

Mobilitätskonzept zur Verhinderung des Durchgangsverkehrs auf der Mierendorff-INSEL



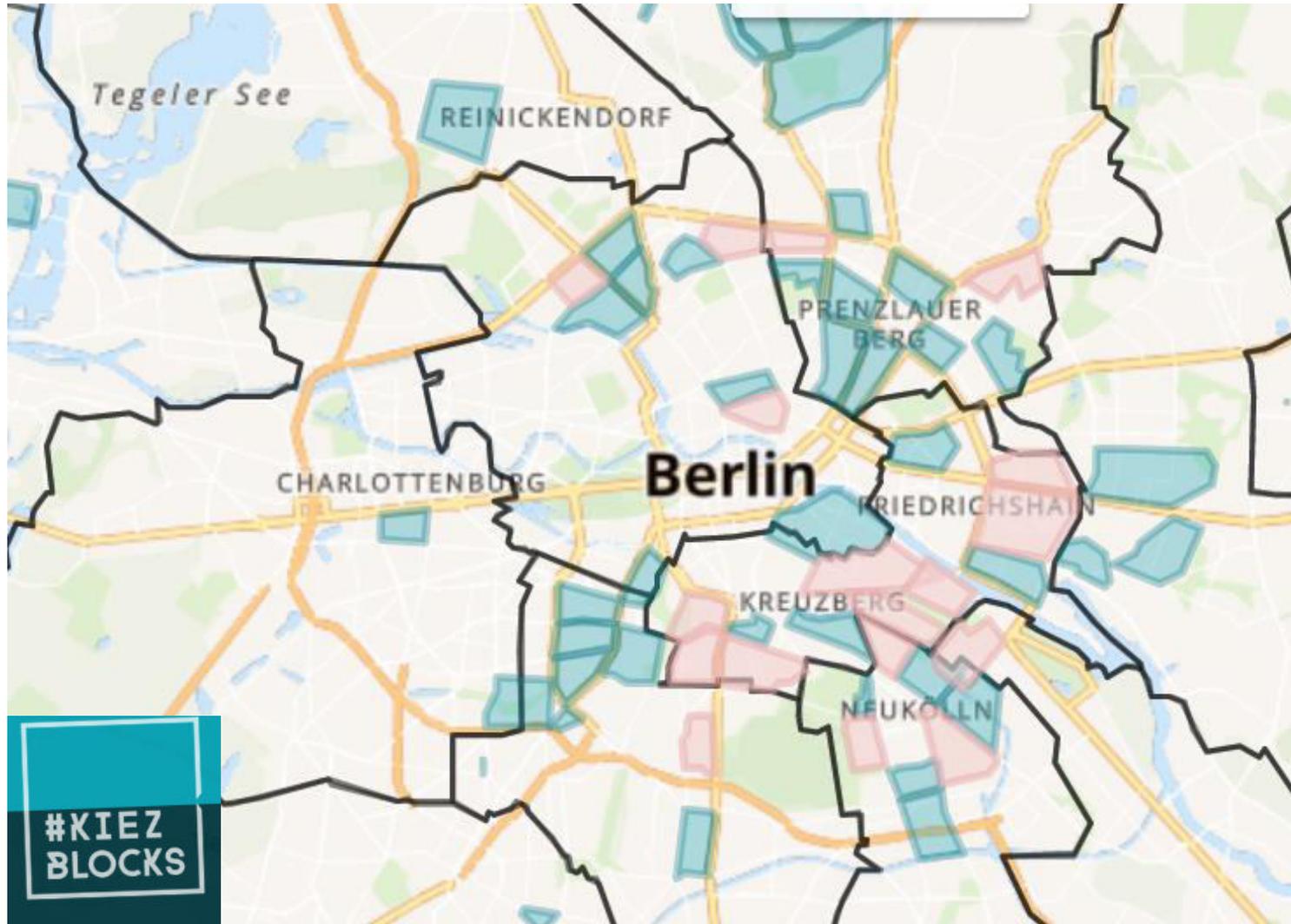
Agenda

- Zeitplan
- Zielsetzungen
- Bestehende Untersuchungen
- Grundlagenermittlung
- Konzept - Zonierung
- Konzept - Vertiefung
- Konzept - Varianten

Effekte durch Verhinderung des Durchgangsverkehrs z.B. durch **Kiezblöcke**:

- Verminderung von Schadstoff- und Lärmemissionen
- **Steigerung der Verkehrssicherheit**
- Vorrang für zu Fuß Gehende und Radfahrende
- Verbesserte Erreichbarkeit des Quartiers
- Verbesserung des Kleinklimas im Quartier
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Stärkung der nachbarschaftliche Begegnungen
- Förderung von Mobilitätsalternativen
- Gewährleistung von Barrierefreiheit und Chancengleichheit für alle Mobilitätsteilnehmende

Kiezblöcke in Berlin



Kiezblock-Initiativen in Berlin:

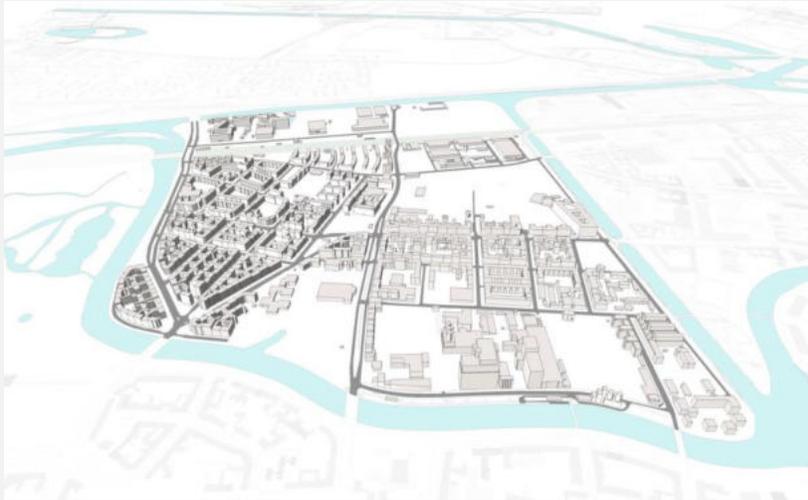
- 64 aktive Initiativen
- 18 von der Politik beschlossene Kiezblöcke

Die Größe der Mierendorff-INSEL entspricht etwa 2-3 Kiezblöcken

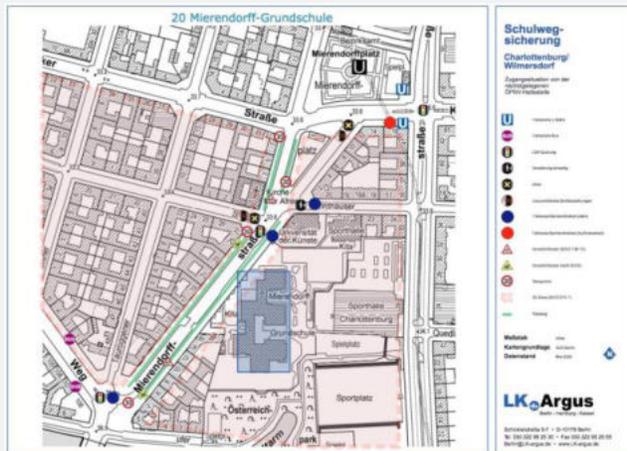
<https://www.kiezblocks.de/kiezblocks/>

- aktive Kiezblocks-Initiativen
- Kiezblock politisch beschlossen

Übersicht Grundlagenermittlung



Insel-projekt.berlin 2020. Transformationskonzept nachhaltige Mobilität für die Mierendorff-INSEL.



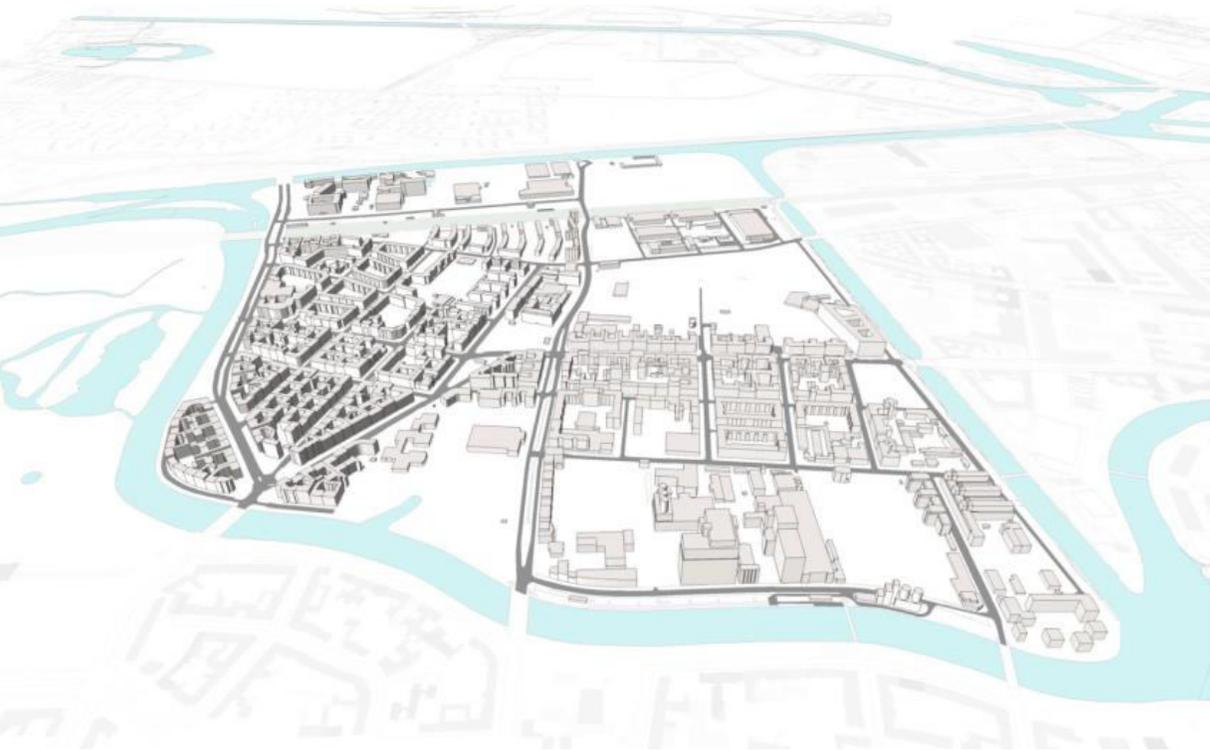
LK Argus. Schulwegsicherheit



Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin 2017. Grobcheck Stadtbau Mierendorff-INSEL. Berlin.

