird auch berücksichtigt, dass die Bedürfnisse von anderen Nutzergruppen wie Kunden oder Besuchern mit dieser Regelung nicht befriedigt werden.

Nachteilig ist wie bei der Parkscheibenregelung aus Sicht des Bezirkshaushalts der erforderliche hohe Überwachungsaufwand, der nicht durch Parkscheineinnahmen gegenfinanziert werden kann.

Abbildung 70: Beschilderungsbeispiele für reines Bewohnerparken (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, 2004)



Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

Schlussfolgerungen für das Untersuchungsgebiet Pankstraße

Die Bestandsanalyse zeigt, dass eine Beibehaltung der heutigen Situation bzw. das Parken ohne Einschränkung wegen des hohen Parkdrucks und dem hohen Anteil gebietsfremder Langparker nicht empfehlenswert ist.

Im Untersuchungsgebiet gibt es keine Parkraumbewirtschaftung. Nur in einzelnen Straßenabschnitten wie bspw. der Badstraße und Reinickendorfer Straße besteht bereits eine reine Parkscheibenregelung (kein Mischprinzip).

Die Einrichtung einer Parkdauerbegrenzung mittels Parkscheibe (Vignetteninhaber frei) wäre geeignet, um gebietsfremde Langparker zu verdrängen. Bei einem direkten Nebeneinander von gebührenpflichtigem Parken in der angrenzenden Parkzone 33 und weiterhin kostenlosem Parken im Untersuchungsgebiet besteht das Risiko, dass Autofahrer zunächst einen kostenlosen Parkplatz im untersuchten Gebiet suchen. Außerdem schränkt die Parkscheibe die Wahlfreiheit der Parkenden ein. Ihre flächendeckende Überwachung im gesamten

Gebiet wird nicht durch Parkscheingebühren gegenfinanziert. Eine Parkraumbewirtschaftung mit Parkscheibe wird daher nicht empfohlen.

Auch die Einrichtung eines flächendeckenden reinen Bewohnerparkbereiches wird nicht empfohlen, weil dies rechtlich nur eingeschränkt möglich wäre und weil es mit einer zu starken Benachteiligung aller anderen Nutzergruppen verbunden wäre (z.B. Besucher der Bewohner, der Gastronomie und des Einzelhandels). Zudem stehen den Ausgaben für die notwendige Überwachung keine Einnahmen aus Parkscheingebühren gegenüber.

Die Gebührenpflicht ohne Parkdauerbegrenzung im Mischprinzip (Vignetteninhaber frei) wird in der angrenzenden Parkzone 33 sowie in den bestehenden Parkzonen des Bezirks Mitte bereits angewendet und wird auch für das Untersuchungsgebiet empfohlen. Das Abstellen eines Fahrzeugs bleibt grundsätzlich für alle Nutzergruppen möglich. Durch die Gebührenpflicht nimmt der Anteil der gebietsfremden Langparker deutlich ab. Dadurch steigen die Parkchancen für Bewohner, Kunden und Besucher. Mit der Ausgabe von Bewohnerparkausweisen werden die Bewohner bei der Parkplatzsuche bevorrechtigt. Die notwendigen Kontrollen können durch die Gebühreneinnahmen zumindest teilfinanziert werden.

5.4.4 Bewirtschaftungszeiten und Gebührenhöhen

Die Festlegung der Bewirtschaftungszeiten hängt von der Nutzungsstruktur im Gebiet und von der tageszeitlichen Zusammensetzung der parkenden Fahrzeuge ab. Die Bewirtschaftungszeiten sollten sich

- an den Tageszeiten orientieren, zu denen eine Nutzerkonkurrenz zwischen Bewohnern und gebietsfremden Langparkern besteht sowie
- die Regelzeiten der bestehenden Parkzonen 1, 2, 15, tlw. 20 / 21, 34, 35, 38 und 41 (Mo-Sa 9-22 Uhr), 29 (Mo-So 9-24 Uhr), 3, 14, tlw. 20 / 21, 22 und der geplanten Parkzone „Westliche Oranienburger Vorstadt“ in Mitte (Mo-Fr 9-20 Uhr und Sa 9-18 Uhr) berücksichtigen.

Der Berliner „Leitfaden Parkraumbewirtschaftung“ (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung / Heinrichs, Baier (Bearb.), 2004) empfiehlt als Regelfall eine Bewirtschaftung von Mo-Fr 9-20 Uhr und Sa 9-18 Uhr. Ziel dieser unverbindlichen Vorgabe ist eine möglichst einheitliche Bewirtschaftungszeit in den Berliner Parkzonen. Allerdings orientieren sich die Empfehlungen des Leitfadens an heute nicht mehr üblichen Geschäftsöffnungszeiten.

Die Erhebungen haben gezeigt, dass bis 15 Uhr ein hoher Anteil gebietsfremder Langparker vorhanden ist. Nach 15 Uhr sinkt der Anteil, es sind aber bis 17 Uhr noch viele gebietsfremde Kurzparker im Gebiet. Für das Wochenende liegen keine Erhebungsergebnisse bezüglich gebietsfremder Langparker vor. Da aus der angrenzenden Parkzone 33 Verdrängungseffekte möglich sind, ist

deren Regelung besonders zu berücksichtigen. Daher wird für das Untersuchungsgebiet dieselbe Bewirtschaftungszeit von Mo-Fr 9-20 Uhr und Sa 9-18 Uhr empfohlen.

Der Rahmen für die Parkscheingebühren wird durch die Berliner Parkgebühren-Ordnung gesetzt. Demnach sind Viertelstunden-Sätze von 0,25 €, 0,50 € und 0,75 € möglich. Die Festlegung der Gebührenhöhe soll in Abhängigkeit der Gebietsstruktur, der Parkraumnachfrage, der ÖPNV-Qualität und der Gebührenhöhe in den angrenzenden Parkzonen erfolgen.

In den bestehenden Parkzonen in Mitte werden Parkscheingebühren zwischen 0,25 € und 0,75 € verlangt. In der angrenzenden Parkzone 33 beträgt die Parkscheingebühr 0,50 € je Viertelstunde.

Laut Parkgebührenordnung sollen die Gebühren „in zentralen Lagen mit hoher Parkraumnachfrage von Bewohnern, Pendlern, Kunden, Lieferanten, Touristen und Gewerbetreibenden sowie ausreichender Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln [...]“ 0,50 € je viertel Stunde betragen. Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass diese Kriterien im Untersuchungsgebiet erfüllt werden. Aus diesem Grund und unter Berücksichtigung der angrenzenden Parkzone 33 wird eine Gebühr von 0,50 € empfohlen.

5.4.5 Standortverteilung der Parkscheinautomaten

Die möglichen Standorte der erforderlichen Parkscheinautomaten werden auf konzeptioneller Ebene erarbeitet, um die erforderliche Automatenanzahl abzuschätzen. Eine exakte Verortung der Standorte mit Berücksichtigung der kleinräumigen Verhältnisse (Geschäftsauslagen, Straßenmöbel usw.) ist erst zur Vorbereitung der straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen nach einem politischen Beschluss zur Bewirtschaftung sinnvoll.

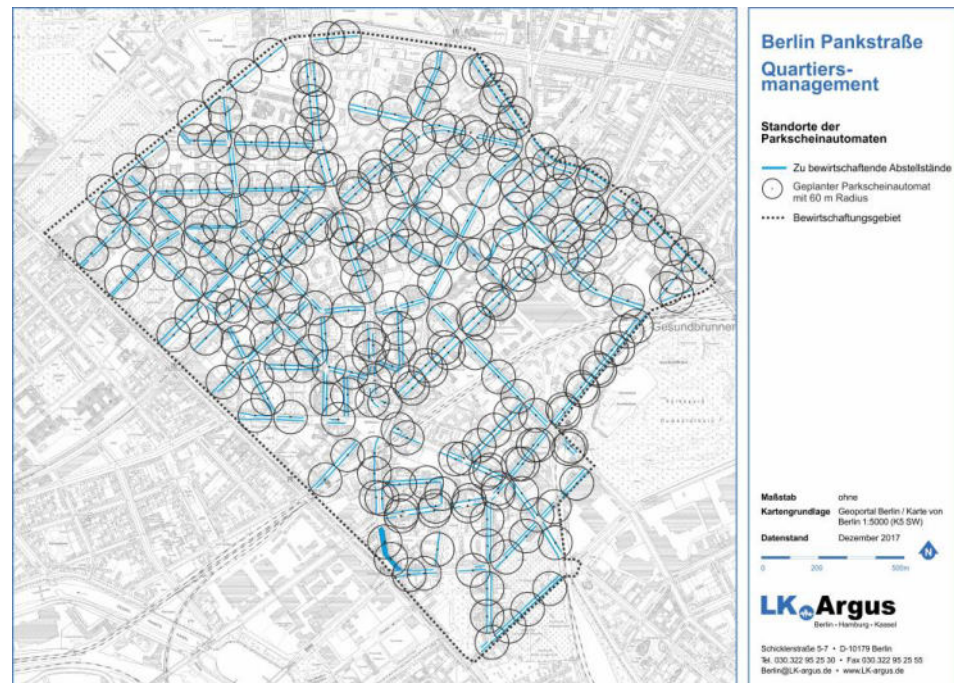
Im Vordergrund der Standortverteilung stehen die Benutzerfreundlichkeit und Verkehrssicherheit und damit die Akzeptanz durch die betroffenen Verkehrsteilnehmer. Die Automaten sollten nicht mehr als 60 Meter vom parkenden Fahrzeug entfernt und möglichst auf der gleichen Straßenseite wie die zugehörigen Parkstände angeordnet sein (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung / Heinrichs, Baier (Bearb.), 2004). Fahrbahnüberquerungen können den Nutzern bei Straßen mit geringer Trennwirkung zugemutet werden. Entlang der Schwedenstraße - Badstraße, Reinickendorfer Straße – Pankstraße, Schulstraße sowie Gerichtstraße zwischen Reinickendorfer Straße und Hochstraße sollten Parkscheinautomaten aufgrund der größeren Trennwirkung auf beiden Straßenseiten aufgestellt werden. Auch entlang der Exerzierstraße, Schönwalder Straße, Hochstraße zwischen Schönwalder Straße und Böttgerstraße sowie Wiesenstraße zwischen Hochstraße und Grenzstraße sind beidseitig Parkscheinautomaten aufzustellen, da es sich um übergeordnete Straßen handelt.

