

Verkehrsuntersuchung Alice-Salomon-Platz

Berlin-Hellersdorf

Abschlussbericht, Februar 2024

Auftraggeber:

**Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung, Bauen und
Wohnen**

Fehrbelliner Platz 4

10707 Berlin

www.berlin.de/sen/sbw.de

in Zusammenarbeit mit:

**Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf
von Berlin**

**Straßen- und Grünflächenamt
Fachbereich Straßen**

Postanschrift: 12591 Berlin

Auftragnehmer:

VCDB VerkehrsConsult

Dresden-Berlin GmbH

Standort Berlin

Uhlandstraße 97

10715 Berlin

Tel.: +49 .30 .23 63 19-41

Fax: +49 .30 .23 63 19-49

E-Mail: berlin@vcdb.de

Standorte:

Dresden

Berlin

Magdeburg

Leipzig

Ansprechpartner:

Holger Traebert

E-Mail: h.traebert@vcdb.de



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
Abbildungsverzeichnis	4
Tabellenverzeichnis	5
Abkürzungsverzeichnis	6
1 Aufgabenstellung und Zielsetzung.....	7
2 Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse	9
2.1 Straßenverkehr / Kfz-Verkehr	9
2.2 Verkehrsstärken	11
2.3 Unfallanalyse 2020 – 2022	17
2.4 Öffentlicher Personenverkehr	23
2.5 Fußverkehr	28
2.6 Radverkehr	30
2.7 Zusammenfassung Analyse	35
3 Leistungsfähigkeit im Prognose-Nullfall.....	37
4 Variantenuntersuchung	42
4.1 Variantenbeschreibungen	42
4.2 Leistungsfähigkeiten der Varianten	49
4.3 Variantenvergleich	51
5 Vorzugsvariante	58
6 Fazit & Ausblick	63

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Betrachtungsraum des Verkehrsgutachtens.....	7
Abbildung 2:	Übergeordnetes Straßennetz und Verkehrsorganisation im erweiterten Betrachtungsraum	10
Abbildung 3:	Verkehrszählung 2023 in der Spitzenstunde nachmittags am Knotenpunkt Stendaler Straße/Janusz-Korczak-Straße	12
Abbildung 4:	Verkehrszählung 2023 in der Spitzenstunde nachmittags am Knotenpunkt Hellersdorfer Straße/Stendaler Straße/Riesaer Straße	13
Abbildung 5:	Verkehrszählung 2023 in der Spitzenstunde nachmittags am Knotenpunkt Hellersdorfer Straße/Janusz-Korczak-Straße	14
Abbildung 6:	Verkehrsstärken am Alice-Salomon-Platz im Zeitvergleich	15
Abbildung 7:	langjähriger Trend der Verkehrsstärken am Alice-Salomon-Platz	16
Abbildung 8:	Unfallhäufungsstellen im Betrachtungsraum	18
Abbildung 9:	ÖPNV-Routen und Haltestellenbereiche	24
Abbildung 10:	BVG-Stationsübersicht.....	26
Abbildung 11:	Jelbi-Punkt im Bestand am U Hellersdorf	27
Abbildung 12:	Fußverkehr am Alice-Salomon-Platz.....	29
Abbildung 13:	Einsatzbereich von Überquerungsanlagen mit Fahrbahnbreiten unter 8,5 m	30
Abbildung 14:	Radverkehr im Überblick	31
Abbildung 15:	Übersicht Potentialflächen für Radabstellanlagen	32
Abbildung 16:	Routenführung der RSV über den Alice-Salomon-Platz	34
Abbildung 17:	Konfliktplan.....	36
Abbildung 18:	Entwicklungen im Wohnungsbau im Umfeld des Alice-Salomon-Platzes.....	37
Abbildung 19:	Leistungsfähigkeiten im Betrachtungsraum	39
Abbildung 20:	QSV der Fahrstreifen und Furten am KP Stendaler Straße/Janusz-Korczak-Straße	41
Abbildung 21:	Variante 1 (siehe Anhang)	44
Abbildung 22:	Variante 2 (siehe Anhang)	46
Abbildung 23:	Variante 3 (siehe Anhang)	48
Abbildung 24:	Übersicht Leistungsfähigkeit der Varianten	49
Abbildung 25:	Leistungsfähigkeit KP Stendaler Str. /Hellersdorfer Str. in Variante 2.....	51
Abbildung 26:	Variantenvergleich – Stendaler Str. / Janusz-Korczak-Str.	52
Abbildung 27:	Variantenvergleich – Haltestellen	54
Abbildung 28:	Variantenvergleich – RSV westlicher Teilbereich	56
Abbildung 29:	Variantenvergleich – RSV östlicher Teilbereich.....	57
Abbildung 30:	Vorzugsvariante (siehe Anhang)	59

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Personenschäden Stendaler Straße / Janusz-Korczak-Str.	19
Tabelle 2:	Unfallhäufungen Stendaler Straße / Janusz-Korczak-Str.....	20
Tabelle 3:	Personenschäden KP Stendaler Straße / Janusz-Korczak-Str.	21
Tabelle 4:	Unfallhäufungen KP Stendaler Straße / Janusz-Korczak-Str.....	21
Tabelle 5:	Personenschäden Stendaler Straße.....	22
Tabelle 6:	Unfallhäufungen Stendaler Straße	22
Tabelle 7:	ÖPNV-Takt während der Hauptverkehrszeit (HVZ) am U-Bahnhof Hellersdorf.....	25
Tabelle 8:	Gegenwärtige und zukünftige Verkehrsbelegungen am Alice- Salomon-Platz.....	38

Abkürzungsverzeichnis

AV Geh- und Radwege	Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege
DTV(w)	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (werktätlich)
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
Kfz	Kraftfahrzeug
MIV	Motorisierter Individualverkehr
PBL	Protected Bike Lane (geschützter Radfahrstreifen)
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs
RSV	Radschnellverbindung
SenMVKU	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (ab ca. April 2023)
SenUMVK	Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (bis ca. März 2023)
VCDB	VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH

1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Der Alice-Salomon-Platz im Berliner Bezirk Marzahn-Hellersdorf ist der zentrale Stadtplatz und Zentrum des 90.000 Einwohner zählenden Ortsteils Hellersdorf, direkt nördlich an die gleichnamige U-Bahn-Station angrenzend. Hier befindet sich unter anderem der Sitz der Bezirksverwaltung mit dem Rathaus sowie der staatlichen Alice-Salomon-Hochschule mit Schwerpunkten im Sozialbereich.

Das als Helle Mitte bezeichnete Zentrum der ab 1980 entstehenden Großwohnsiedlung Hellersdorf rund um den Alice-Salomon-Platz wurde 1997 auf Grundlage eines Entwurfes von 1991 fertiggestellt, der Platz selbst im Jahre 2009. Auf Grund gestalterischer und funktionaler Mängel soll im Rahmen eines freiraumplanerischen Wettbewerbs eine Umgestaltung des Alice-Salomon-Platzes in Hinblick auf Mobilitätswende und Klimaanpassung erfolgen.



Abbildung 1: Betrachtungsraum des Verkehrsgutachtens¹

¹ Kartengrundlage | OpenStreetMap Mitwirkende

Dafür ist es notwendig, mit dem vorliegenden Verkehrsgutachten die grundlegenden Rahmenbedingungen aufzuzeigen. In die Betrachtung (s. Abbildung 1) fließen daher vorrangig die drei auf den Platz zuführenden Hauptverkehrsstraßen ein, von Westen die Hellersdorfer Straße, von Süden die Riesaer Straße und von Norden die Stendaler Straße einschließlich ihrer Kreuzung mit der Janusz-Korczak-Straße.

Geprüft wird, inwiefern eine Reduzierung beziehungsweise effizientere Nutzung der bestehenden Verkehrsflächen möglich ist. Zu beachten ist an dieser Stelle auch die Führung der geplanten Radschnellverbindung (RSV) 9 von der östlich zuführenden Nelly-Sachs-Straße über den Platz und weiter entlang der Hellersdorfer Straße. Prinzipiell werden alle Verkehrsmittel in die Betrachtung einbezogen, unter besonderer Berücksichtigung des Umweltverbundes aus Fuß, Rad und ÖPNV.

Geprägt wird das Untersuchungsgebiet auch durch eine Straßenbahntrasse im Verlauf der Stendaler Straße und Riesaer Straße. Eingefasst wird der Bahnkörper von beidseitigen Mittelstreifen, so dass zwischen den Fahrbahnen ein etwa 12,0 m breiter Bereich für Straßenbahngleise und randseitige Begrünung zur Verfügung steht. Gemeinsam mit den jeweils drei Fahrstreifen auf der Stendaler Straße resultiert hieraus eine Barrierewirkung zwischen östlichem und westlichem Betrachtungsraum.

Unterschiedliche Gestaltungsvarianten werden in dem Gutachten mit ihrer entsprechenden verkehrlichen Machbarkeit aufgezeigt. Mithilfe von Leistungsfähigkeitsbetrachtungen werden die Varianten bewertet, die Machbarkeit nachgewiesen und eine Vorzugsvariante zu einer möglichen künftigen Gestaltung der Verkehrsflächen erarbeitet.

2 Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse

2.1 Straßenverkehr / Kfz-Verkehr

Das Untersuchungsgebiet am Alice-Salomon-Platz ist in das übergeordnete Straßennetz Berlins gut integriert. Die auf den Platz zuführenden Verbindungen sind die Hellersdorfer Straße aus Westen, die Stendaler Straße aus Norden und die Riesaer Straße aus Süden, die der Stufe II (übergeordnete Straßenverbindung) zugeordnet sind. Die Stendaler Straße gewährleistet eine Anbindung an die Landsberger Chaussee / L 33 im Norden, über die die Bundesautobahn A 10 in östlicher Richtung sowie in westlicher Richtung die Berliner Innenstadt erreicht werden kann. In süd-südöstlicher Richtung über Riesaer Straße wird die Hönowener Straße erreicht, über die eine Anbindung zur Bundesstraße B 1/B 5 in Mahlsdorf möglich ist, die ebenfalls an die A 10 anschließt. Eine weitere Möglichkeit, die B 1/B 5 zu erreichen, besteht in südwestlicher Richtung über Hellersdorfer Straße und Blumberger Damm im Ortsteil Biesdorf.