- **Eigene Grundlagenermittlung**
 - Nutzungen
 - Städteräumliche Analyse
 - ÖPNV
 - Übergeordnetes Straßennetz
 - Unfallorte
 - Radverkehr
 - Parkraumbewirtschaftung
 - Zusammenstellung von Verkehrserhebungen

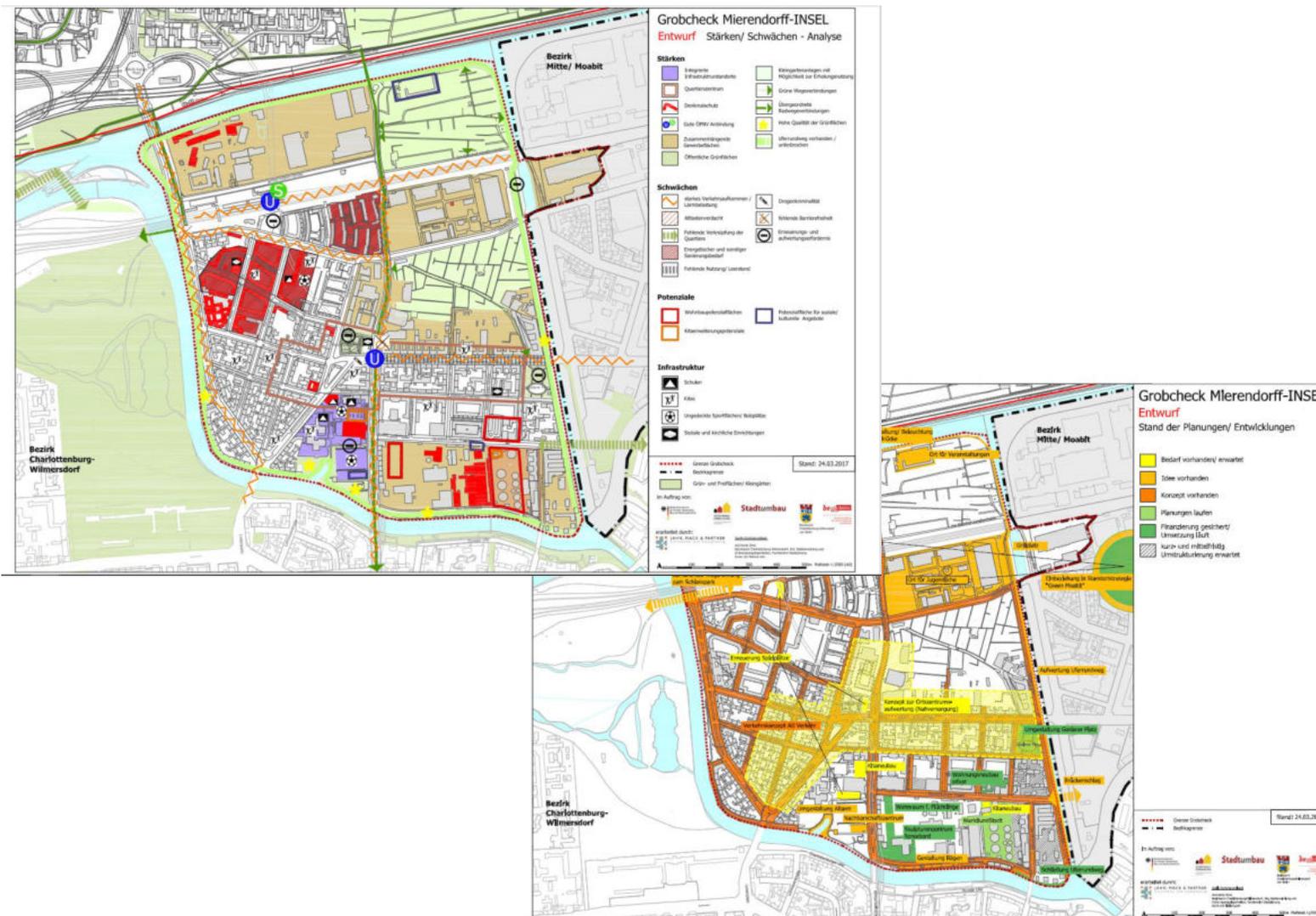
Bestehende Untersuchungen



Transformationskonzept (ipb 2020)

- Bestandsanalyse der einzelnen Verkehrsmittel
- Bestandsaufnahme vorhandener Konzepte, Ziele Maßnahmen
- Zukunftsvision für die Mierendorff-INSEL 2030

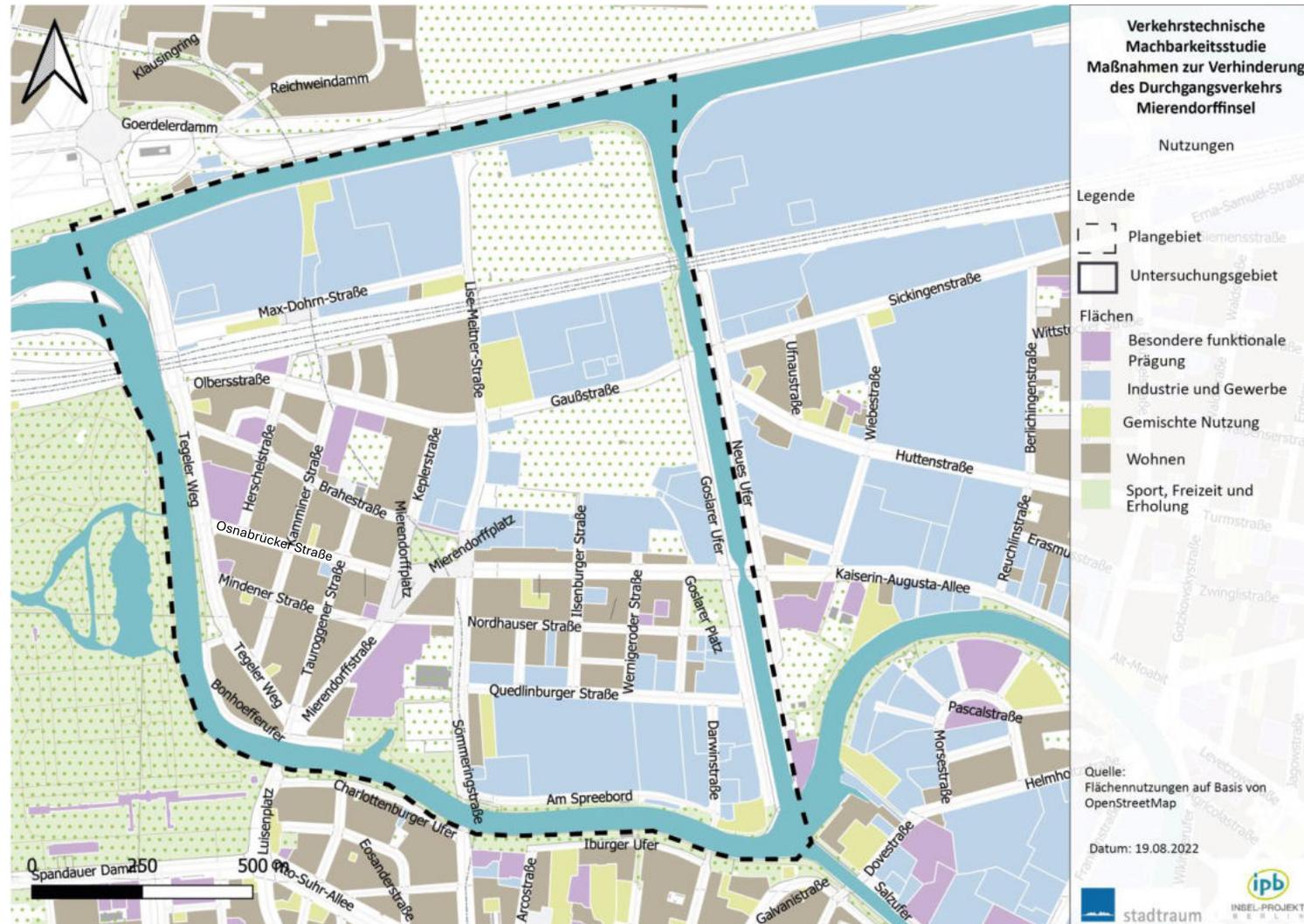
Bestehende Untersuchungen



Grobcheck-Stadtumbau Mierendorff-INSEL

- Stärken-Schwächen Analyse & Stand der Planung und Entwicklung wurden 2017 kartiert
- U.a. hohe Verkehrsbelastung entlang der (aktuellen) übergeordneten Straßen
- Eine Vielzahl an Neubau- und Nutzungskonzepten liegen für die Insel vor und befinden sich teilweise aktuell in der konkreten Planung > Berücksichtigung bei Kiezblocks