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Pankstraße**

27. März 2019

Abbildung 71 zeigt einen Vorschlag, der die genannten Anforderungen berücksichtigt. Für die Versorgung des Untersuchungsgebietes werden nach dieser ersten Schätzung 267 Parkscheinautomaten benötigt.

Abbildung 71: Mögliche Standorte der Parkscheinautomaten



5.5 Kostenschätzung

Die wesentliche Grundlage der Parkraumbewirtschaftung ist ihre verkehrliche Notwendigkeit. Gleichzeitig muss jedoch bei der derzeitigen Haushaltslage angestrebt werden, die Bewirtschaftung aus Sicht des Bezirkshaushaltes so kostendeckend wie möglich durchzuführen. Im Folgenden werden die zu erwartenden Einnahmen und Ausgaben für die drei Teilgebiete abgeschätzt und vergleichend gegenübergestellt. Die wesentlichen Faktoren sind:

- Einnahmen aus Parkscheingebühren,
- Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern,
- Ausgaben für die Einrichtung der Parkraumbewirtschaftung (Parkscheinautomaten, Verkehrszeichen, Information),
- Ausgaben für die Überwachung der bewirtschafteten Bereiche.

Die Bearbeitung der Bewohnerparkausweise erfolgt durch das Amt für Bürgerdienste, die der gewerblichen Ausnahmegenehmigungen durch das Ordnungsamt. Wir gehen davon aus, dass Einnahmen und Ausgaben im Zusammenhang mit der Vignettenerteilung kostenneutral erfolgen und hier nicht weiter betrachtet werden müssen.

Die Berechnung der Einnahmen und Ausgaben erfolgt für die Bewirtschaftung im Mischprinzip. Die Wirkungsprognose beruht auf der Annahme, dass 3.139 Abstellstände im Teilgebiet Leopoldkiez, 1.998 Abstellstände im Teilgebiet Brunnenplatz und 1.796 Abstellstände im Teilgebiet Hochstraße Mo-Fr 9-20 Uhr und Sa 9-18 Uhr bewirtschaftet werden. Hierfür wurden alle für eine Bewirtschaftung in Frage kommenden Abstellstände im öffentlichen Straßenraum bzw. in Sammelanlagen auf öffentlichen Flächen berücksichtigt¹⁰:

- 6.737 Abstellstände, die derzeit ohne Einschränkung nutzbar sind, davon:
3.114 im Teilgebiet Leopoldkiez,
1.978 im Teilgebiet Brunnenplatz und
1.645 im Teilgebiet Hochstraße.
- 158 Abstellstände, die derzeit schon durch den Bezirk bewirtschaftet werden (Parkscheibe), davon:
22 im Teilgebiet Leopoldkiez,
3 im Teilgebiet Brunnenplatz und
133 im Teilgebiet Hochstraße.
- 32 Abstellstände, die auf bestimmte Fahrzeugarten beschränkt sind (Pkw, Bus, Kfz < 7,5t). Davon sind:
3 im Teilgebiet Leopoldkiez,
17 im Teilgebiet Brunnenplatz und
12 im Teilgebiet Hochstraße.
- 6 Abstellstände im Teilgebiet Hochstraße, die ein temporäres Haltverbot außerhalb der Bewirtschaftungszeiten aufweisen.

Alle Abstellstände, die einer Nutzerbeschränkung unterliegen oder ein temporäres Haltverbot innerhalb der Bewirtschaftungszeiten aufweisen, bleiben unberücksichtigt. Bei nutzerbeschränkten Abstellständen (Behinderte, Elektrofahrzeuge oder Taxen) hat der Bezirk keine Möglichkeit diese zu bewirtschaften. Eine Bewirtschaftung der temporären Haltverbote ist nicht sinnvoll, wenn die Geltungszeiträume innerhalb der Bewirtschaftungszeit liegen.

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

¹⁰ Im Untersuchungsgebiet sind zwar Bauvorhaben in Zukunft angedacht, allerdings gibt es hierzu keine genauen Angaben, ob in diesem Zusammenhang Abstellstände entstehen bzw. entfallen (vgl. auch Kapitel 5.1.2). Eine Berücksichtigung in der Kostenschätzung ist daher nicht möglich.

5.5.1 Einnahmen

Parkscheingebühren

Die Berechnung der Parkscheingebühren berücksichtigt die Bewirtschaftungszeiten, die Gebührenhöhe, die Anzahl der bewirtschafteten Abstellstände und den Anteil der parkenden Fahrzeuge mit Parkschein.

Im Jahr 2009 lagen die mittleren Einnahmen im Bezirk Mitte bei 365 € je Abstellstand und Jahr, bei längeren Bewirtschaftungszeiten und teilweise anderen Gebühren. Je nach Parkzone schwankt dieser Wert zwischen 110 € (Rosenthaler Vorstadt) und 690 € (Spandauer Vorstadt) (Bezirk Mitte von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.), 2010). Mit den Parkzonen 38 / 41 wurde 2016 rund 1,07 Mio. € eingenommen und 2017 nahm der Bezirk Mitte in allen Parkzonen insgesamt rund 15,33 Mio. € ein.¹¹ Im Jahresmittel ergibt das eine durchschnittliche Gebühreneinnahme von 205 € bzw. 578 € je Abstellstand allerdings bei teilweise längeren Bewirtschaftungszeiten und teilweise anderen Gebühren.

In der Prognose für die drei Teilgebiete wird in Abstimmung mit dem Ordnungsamt angenommen, dass die Einnahmen aus Parkscheingebühren im Vergleich zu den bestehenden Parkzonen des Bezirks Mitte relativ gering sein werden. In den drei Teilgebieten wird unter Berücksichtigung der sozialen Gebietsstruktur und der teilweise kürzeren Bewirtschaftungszeit sowie anderen Gebühren gegenüber den bereits vorhandenen Parkzonen im Bezirk Mitte mit jährlichen Einnahmen aus Parkscheingebühren in Höhe von rund 260 € je Abstellstand und Jahr gerechnet. Demnach ist im Teilgebiet Leopoldkiez mit jährlichen Einnahmen aus Parkscheingebühren in Höhe von rund 814.000 € p.a., im Teilgebiet Brunnenplatz mit rund 518.000 € p.a. und im Teilgebiet Hochstraße mit rund 466.000 € p.a. zu rechnen.

Die durchschnittlichen Gebühreneinnahmen anderer Bezirke reichen von 127 € bis 249 €:

- In Tempelhof-Schöneberg lagen 2015 in den Parkzonen 9, 17 und 26-28 die durchschnittlichen Gebühreneinnahmen bei rund 190 € je Abstellstand. Allerdings werden in den Parkzonen teilweise längere Bewirtschaftungszeiten angewandt (Bezirk Tempelhof-Schöneberg von Berlin / LK Argus (Bearb.), 2016).
- In den Parkzonen 41 - 43 in Prenzlauer Berg lagen die mittleren Einnahmen im Zeitraum Januar bis einschließlich Oktober 2011 bei 200 € je Abstellstand. Unter der Annahme einer jahreszeitlichen Gleichverteilung ergibt dies hochgerechnet auf ein ganzes Jahr etwa 240 € je Abstellstand, allerdings bei längeren Bewirtschaftungszeiten und teilweise höheren Gebühren

(Bezirk Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.), 2011). Derzeit liegen die Parkscheinegebühreneinnahmen je Abstellstand bei durchschnittlich 249 € für die Parkzonen 41 - 43 und für die Parkzonen 44 - 45 bei 127 €. Der Unterschied ergibt sich durch den höheren Wohnanteil in den Parkzonen 44 - 45 (Bezirk Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.), 2015).

Die Annahme der Einnahmen aus Parkscheinegebühren von rund 260 € je Abstellstand entspricht einem parkstandsbezogenen Anteil der Parker mit Parkschein auf öffentlichen Abstellständen von 4 %. Zum Vergleich: Die Erfahrungswerte reichen je bewirtschafteten Abstellstand im Bezirk Mitte von 4 % bis 24 %:

- Die Parkzonen 38 / 41 wiesen im Jahr 2016 einen Parkscheinanteil im Tagesdurchschnitt von 5,12 % auf.¹²
- Bei der im September 2008 durchgeführten Wirkungsanalyse zu den Parkzonen 34, 35 und 38 im Bezirk Mitte von Berlin lag der Anteil der mit gültigem Parkschein parkenden Fahrzeuge werktags um 11 Uhr bei 13 %. (Bezirk Mitte von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.), 2008). Bezogen auf die Zahl der Parkstände ist dies ein Parkscheinanteil von ca. 10 %.
- Erhebungen im Frühjahr 2008 zeigten in den Parkzonen 1 und 2 in Berlin-Mitte einen abstellstandbezogenen Parkscheinanteil von rund 7 % (LK Argus GmbH (Bearb.), 2008).
- Eine Nachuntersuchung der Parkzonen im Bezirk Mitte im Jahr 2005 stellte in den bewirtschafteten Gebieten einen abstellstandbezogenen Parkscheinanteil tagsüber zwischen 4 % und 24 % fest. (Bezirk Mitte von Berlin / Janßen, Volpert / PGN (Bearb.), k.A.).
- Nach Auskunft des Bezirksamts Mitte von Berlin lag der stellplatzbezogene Parkscheinanteil in den dort bewirtschafteten Parkzonen im Jahr 2003 bei 8 % im Jahresdurchschnitt.
- Die Untersuchung der Berliner Pilotprojekte zur Parkraumbewirtschaftung aus dem Jahr 1996 stellte fest, dass der Anteil der Fahrzeuge mit Parkschein an allen Parkenden nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung zwischen 7 % und 30 % lag.¹³ Der rechnerische Anteil der Parkstände, auf denen mit Parkschein geparkt wurde, lag demnach zwischen 4 % und 24 %.

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Pankstraße**

27. März 2019

¹² Auskunft des Bezirksamts Mitte von Berlin am 22.03.2018.

¹³ Diese Daten beruhen jedoch auf einer geringen Stichprobe.

Verwarnungs- und Bußgelder

Die Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern fließen den Bezirken zu. Bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung wird die voraussichtliche Höhe dieser Einnahmen auf Grundlage vorliegender Erfahrungswerte aus den Berliner Bezirken prognostiziert.