Die Verbindung nach Osten, über den Knotenpunkt Stendaler Straße/Janusz-Korczak-Straße nördlich des Alice-Salomon-Platzes, stellt die Achse Janusz-Korczak-Straße, Tangermünder Straße, Quedlinburger Straße dar. Diese Verbindung ist im übergeordneten Straßennetz der Stufe IV (Ergänzungsstraße) zugeordnet.

Künftig sind nach heutigem Stand keine Änderungen an den Verbindungsfunktionsstufen vorgesehen (s. Abbildung 2 | Quelle: SenUMVK, Karte übergeordnetes Straßennetz, Planung 2030, Stand: Januar 2023).

Verkehrsuntersuchung Alice-Salomon-Platz

Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse

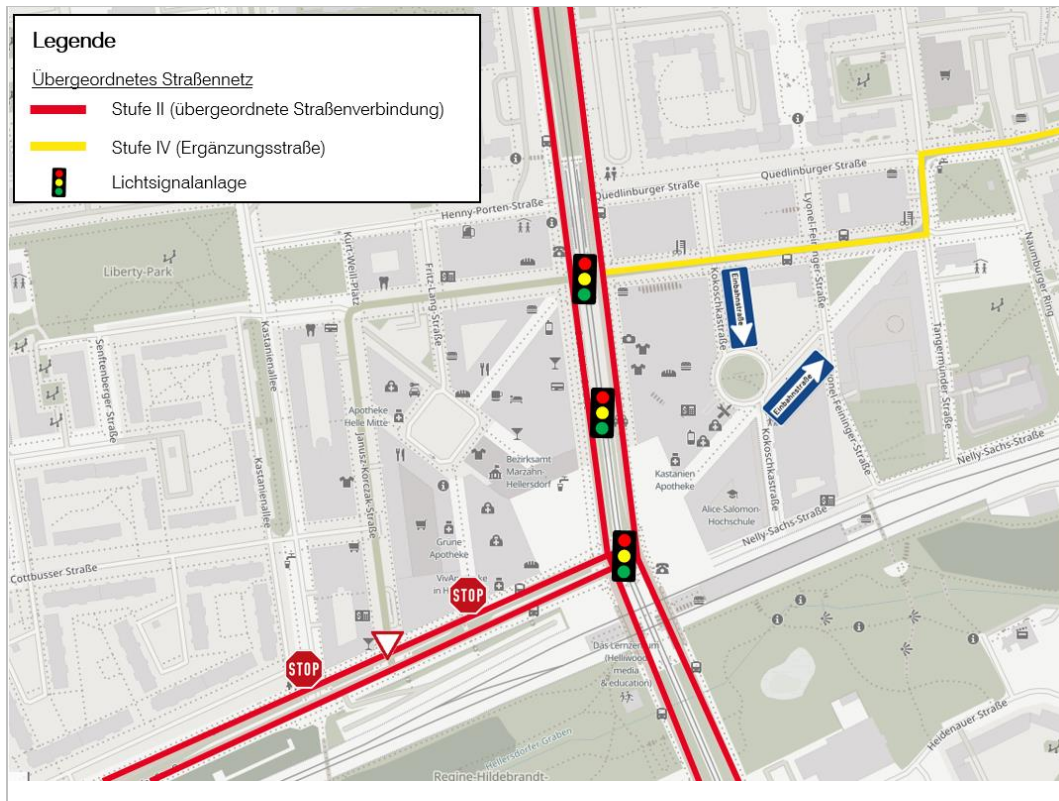


Abbildung 2: Übergeordnetes Straßennetz und Verkehrsorganisation im erweiterten Betrachtungsraum²

Im Untersuchungsgebiet sind zwei Knotenpunkt-Lichtsignalanlagen (LSA) und eine Fußverkehrs-Lichtsignalanlage vorhanden. Diese regulieren den Verkehrsfluss und gewährleisten die Sicherheit u. a. des Fußverkehrs. Signalgeregelt sind dabei die Knotenpunkte Hellersdorfer Straße/Stendaler Straße/Riesauer Straße sowie Stendaler Straße/Janusz-Korczak-Straße. Die signalgesicherte Fußverkehrsquerung befindet sich etwa mittig zwischen beiden Knotenpunkten in der Stendaler Straße.

Insgesamt zeigt die Bestandsaufnahme des Straßennetzes, dass die Helle Mitte, also das Umfeld des Alice-Salomon-Platzes, gut an die übergeordneten Verkehrswege angeschlossen ist.

² Kartengrundlage | OpenStreetMap Mitwirkende

2.2 Verkehrsstärken

Hinsichtlich der Verkehrsstärken am Alice-Salomon-Platz liegen Daten aus verschiedenen Quellen vor:

- Verkehrsmengenkarte DTVw 2019 der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK).
- Verkehrszählung vom 04.11.2020 über 12h von 7.00-19.00 Uhr, herausgegeben von der Abt. VI der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU).
Hinweis: Dieser Zeitpunkt weist die Besonderheit auf, dass er mitten in die weltweite COVID-19-Pandemie fiel, die Auswirkungen auf den Verkehr in Städten hatte.
- eigene Verkehrszählung vom 12.09.2023 über 8h von 6.00-10.00 Uhr und 15.00-19.00 Uhr (früher Beginn, um gesichert die Frühspitze zu erfassen)
- Prognose 2030 der Abt. IV A der SenMVKU, Modellstand I / 2023

Im Ergebnis der Zählung 2023 liegt die Spitzenstunde vormittags in der Zeit von 07:15 bis 08:15 Uhr und nachmittags in der Zeit von 15:45 bis 16:45 Uhr, wobei die Nachmittagspitze überwiegend größere Verkehrsstärken aufweist und damit maßgeblich ist. Die folgenden Abbildungen zeigen die Ergebnisse der Zählungen in der Nachmittagsspitze:

Verkehrsuntersuchung Alice-Salomon-Platz

Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse

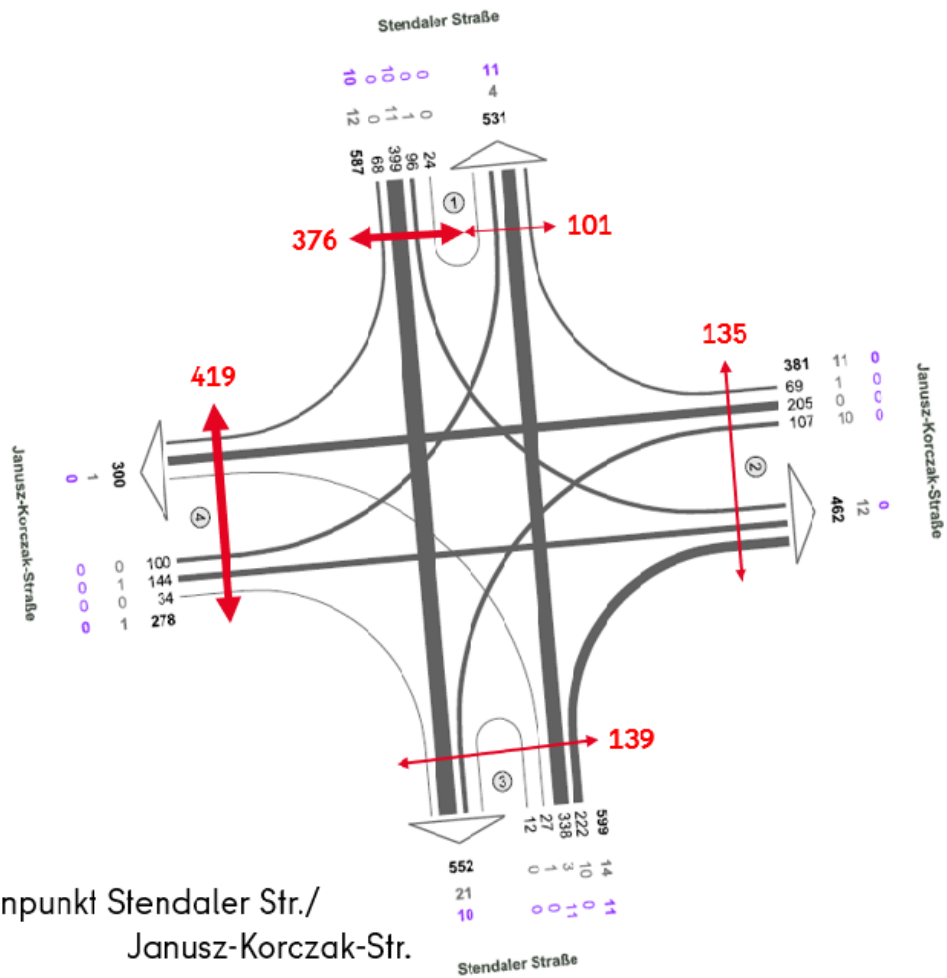
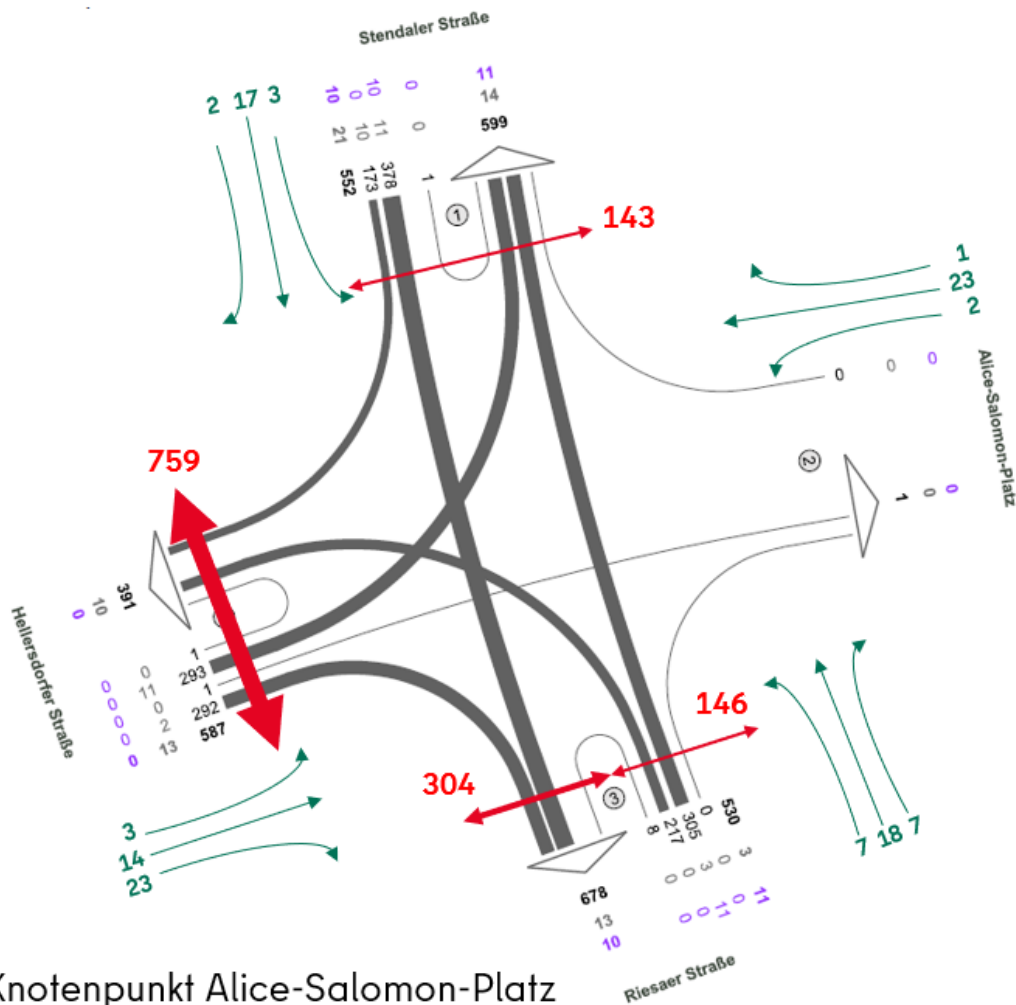