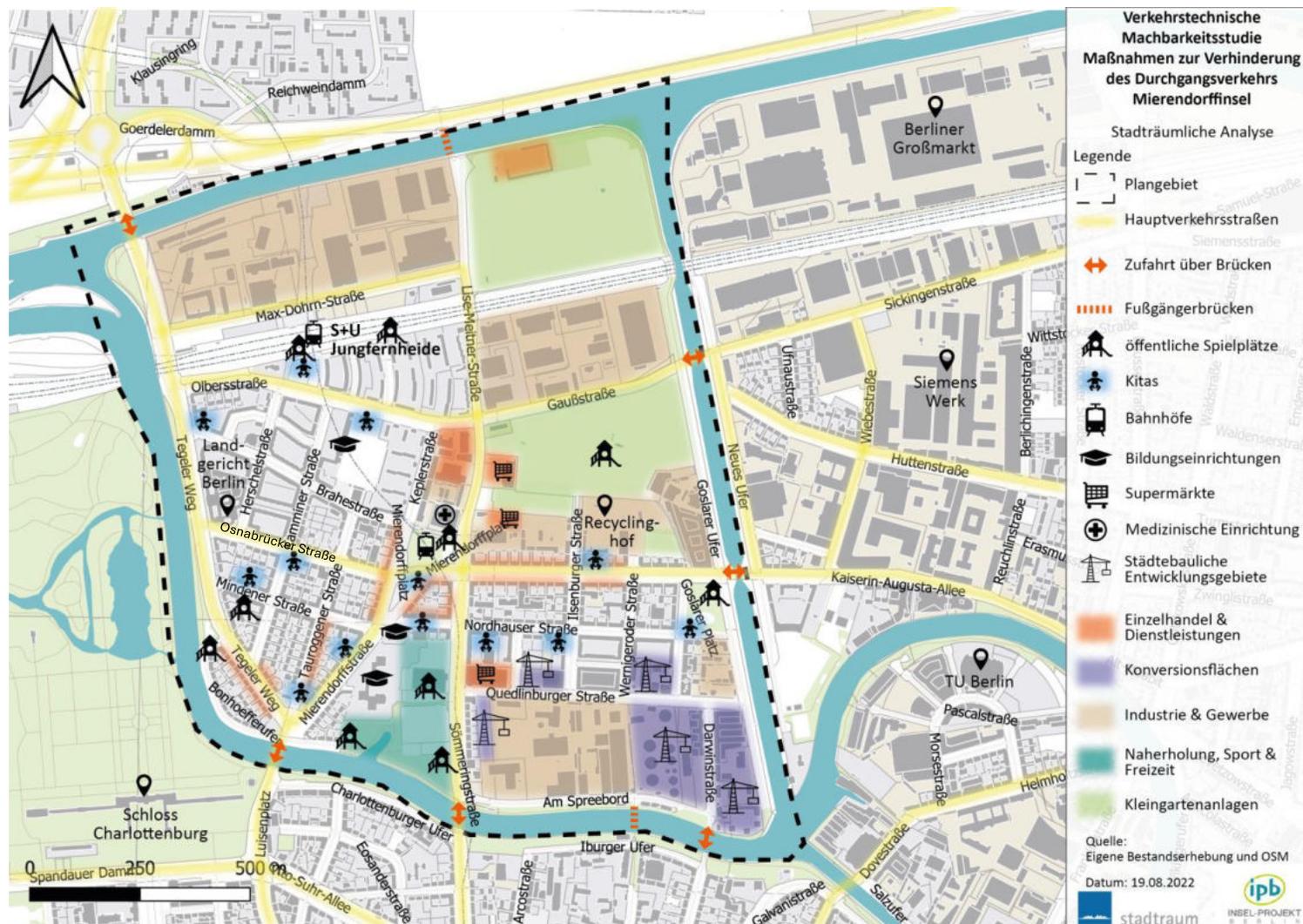
Grundlagenermittlung



Nutzungen

- Geprägt durch Industrie und Gewerbe im nördlichen und östlichen Teil
- Wohnen vorwiegend im westlichen und südöstlichen Teil

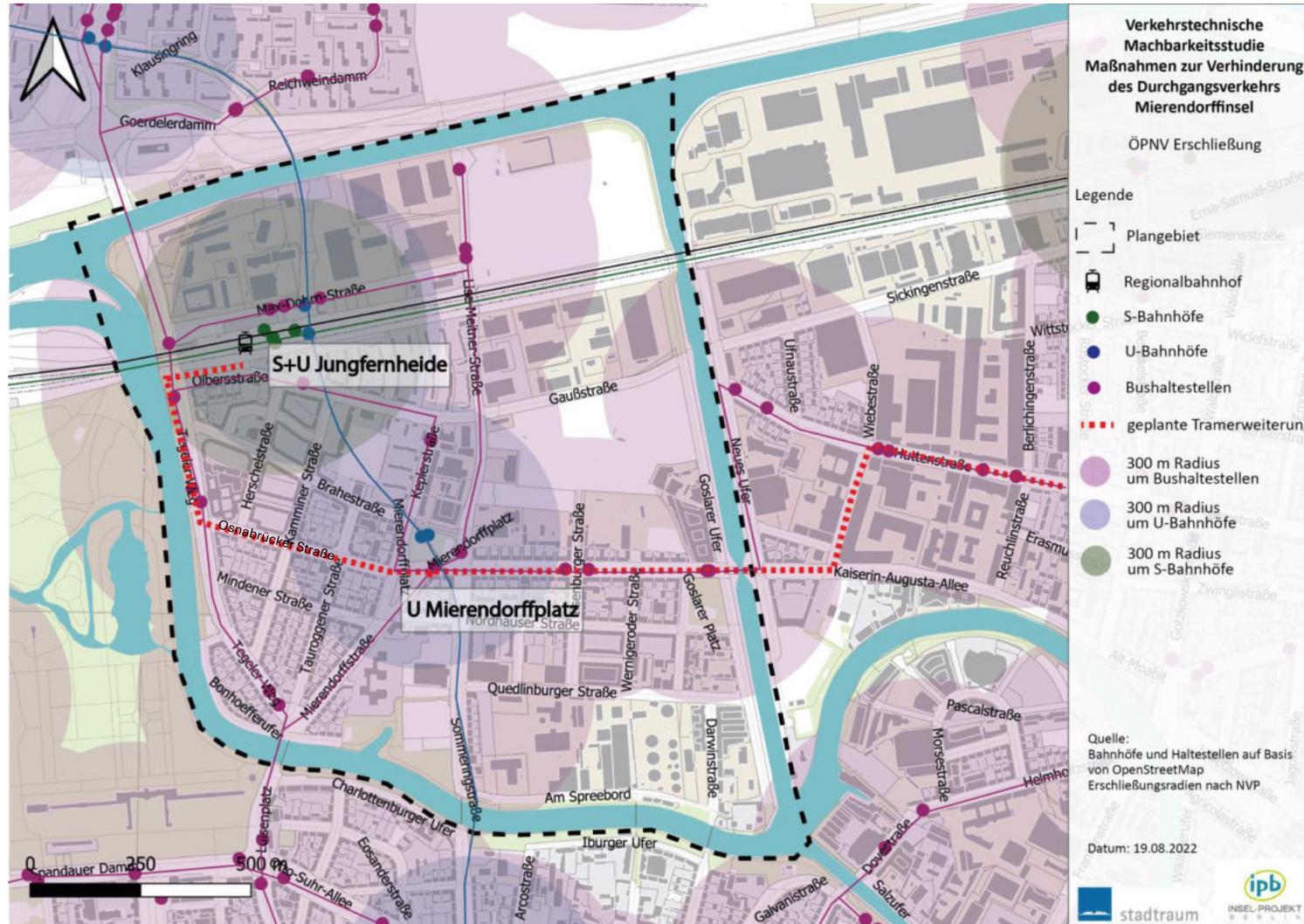
Grundlagenermittlung



Stadtträumliche Analyse

- Heterogenes Gebiet (Industrie, Kleingärten, verdichtete Wohnquartiere)
- Mierendorffplatz und Sömmeringstraße wichtige Orte der Nahversorgung und Freizeit
- Durchgehender Uferweg birgt Potenzial für attraktive Geh- und Radverbindung
- Viele Neubauprojekte entlang der Quedlinburger Straße → Impuls für künftige Stadtentwicklung