- Der Bezirk Mitte hat 2016 rund 8,10 Mio. € und 2017 rund 8,67 Mio. € an Verwarnungs- und Bußgeldern in den Parkzonen 1, 2, 3, 4, 14, 15, 20, 21, 22, 29, 34, 35 und 38 eingenommen.¹⁴ Dies entspricht rund 305 € je Abstellstand in 2016 bzw. 327 € je Abstellstand in 2017. Zum Vergleich: Im Jahr 2009 nahm der Bezirk Mitte unter Berücksichtigung aller damaligen Parkzonen 255 € je Abstellstand und Jahr ein; den niedrigsten Wert wies die Parkzone 14 mit 76 € auf (Bezirk Mitte von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.), 2010).
- 3,07 Mio. € nahm der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg im Jahr 2015 in den Parkzonen 18, 30, 49 und 50 ein (Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin / LK Argus (Bearb.), 2017). Dies entspricht rund 330 € je Abstellstand und Jahr.
- 2015 hat der Bezirk Tempelhof-Schöneberg in den Parkzonen 9, 17 und 16-28 1,14 Mio. € eingenommen (Bezirk Tempelhof-Schöneberg von Berlin / LK Argus (Bearb.), 2016). Dies entspricht rund 160 € je Abstellstand und Jahr.
- In den Parkzonen 44 - 45 in Prenzlauer Berg nahm der Bezirk Pankow 2015 durchschnittlich 200 € je Abstellstand ein (Bezirk Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.), 2015). Bei den Parkzonen 41 - 43 in Prenzlauer Berg wurden im Zeitraum Januar bis Oktober 2011 insgesamt 4,17 Mio. € an Verwarnungs- und Bußgeldern eingenommen. Dies entspricht rund 400 € je Abstellstand und Jahr. (Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg / LK Argus GmbH (Bearb.), 2011).
- Im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf wurden in den bestehenden Parkzonen rund 200 € an Verwarnungs- und Bußgeldern je Abstellstand und Jahr eingenommen (Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin / CS Plan (Bearb.), 2006).

Insgesamt reicht die Spanne der Erfahrungswerte somit von rund 80 € bis 400 € pro Abstellstand und Jahr. Die Prognose für die drei Teilgebiete geht aufgrund der genannten Erfahrungen von durchschnittlich 300 € je bewirtschaftetem Abstellstand und Jahr bei einer Bewirtschaftungszeit von Mo-Fr 9-20 Uhr und Sa 9-18 Uhr aus. Unter den genannten Annahmen ergibt dies jährliche Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern in Höhe von rund 942.000 € p.a. im

Teilgebiet Leopoldkiez, rund 599.000 € p.a. im Teilgebiet Brunnenplatz und rund 539.000 € p.a. im Teilgebiet Hochstraße.

5.5.2 Ausgaben

Einrichtung der Parkraumbewirtschaftung

Ausgaben für die Einrichtung der Bewirtschaftung fallen für die Parkscheinautomaten, die Beschilderung und die Information der Bewohner und Gewerbetreibenden an.

Die Anzahl der notwendigen Parkscheinautomaten wurde in Kapitel 5.4.5 ermittelt. Demnach wären 95 Parkscheinautomaten für die Bewirtschaftung des Teilgebiets Leopoldkiez, 84 Automaten für das Teilgebiet Brunnenplatz sowie 88 Automaten für das Teilgebiet Hochstraße erforderlich.

Die Kosten können je nach Ausstattung der Automaten, Bestellmarge und Bewirtschaftungsmodell variieren:

- Der Bezirk Mitte verfügt über einen aktuellen Vertrag nach dem die Anschaffungskosten eines Parkscheinautomaten inklusive Fundament und Montage bei 4.200 € liegen. Dieser Preis ist auch für 2019 noch gültig. Die laufenden Betriebs- und Wartungskosten inklusive Reinigung und Inkassodienst liegen pro Automaten bei rund 800 € p.a. Aufgrund allgemeiner Preissteigerungen wird von einem jährlichen Anstieg der Betriebs- und Wartungskosten von 2,5 % ausgegangen.¹⁵
- Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg hat 2017 in den Parkzonen 18, 30, 49 und 50 rund 5.100 € je Parkscheinautomat investiert. Davon entfielen rund 4.000 € auf den Parkscheinautomaten inklusive Programmierung sowie rund 1.100 € auf den Aufbau inklusive Fundament und Beschilderung. Die jährlichen Betriebs- und Wartungskosten betragen pro Automat ca. 410 € (Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin / LK Argus (Bearb.), 2017).
- Der Bezirk Tempelhof-Schöneberg erwarb im Jahr 2016 Parkscheinautomaten inklusive Beschaffung und Montage für 3.500 € pro Automat. Die jährlichen Betriebskosten beliefen sich auf rund 750 € je Parkscheinautomat (Bezirk Tempelhof-Schöneberg von Berlin / LK Argus (Bearb.), 2016).
- Der Bezirk Pankow hatte bei Einführung der Parkzonen 41 - 43 im Jahr 2010 Anschaffungskosten von 2.500 € je Automat. Die jährlichen Betriebs- und Wartungskosten liegen bei rund 560 € je Parkscheinautomat. Im Jahr 2013 wurde für die Anschaffung von 342 Parkscheinautomaten für die

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

¹⁵ Auskunft des Bezirksamts Mitte von Berlin am 09.01.2018.

Parkzonen 44 - 45 inkl. Einrichtung und Fundament je Automaten 3.730 € ausgegeben. Die jährlichen Betriebskosten belaufen sich pro Automaten auf 440 € (Bezirk Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.), 2015).

Die genannten Erfahrungswerte für die Anschaffungskosten je Automaten und Jahr schwanken somit zwischen 2.500 € und 5.100 €. Die jährlichen Betriebskosten liegen zwischen 410 € und 800 € pro Automaten und Jahr.

Mit den o.g. Erfahrungswerten und speziell die aus dem Bezirk Mitte werden für die Prognose einmalige Investitionskosten inklusive Aufstellung in Höhe von 4.200 € pro Parkscheinautomat und jährliche Betriebskosten in Höhe von 800 € je Automaten (mit jährlichem Anstieg von 2,5 %) für die drei Teilgebiete angenommen. Dies ergibt für das Teilgebiet Leopoldkiez im ersten Jahr Gesamtkosten von 475.000 €, in denen die einmaligen Anschaffungskosten und die Betriebskosten aller Automaten enthalten sind. Im Folgejahr sinken die Gesamtkosten für die Parkscheinautomaten im Teilgebiet Leopoldkiez auf rund 78.000 €. Im Teilgebiet Brunnenplatz liegen die Gesamtkosten im ersten Jahr bei 420.000 €, in denen die einmaligen Anschaffungskosten und die Betriebskosten aller Automaten enthalten sind. Die Gesamtkosten für die Parkscheinautomaten sinken im Folgejahr auf rund 69.000 €. Im Teilgebiet Hochstraße belaufen sich die Gesamtkosten im ersten Jahr auf 440.000 € für die Anschaffung und Aufstellung der Parkscheinautomaten. Im Folgejahr sinken die Gesamtkosten für die Parkscheinautomaten auf rund 72.000 €.

Für die Information der betroffenen Haushalte bzw. Betriebe, Erstellung von Verkehrszeichenplänen sowie Beschaffung und Montage der Parkzonenbeschilderung schätzt der Bezirk Mitte für die neue Parkzone „Westliche Oranienburger Vorstadt“ einmalige Kosten von rund 100.000 €. Dies wären rund 60 € je bewirtschaftetem Abstellstand, die allerdings auch darunter liegen können. Nach Angabe des Ordnungsamts ist mit mindestens 40 € je Abstellstand zu rechnen.¹⁷ Übertragen auf die Anzahl der Abstellstände der drei Teilgebiete würden sich daraus einmalige Kosten von rund 126.000 € für das Teilgebiet Leopoldkiez, rund 80.000 € für das Teilgebiet Brunnenplatz und rund 72.000 € für das Teilgebiet Hochstraße ergeben.

Überwachung der Parkraumbewirtschaftung

Die Überwachungskosten setzen sich aus einmaligen und laufenden Personal-, Sach- und Materialkosten zusammen. Die Anzahl der notwendigen Überwachungskräfte ergibt sich in Abhängigkeit des Bewirtschaftungsgebietes, der Bewirtschaftungszeiten und des Überwachungsturnus.

¹⁶ Auskunft des Bezirksamts Mitte von Berlin am 09.01.2018 und 22.03.2018.

¹⁷ Auskunft des Bezirksamts Mitte von Berlin am 22.03.2018.

Im Folgenden wird angenommen, dass die Überwachungskräfte ausschließlich für die Überwachung des ruhenden Verkehrs eingesetzt werden. Die Berechnung des voraussichtlichen Personalbedarfs wird mit dem im Forschungsprojekt „Parkraummanagement in Berlin“ entwickelten Bedarfsschema abgeschätzt (LK Argus GmbH (Bearb.), 2009). Im Anschluss erfolgt ein Abgleich mit den Erfahrungen des Ordnungsamtes Mitte zu den Parkzonen 38 und 41.

Das Schema wurde auf Basis vorliegender Erfahrungswerte, Interviews mit Ordnungsamtsmitarbeitern und einem eigens durchgeführten Praxistest im Außendienst entwickelt. Es enthält folgende Eingangsvariablen (jeweils mit Angaben der für das jeweilige Teilgebiet getroffenen Annahmen):

- Anzahl der zu überwachenden Abstellstände in den Teilgebieten Leopoldkiez, Brunnenplatz und Hochstraße: 3.139, 1.998 bzw. 1.796 Abstellstände.
- Die Kontrollstrecke gibt die zu überprüfende Kantenlänge der Straßenseiten an. Dieser Wert wird pauschal um 10 % reduziert, um Abkürzungen bei der Überwachungsdurchführung zu berücksichtigen. Im Untersuchungsgebiet betragen die Kantenlänge der zu überprüfenden Abschnitte im Teilgebiet Leopoldkiez 19.784 m und der reduzierte Wert 17.806 m. Das Teilgebiet Brunnenplatz weist eine Kantenlänge von 14.114 m auf, der reduzierte Wert liegt bei 12.703 m. Die Kantenlänge des Teilgebiets Hochstraße liegt bei 15.356 m, der reduzierte Wert beträgt 13.820 m. Die Sammelanlage an der Reinickendorfer Straße wurde berücksichtigt.
- Bewirtschaftungszeiten in den drei Teilgebieten: Mo-Fr 9-20 Uhr und Sa 9-18 Uhr.
- Mittlerer Überwachungsturnus im Jahresdurchschnitt in den drei Teilgebieten: dreistündlich, dies entspricht bei den vorgeschlagenen Bewirtschaftungszeiten rund drei bis vier Überwachungsgängen am Tag. Der dreistündliche Überwachungsturnus wird auch in der neuen Parkzone (westliche Oranienburger Vorstadt) im Bezirk angewandt.
- Mittlere Gehgeschwindigkeit ohne Überwachungstätigkeit in den drei Teilgebieten: 3,6 km/h.
- Überprüfungszeit je Parkstand in den drei Teilgebieten: 5 Sekunden bei Parkscheinen, 1 Minute bei Handy-Parken.
- Nichtbeachtungsquote, die den zu erwartenden Anteil von unzulässig abgestellten Fahrzeugen (Schwarzparker) in den drei Teilgebieten angibt: 10 %.
- Zeit für das Schreiben einer Anzeige in den drei Teilgebieten: 2 Minuten.
- Annahme zum Anteil der Handy-Parker in den drei Teilgebieten: 2 %.
- Überprüfungszeit der Kennzeichnungen zur Umweltzone im Teilgebiet Hochstraße: ist in der Prüfzeit der Parkscheine enthalten; Annahme zur

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Pankstraße**

27. März 2019

Anzeigenquote: 0,5 %. Die Teilgebiete Leopoldkiez und Brunnenplatz liegen außerhalb der Umweltzone.