Abbildung 3: Verkehrszählung 2023 in der Spitzenstunde nachmittags am Knotenpunkt Stendaler Straße/Janusz-Korczak-Straße

Verkehrsuntersuchung Alice-Salomon-Platz

Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse



Knotenpunkt Alice-Salomon-Platz (Hellersdorfer Str./Stendaler Str./Riesaer Str.)

Abbildung 4: Verkehrszählung 2023 in der Spitzenstunde nachmittags am Knotenpunkt Hellersdorfer Straße/Stendaler Straße/Riesaer Straße

Verkehrsuntersuchung
Alice-Salomon-Platz

Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse

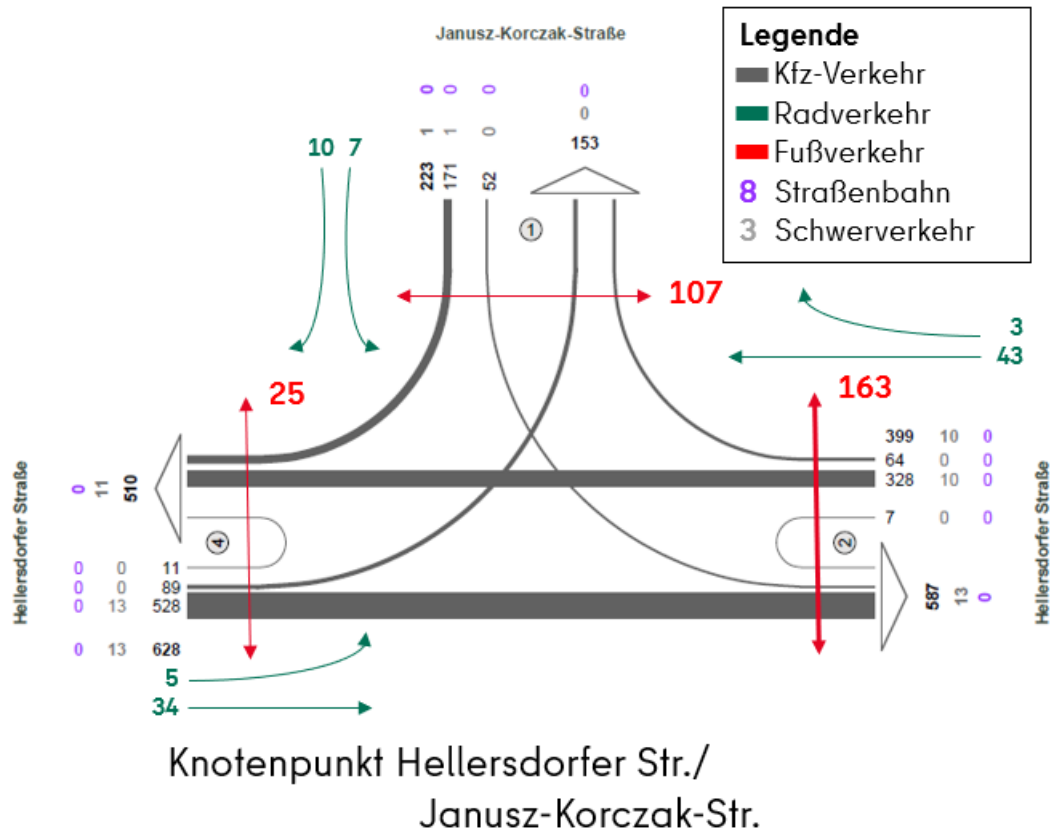


Abbildung 5: Verkehrszählung 2023 in der Spitzenstunde nachmittags am Knotenpunkt Hellersdorfer Straße/Janusz-Korczak-Straße

Nachfolgend sind die Verkehrsstärken des durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsaufkommens (DTVw) am Alice-Salomon-Platz dargestellt:

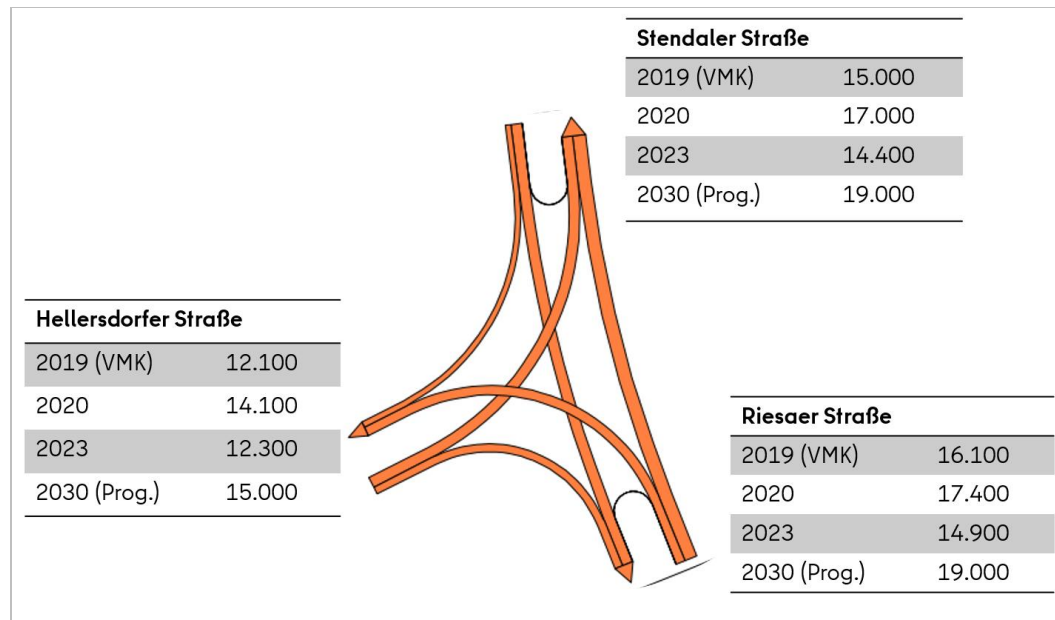


Abbildung 6: Verkehrsstärken am Alice-Salomon-Platz im Zeitvergleich

Die Hochrechnung der erhobenen Daten auf 24 Stunden erfolgte bei der Zählung von Mittwoch, 04. November 2020 über den von SenMVKU vorgegebenen Faktor³ sowie bei der eigenen Zählung von Dienstag, 12. September 2023 über ortsspezifische Faktoren durch Auswertung einer repräsentativen Zählstelle. Gewählt wurde hierfür nach Abstimmung mit SenMVKU IV A 4-2 die Dauerzählstellen an der HansasträÙe und Falkenberger Chaussee, ebenfalls ein Stadtteilzentrum in Randlage. Einbezogen in die Berechnung wurden die stündlichen Zählwerte der Tage Dienstag, Mittwoch und Donnerstag aus dem September 2022.

Auffällig ist, dass die 2023 erhobenen Daten geringer ausfallen als die Daten aus den Jahren 2019 und 2020. Dies könnte auf mehrere Faktoren zurückzuführen sein. Die Verbreitung des Home-Office, auch in Folge der COVID-19-Pandemie, führt dazu, dass viele Berufspendelnde seltener oder überhaupt nicht mehr ins Büro fahren.

Darüber hinaus könnte die Erhöhung der Kraftstoffpreise dazu geführt haben, dass Menschen vermehrt auf alternative Verkehrsmittel umstiegen oder ihre Fahrten rationalisierten. Die Einführung von preisgünstigen und flexiblen Fahrkartenangeboten, wie dem Deutschlandticket, fördert die Nutzung des öffentlichen Verkehrs und kann somit ebenfalls zu einer Reduzierung des Individualverkehrs beigetragen haben.