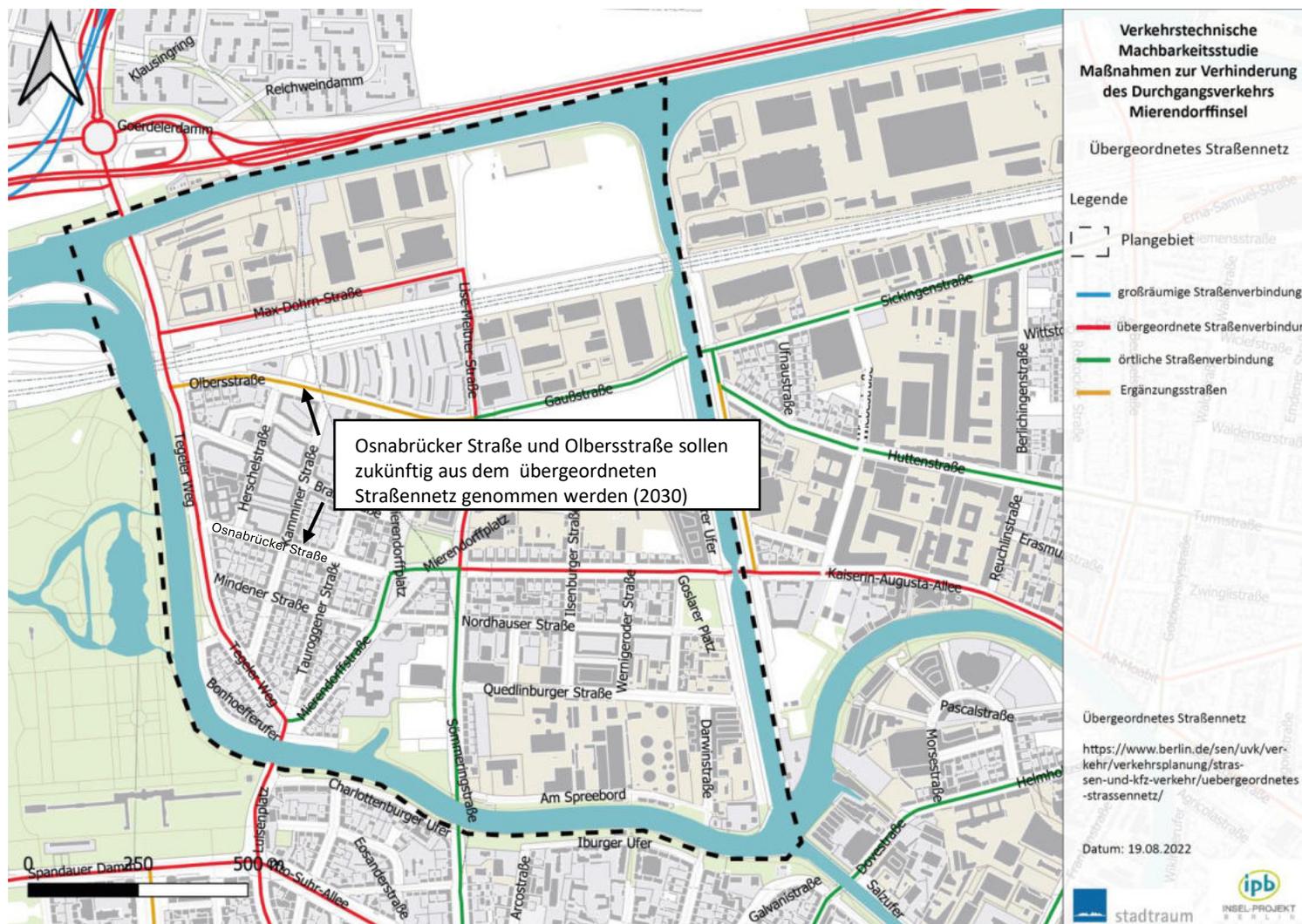
Grundlagenermittlung



ÖPNV

- Erschließung durch die S-Bahnanbindung und Anbindung an der RE-Haltestelle im Nord-Westen am besten
- Zwei U-Bahnstationen (U7)
- Defizite im östlichen Teil
- Bereich entspricht nicht in allen Bereichen den Erschließungsstandards des NVP
- Geplante Tramerweiterung bis S+U Jungfernheide

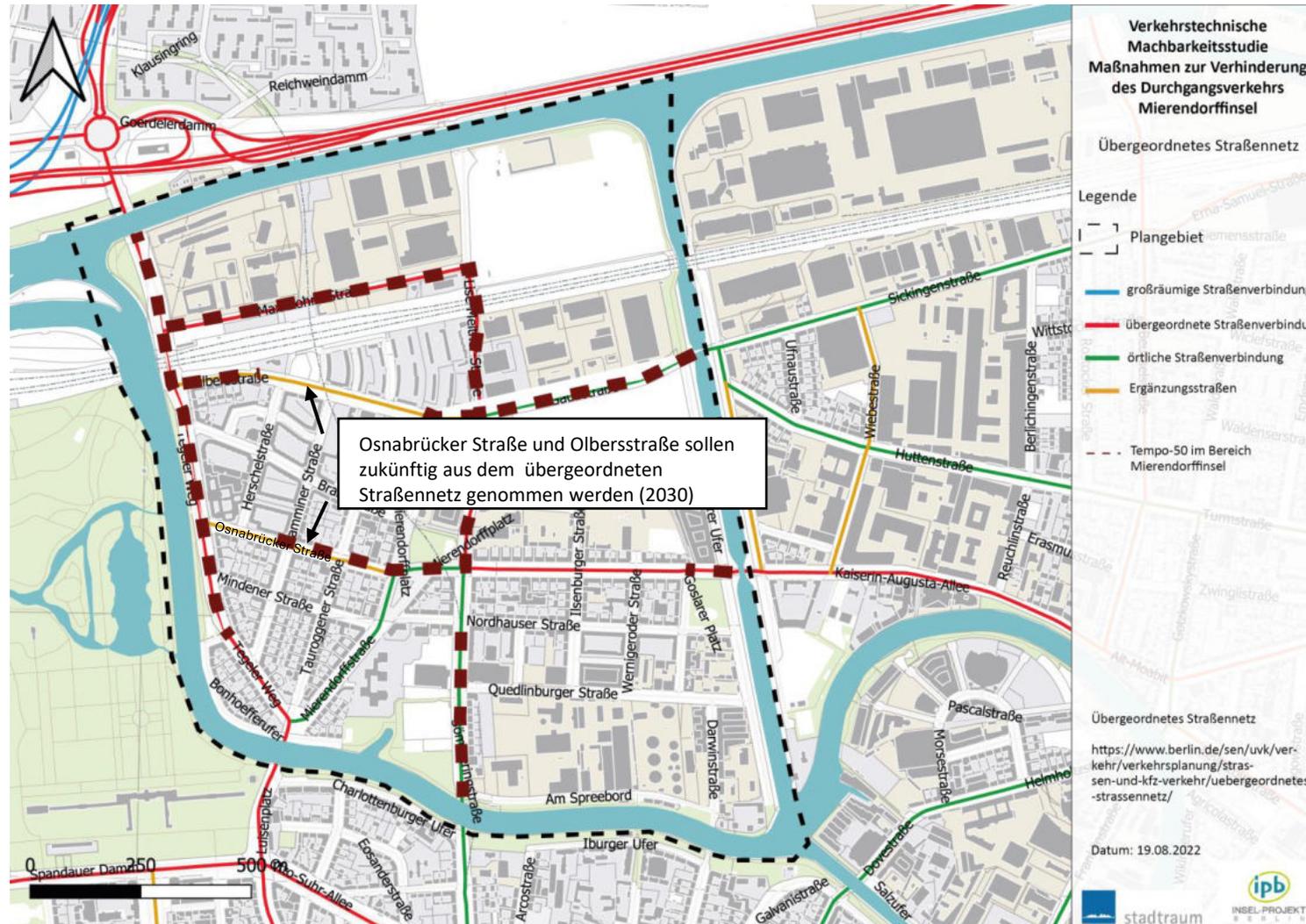
Grundlagenermittlung



Übergeordnetes Straßennetz

- Verkehrsberuhigende Maßnahmen auf dem übergeordneten Straßennetz schwierig, da diese durch den Senat genehmigt/bestätigt werden müssen.
- Olbersstraße und Osnabrücker Straße sollen aus dem übergeordneten Straßennetz genommen werden
- Daher liegt der Fokus auf Maßnahmen im Nebennetz
- Streckenhaftes Tempo 30 z.B. aufgrund von Schulen ist dennoch zu berücksichtigen.