- Überprüfung der Parkscheinautomaten (PSA) in den drei Teilgebieten: erfahrungsgemäß sind langfristig durchschnittlich rund 10 % der Automaten defekt. Pro Meldung werden rund 1,5 Minuten Zeitaufwand veranschlagt.
- Zeiten für allgemeine Auskünfte in den drei Teilgebieten: erfahrungsgemäß wenden sich ortsunkundige Passanten mit allgemeinen Fragen an die uniformierten Überwachungskräfte. Hier wird durchschnittlich eine einminütige Anfrage je Stunde berücksichtigt.
- Rüst- und Wegezeiten zu den Teilgebieten: 60 Minuten je Arbeitstag. Damit wird berücksichtigt, dass die mittlere effektive Überwachungszeit einer Arbeitskraft durch die „unproduktiven“ Rüst- und Wegezeiten reduziert wird.
- Mittlerer Krankheitsstand der Überwachungskräfte für die Teilgebiete: 10 %.

Unter den getroffenen Annahmen werden im Jahresmittel rechnerisch 17,2 Überwachungskräfte für das Teilgebiet Leopoldkiez, 11,3 Überwachungskräfte für das Teilgebiet Brunnenplatz und 11,0 Überwachungskräfte für das Teilgebiet Hochstraße benötigt, um dort durchschnittlich drei- bis viermal am Tag zu kontrollieren (Abbildung 72 bis Abbildung 74). Rechnerisch überwacht eine Person damit im Teilgebiet Leopoldkiez 183 Abstellstände, im Teilgebiet Brunnenplatz 177 Abstellstände und im Teilgebiet Hochstraße 164 Abstellstände. Zum Vergleich: in den bestehenden Parkzonen des Bezirks Mitte sind 116 Überwachungskräfte für 26.517 Abstellstände zuständig.¹⁸ Dies ergibt rechnerisch 229 Parkstände je Überwachungskraft. In der neuen Parkzone 33 wird eine Überwachungskraft 184 Parkstände kontrollieren.¹⁹ Bei der Interpretation dieser Werte ist zu beachten, dass auch andere Faktoren wie Parkstandsanzahl und -dichte sowie „Leerwege“ eine Rolle spielen.

Die vorliegende Prognose rechnet aufgrund von Erfahrungswerten aus dem Ordnungsamt des Bezirks Mitte mit einem durchschnittlichen Jahressatz von 39.670 € je Überwachungskraft (mit jährlichem Anstieg von 2,5 %). Neben den Überwachungskräften sieht das Ordnungsamt zusätzlich einen Koordinator für den Außendienst mit einem durchschnittlichen Jahressatz von 45.930 € für das gesamte Bewirtschaftungsgebiet vor.²⁰ Das wäre je Teilgebiet eine 0,3 Stelle für einen Außendienst-Koordinator mit einem anteiligen Jahressatz von 15.310 €. Weitere Innendienstmitarbeiter werden nicht gesondert ausgewiesen.²¹

¹⁸ Auskunft des Bezirksamts Mitte von Berlin am 09.01.2018.

¹⁹ Auskunft des Bezirksamts Mitte von Berlin am 09.01.2018.

²⁰ Auskunft des Bezirksamts Mitte von Berlin am 09.01.2018 und 22.03.2018.

²¹ Auskunft des Bezirksamts Mitte von Berlin am 22.03.2018.

Außer den Personalkosten sind auch laufende Sach- und Materialkosten zu beachten, diese liegen in den bestehenden Parkzonen des Bezirks Mitte bei rund 19.700 € je Überwachungskraft und Jahr (mit jährlichem Anstieg von 2,5 %). Einmalige Sachkosten für die Erstausrüstung werden dem laufenden Betrieb zugeordnet und nicht gesondert ausgewiesen.²²

Unter den getroffenen Annahmen sind im ersten Jahr Gesamtkosten für die Überwachung des Teilgebiets Leopoldkiez von rund 1.036.000 €, des Teilgebiets Brunnenplatz von rund 686.000 € und des Teilgebiets Hochstraße von rund 668.000 € zu erwarten. Aufgrund eines jährlichen 2,5 %-Anstiegs der Überwachungskosten (Personal-, Sach- und Materialkosten) erhöhen sich im Folgejahr die Gesamtkosten für die Überwachung des Teilgebiets Leopoldkiez auf rund 1.062.000 €, des Teilgebiets Brunnenplatz auf rund 703.000 € und des Teilgebiets Hochstraße auf rund 685.000 €.

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Pankstraße**

27. März 2019

²² Auskunft des Bezirksamts Mitte von Berlin am 09.01.2018 und 22.03.2018.

Abbildung 72: Abschätzung der erforderlichen Überwachungskräfte für das Teilgebiet Leopoldkiez (3 bis 4 Kontrollgänge am Tag)

Teilgebiet Leopoldkiez		Variable Eingangsgröße
Gebiets-Kenngrößen		
Parkstände:	3.139 Stück	
Reduzierte Kontrollstrecke (-10 %):	17.806 Meter	
Jährliche Bewirtschaftungszeit:	304 Tage	
	Kontrollstrecke: 19.784 Meter	
	Werttage: 252	
	von 9 Uhr	
	bis 20 Uhr	
	= 11 Std	
	Samstage: 52	
	von 9 Uhr	
	bis 18 Uhr	
	= 9 Std	
	Sonn- und Feiertage: 0	
	von	
	bis	
	= 0 Std	
Überwachungsturnus	Überwachungsturnus: 3,0 stündlich	
Überwachungs-Kenngrößen		
Reine Gehzeit:	297 Minuten/Tour	Wegstrecke: 17.806 m
Überprüfungszeit der Parkscheine:	889 Minuten/Tour	Schwarzparker: 10 %
Überprüfungszeit Handy-Parken:	63 Minuten/Tour	Anzeige je Fahrzeug: 2 min
Überprüfungszeit Umweltzone:	0 Minuten/Tour	Quote: 2 %
Überprüfungszeit der PSA:	14 Minuten/Tour	Anzeigenzeit bei Parkscheinen enthalten
Zeit für Service und Auskünfte:	21 Minuten/Tour	Quote: 0,0 %
		Anzeige je Fahrzeug: 0 min
		Dauer Fehlermeldung: 1,5 min
		Defekquote: 10 %
		Servicedauer: 1 min
		sonntags: 0,0 Touren
	Summe: 1.284 Minuten/Tour	
	Überwachungsgänge pro Jahr: 1.080 Touren	werktags: 3,7 Touren
	Jahresüberwachungsminuten (JÜM): 1.386.752 Minuten (Überwachungsgänge pro Jahr * Überwachungsdauer pro Tour)	samstags: 3,0 Touren
Personal-Kenngrößen		
Arbeitszeit pro Jahr:	106.560 Minuten/Person	Urlaubstage pro Jahr: 30 Tage
Effektive Arbeitszeit vor Ort pro Jahr:	80.784 Minuten/Person	Krankheitsstand: 10 %
		Rüst- und Wegezeiten: 60 min
		Tägliche Arbeitszeit: 480 min
Ergebnisse		
Benötigte Überwachungskräfte:	17,2 im Jahresmittel, errechnet aus jährlicher Überwachungszeit / effektive Arbeitszeit	

Abbildung 73: Abschätzung der erforderlichen Überwachungskräfte für das Teilgebiet Brunnenplatz (3 bis 4 Kontrollgänge am Tag)

Gebiets-Kenngrößen		Teilgebiet Brunnenplatz		Variable Eingangsgröße	
Parkstände:	1.998 Stück	Kontrollstrecke:	14.114 Meter	Samstage:	52
Reduzierte Kontrollstrecke (-10 %):	12.703 Meter	Werkzeuge:	252	von	9 Uhr
Jährliche Bewirtschaftungszeit:	304 Tage	von	9 Uhr	bis	18 Uhr
		bis	20 Uhr		
			= 11 Std	Sonn- und Feiertage:	0
				von	
				bis	
					= 0 Std
Überwachungssturnus					
Überwachungssturnus:	3,0 stündlich				
Überwachungs-Kenngrößen					
Reine Gehzeit:	212 Minuten/Tour	Gehgeschwindigkeit:	3.600 m/Std	Wegstrecke:	12.703 m
Überprüfungszeit der Parkscheine:	566 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	5 sek	Schwarzparker:	10 %
Überprüfungszeit Handy-Parken:	40 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	1 min	Quote:	2 %
Überprüfungszeit Umweltzone:	0 Minuten/Tour	Prüfzeit bei Parkscheinen enthalten		Quote:	0,0 %
Überprüfungszeit der PSA:	13 Minuten/Tour	Abstand zwischen PSA:	150 m	Anzeige je Fahrzeug:	0 min
Zeit für Service und Auskünfte:	14 Minuten/Tour	Anfragen pro Stunde:	1 Stück	Dauer Fehlermeldung:	1,5 min
Summe:	844 Minuten/Tour				
Überwachungsgänge pro Jahr:	1.080 Touren	werktags:	3,7 Touren	samstags:	3,0 Touren
Jahresüberwachungsminuten (JÜM):	911.859 Minuten (Überwachungsgänge pro Jahr * Überwachungsstrecke pro Tour)			sonntags:	0,0 Touren
Personal-Kenngrößen					
Arbeitszeit pro Jahr:	106.560 Minuten/Person	Arbeitsstage pro Jahr:	252 Tage	Urlaubstage pro Jahr:	30 Tage
Effektive Arbeitszeit vor Ort pro Jahr:	80.784 Minuten/Person	Krankheitsstand:	10 %	Rüst- und Wegezeiten:	60 min
Ergebnisse					
Benötigte Überwachungskräfte: 11,3 im Jahresmittel, errechnet aus jährlicher Überwachungszeit / effektive Arbeitszeit					