³ Hinweise und Faktoren zur Umrechnung von Verkehrsmengen (SenUMVK, Stand: April 2022)

Verkehrsuntersuchung Alice-Salomon-Platz

Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse

Um die Zählergebnisse besser einordnen zu können, wurden weitere Daten ausgewertet:

- Zählung 1992 und Prognose für 2001 aus dem B-Plan XXIII-7 von 1995
- Verkehrsmengenkarten 2005, 2009 und 2014

Im Ergebnis stellt sich der langjährige Verlauf der Verkehrsmengen am Alice-Salomon-Platz wie folgt dar (Prognosen orange, Zählwerte blau bzw. grün):

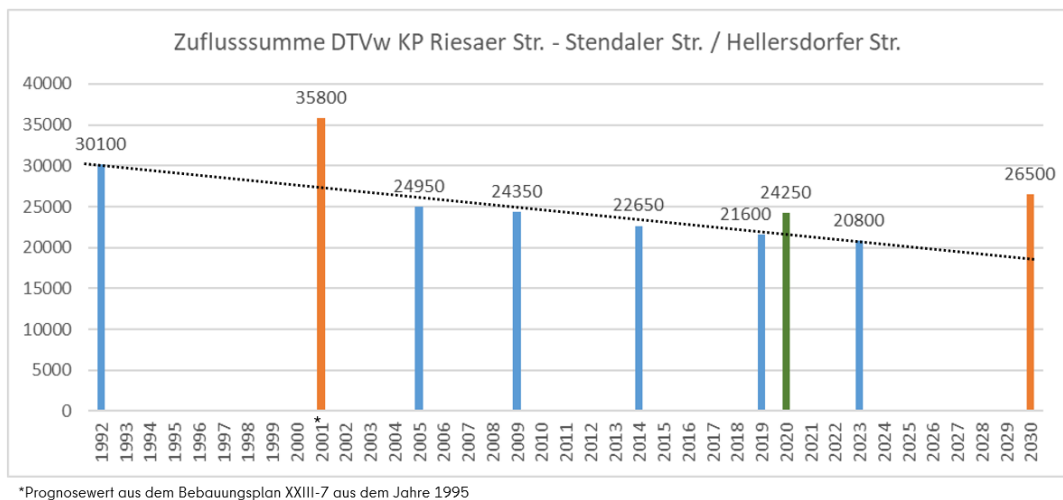


Abbildung 7: langjähriger Trend der Verkehrsstärken am Alice-Salomon-Platz

Im Jahresvergleich sind die Verkehrsstärken des durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsaufkommens am Platz (über alle Knotenarme) kontinuierlich zurückgegangen. Auch die zunächst niedrig erscheinenden Ergebnisse der Zählung 2023 passen hier gut ins Bild. Einzige Ausnahme bildet das „Corona-Jahr“ 2020, hier könnte die Meidung öffentlicher Verkehrsmittel aus Sorge vor Infektionen eine Rolle gespielt haben (zum Zeitpunkt der Zählung Anfang November 2020 bestand kein „Lockdown“). Das gesamtstädtische Verkehrsmodell des Landes Berlins geht jedoch aufgrund grundsätzlicher Entwicklungen (insbesondere Wohnungsbau) von einer Zunahme aus, sodass die Belastungen in der Prognose für das Jahr 2030 höher ausfallen als die Zählungen der letzten Jahre. Daher wird dies aus verkehrlicher Sicht als maßgebend erachtet.

2.3 Unfallanalyse 2020 – 2022

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung, werden Unfallstatistiken des Untersuchungsraums herangezogen, um tatsächliche Auslöser und einzelne Häufungsstellen von Verkehrsunfällen zu ermitteln.

Zur Ermittlung von innerörtlichen Unfallhäufungsstellen gelten folgende Kriterien⁴:

- Mindestens 5 Unfälle mit Personenschäden in drei Jahren
- Mindestens 5 Unfälle gleichen Unfalltyps in einem Jahr
- Häufungsstelle am Knotenpunkt: 50,0 m vom Mittelpunkt bzw. 25,0 m je Arm
- Häufungsstelle freie Strecke: 50,0 m

Die Unfallanalyse betrachtet Daten aus den Jahren 2020-2022. In dieser Zeit wurden insgesamt 113 Unfälle, davon 17 mit Personenschäden registriert. Aufgrund der o. g. Kriterien ist der Knotenpunkt Stendaler Str./ Janusz-Korczak-Str. als Unfallhäufungsstelle einzustufen. Am Knotenpunkt Hellersdorfer Str./Riesaer Str./Stendaler Str. wurden zwar in einzelnen Jahren die o. g. Schwellenwerte knapp überschritten, er wird aber von der Berliner Unfallkommission nicht Unfallhäufungspunkt geführt. Die Stendaler Straße weist im Bereich der Fußgänger-LSA Unfallzahlen auf, die nur knapp unterhalb der o. g. Schwellenwerte liegen, daher kann sie, ebenso wie der Knotenpunkt Hellersdorfer Str./Riesaer Str./Stendaler Str. als „unfallauffällig“ angesehen werden. Bei der Betrachtung der einzelnen Unfallstellen werden die Personenschäden ausführlich betrachtet, sowie die jeweils zwei häufigsten Unfalltypen genannt.

⁴ Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen, FGSV 316/1, März 2012

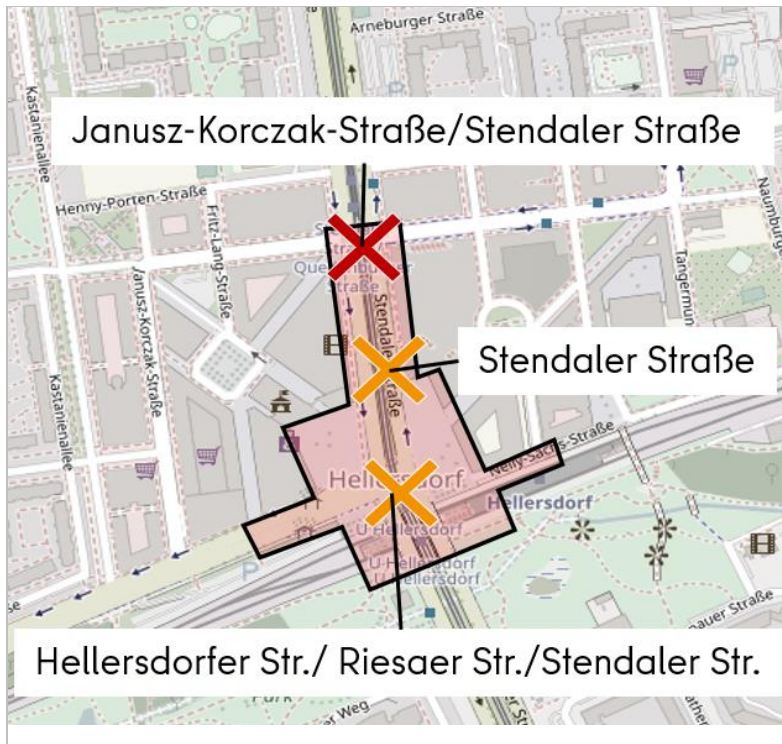


Abbildung 8: Unfallhäufungsstellen im Betrachtungsraum⁵

Knotenpunkt Stendaler Straße / Janusz-Korczak-Str.

An diesem Knotenpunkt ereignen sich mit 55 die meisten Unfälle und er stellt somit die größte Unfallhäufungsstelle im Betrachtungsraum (s. Abbildung 8) dar. Unfälle mit leichtverletzten Personen kamen im Vergleich mit neun an der Zahl ebenfalls am häufigsten vor. Zum einen gab es Abbiege-Unfälle, bei denen es zweifach zu einem Zusammenstoß zwischen einem Kfz und einer zu Fuß gehenden Person durch falsches Verhalten dieser gegenüber an der Fußgängerfurt kam. Zusammenstöße zwischen PKW kamen durch Fehler beim Linksabbiegen bzw. das Nichtbeachten der Verkehrsregelung zustande. Beim Unfall im Längsverkehr kam es zu einem Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug. Es gab zwei Unfälle während eines Fahrstreifenwechsels und einen Zusammenstoß mit einem Kraftrad durch einen ungenügenden Sicherheitsabstand.

Darüber hinaus kam es zu einem Überschreitungsunfall zwischen einem PKW und einer zu Fuß gehenden Person, bei dem letztere ein falsches Verhalten aufwies und außerhalb der LSA-Furt querte.

⁵ Kartengrundlage | OpenStreetMap Mitwirkende

Personenschäden KP Stendaler Str. / J.-Korczak-Str.	Anzahl
Leichtverletzte	9x
<ul style="list-style-type: none">• Abbiege-Unfall (Nichtbeachtung der Regelung, falsches Verhalten gegenüber Zu-Fuß-Gehenden an Fußgängerfurten)	4x
<ul style="list-style-type: none">• Unfall im Längsverkehr (Fahrstreifenwechsel, ungenügender Sicherheitsabstand)	3x
<ul style="list-style-type: none">• Überschreitungsunfall durch Fehlverhalten Zu-Fuß-Gehender	1x
<ul style="list-style-type: none">• Sonstiger Pkw-Unfall durch Wenden oder Rückwärtsfahren	1x

Tabelle 1: Personenschäden Stendaler Straße / Janusz-Korczak-Str.

Bei den Unfallhäufungen (mit und ohne Personenschäden) konnte ebenfalls eine hohe Anzahl an Unfällen im Längsverkehr beobachtet werden. Hierbei kam es zu Zusammenstößen zwischen PKWs, welche zum einen seitlich in gleicher Richtung fahren und die Unfallursache auf einen Fahrstreifenwechsel zurückzuführen ist, zum anderen waren Zusammenstöße mit einem anderen Fahrzeug (PKW), welches vorausfährt oder wartet, auf einen ungenügenden Sicherheitsabstand zurückzuführen.

Den zweithäufigsten Unfalltyp bilden hier Abbiege-Unfälle, welche überwiegend auf einen ungenügenden Sicherheitsabstand oder Nichtbeachtung der Regeln zurückzuführen sind.