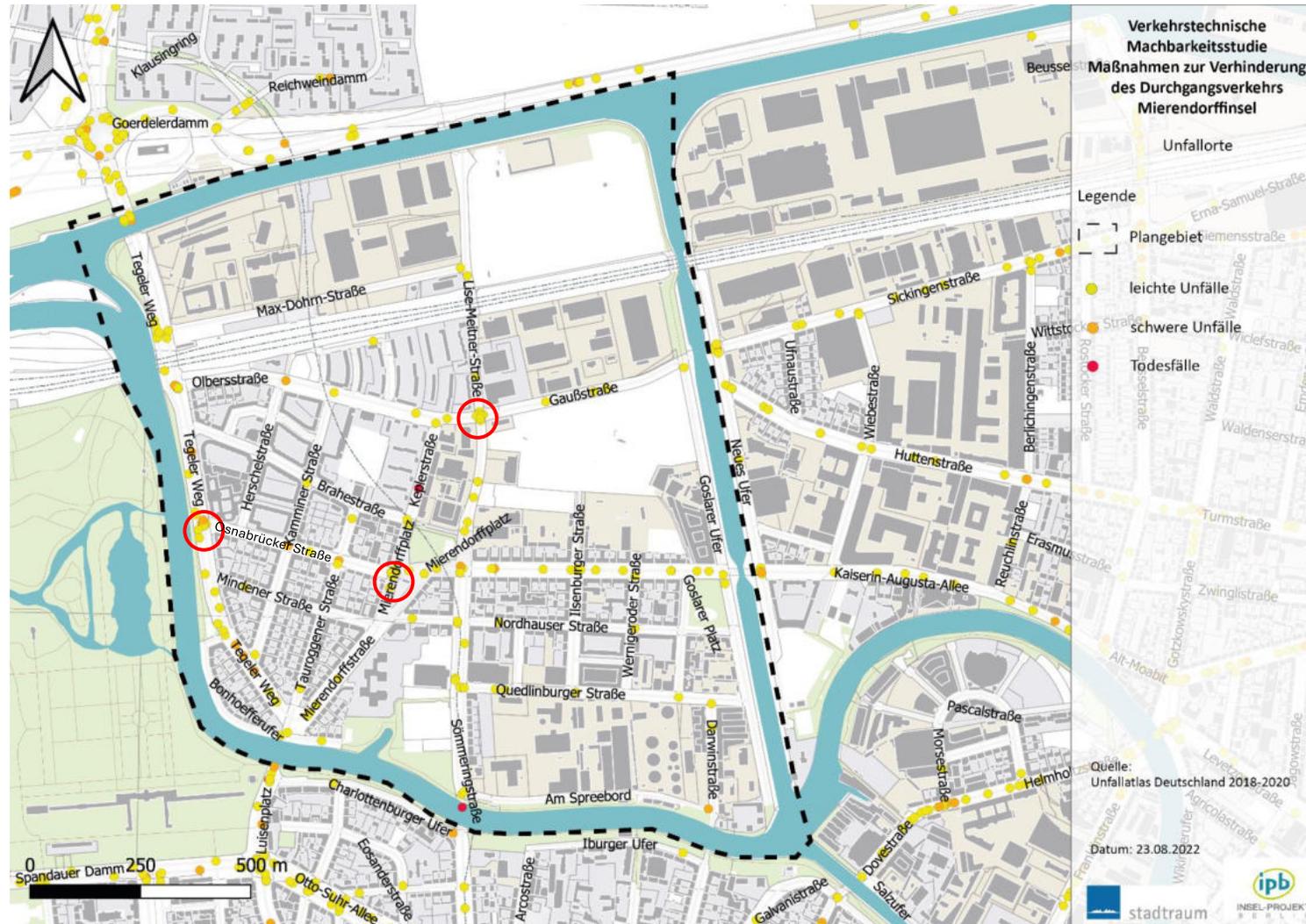
Grundlagenermittlung



Übergeordnetes Straßennetz

- Im übergeordneten Straßennetz ist derzeit überwiegend Tempo 50 angeordnet.
- Ausnahmen sind die
 - Obersstraße (Abschnitt)
 - Osnabrücker Straße (Abschnitt)
 - Mierendorffstraße
 - Tegeler Weg
 - Kaiserin-Augusta-Allee

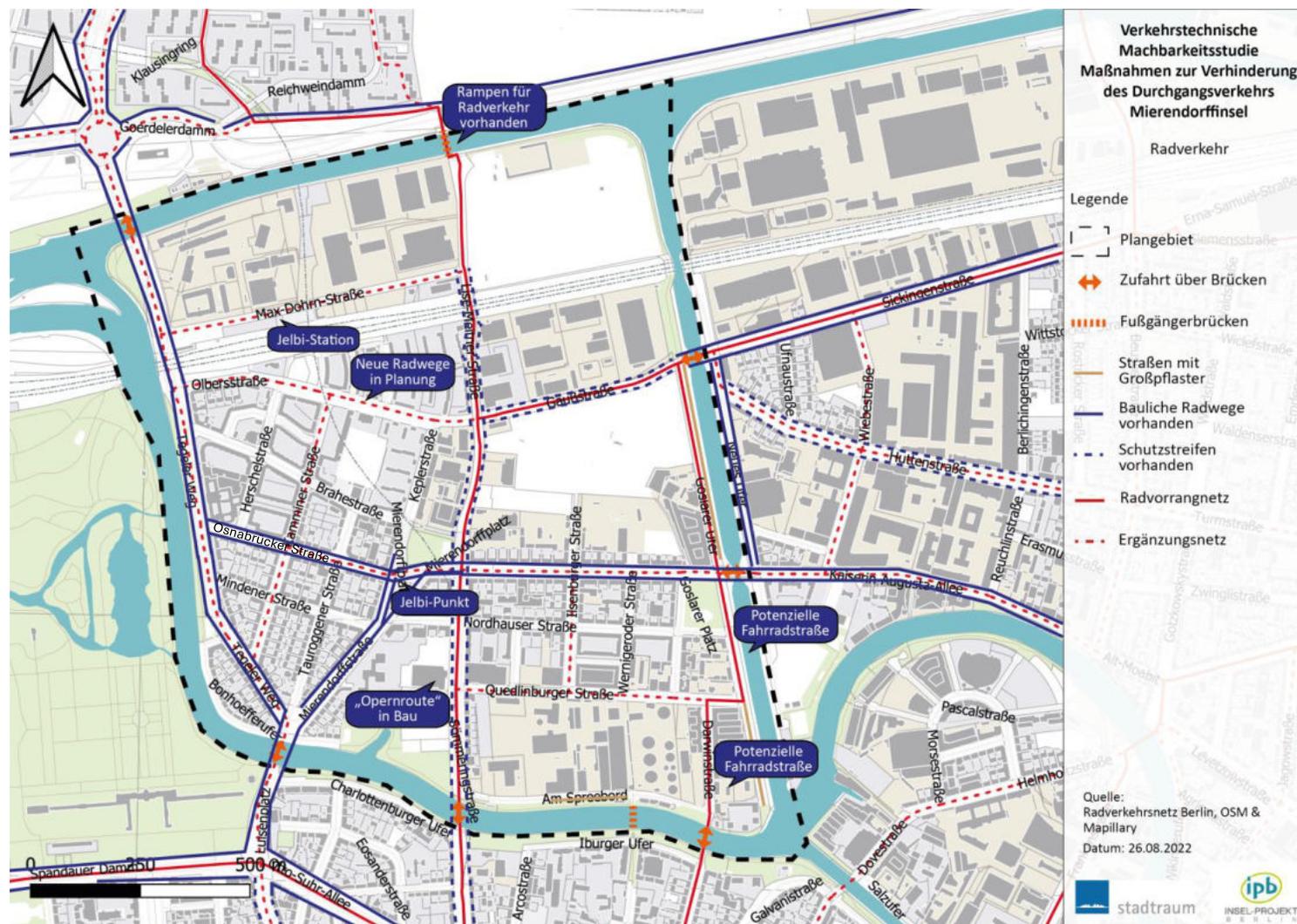
Grundlagenermittlung



Unfallkarte - Allgemein

- Knotenpunkte der Hauptverkehrsstraßen
- Unfallschwerpunkte:
 - Gaußstr. / Lise-Meitner-Str.
 - Tegeler Weg / Osnabrücker Str.
 - Osnabrücker Str. / Mierendorffplatz

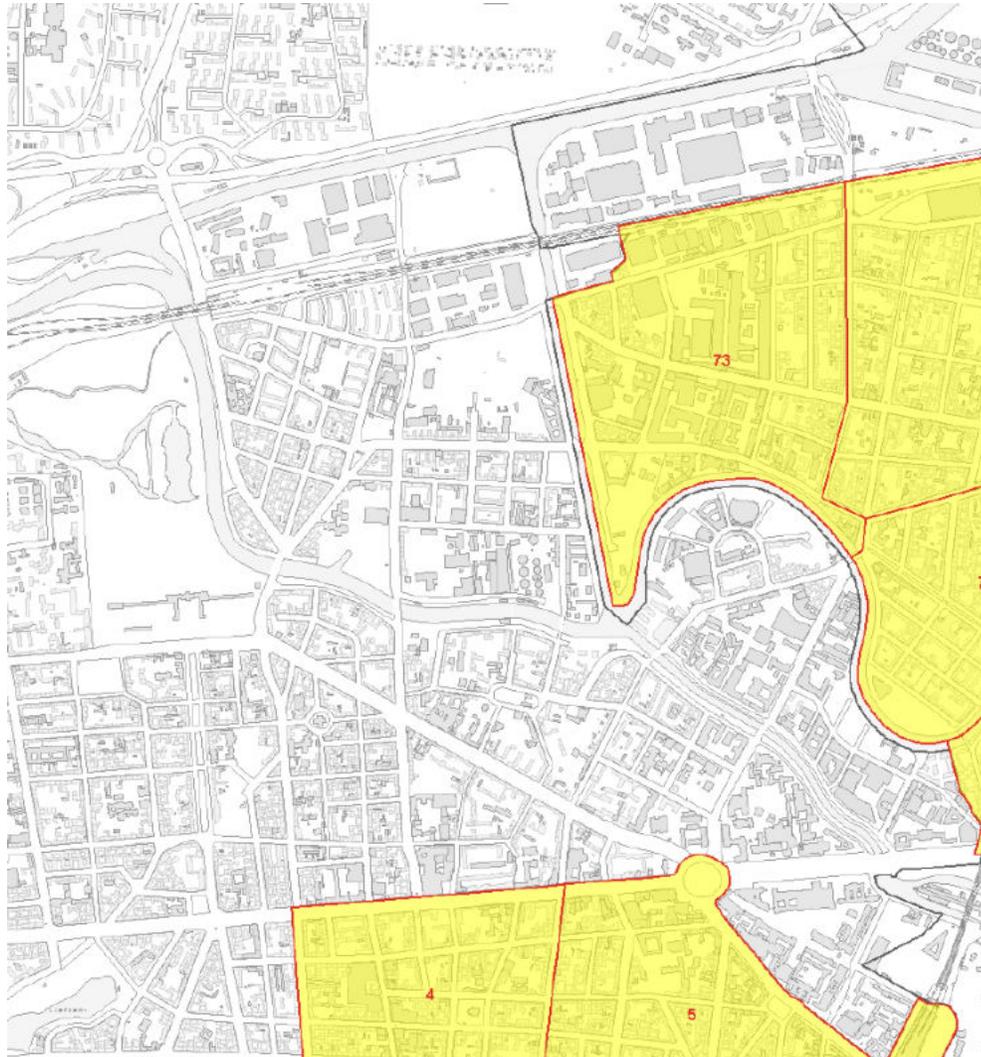
Grundlagenermittlung



Radverkehr

- Radwege entsprechen zum Teil nicht den aktuellen Anforderungen
- Problem: Parken auf Fahrradwegen (z.B. Mierendorffplatz)
- Südl. Goslarer Ufer und Darwinstr. potenzielle Fahrradstraßen, da es sich um Nebenstraßen im Radvorrangnetz handelt (vgl. Radverkehrsplan Berlin S.31)
- Mögliche weitere Fahrradstraße ist die Kamminer Straße. Freigaben (z.B. Anlieger frei) sollten bei der Verkehrsführung berücksichtigt werden.