Abbildung 74: Abschätzung der erforderlichen Überwachungskräfte für das Teilgebiet Hochstraße (3 bis 4 Kontrollgänge am Tag)

Gebiets-Kenngrößen		Teilgebiet Hochstraße		Variable Eingangsgröße	
Parkstände:	1.796 Stück	Kontrollstrecke:	15.356 Meter	Samstage:	52
Reduzierte Kontrollstrecke (-10 %):	13.820 Meter	Werkzeuge:	252	von	9 Uhr
Jährliche Bewirtschaftungszeit:	304 Tage	von	9 Uhr	bis	18 Uhr
		bis	20 Uhr		= 9 Std
		=	11 Std	Sonn- und Feiertage:	0
				von	Uhr
				bis	Uhr
					= 0 Std
Überwachungsturnus					
Überwachungsturnus:	3,0 stündlich				
Überwachungs-Kenngrößen					
Reine Gehzeit:	230 Minuten/Tour	Gehgeschwindigkeit:	3.600 m/Std	Wegstrecke:	13.820 m
Überprüfungszeit der Parkscheine:	509 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	5 sek	Schwarzparker:	10 %
Überprüfungszeit Handy-Parken:	36 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	1 min	Quote:	2 %
Überprüfungszeit Umweltzone:	18 Minuten/Tour	Prüfzeit bei Parkscheinen enthalten		Quote:	0,5 %
Überprüfungszeit der PSA:	13 Minuten/Tour	Abstand zwischen PSA:	160 m	Defekquote:	10 %
Zeit für Service und Auskünfte:	13 Minuten/Tour	Anfragen pro Stunde:	1 Stück	Servicedauer:	1 min
Summe:	819 Minuten/Tour				
Überwachungsgänge pro Jahr:	1.080 Touren	werktags:	3,7 Touren	samstags:	3,0 Touren
Jahresüberwachungsminuten (JUM):	885.036 Minuten (Überwachungsgänge pro Jahr * Überwachungsdauer pro Tour)			sonntags:	0,0 Touren
Personal-Kenngrößen					
Arbeitszeit pro Jahr:	106.560 Minuten/Person	Arbeitsstage pro Jahr:	252 Tage	Urlaubstage pro Jahr:	30 Tage
Effektive Arbeitszeit vor Ort pro Jahr:	80.784 Minuten/Person	Krankheitsstand:	10 %	Rüst- und Wegezeiten:	60 min
Ergebnisse					
Benötigte Überwachungskräfte: 11,0 im Jahresmittel, errechnet aus jährlicher Überwachungszeit / effektive Arbeitszeit					
Tägliche Arbeitszeit: 480 min					

5.5.3 Fazit

Eine Parkraumbewirtschaftung des Teilgebietes Leopoldkiez würde bei einer Bewirtschaftungszeit von Mo-Fr 9-20 Uhr und Sa 9-18 Uhr und einem 3-stündigen Überwachungssturnus mit 3 bis 4 Kontrollgängen am Tag im ersten Jahr eine Überdeckung von rund 118.000 € erzielen. Für das Folgejahr wird für das Teilgebiet Leopoldkiez ein Überschuss von rund 615.000 € ermittelt. Nach 10 Jahren ist unter Berücksichtigung steigender Überwachungskosten sowie Betriebs- und Wartungskosten insgesamt ein Überschuss von rund 4,58 Mio. € zu erzielen (Tabelle 26).

Unter denselben Bedingungen ergibt sich bei einer Parkraumbewirtschaftung des Teilgebietes Brunnenplatz im ersten Jahr eine Unterdeckung von rund 69.000 €. Im Folgejahr wird für das Teilgebiet Brunnenplatz ein Überschuss von rund 345.000 € errechnet und nach 10 Jahren ein Überschuss von insgesamt rund 2,32 Mio. € (Tabelle 27).

Im Teilgebiet Hochstraße wäre eine Parkraumbewirtschaftung unter denselben Bedingungen im ersten Jahr auch nicht kostendeckend bei einem Minus von rund 176.000 €. Für das Folgejahr wird ein Überschuss von rund 247.000 € errechnet. Insgesamt wird nach 10 Jahren eine Überdeckung von rund 1,34 Mio. € errechnet (Tabelle 28).

Tabelle 26: Prognose der Einnahmen und Ausgaben des Teilgebietes Leopoldkiez bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Fr 9-20 Uhr und Sa 9-18 Uhr mit 3 bis 4 Kontrollgängen am Tag

Teilgebiet Leopoldkiez	Einnahmen			Ausgaben				Bilanz
	Parkschein- gebühren	Verwarnungs- und Bußgelder	Summe	Über- wachung	Parkschein- automaten	Information, Beschilder- ung	Summe	
im ersten Jahr	813.629 €	941.700 €	1.755.329 €	1.036.474 €	475.000 €	125.560 €	1.637.034 €	118.295 €
im Folgejahr	813.629 €	941.700 €	1.755.329 €	1.062.003 €	77.900 €	/	1.139.903 €	615.426 €
nach 10 Jahren	8.136.288 €	9.417.000 €	17.553.288 €	11.593.590 €	1.250.457 €	125.560 €	12.969.607 €	4.583.681 €

Tabelle 27: Prognose der Einnahmen und Ausgaben des Teilgebietes Brunnenplatz bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Fr 9-20 Uhr und Sa 9-18 Uhr mit 3 bis 4 Kontrollgängen am Tag

Teilgebiet Brunnenplatz	Einnahmen			Ausgaben				Bilanz
	Parkschein- gebühren	Verwarnungs- und Bußgelder	Summe	Über- wachung	Parkschein- automaten	Information, Beschilder- ung	Summe	
im ersten Jahr	517.882 €	599.400 €	1.117.282 €	686.191 €	420.000 €	79.920 €	1.186.111 €	-68.829 €
im Folgejahr	517.882 €	599.400 €	1.117.282 €	702.963 €	68.880 €	/	771.843 €	345.439 €
nach 10 Jahren	5.178.816 €	5.994.000 €	11.172.816 €	7.669.236 €	1.105.667 €	79.920 €	8.854.823 €	2.317.993 €

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

Tabelle 28: Prognose der Einnahmen und Ausgaben des Teilgebietes Hochstraße bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Fr 9-20 Uhr und Sa 9-18 Uhr mit 3 bis 4 Kontrollgängen am Tag

Teilgebiet Hochstraße	Einnahmen			Ausgaben				Bilanz
	Parkschein- gebühren	Verwarnungs- und Bußgelder	Summe	Über- wachung	Parkschein- automaten	Information, Beschilder- ung	Summe	
im ersten Jahr	465.523 €	538.800 €	1.004.323 €	668.380 €	440.000 €	71.840 €	1.180.220 €	-175.897 €
im Folgejahr	465.523 €	538.800 €	1.004.323 €	684.707 €	72.160 €	/	756.867 €	247.456 €
nach 10 Jahren	4.655.232 €	5.388.000 €	10.043.232 €	7.469.693 €	1.158.318 €	71.840 €	8.699.851 €	1.343.381 €

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

6 Mobilitätsmanagement

Ein verändertes und nachhaltiges Mobilitätsverhalten der Menschen im Fördergebiet kann entscheidend dazu beitragen, die Ziele des Verkehrskonzeptes zu erreichen. Vier von fünf Wegen beginnen oder enden am Wohnstandort. Die tägliche Entscheidung, sich zu Fuß, mit dem Rad, öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Pkw auf den Weg zu machen, wird am Wohnstandort getroffen und hängt somit wesentlich von der Wohnsituation und dem Wohnumfeld ab.²³ Deshalb ist es wichtig, der Wohnbevölkerung nachhaltige Mobilität zu ermöglichen und entsprechende Angebote vorzuhalten. Hier setzt Mobilitätsmanagement an.

6.1 Bedeutung von Mobilitätsmanagement für eine nachhaltige Mobilität

Mobilitätsmanagement ist ein strategischer Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage mit dem Ziel, den Personenverkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten. Nachhaltige Mobilität heißt, die heutigen Mobilitätsbedürfnisse in Zukunft in einer dauerhaft umweltverträglichen Weise zu gewährleisten. Dies gilt für Menschen und Wirtschaft.

Mobilitätsmanagement bietet den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern durch „weiche“ Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Motivation, Koordination und Service, Anreize, ihr Mobilitätsverhalten und ihre Einstellungen zur Mobilität zu ändern. Dazu gehören z. B. Carsharing-Stationen, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Kinderwägen und Informationsangebote. Es bietet den Verkehrsteilnehmenden durch „weiche“ Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Motivation, Koordination und Service Anreize, ihr Mobilitätsverhalten zu ändern.

Dabei übernehmen Akteure, wie z. B. Betriebe, Wohnungsunternehmen oder Schulen, Verantwortung für den von ihnen verursachten Verkehr und kooperieren mit Kommunen, Verkehrsbetrieben und -anbietern²⁴. Unter Mobilitätsmanagement werden also Maßnahmen des behördlichen, betrieblichen und schulischen Mobilitätsmanagements gefasst.

Besonders effektiv ist Mobilitätsmanagement, wenn es zielgruppenspezifisch ist und die Menschen in ihren jeweiligen Lebenslagen anspricht.

²³ Vgl. ausführlicher Lambrecht/ Sommer, 2016.

²⁴ Vgl. auch Teilstrategie IV.4.4 Mobilitäts- und Verkehrsmanagement StEP Verkehr.