Unfallhäufung nach Unfalltyp (i. d. R. zwischen Pkw) KP Stendaler Str. / J.-Korczak-Str.	Anzahl	Max. in einem Jahr
Unfall im Längsverkehr	32x	16x (2021)
<ul style="list-style-type: none"> Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das seitlich in gleicher Richtung fährt <ul style="list-style-type: none"> Fahrstreifenwechsel 	16x	7x (2021)
<ul style="list-style-type: none"> Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet <ul style="list-style-type: none"> ungenügender Sicherheitsabstand 	15x	9x (2021)
Abbiege-Unfall	16x	7x (2021)
<ul style="list-style-type: none"> Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet <ul style="list-style-type: none"> ungenügender Sicherheitsabstand 	8x	5x (2021)
<ul style="list-style-type: none"> Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt <ul style="list-style-type: none"> Nichtbeachtung der Regelung 	5x	2x (2020 und 2022)

Tabelle 2: Unfallhäufungen Stendaler Straße / Janusz-Korczak-Str.

Knotenpunkt Hellersdorfer Str. / Riesaer Str. / Stendaler Str.

Dieser Knotenpunkt bildet ein zentrales Element des Alice-Salomon-Platzes im Bestand, hier wurden in den drei betrachteten Jahren 44 Unfälle registriert, davon sechs mit Personenschäden (zwei Fälle mit Schwerverletzten und vier mit Leichtverletzten). Bei den Leichtverletzten handelt es sich um unterschiedliche Unfalltypen und -orte, so dass hier keine konkreten Schlussfolgerungen möglich sind. Bei den Schwerverletzten hingegen kam es jeweils durch falsches Verhalten beim Überschreiten einer LSA-geregelten Querung zu einem Unfall mit einem Pkw auf der Fahrbahn. Nicht nur waren hier Unfallursache und -typ gleich, auch fand der Unfall jeweils an der gleichen Stelle statt – auf der Fußgängerfurt über die Zufahrt Riesaer Straße. Ursache war hier jeweils die Missachtung der Lichtsignalanlage für Zu-Fuß-Gehende.

Personenschäden KP Hellersdorfer Str. / Riesaer Str. / Stendaler Str.	Anzahl
Leichtverletzte <ul style="list-style-type: none"> • Zusammenstoß zwischen Fahrzeug und Zu-Fuß-Gehende • Zusammenstoß seitlich fahrender Kfz (Lkw + Bus) gleicher Richtung • Zusammenstoß mit Fahrrad, das links einbiegt 	4x
Schwerverletzt <ul style="list-style-type: none"> • Zusammenstoß zwischen Fahrzeug (PKW) und Zu-Fuß-Gehende durch falsches Verhalten der Zu-Fuß-Gehenden auf der Fahrbahn an einer Querungsstelle, die durch eine Lichtsignalanlage gesteuert wird (Überschreitungsunfall) 	2x

Tabelle 3: Personenschäden KP Stendaler Straße / Janusz-Korczak-Str.

Bei den Unfalltypen überwiegen Unfälle im Längsverkehr sowie beim Abbiegen, dies waren i. d. R. Zusammenstöße zwischen Pkws. Die Ursache der im Längsverkehr stattgefundenen Unfälle ist in überwiegender Zahl auf Zusammenstöße mit anderen Fahrzeugen aufgrund ungenügender Sicherheitsabstände oder Fahrstreifenwechsel zurückzuführen. Bei den Abbiege-Unfällen überwiegt ebenfalls der Zusammenstoß mit anderen Fahrzeugen durch ungenügenden Sicherheitsabstand.

Unfallhäufung nach Unfalltyp (i. d. R. zwischen Pkw) KP Hellersdorfer Str. / Riesaer Str. / Stendaler Str.	Anzahl	Max. in einem Jahr
Unfall im Längsverkehr <ul style="list-style-type: none"> • Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet • Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das seitlich in gleicher Richtung fährt 	17x	9x (2021)
<ul style="list-style-type: none"> • ungenügender Sicherheitsabstand • Fahrstreifenwechsel 	11x	7x (2021)
	5x	2x (2020 und 2022)
Abbiege-Unfall <ul style="list-style-type: none"> • Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet • ungenügender Sicherheitsabstand 	15x	6x (2020)
	12x	4x (2020, 2021 und 2022)

Tabelle 4: Unfallhäufungen KP Stendaler Straße / Janusz-Korczak-Str.

Stendaler Straße

Die Stendaler Straße bildet zwar keine Unfallhäufungsstelle, dennoch ist diese durch eine Vielzahl eines Unfalltyps sowie zwei Personenschäden auffällig.

Bei den Personenschäden kam es zu Leichtverletzungen, dabei kam es in beiden Fällen zu einem Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug (PKW).

Personenschäden	Anzahl
Leichtverletzte	2x
<ul style="list-style-type: none">• Unfall durch ruhenden Verkehr (Einfahren in den Fließverkehr)• Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet (ungenügender Sicherheitsabstand)	

Tabelle 5: Personenschäden Stendaler Straße

Insgesamt wurden 14 Unfälle auf dieser Strecke in den drei Jahren aufgenommen, davon acht im Längsverkehr. Davon wiederum kam es überwiegend zu einem Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug (PKW), das seitlich in die gleiche Richtung fuhr. Die Ursache beschränkt sich dabei auf den Fahrstreifenwechsel. Für eine Unfallhäufungsstelle sind jedoch zu wenig Unfälle der gleichen Art in einem Jahr aufgetreten, dennoch führte hier der Fahrstreifenwechsel fahrender PKW zu mehreren Unfällen.

Unfallhäufung nach Unfalltyp (i. d. R. zwischen Pkw) Stendaler Straße	Anzahl
Unfall im Längsverkehr	8x
<ul style="list-style-type: none">• Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das seitlich in gleicher Richtung fährt<ul style="list-style-type: none">• Fahrstreifenwechsel	
	5x

Tabelle 6: Unfallhäufungen Stendaler Straße

Zusammenfassung

Die Unfalldaten zeigen, dass im Betrachtungsraum eine Unfallhäufungsstelle vorliegt, zu dem gibt es zwei Bereiche, in denen die Schwellenwerte zur Einstufung als Unfallhäufungsstelle nur knapp unterschritten werden. Es sind keine Todesopfer zu beklagen und die Personenschäden beschränkten sich bis auf zwei Ausnahmen auf Unfälle mit Leichtverletzten. Die am häufigsten vorkommenden Unfalltypen sind Unfälle im Längsverkehr sowie Abbiege-Unfälle. Hauptsächlich überwiegt als Ursache das Nichteinhalten von Sicherheitsabständen sowie die Kollision beim Fahrstreifenwechsel.

Daraus lässt sich schließen, dass der Wegfall eines oder mehrerer Fahrstreifen zu einer Reduzierung dieser Unfalltypen führen könnte. Da sich der erforderliche Sicherheitsabstand bei zunehmender Geschwindigkeit erhöht, spricht hier ebenfalls eine flächenhafte Geschwindigkeitsreduzierung für eine Entspannung der Unfallsituation aufgrund zu geringer Sicherheitsabstände.

2.4 Öffentlicher Personenverkehr

Der Alice-Salomon-Platz ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt und gut an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden. Insbesondere mit der Verknüpfung der verschiedenen Angebote bestehen gute Anbindungen bzw. Umstiege zu den Zentren Berlins sowie an die umliegenden Quartiere bis zur Stadtgrenze.

Vor allem über die Haltestelle U-Hellersdorf bestehen in fußläufiger Entfernung vielfältige Anschlüsse, darunter die U-Bahn (Linie U5), Straßenbahnen (Linien M6 und 18) und Busse (Linien X54, 195, N5). Ebenso bestehen Verbindungen über die Haltestelle Stendaler Str./Quedlinburger Str. für Busse und Straßenbahnen, am äußeren Rand des Untersuchungsgebiets.

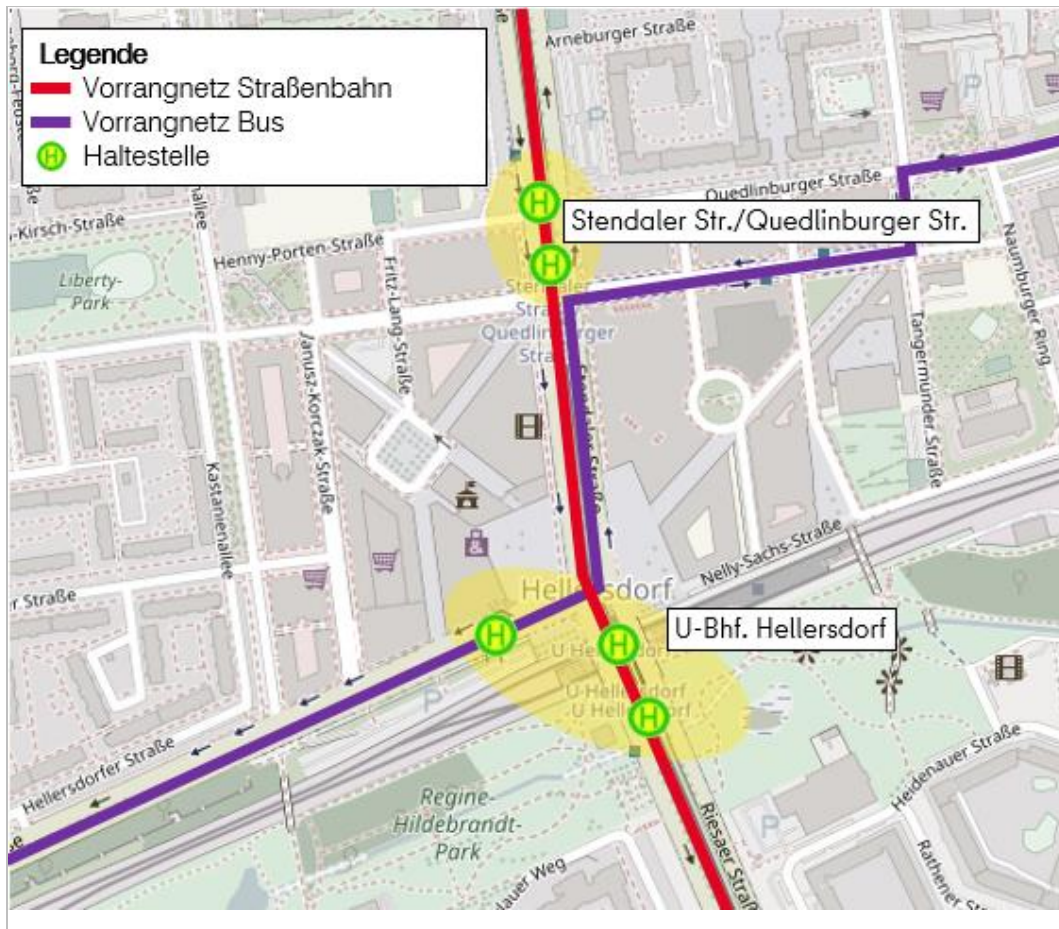


Abbildung 9: ÖPNV-Routen und Haltestellenbereiche⁶

Die vorhandenen ÖPNV-Vorrangroute (s. Abbildung 9) zeichnen sich durch eine erhöhte Nachfrage und damit verbunden eine höhere Taktdichte aus. Auf den Strecken des ÖPNV-Vorrangnetzes sind die Belange des straßengebundenen ÖPNV mit besonderer Priorität zu berücksichtigen.