Grundlagenermittlung

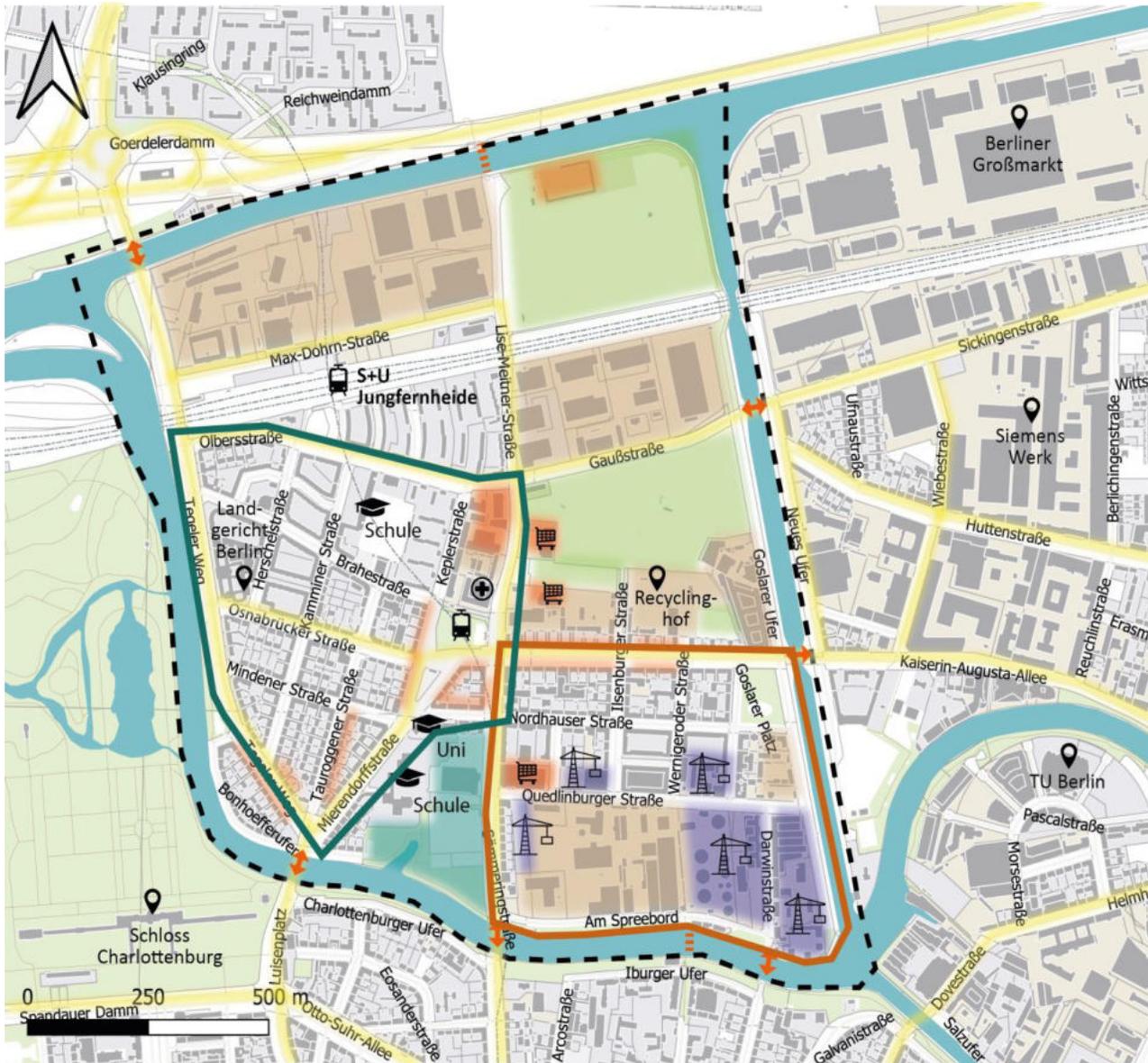


Parkraumbewirtschaftung

- Bislang keine Parkraumbewirtschaftung, diese Einführung ist jedoch geplant.
- Im angrenzenden Bezirk Moabit wurde die PRB bereits eingeführt. **Mögliche resultierende Verdrängungen auf die Mierendorff-INSEL sollten nach der Einführung der PRB wieder aufgehoben werden.**

- Heterogene Nutzungs- und Bebauungsstruktur der Mierendorff-INSEL macht, zusammen mit der Gliederung durch das übergeordnete Straßennetz, eine Zonierung von Kiezblöcken möglich.
- In den Nebenstraßen wird eine störende Verkehrsbelastung wahrgenommen und in Berichten dokumentiert.
- Es bedarf einer Verbesserung der Schulwegesicherheit (Kamminer Straße, Brahestraße, Mierendorffstraße).
- Notwendigkeit des Ausbaus und der Verbesserung der Fahrradwege und des Wegenetzes bietet sich neben der Verbesserung für den Radverkehr als Maßnahme zur Verminderung des Durchgangsverkehrs an.
- Planung für die zukünftige (verkehrliche) Entwicklung der Mierendorff-INSEL (Neubauprojekte im Südosten, neue Tramlinie, Radverkehrsnetz und Veränderung übergeordnetes Straßennetz) müssen berücksichtigt werden.
- Unfallhäufung am Knotenpunkt Osnabrücker Straße / Mierendorffplatz in zentraler Lage im Gebiet

Potenzielle Aufteilung



Vorschlag für Zonierung

Grün:

- Inkl. Mierendorffplatz als Aufenthaltsfläche und Bereiche nördl. und südl. davon als Nahversorgungsbereiche
- Bildungseinrichtungen werden einbezogen, um Schulwegsicherheit mit zu betrachten.

Orange:

- Potenziell künftiger Kiezblock, wenn die Neubauvorhaben abgeschlossen sind.
- Hängt davon ab, ob DGV durch das Quartier führt.

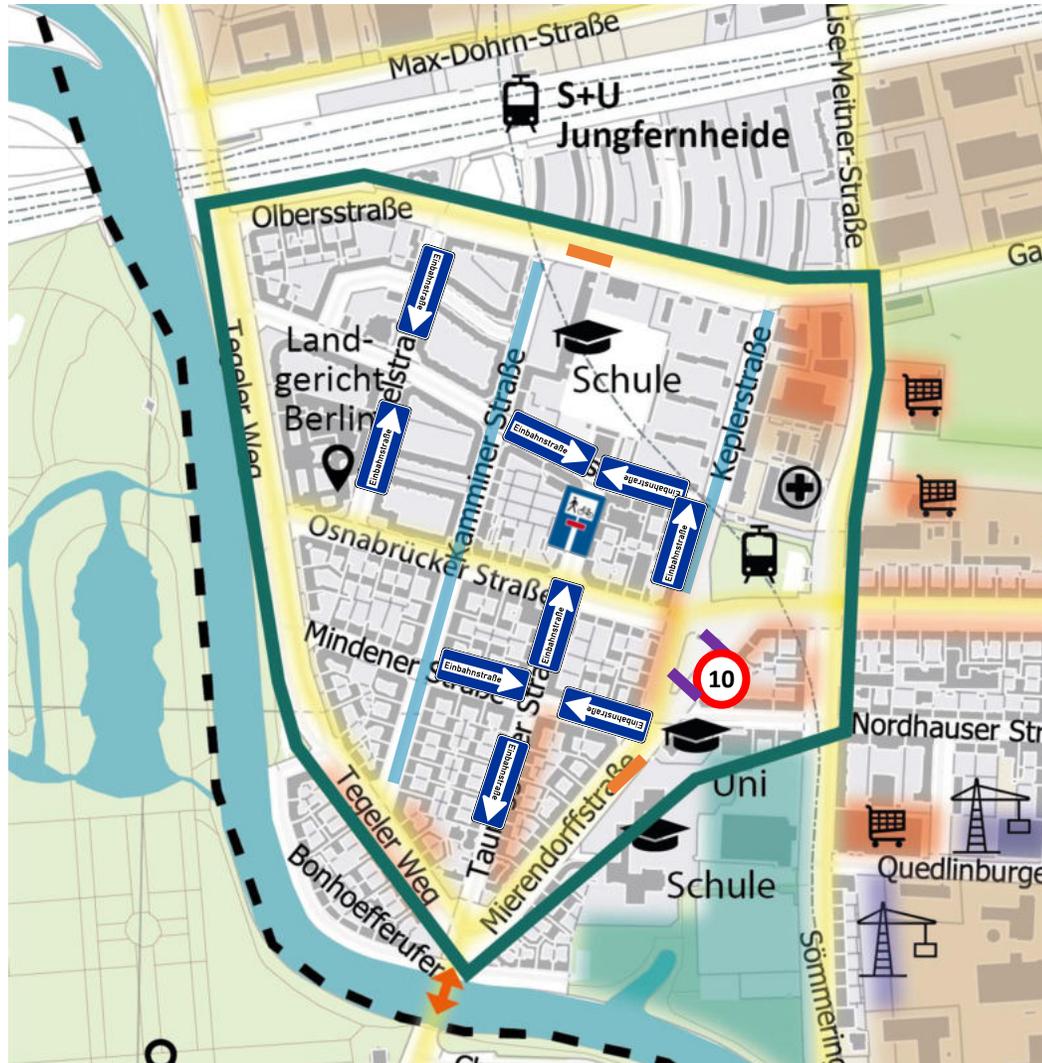
Vertiefung



Vertiefte Betrachtung des Bereiches westlich der Mierendorffstraße

- Gebiet überwiegend fertig entwickelt
- Maßnahmen betreffen überwiegend den Bestand
- Der Bereich wird durch die Osnabrücker Straße in zwei Bereiche geteilt.