Ziele von Mobilitätsmanagement: ökologische, ökonomische und soziale Ziele gleichermaßen

Ziel ist weniger Autoverkehr, stärkere Nutzung der eigenen Füße, des Fahrrades und von Bus und Bahn. Folgende Kernziele sind zu nennen²⁵:

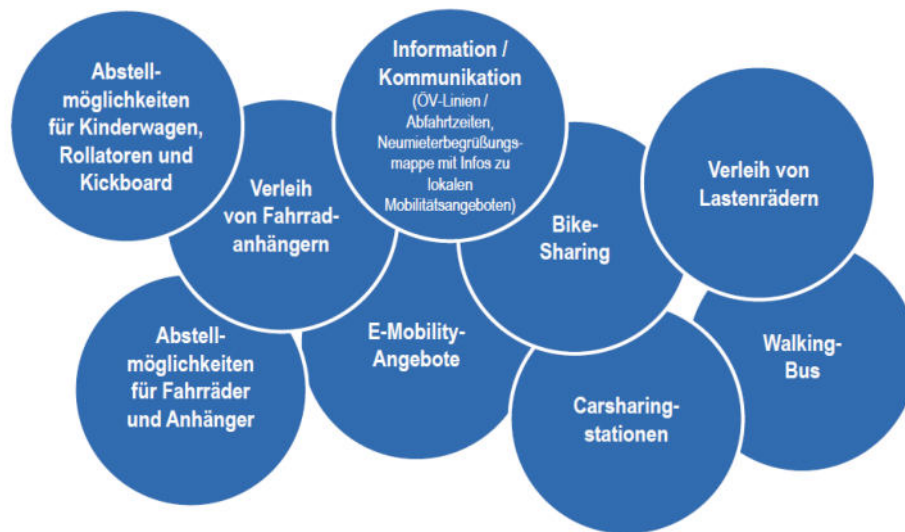
- mehr Mobilität mit weniger Autoverkehr,
- Steigerung der Kosteneffizienz des Verkehrs,
- effiziente Nutzung der bestehenden Infrastruktur,
- Reduzierung von umweltschädlichen Emissionen (Lärm, Feinstaub etc.) und geringerer Flächenverbrauch,
- Mobilitätssicherung (soziale Dimension),
- Gesundheitsförderung durch die Nutzung nicht-motorisierter Verkehrsmittel,
- Verbesserung der Verkehrssicherheit,
- Aufwertung des öffentlichen Raumes

6.2 Mobilitätsmanagement im Quartier

Bausteine und Instrumente des Mobilitätsmanagement zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität im Quartier sind umfangreich. Bausteine können sein: Bike-Sharing und Verleihstationen, Verleih von Lastenrädern und Fahrradanhängern, Carsharing-Stationen, E-Mobility-Angebote, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Fahrradanhänger, Elektrofahrräder und Lastenräder, Abstellmöglichkeiten für Kinderwagen, Rollatoren, Scooter und Ähnlichem, Informationsangebote und Außenkommunikation (Abbildung 75).

²⁵ Vgl. (www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de)

Abbildung 75: Mobilitätsmanagement - Die Palette



Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Pankstraße**

27. März 2019

Es ist zentrales Anliegen, im Quartier den Zugang zu klimaverträglichen Verkehrsmitteln als Alternative zum privaten Pkw zu erleichtern. Mobilitätsmanagement am Wohnort ist der Schlüssel zu einer nachhaltigen Quartiersentwicklung. Es gilt, verschiedene Mobilitätsangebote, die die Wahlfreiheit fördern (können), zur Verfügung zu stellen.

Mobilitätsmanagement im Quartier bzw. am Wohnort umfasst die vier Bereiche: Infrastruktur, Parkraummanagement, Bereitstellen unterschiedlicher Mobilitätsangebote sowie Information / Kommunikation / Motivation. Es geht um die intelligente Planung und Umsetzung von vielen kleinen Einzelmaßnahmen, aber auch um die Neuorganisation der (eigenen) Alltagsmobilität.

Infrastruktur

Die Infrastruktur ist eine notwendige Voraussetzung, das heißt ein gut ausgebautes Wegenetz für den Fuß- und Radverkehr, Fahrradabstellanlagen, Haltestellen von Bus und Bahn sind fußläufig und barrierefrei erreichbar.

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes ist ein Netz für den Fuß- und Radverkehr und ein Konzept für Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum erarbeitet worden (Kapitel 4.2 und 4.3).

Parkraummanagement

Parkraummanagement kann dazu beitragen, Platz für neue Mobilitätsformen zu schaffen, aber auch zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raumes (Straße) beitragen. Ein bedeutender Baustein im Parkraummanagement ist die Parkraumbewirtschaftung. Parkraumbewirtschaftung ist die zielgerichtete Steuerung des Verhältnisses von Parkplatzsuchverkehr zur Anzahl verfügbarer Parkplätze im öffentlichen Straßenraum.

Parkraum wird vor allem dort bewirtschaftet, wo die Zahl der parkenden Fahrzeuge die Zahl der verfügbaren Parkplätze übersteigt. Dies führt zu einem erhöhten Parksuchverkehr und damit zu erhöhten Lärm- und Umweltbelastungen.

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes ist ein Konzept zur Parkraumbewirtschaftung vorgelegt worden (Kapitel 5).

Bereitstellen neuer Angebote

Hierzu zählen wohnungsnah (Elektro)Carsharing-Stationen, aber auch gemeinschaftlich organisierte Mobilitätsangebote wie Lastenradverleih, (Elektro)-Fahrradverleih und Mietertickets.

Abbildung 76: Carsharing - Standort und kleine Mobilitätsstation



Carsharing – Standort (Braunschweig)



Kleine Mobilitätsstation (Offenburg)

Bei Mietertickets handelt es sich um ein wohnungsbezogenes Verkehrsangebot im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs, bei dem Mieterinnen und Mieter eines bestimmten Wohnungsunternehmens oder Bewohnerinnen und Bewohner eines bestimmten Wohngebiets preisreduzierte Abonnements des öffentlichen Nahverkehrs als fakultatives Angebot nutzen können. In Tabelle 29 sind beispielhaft einige Konzepte von Mieterticket zusammengestellt. In der Regel werden die Mietertickets von Wohnungsbaugesellschaften für ihre Mieterschaft angeboten.

Tabelle 29: Mietertickets (Konzepte und Beispiele) (eigene Zusammenstellung)

Bielefeld
<p><u>Beteiligte Akteure:</u> Bielefelder Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft (BGW), mobil GmbH (Stadt Bielefeld) und Baugenossenschaft Freie Scholle e.G.</p> <ul style="list-style-type: none"> • seit 2005 • für alle Preisstufen und weitere Zusatzleistungen erhältlich • bei einer Mindestabnahme von 100 Tickets 10% Rabatt • bei Fahrten über Geltungsbereich des Abos hinaus spart man bis zu 40% gegenüber dem normalen Einzelfahrschein
Bochum
<p><u>Beteiligte Akteure:</u> VBW Bauen und Wohnen GmbH</p> <ul style="list-style-type: none"> • seit 2003 • Großkundenabonnement, Preisnachlass für Mieter von 11,5% (im Jahresabo, alle Preisstufen) (eignet sich deshalb nur bei großen Wohnungsbaugesellschaften) • 2013 nutzen rund 1250 Mieter das Angebot
Zürich
<p><u>Beteiligte Akteure:</u> Genossenschaft Zurlinden (Wohnpark Sihlbogen)</p> <ul style="list-style-type: none"> • vergünstigtes Abo des Züricher Verkehrsverbundes pro Haushalt • bereits in Wohnungsmiete enthalten, wird in Form eines Gutscheins im Wert des Jahresabonnements ausgegeben • begleitend wurden die Pkw-Stellplätze auf das gesetzliche Minimum reduziert, Pkw-Besitz nur nach Sondergenehmigung erlaubt • auch Fahrradleihsysteme können zusätzlich als Begleitmaßnahme angeboten werden, bei denen z.B. Zugang und Ausleihe im Mieterticket erfasst werden können

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

Information / Kommunikation / Motivation

Ein zentrales Werkzeug bzw. Instrument für das Mobilitätsmanagement ist die Information der Angebote gegenüber den Nutzerinnen und Nutzern, aber auch Kommunikation und die Motivation (Beispiele s. Abbildung 77).

Abbildung 77: Beispiele für Öffentlichkeitsarbeit



Zu diesem Themenbereich zählt auch die Mobilitätsbildung. Mobilitätsbildung hat das Ziel, Personen für den Verkehr fit zu machen und ihnen gleichzeitig die Verantwortung zu übertragen, durch die Verkehrsmittelwahl an einer nachhaltigen Mobilität mitzuwirken. Bereits in der Kita oder spätestens in der Schule sollten erste Mobilitätsbildungsmaßnahmen ergriffen werden (s. Flyer „Aktionstage zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“, Abbildung 77).

Quartiere mit nachhaltigen Mobilitätskonzepten

Beispielhaft sind Quartiere mit nachhaltigen Mobilitätskonzepten in Form von Steckbriefen aufgearbeitet worden. Diese Good Practice Beispiele beinhalten umfassende Ansätze zu nachhaltigen Mobilitätskonzepten mit Carsharing - Stationen, Bike-Sharing Angeboten, Verleih von Lastenrädern, gute ÖV – Anbindung, Verbesserung der Infrastruktur für Rad und Fuß und Verbesserungen der Aufenthaltsqualität.

Tabelle 30: Beispiele für Quartiere mit nachhaltigen Mobilitätskonzepten

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Themenfeld
1	Lincoln Siedlung Darmstadt	Umwandlung einer ehemaligen Wohnsiedlung von US-Soldaten zum urbanen, verkehrsberuhigten Quartier („Stadt der kurzen Wege“)	Umstrukturierung in ein Quartier mit nachhaltigen Mobilitätsangeboten
2	Gartenstadt Farmsen Hamburg	Umsetzung eines alternativen Mobilitätskonzeptes in einer denkmalgeschützten Siedlung (Car-Sharing-Stationen und E-Rad-Verleih) zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Ansatz: Energetische Sanierung	Fuß- und fahrradfreundliches Quartier
3	Ellerbek/Wellingsdorf Kiel	Förderung aktiver Mobilität mit dem Fokus „Beispielbares Quartier“ (Kinderfreundlichkeit)	Beispielbares Quartier
4	Stellwerk 60 Köln-Nippes	Mobilitätsförderung in einer autofreien Siedlung mit großer Fußgängerzone, die den Anwohnenden eine hohe Lebensqualität bietet	Autofreie Siedlung
5	Domagkpark München	Neubauviertel mit ausgebautem Sharing-Angebot und großem ÖPNV Angebot soll den Anwohnenden eine attraktive Alternative zum eigenen Auto bieten. Betreiber der Mobilitätsstation ist Mobilitätsdienstleister	Neubauviertel mit umfassendem nachhaltigem Mobilitätsangebot
6	Gartenstadt Drewitz Potsdam	Mit einem Konzept der energetischen Sanierung und Parkraumbewirtschaftung entwickelte sich die Plattenbausiedlung zur Gartenstadt	Umstrukturierung und Erneuerung in „grünen Stadtteil“
7	Im langen Loh Basel	Wohnsiedlung mit „sehr guter ÖV-Erschließung“ und attraktiven Velorouten	Erhöhung der Mobilitätsangebote in einer Wohnsiedlung (Wohngenossenschaft)
8	Seestadt Aspern Wien	Durch innovative Konzepte entsteht ein neuer nachhaltiger Stadtteil mit hoher Lebensqualität	Realisierung eines nachhaltigen Stadtteils

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Pankstraße**
27. März 2019

Mit Blick auf das Fördergebiet QM Pankstraße sind die Beispiele von Bedeutung, die Veränderungen im Bestand herbeiführen bzw. mit Wohnungsbau-gesellschaften gemeinsam Konzepte entwickeln (Lincoln Siedlung Darmstadt, Gartenstadt Farmsen Hamburg, Ellerbek / Wellington Kiel, Im Langen Loh Basel).