Insgesamt erfüllt der Untersuchungsbereich die Bedien- und Verbindungsstandards laut Nahverkehrsplan (NVP), da Haltestellen im Umkreis von 300 m gut erreichbar sind sowie eine direkte Anbindung an die Zentrumsbereiche gegeben ist. Die Taktdichte zur Hauptverkehrszeit fällt dabei ebenfalls überwiegend gut aus.

⁶ Kartengrundlage | OpenStreetMap Mitwirkende

Linie	Linienweg	Takt HVZ
U5	Hauptbahnhof <> Hönow	5 min
Tram M6	Riesaer Str. <> S Hackescher Markt	10 min
Tram 18	Riesaer Str. <> Landsberger Allee/Petersburger. Str. (Planung: bis Alexanderplatz)	10 min
Bus X54	S+U Pankow/Granitzstr. <> U Hellersdorf	20 min
Bus 195	S Marzahn <> Klinikum Kaulsdorf	7/7/6 min

Tabelle 7: ÖPNV-Takt während der Hauptverkehrszeit (HVZ) am U-Bahnhof Hellersdorf

Herausforderungen bestehen jedoch noch im Zusammenhang mit der Barrierefreiheit und den Umsteigevorgängen. Die Bushaltestellen entlang der Hellersdorfer Straße sind aufgrund der Bordhöhe und dem Fehlen taktiler Blindenleitsysteme nicht barrierefrei. Im Zusammenhang mit der etwas vom Knoten entfernten Lage der Haltestellen werden häufigere Querungen über den Mittelstreifen der Hellersdorfer Straße beobachtet, die potentiell die Fußverkehrssicherheit beeinträchtigen können.

Der denkmalgeschützte U-Bahnhof Hellersdorf verfügt insgesamt über fünf Ein-/Ausgänge, was die Erreichbarkeit der Umgebung und die Umstiege zu anderen Verkehrsmitteln erleichtert:

- Zwei Ausgänge zu den anliegenden Straßenbahnhaltestellen.
- Zwei Ausgänge auf die Riesaer Straße, von denen einer über eine Rampe verfügt. Diese ist aufgrund ihrer Länge und Neigung als „barrierearm“ eingestuft. Aufzüge sind derzeit nicht vorhanden.
- Ein weiterer Ausgang führt im Osten zur Nelly-Sachs-Straße und bietet eine wichtige Verbindung zu den umliegenden Wohngebieten.

Die Bushaltestellen der Linie X54 am südlichen Rand der U-Bahn-Brücke sind bereits barrierefrei ausgebaut.

Verkehrsuntersuchung Alice-Salomon-Platz

Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse



Abbildung 10: BVG-Stationsübersicht⁷

Der Umstieg zwischen den Buslinien 195 und X54 untereinander sowie zur Straßenbahn und U-Bahn wird als umständlich wahrgenommen, was zu zusätzlichem Zeitbedarf und Unannehmlichkeiten führt. Die Gehwege in Höhe der U-Bahn-Zugangsgebäude auf der Riesaer Straße, insbesondere auf der Westseite, sind während der Hauptverkehrszeiten häufig überfüllt und führen zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr. Die Gehwegbreite entspricht hier auch nicht den aktuellen Vorschriften, darauf wird im folgenden Kapitel eingegangen.

⁷ Quelle | BVG Stationsübersicht U Hellersdorf, <https://www.bvg.de/de/verbindungen/stationsuebersicht/u-hellersdorf>, aufgerufen am 14.11.2023

Verkehrsuntersuchung **Alice-Salomon-Platz**

Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse

Insgesamt wird die Anbindung an den ÖPNV als sehr gut bewertet und bietet mit der Verknüpfung der verschiedenen Angebote gute Anbindungen bzw. Umstiege zu den Zentren Berlins und den Quartieren rund um den Alice-Salomon-Platz (s. Abbildung 10) Die Barrierefreiheit ist am U-Bahnhof sowie an den Bushaltestellen weiter auszubauen, sowie die Erreichbarkeiten vor allem für den Fuß- und Radverkehr der einzelnen Stationen qualitativ aufzuwerten.

Jelbi Mobilitätsstation

Jelbi ist ein Projekt der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), das ÖPNV- und Sharing-Angebote miteinander vernetzt. An strategischen Standorten, wie Bahnhöfen und Hotspots werden sogenannte Jelbi-Stationen (Mobilitätsstationen) und Jelbi-Punkte (Mikromobilitätspunkte) mit Stellflächen für Sharing-Fahrzeuge errichtet. Die Jelbi-Standorte dienen der räumlichen Ordnung der Sharing-Fahrzeuge. Jelbi-Punkte sind anbieteroffen für alle Mietrad-, Scooter-, Moped-Dienstleister mit Sondernutzungserlaubnis für gewerbliche Mietflotten gemäß BerlStrG §11a.

Die Berliner Sharing-Regulierung sieht um jeden Jelbi-Standort im 100-m-Umkreis eine digitale Parkverbotszone vor, in der die Zweirad-Miete nicht beendet werden kann, um das „wilde Parken“ zu reduzieren.



Abbildung 11: Jelbi-Punkt im Bestand am U Hellersdorf

Für den Jelbi-Punkt U Hellersdorf direkt auf dem Alice-Salomon-Platz wurde eine stromlose Informationsstele mit Informationen zu Jelbi, aufgebaut und eine Markierung im Jelbi-Design auf dem bestehenden Bodenbelag angebracht (10,00 m x 2,50 m). Der Platz im Bestand ist auskömmlich.

2.5 Fußverkehr

Die fußläufige Anbindung des Platzes an die Umgebung kann überwiegend als sehr gut beschrieben werden. Alle Quellen und Ziele sowie die Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs sind in kurzer Entfernung und somit bequem zu Fuß erreichbar. Die Umsteigebeziehungen zwischen der Bushaltestelle der Linie 195 mit der Straßenbahnhaltestelle und U-Bhf. Hellersdorf, die eine Strecke von ungefähr 150 m erfordern, gelten lediglich als etwas umständlich für den Fußverkehr.

Die Gehwegbreiten im Bereich des U-Bahnhofs weisen Mängel auf. Auch wenn sie den Mindestanforderungen mit einer nutzbaren Breite von 2,20 m entsprechen, fehlen die Ober- und Unterstreifen und damit die taktile Erkennung für blinde und seheingeschränkte Personen sowie die Sicherheitsabstände von angrenzenden Verkehrsflächen (hier: Radweg) und Bauwerken. Die Regelbreite an Hauptstraßen soll gemäß AV Geh- und Radwege 4,00 bis 6,00 m betragen. Diese Engstellen schränken die Bewegungsfreiheit und Sicherheit des Fußverkehrs ein und sollen daher bei künftigen Planungen verbessert werden.

Unter den vielfältigen Wegebeziehungen auf dem Alice-Salomon-Platz selbst sticht besonders der starke Fußverkehrsstrom zwischen der Kurt-Weil-Gasse und dem U-Bahnhof Hellersdorf heraus. Auf der Platzfläche finden sich an mehreren Stellen Wegweiser für den Fußverkehr, um Zu-Fuß-Gehenden die Orientierung zu erleichtern.



Abbildung 12: Fußverkehr am Alice-Salomon-Platz⁸

Besonders hervorzuheben sind die vermehrten Querungen über den Bahnkörper auf der Stendaler Straße und über die Mittelinsel auf der Hellersdorfer Straße, insbesondere im Bereich der Bushaltestelle. Diese Querungen sind nicht gesichert oder baulich angelegt.

Die Analyse nach den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA - FGSV 2002) ergab, dass aufgrund der Verkehrsstärken der Prognose für zusätzliche Querungshilfen auf der Hellersdorfer Straße und Stendaler Straße lediglich Lichtsignalanlagen geeignet wären. Diese lägen dann jedoch zu nahe an den bestehenden Lichtsignalanlagen, um ausreichende Aufstelllängen für den Fahrzeugverkehr einschließlich Straßenbahn zu gewährleisten. Die Betrachtung erfolgte im u. g. Diagramm (s. Abbildung 13) für die jeweils stärker belastete Fahrtrichtung, da ein Mittelstreifen im Bestand bereits vorhanden ist. Diese Angaben gelten sowohl für die Stendaler als auch für die Hellersdorfer Straße, da hier die Verkehrsstärken sehr ähnlich sind.