Vertiefung – Variante 1a

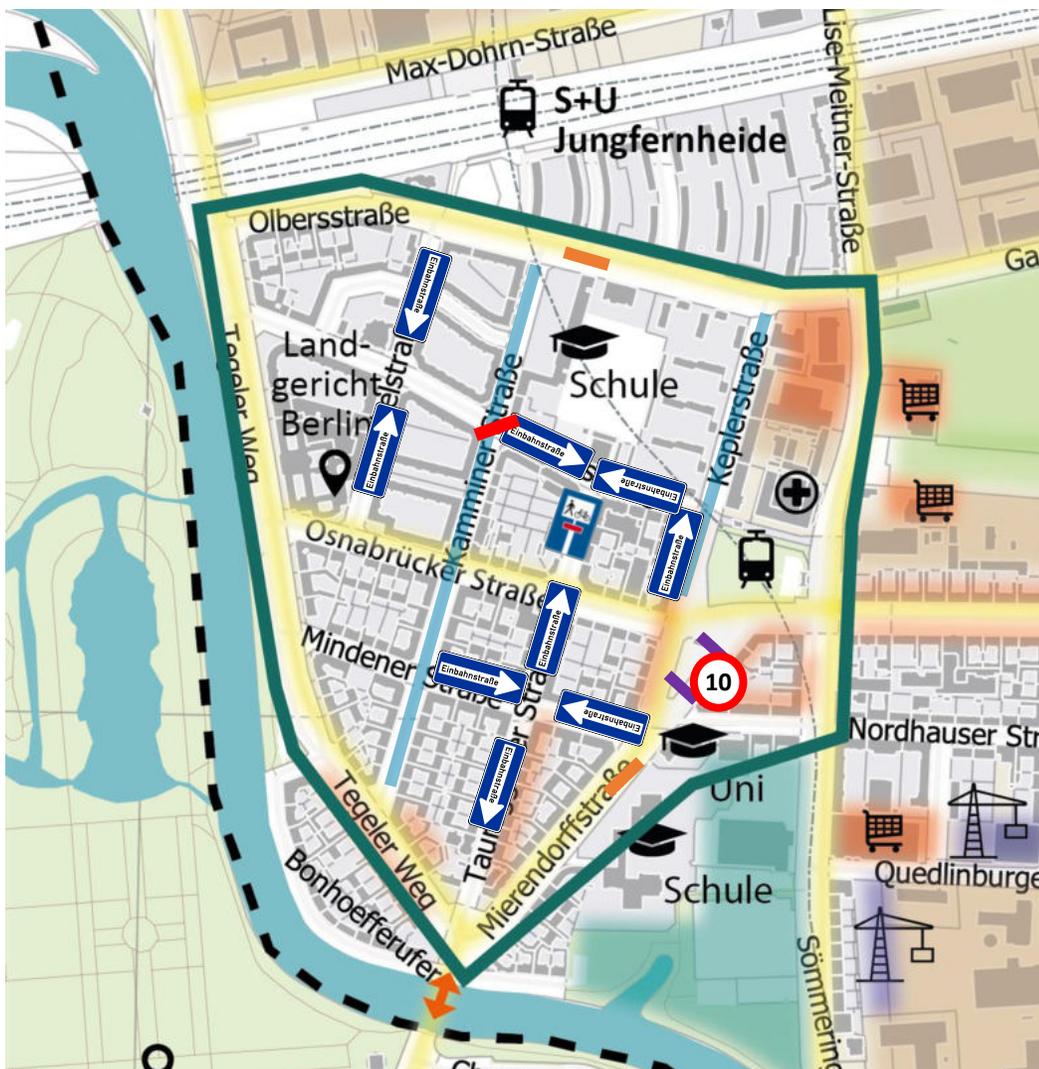


— Fahrradstraßen — Bremsschwellen — Hol- und Bringzone

Variante 1a - Maßnahmen

- Einbahnstraßen (Fahrrad frei) verhindern DGV und führen zu Erschließungsschleifen (regelmäßige Kontrollen notwendig)
- Einbindung von Fahrradstraßen (+Anlieger/Linienverkehr frei)
- Bremsschwellen am Mierendorffplatz + Tempo 10
- Schulwegsicherheit wird in Variante 1a berücksichtigt
 - Mindener Straße / Mierendorffstraße Gehwegvorstreckung
 - Kamminer Straße vor Schule Gehwegvorstreckung
 - Hol- und Bringzonen vor Schulen (in der Mierendorffstr. und Olbersstraße)

Vertiefung – Variante 1b



- Fahrradstraßen
- Modale Filter
- Hol- und Bringezone
- Bremsschwellen

Variante 1b - Maßnahmen

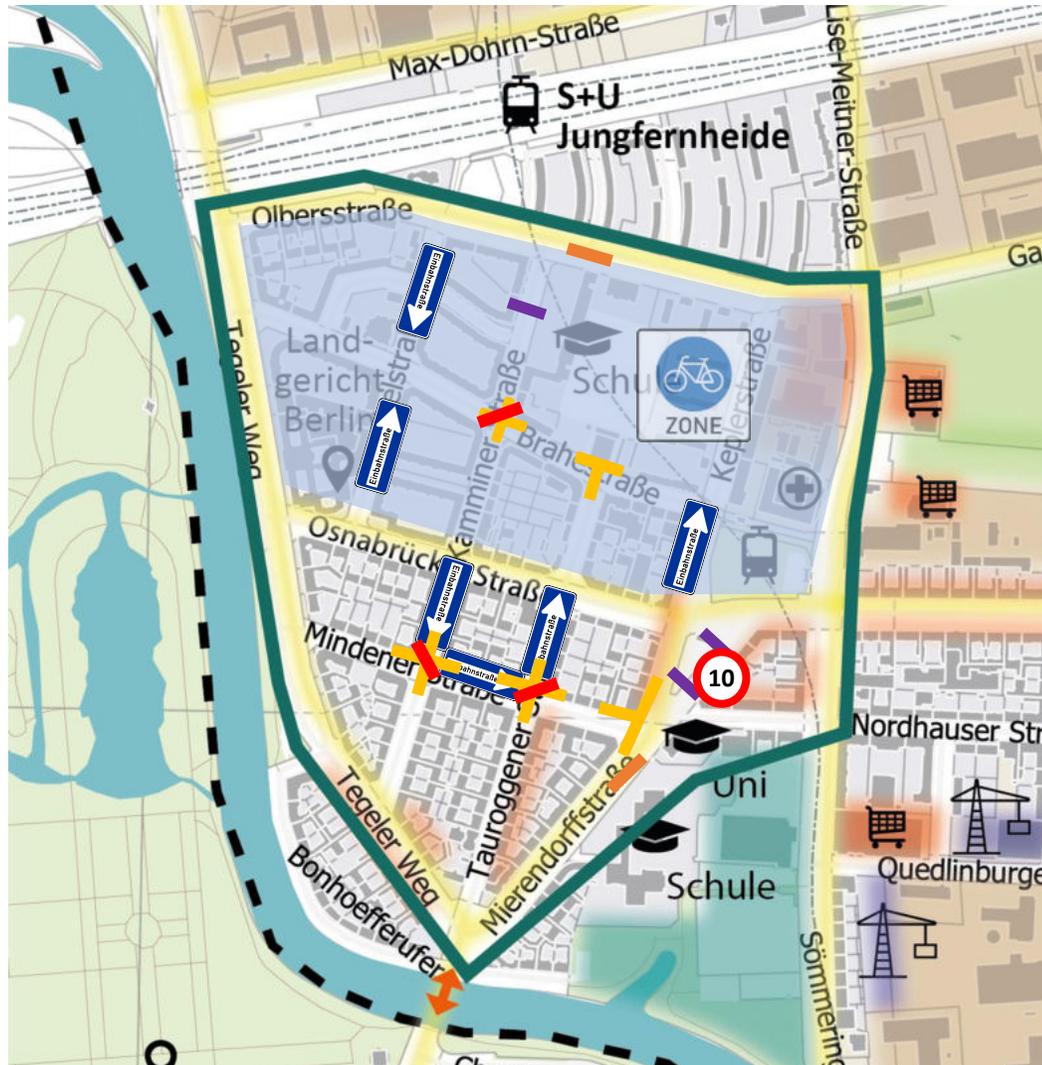
- Maßnahmen aus Variante 1a + Modaler Filter Kamminer Straße

Modale Filter durch bauliche Elemente
(durchlässig für Fuß- und Radverkehr):



https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/adfc_innorad_modale_filter_web.pdf