6.3 Empfehlungen

Das Konzept für ein Mobilitätsmanagement am Wohnort muss zum Quartier passen. Das heißt, bei der Entwicklung der Angebote muss die Quartiers- und Sozialstruktur berücksichtigt werden.

Im Fördergebiet des QM Pankstraße lebt ein hoher Anteil von Menschen mit Migrationshintergrund (63 %) ²⁶ und ein hoher Anteil von Menschen mit Transferleistungen, der Anteil jüngerer Menschen (25-35 Jahre) ist mit 23 % auch vergleichsweise hoch. Es gibt zwei Wohnungsbaugesellschaften (degewoAG, Gesobau) mit einem großen Bestand an Wohnungen.

Eine grundsätzliche Bereitschaft, alternative Mobilitätsangebote zu nutzen besteht im Gebiet. So wurde im Rahmen des 1. Workshop auf die Frage, wie alternative Mobilitätsangebote (Carsharing, Lastenräder, Bike-Sharing-Angebote) beurteilt werden und ob sie genutzt werden, ausgeführt, dass zunächst der Bedarf und die Konditionen geklärt werden müssten, ebenfalls mögliche Standorte. Eine Nutzung dieser Angebote kann sich aber durchaus vorgestellt werden.

Zur Förderung der Nutzung des Fahrrades ist ein Konzept für die Errichtung von Fahrradabstellanlagen mit konkreten Standorten im Quartier vorgelegt worden (Kapitel 4.3.3). Diese und die Vorschläge für die Erweiterung der Standorte für das Fahrradverleihsystem (Nextbike) sollten möglichst zeitnah umgesetzt werden. Des Weiteren wird empfohlen, ein Pilotprojekt zu starten, in dem kostenfrei Lastenfahrräder ausgeliehen werden können. Hier bietet sich eine Kooperation mit dem ADFC Berlin an, der das Projekt „Flotte Lotte freie Lastenräder für Berlin“ ²⁷ gestartet hat.

In Kooperation mit den Wohnungsbaugesellschaften sollte ein Konzept für ein Mieterticket vorgelegt und eine Mobilitätsstation (Carsharing, Leihfahrräder, Lastenräder) zusammen mit der Mieterschaft konzipiert werden.

Vor dem Hintergrund der Sozialstruktur im Quartier und der Bedeutung von Mobilitätsbildung für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten wird diesem Thema besondere Bedeutung beigemessen. Notwendig ist die Erarbeitung eines entsprechenden Konzeptes und die Umsetzung mit intensiver Informations- und Öffentlichkeitsarbeit.

Als besonders anzusprechende Personengruppen gelten die Gruppe der Älteren (z. B. Radfahrkurse für „Wiedereinsteiger“, die richtige Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln), Personen die aus kulturellen Gründen kein Rad fahren (z. B. Radfahrlernkurse, insbesondere für Frauen) und schulische

²⁶ Berlinweit sind es 27 % (IHEK 2017/2018).

²⁷ www.flotte-berlin.de

Bildungseinrichtungen (z. B. Mobilitätskonzepte für Kitas, Grundschulen und weiterführende Schulen).

In Berlin gibt es den Verein BIKEYGEES e. V.²⁸. Dieser organisiert Radfahrtrainings für Frauen, mehrsprachigen Verkehrsunterricht und Reparaturkurse.

Viele der Schulwege können zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden. Als Mobilitätsbildungsangebote für Kindergärten bzw. Schulen sollte beispielhaft für eine Kita oder eine Grundschule im Quartier ein Mobilitätskonzept (Workshops mit Kindern, Erzieherinnen, Elternabend, Mobilitätsplan) erstellt werden.

Für weiterführende Schulen wird die Erstellung eines Radschulwegplans vorgeschlagen. Ein Radschulwegplan ist bezogen auf eine Schule und gibt Empfehlungen für den Weg zur Schule mit dem Rad (Vorbereitung und Durchführung von Projekttagen an der Schule, Erarbeitung des Fachplans).

Vor dem Hintergrund des vergleichsweise hohen Anteils von Personen in der Altersgruppe der jungen Erwachsenen sollten die Mobilitätsbildungsangebote für diese Personengruppe in bestehende QM-Projekte für Jugendliche / Junge Erwachsene integriert sein. Dazu bietet sich eine Kooperation mit dem VCD („Projekt 2050“) an. Hierbei handelt es sich um „Bildungspakete“ (Materialien, Präsentationen, Anleitungen etc.), mit denen die Verantwortlichen das Thema „nachhaltige Mobilität“ (z. B. Bau von Lastenrädern) behandeln können.

Für die Konzeption und Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen des Mobilitätsmanagement ist eine enge Kooperation der Akteure mit dem Quartiersmanagement notwendig.

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Pankstraße

27. März 2019

²⁸ www.bikeygees.org/de (der Verein hat 2018 den Deutschen Fahrradpreis erhalten).

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Ermittelter Durchgangs-, Quell- und Zielverkehr sowie deren Anteile am Gesamtverkehr auf der Relation Maxstraße / Schererstraße am Vormittag zwischen 6 und 10 Uhr und am Nachmittag zwischen 15 und 19 Uhr	16
Tabelle 2:	Grobkostenschätzung für die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs	65
Tabelle 3:	Grobkostenschätzung für die Einrichtung eines Shared Space-Bereichs / einer Begegnungszone	66
Tabelle 4:	Grobkostenschätzung eine Platzgestaltung	66
Tabelle 5:	Grobkostenschätzung für Bordsteinabsenkungen	67
Tabelle 6:	Grobkostenschätzung für neue Querungsanlagen	67
Tabelle 7:	Grobkostenschätzung für die Verbesserung vorhandener Querungsanlagen	68
Tabelle 8:	Grobkostenschätzung für die Einrichtung von Fahrradstraßen	68
Tabelle 9:	Grobkostenschätzung für die Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit	69
Tabelle 10:	Grobkostenschätzung für die Neuanlage von Fahrradabstellanlagen / Erweiterung bestehender Standorte	70
Tabelle 11:	Grobkostenschätzung für bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (punktuelle Maßnahmen)	71
Tabelle 12:	Grobkostenschätzung für die Neuordnung des ruhenden Verkehrs in Kontaktpunktbereichen	72
Tabelle 13:	Grobkostenschätzung für Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement	72
Tabelle 14:	Grobkostenschätzung für eine Straßenraumgestaltung	72
Tabelle 15:	Grobkostenschätzung für Maßnahmen zum ruhenden Verkehr	73
Tabelle 16:	Handlungskatalog zum Fußverkehr	74
Tabelle 17:	Handlungskatalog zum Fußverkehr	75
Tabelle 18:	Handlungskatalog zum Radverkehr	76
Tabelle 19:	Handlungskatalog zum Radverkehr	77
Tabelle 20:	Handlungskatalog zum Kfz-Verkehr	78
Tabelle 21:	Handlungskatalog Mobilitätsmanagement	79
Tabelle 22:	Handlungskatalog Straßenraumgestaltung	79
Tabelle 23:	Handlungskatalog zum ruhenden Verkehr	79
Tabelle 24:	Mögliche Veränderungen beim Parkraumangebot	88

Tabelle 25:	Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung im Untersuchungsgebiet der Pankstraße	98
Tabelle 26:	Prognose der Einnahmen und Ausgaben des Teilgebietes Leopoldkiez bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Fr 9-20 Uhr und Sa 9-18 Uhr mit 3 bis 4 Kontrollgängen am Tag	119
Tabelle 27:	Prognose der Einnahmen und Ausgaben des Teilgebietes Brunnenplatz bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Fr 9-20 Uhr und Sa 9-18 Uhr mit 3 bis 4 Kontrollgängen am Tag	119
Tabelle 28:	Prognose der Einnahmen und Ausgaben des Teilgebietes Hochstraße bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Fr 9-20 Uhr und Sa 9-18 Uhr mit 3 bis 4 Kontrollgängen am Tag	120
Tabelle 29:	Mietertickets (Konzepte und Beispiele) (eigene Zusammenstellung)	125
Tabelle 30:	Beispiele für Quartiere mit nachhaltigen Mobilitätskonzepten	127

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Untersuchungsgebiet	2
Abbildung 2:	Nutzungen	4
Abbildung 3:	Berliner Fahrradrouthenauptnetz	5
Abbildung 4:	Radroutennetz	5
Abbildung 5:	Zu schmaler Radweg in der Schulstraße (links) und Schutzstreifen in der Reinickendorfer Straße (rechts)	6
Abbildung 6:	Fehlende Fahrradabstellanlagen am U-Bahnhof Seestraße (links) und Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum an der Utrechter Straße (rechts)	7
Abbildung 7:	Radinfrastruktur	7
Abbildung 8:	Netz des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)	8
Abbildung 9:	Straßenhierarchie	9
Abbildung 10:	Verkehrsorganisation	10
Abbildung 11:	Verkehrsmengen	11
Abbildung 12:	Fahrbahnbeläge	12
Abbildung 13:	Knotenpunkt Maxstraße/Adolfstraße/Schererstraße – Kfz-Knotenstrombelastung Werktag 7-19 Uhr	14
Abbildung 14:	Knotenpunkt Schererstraße/Reinickendorfer Straße – Kfz-Knotenstrombelastung Werktag 7-19 Uhr	15
Abbildung 15:	Unfallgeschehen	17
Abbildung 16:	fehlende Querungsstellen	19
Abbildung 17:	Mängel im Bereich der Querungsstelle	19
Abbildung 18:	fehlende Bordsteinabsenkungen	20