⁸ Quelle | Eigene Aufnahmen

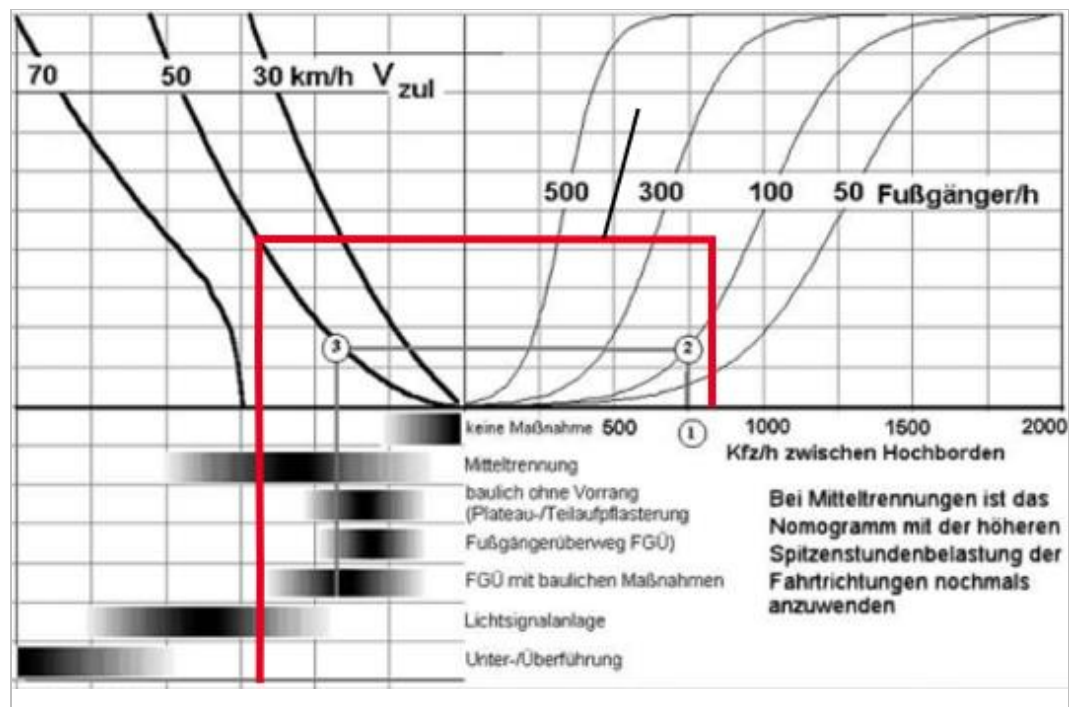


Abbildung 13: Einsatzbereich von Überquerungsanlagen mit Fahrbahnbreiten unter 8,5 m⁹

Aufgrund der Aufstelllänge für Straßenbahnzüge von bis zu 60 m Länge ist auch eine baulich gesicherte Querung über den Bahnkörper im Bereich des Alice-Salomon-Platzes nicht umsetzbar, da an der LSA Stendaler Straße - Riesaer Straße / Hellersdorfer Straße sowie an der Fußgänger-LSA in der Stendaler Straße wartende Straßenbahnen über die denkbare Querungsstelle hinausragen. Dies ist aus Verkehrssicherheitsgründen nicht genehmigungsfähig.

2.6 Radverkehr

Neben den bereits erläuterten Verkehrsmitteln besteht auch für den Radverkehr eine grundsätzlich gute Anbindung des Untersuchungsgebiets an die Umgebung. Eine Ausnahme bildet die fehlende Radwegverbindung zwischen der Hellersdorfer Straße und der Nelly-Sachs-Straße. Zudem erfüllt die bestehende Radverkehrsinfrastruktur nicht überall die aktuellen (Mindest-)Anforderungen, insbesondere in Bezug auf Mindestbreitenstandards. Die bestehenden Radverkehrsanlagen weisen keine nennenswerten baulichen Mängel auf, jedoch sind sie nicht, wie heute üblich, asphaltiert, sondern überwiegend mit Gehwegplatten sowie zum Teil mit gefasten Betonsteinen befestigt.

⁹ Quelle | Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, FGSV, Ausgabe 2002

Verkehrsuntersuchung Alice-Salomon-Platz

Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse

Für das Radvorrangnetz gelten Regelbreiten von 2,50 m; das Ergänzungsnetz sollte Regelbreiten von 2,30 m aufweisen, wobei mindestens 2,00 m noch akzeptabel sind, wenn mehr Platz unter Abwägung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum nicht zur Verfügung gestellt werden kann. Im Bestand sind jedoch nur Radwege in ca. 1,60 m Breite vorhanden. Es besteht daher Verbesserungsbedarf, um Sicherheit und Komfort für den Radverkehr zu gewährleisten.

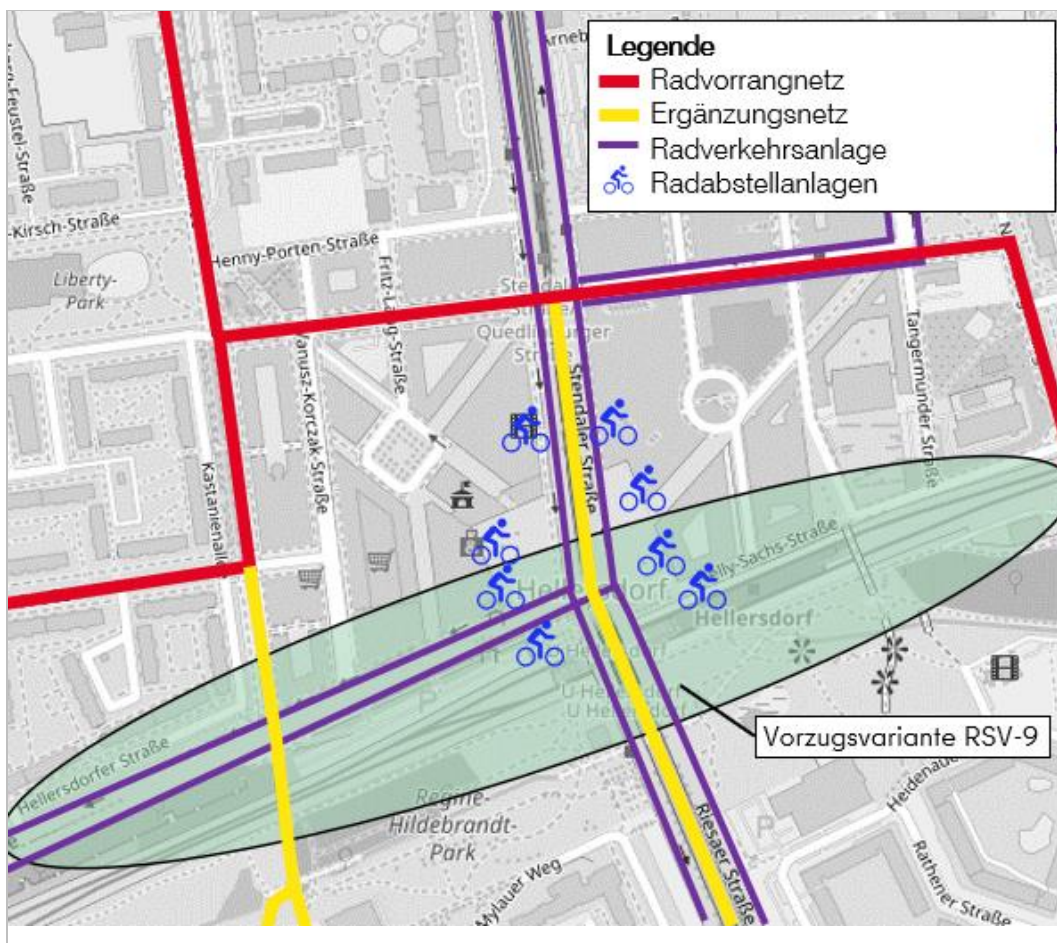


Abbildung 14: Radverkehr im Überblick¹⁰

Die vorhandenen Radabstellanlagen (s. Abbildung 14) an der Stendaler Straße, im Randbereich des Alice-Salomon-Platzes und im Haltestellenbereich des U-Bahnhofs Hellersdorf sind nicht vollständig ausgelastet.

¹⁰ Kartengrundlage | OpenStreetMap

Verkehrsuntersuchung Alice-Salomon-Platz

Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse

Bezogen auf das Stellplatzangebot unmittelbar am U-Bahnhof konnte zusätzlich zu eigenen Beobachtungen eine im Auftrag der InfraVelo erstellte Standort- und Potentialanalyse¹¹ ausgewertet werden. Im Ergebnis besteht ein Bedarf an näher zu den U-Bahn-Eingängen gelegenen Abstellanlagen sowie 12 gesicherten Stellplätzen. Wünschenswert wäre zudem eine Überdachung der Abstellbügel, um einen Schutz vor Witterungseinflüssen zu bieten.