Vertiefung – Variante 2



● Fahrradzone
— Frei gehaltene Knotenpunkte

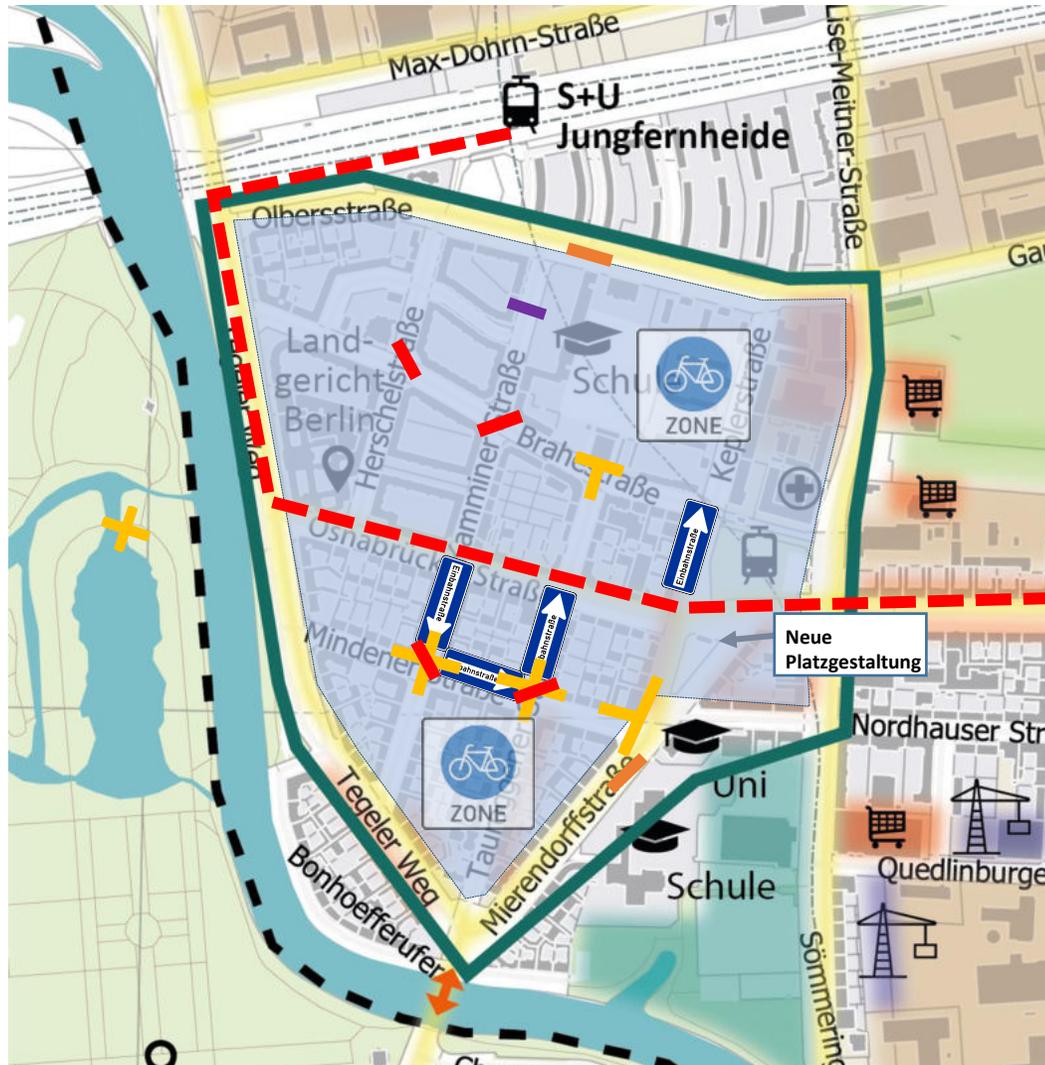
— Modale Filter
◆ Bremsschwellen

— Hol- und Bringezone

Variante 2 – Maßnahmen

- Einbahnstraßen (Fahrrad frei) verhindern DGV und führen zu Erschließungsschleifen (regelmäßige Kontrollen notwendig)
- Diagonalsperren (modale Filter) verhindern DGV und führen zu Erschließungsschleifen
- Bremsschwellen am Mierendorffplatz + Tempo 10
- Erprobung Fahrradzone im nördlichen Teil
- Schulwegsicherheit in Variante 2:
 - Mindener Straße / Mierendorffstraße Gehwegvorstreckung
 - Kamminer Straße vor Schule Gehwegvorstreckung
 - Hol- und Bringezonen vor Schulen
 - Bremsschwelle in der Kamminer Straße vor Schule
 - 10 m Abstand zu Knotenpunkten für ruhenden Verkehr im Schulumfeld (gelb) → Flächen für Radabstellanlagen nutzen

Vertiefung – Variante 3 (2030)



Variante 3 (2030) – Maßnahmen

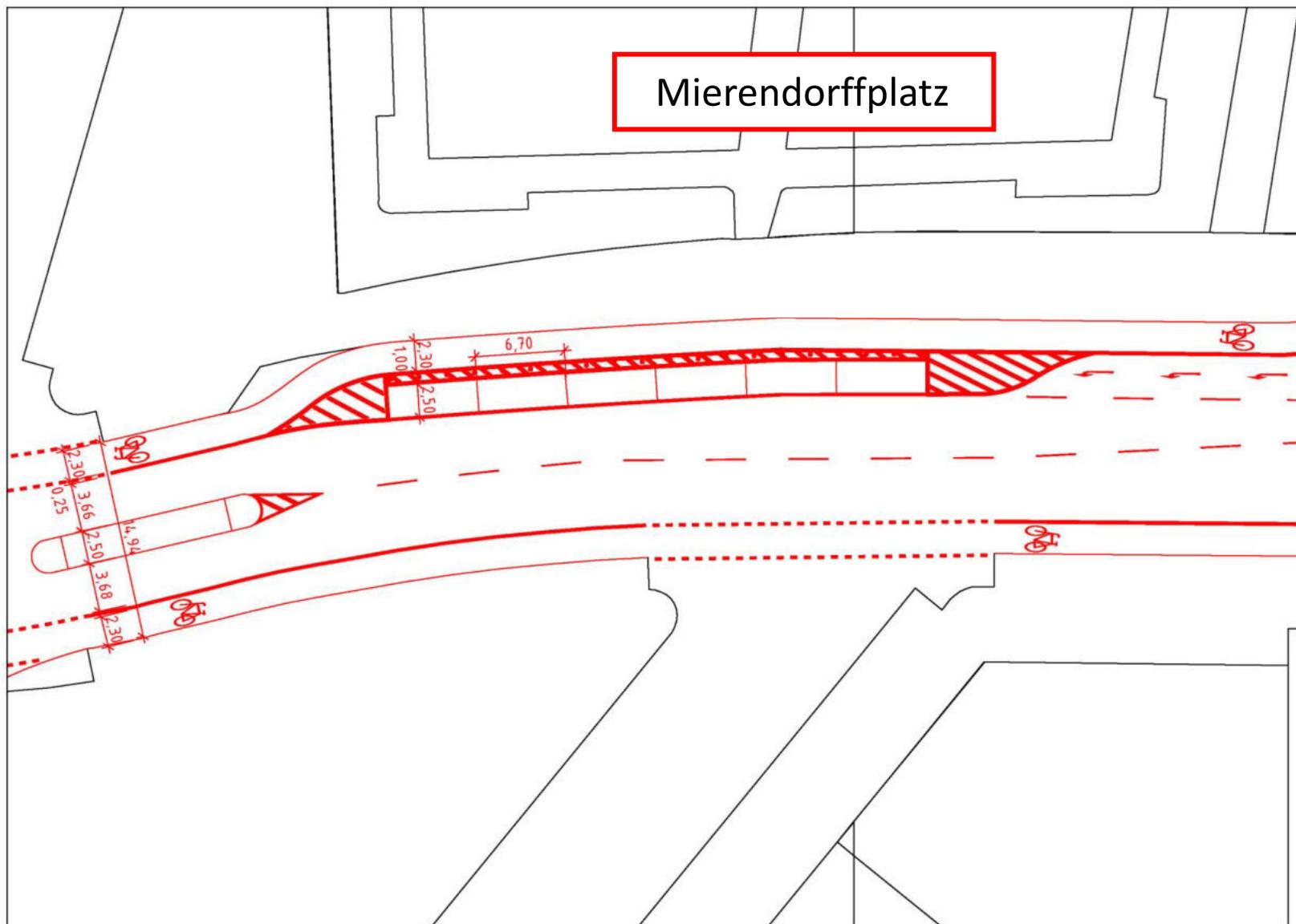
- Diagonalsperren (modale Filter) verhindern DGV und führen zu Erschließungsschleifen
- Fahrradzone
 - Zusatzzeichen Anlieger und Linienverkehr frei
 - Rahmenbedingung: Osnabrücker Straße gehört nicht mehr zum übergeordneten Straßennetz
- Vorschlag Mierendorffplatz (Süden): Herausnahme aus dem Straßennetz und Platzgestaltung
- Schulwegsicherheit in Variante 2:
 - Mindener Straße / Mierendorffstraße Gehwegvorstreckung (markiert)
 - Kamminer Straße vor Schule Gehwegvorstreckung (markiert)
 - Hol- und Bringezone vor Schulen
 - Bremsschwelle in der Kamminer Straße vor Schule
 - 10 m Abstand zu Knotenpunkten für ruhenden Verkehr im Schulumfeld (gelb) → Flächen für Radabstellanlagen nutzen

● Fahrradzone
— Frei gehaltene Knotenpunkte

— Modale Filter
◆ Bremsschwellen

— Hol- und Bringezone
- - - Bis 2030 realisierte Tramlinie

Detailbetrachtung



Detailbetrachtung

- Verkehrsführung soll gemäß der Forderung der Anwoher*innen südlich des Mierendorffplatzes verändert werden
- Umgestaltung Straßenquerschnitt südlich vom Mierendorffplatz:
 - Umgestaltung von vier zu zwei Streifen erleichtert das Queren
 - Verbreiterung der baulichen Radwegs
 - Übersichtlichkeit wird erhöht
 - Mittelinsel