Abbildung 19:	Eingeschränkte Gehwegbreite	20
Abbildung 20:	Konfliktplan Fußverkehr	21
Abbildung 21:	Typische Konflikte im Radverkehr	23
Abbildung 22:	Geradlinige monotone Querschnitts- bzw. Straßenraumgestaltung in der Neuen Hochstraße (links) und Prinz-Eugen-Straße (rechts)	24
Abbildung 23:	Konfliktplan	25
Abbildung 24:	Dialogforum	27
Abbildung 25:	Route des Stadtspaziergangs	28
Abbildung 26:	Teilnehmende am Stadtspaziergang	28
Abbildung 27:	Erster öffentlicher Workshop	30
Abbildung 28:	Zweiter öffentlicher Workshop	31
Abbildung 29:	Abschlussveranstaltung	32
Abbildung 30:	Hierarchisierung der Fußverkehrsverbindungen	37
Abbildung 31:	Fußverkehrsnetz	42
Abbildung 32:	Chausseestraße (links) und Müllerstraße (rechts)	42
Abbildung 33:	Gerichtsstraße (links) und Nettelbeckplatz (rechts)	43
Abbildung 34:	Ruheplatzstraße (links) und Turiner Straße (rechts)	43
Abbildung 35:	Wiesenstraße (links) und Maxstraße (rechts)	44
Abbildung 36:	Schönstedtstraße (links) und Schulstraße / Nauener Platz (rechts)	44
Abbildung 37:	Schulstraße (links) und Heinz-Galinski-Straße (rechts)	45
Abbildung 38:	Amsterdamer Straße (links) und Liebenwalder Straße (rechts)	45
Abbildung 39:	Nazarethkirchstraße (links) und Hochstädter Straße (rechts)	46
Abbildung 40:	Beispiele für Hauptverbindungen 1. Ordnung: Schulstraße (links) und Pankstraße (rechts)	49
Abbildung 41:	Nazarethkirchstraße (links) und Iranische Straße (rechts)	49
Abbildung 42:	Panke-Grünzug	50
Abbildung 43:	Radrouten	51
Abbildung 44:	Kreuzberger Bügel (Leopoldplatz und Bastianstraße (im Fahrbahnraum)	52
Abbildung 45:	Maßnahmenkonzept Fahrradabstellanlagen	52
Abbildung 46:	Doppelstockanlage und kleine Mobilitätsstation	54
Abbildung 47:	Standorte Fahrradverleihsystem	55
Abbildung 48:	Integriertes verkehrliches Maßnahmenkonzept	56

Abbildung 49: Beispiele für die Gestaltung durch vorgezogene Seitenbereiche (links) und Verschwenkungen (rechts)	57
Abbildung 50: Plantagenstraße	57
Abbildung 51: Knotenpunkt Adolfstraße / Plantagenstraße / Prinz-Eugen-Straße (links) und Nazarethkirchstraße - Turiner Straße (rechts)	59
Abbildung 52: Liebenwalder Straße / Hochstädter Straße (links) und Antonstraße / Ruheplatzstraße (rechts)	60
Abbildung 53: Reinickendorfer Straße / Liebenwalder Straße	61
Abbildung 54: Utrechter Straße / Malplaquet Straße (links) und Schulstraße / Prinz-Eugen-Straße (rechts)	62
Abbildung 55: Reinickendorfer Straße Höhe Liebenwalder Straße	63
Abbildung 56: Untersuchungsgebiet zum ruhenden Verkehr	85
Abbildung 57: Parkraumangebot	87
Abbildung 58: Mittlerer Parkraumbelungsgrad im Zeitverlauf	90
Abbildung 59: Parkraumbelungsgrad Werktag 11 Uhr	91
Abbildung 60: Parkraumbelungsgrad Werktag 2 Uhr	91
Abbildung 61: Parkraumbelungsgrad Samstag 11 Uhr	92
Abbildung 62: Parkraumbelungsgrad Sonntag 11 Uhr	92
Abbildung 63: Routen der Kennzeichenerfassung	93
Abbildung 64: Kurz- und Langparker	94
Abbildung 65: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden	95
Abbildung 66: Empfohlene Bewirtschaftungs- und Beobachtungsgebiete	99
Abbildung 67: Beschilderungsbeispiele für Gebührenpflicht im Mischprinzip	101
Abbildung 68: Mittlere Parkdauer bei Gebührenpflicht ohne Parkdauerbegrenzung an 13.000 gebührenpflichtigen Parkständen in Berlin-Mitte (Bezirk Mitte von Berlin / PGN, 2006)	101
Abbildung 69: Beschilderungsbeispiele für Parkscheibenregelungen im Mischprinzip	102
Abbildung 70: Beschilderungsbeispiele für reines Bewohnerparken (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, 2004)	103
Abbildung 71: Mögliche Standorte der Parkscheinautomaten	106
Abbildung 72: Abschätzung der erforderlichen Überwachungskräfte für das Teilgebiet Leopoldkiez (3 bis 4 Kontrollgänge am Tag)	116
Abbildung 73: Abschätzung der erforderlichen Überwachungskräfte für das Teilgebiet Brunnenplatz (3 bis 4 Kontrollgänge am Tag)	117

Abbildung 74: Abschätzung der erforderlichen Überwachungskräfte für das Teilgebiet Hochstraße (3 bis 4 Kontrollgänge am Tag)	118
Abbildung 75: Mobilitätsmanagement - Die Palette	123
Abbildung 76: Carsharing - Standort und kleine Mobilitätsstation	124
Abbildung 77: Beispiele für Öffentlichkeitsarbeit	126

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Pankstraße**

27. März 2019

Literaturverzeichnis

- Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin / CS Plan (Bearb.). (2006).
Untersuchung zur räumlichen Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung im westlichen Innenstadtbereich von Berlin. Berlin.
- Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg / LK Argus GmbH (Bearb.). (2011).
Untersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Barnimkiez. Berlin.
- Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin / LK Argus (Bearb.). (2017).
Parkraumbewirtschaftungskonzept Bergmannkiez und Viktoriapark. Berlin.
- Bezirk Mitte von Berlin / Janßen, Volpert / PGN (Bearb.). (k.A.).
Bestandsaufnahme und Nachheruntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte. Berlin.
- Bezirk Mitte von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.). (2008). *Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung in den Parkzonen 34, 35 und 38 in Berlin-Mitte.* Berlin.
- Bezirk Mitte von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.). (2010). *Einnahmen und Ausgaben der Parkraumbewirtschaftung 2009.* Berlin.
- Bezirk Mitte von Berlin / PGN. (2006). *Bestandsaufnahme und Nachheruntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte.* Berlin.
- Bezirk Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.). (2011). *Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung in den Parkzonen 41-43 in Prenzlauer Berg.* Berlin.
- Bezirk Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.). (2014). *Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung in den Parkzonen 41 bis 45 Prenzlauer Berg.* Berlin.
- Bezirk Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.). (2015).
Machbarkeitsstudie zur Parkraumbewirtschaftung in der Carl-Legien-Siedlung.

- Bezirk Tempelhof-Schöneberg von Berlin / LK Argus (Bearb.). (2016).
Machbarkeitsstudie Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Tempelhof-Schöneberg. Berlin.
- Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur. (2001). *Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen R-FGÜ 2001*. Berlin: FGSV-Verlag.
- Bundesministerium für Verkehr-, Bau und Wohnungswesen (Hrsg.). (2000). *Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen RWBA*. Köln: FGSV Verlag.
- FGSV. (2002). *Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)*. Köln: FGSV-Verlag.
- FGSV. (2006). *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)*. Köln: FGSV-Verlag.
- FGSV. (2010). *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)*. Köln: FGSV-Verlag.
- FGSV. (2011). *Hinweise für Barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA)*. Köln: FGSV-Verlag.
- FGSV. (2012). *Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M UKo R2)*.
- FGSV. (2013). *Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)*. Köln: FGSV Verlag.
- FGSV. (2015). *Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA)*. Bonn: FGSV-Verlag.
- FGSV Arbeitsgruppe Straßenentwurf. (2012). *Hinweise zur Beteiligung und Kooperation in der Verkehrsplanung*. Köln: FGSV-Verlag.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. (2005). *Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05*. Köln.
- Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft mbH; Gruppe Planwerk GmbH; Fugmann Janotta Partner Landschaftsarchitekten und Landschaftsplaner bdla. (2018). *Verkehrs- und Freiraumkonzept für die Nebenstraßen des Brüsseler Kiezes im Aktiven Zentrum und Sanierungsgebiet Müllerstraße*. Berlin: Bezirksamt Mitte von Berlin.
- LK Argus GmbH (Bearb.). (2008). *Parkgebührengestaltung, ein Arbeitspaket im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben "ParkenBerlin", unterstützt und gefördert mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Rahmen der Förderinitiative Mobilität 21*. Berlin.

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Pankstraße**

27. März 2019

- LK Argus GmbH (Bearb.). (2009). *Wirtschaftliches Parkraummanagement, Arbeitspaket im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben "ParkenBerlin", unterstützt und gefördert mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Rahmen der Förderinitiative Mobilität21*. Berlin.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung / Heinrichs, Baier (Bearb.). (2004). *Leitfaden Parkraumbewirtschaftung*. Berlin.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. (2004). *Leitfaden Parkraumbewirtschaftung*. Berlin.
- SenStadtUm / LK Argus GmbH / Prof. Jürgen Gerlach / IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH . (2012). *Fußverkehrsstrategie Berlin, Modellprojekt 5 „Begegnungszonen“ – Zwischenbericht*. Berlin.
- SenStadtUm. (2013). *Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege)*. ABL. Nr. 25. Berlin: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt.
- SenUVK. (2017). *Hinweise und Faktoren zur Umrechnung von Verkehrsmengen | Anforderungen an Datengrundlagen aufgrund unterschiedlicher Bezugsgrößen aus Richtlinien und Verordnungen*. Berlin: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.
- Stadtentwicklung, S. f. (2011). *Stadtentwicklungsplan Zentren 3*. Berlin.

Anlagenverzeichnis

- | | |
|----------|--|
| Anlage 1 | Karten des Textteils |
| Anlage 2 | Protokolle zur Öffentlichkeitsbeteiligung |
| Anlage 3 | Fotodokumentation zum Fuß- und Radverkehr |
| Anlage 4 | Lagepläne zur vertiefenden Detailplanung für die Querungsstelle Reinickendorfer Straße / Liebenwalder Straße |

Berlin

Schicklerstraße 5-7
D-10179 Berlin-Mitte
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de

Hamburg

Altonaer Poststraße 13b
D-22767 Hamburg-Altona
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