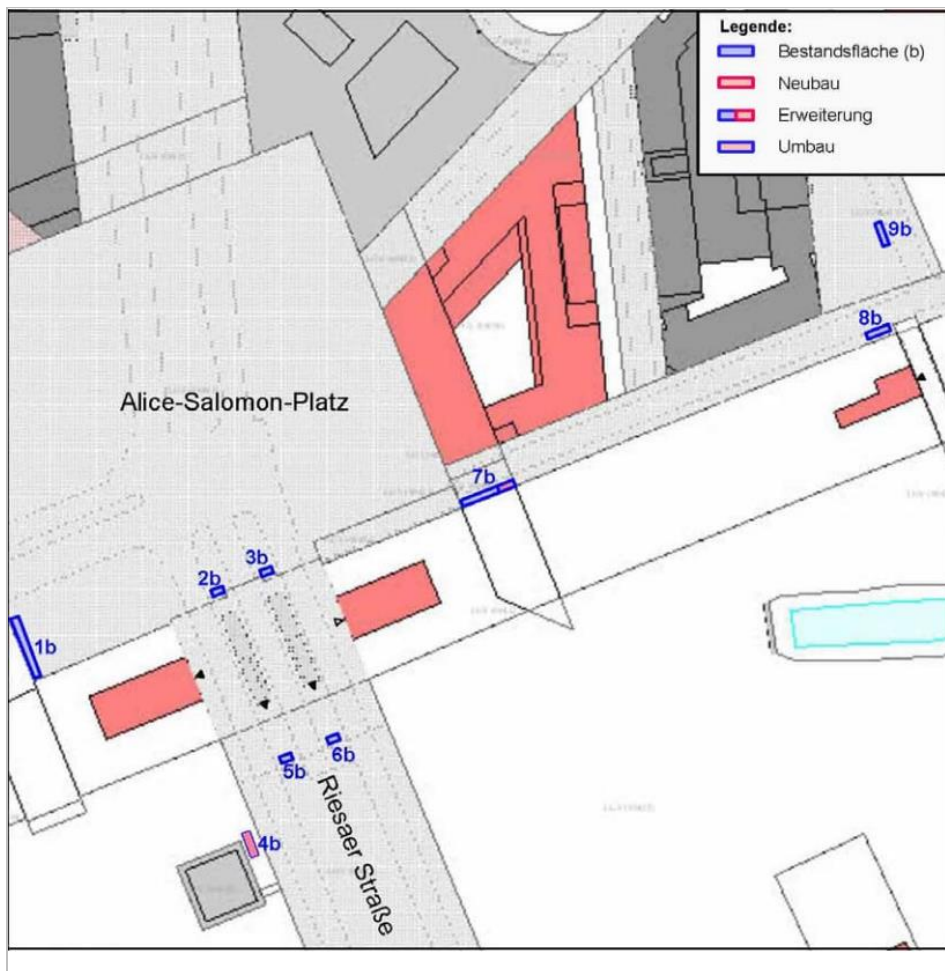


Abbildung 15: Übersicht Potentialflächen für Radabstellanlagen¹²

¹¹ Quelle | Standort- und Potentialanalyse Fahrradparken an ÖPNV-Standorten, PGV-Alrutz GbR Hannover 2019 i. A. InfraVelo GmbH

¹² Quelle | Standort- und Potentialanalyse Fahrradparken an ÖPNV-Standorten, PGV-Alrutz GbR Hannover 2019 i. A. InfraVelo GmbH

Für die Weiterentwicklung des Radverkehrs in Berlin und die Anbindung des Stadtteils Hellersdorf ist zukünftig die Schaffung einer Radschnellverbindung von der Berliner Innenstadt nach Hönow, die u. a. durch Hellersdorf verläuft, geplant (RSV 9). Sie führt in der Vorzugsvariante über die Nelly-Sachs-Straße und den Alice-Salomon-Platz im Zweirichtungsverkehr sowie entlang der Hellersdorfer Straße beidseitig nach Fahrtrichtungen getrennt. Die Mindest-Breitenvorgaben für Radwege im Verlauf von Radschnellverbindungen betragen 3,00 m für Einrichtungsverkehr und 4,00 m für Zweirichtungsverkehr.

Im Rahmen der Vorplanung der RSV 9 wurden bisher drei Varianten (s. Abbildung 16) für die Radverkehrsführung über den Alice-Salomon-Platz erstellt:

- Variante 1 (Freigabe des Platzbereichs für Radverkehr ohne bauliche Trennung) würde eine Unterbrechung des Schnellwegs bedeuten und zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen,
- Variante 2 (diagonale Abkürzung über südlichen Knotenbereich) führt wahrscheinlich zu Eingriffen in die Brücke sowie zu längeren Räumzeiten im Knotenpunkt,
- Variante 3 (ähnlich wie Var. 1, aber Radweg baulich vom Platzbereich getrennt) vermeidet die Nachteile der Varianten 1 und 2 weitgehend und wird deshalb als bevorzugte Variante und Grundlage für weitere Verfeinerungen gewählt. In der weiteren Planung sind insbesondere noch die Linksabbiegerführungen von RSV 9 und Riesaer Straße zu lösen.

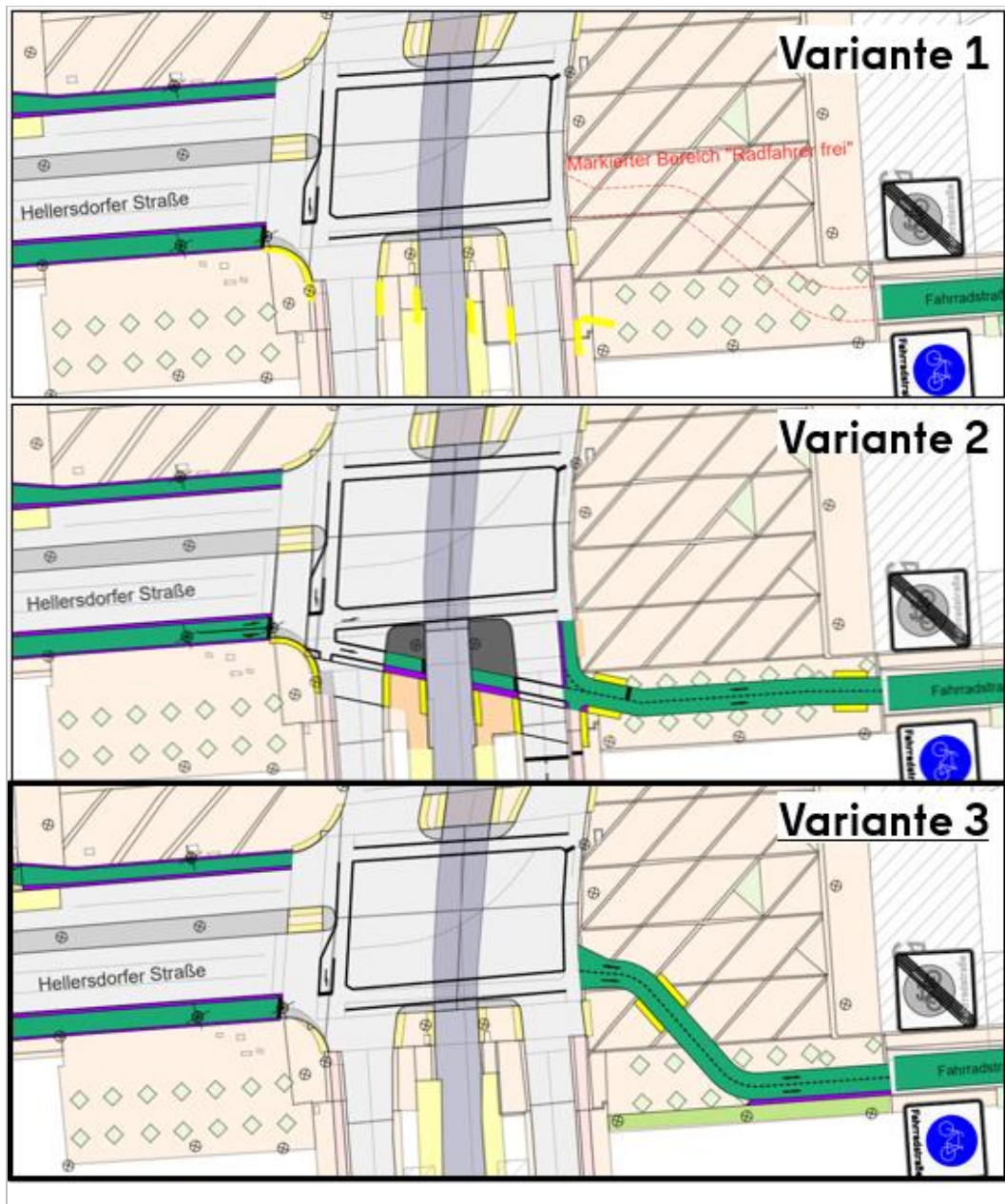


Abbildung 16: Routenführung der RSV über den Alice-Salomon-Platz¹³

¹³ Quelle | Vorplanung Radschnellverbindung RSV 9 zwischen S Tiergarten und U Hönow (Vorabzug), infra-Velo GmbH, 2022

2.7 Zusammenfassung Analyse

Die Analyse verdeutlicht die vorhandenen Mängel im Untersuchungsgebiet und zeigt auf, welche Aspekte im Rahmen des Verkehrsgutachtens besonderes berücksichtigt werden sollten, um Maßnahmen zur Verbesserung zu entwickeln. Es ist festzustellen, dass die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als insgesamt sehr gut bewertet werden kann. Allerdings bestehen einige Umsteigerelationen zwischen Bussen und Straßenbahnen/U-Bahnen, die als „umständlich“ bezeichnet werden können, was u. a. zu einem erhöhten Aufkommen, nicht gesicherter Überquerungen der Hellersdorfer Straße führt.

Des Weiteren erfüllen weder die Bushaltestelle noch der Zugang zum U-Bahnhof die Anforderungen an die Barrierefreiheit. An der Bushaltestelle sind die Bordsteine nicht auf die richtige Höhe angelegt und es fehlen taktile Blindenleitsysteme. Beim U-Bahnhof existiert zwar eine Rampe, doch deren Winkel und Länge können bestenfalls als barrierearm bezeichnet werden.

Der U-Bahnhof verfügt über eine Vielzahl von Ein- und Ausgängen, was die Erreichbarkeit und den Zugang zu der Umgebung erleichtert, insbesondere mit den direkten Treppen zur Straßenbahn. Hingegen sind die Fußwege entlang der Riesaer Straße zu schmal für die dort auftretenden Fußgängerströme und nicht hinreichend von den ebenfalls unterdimensionierten Radwegen abgegrenzt.

Die Beobachtung der Fußgängerströme auf dem Alice-Salomon-Platz zeigt ein erhöhtes Aufkommen zwischen der Kurt-Weill-Gasse und dem U-Bahnhof.

Im Untersuchungsgebiet sind ein Unfallschwerpunkt (KP Stendaler Straße/Janusz-Korczak-Straße) und zwei unfallauffällige Stellen auf der Stendaler Straße sowie am KP Hellersdorfer Straße/Stendaler Straße/Riesaer Straße zu verzeichnen.

Die Radabstellanlagen in der Nähe des U-Bahnhofs werden weniger genutzt. Ihre Lage eignet sich nicht optimal für einen schnellen Umstieg und sie bieten nicht die gewünschten qualitativ hochwertigen Eigenschaften wie Überdachung, Beleuchtung oder ein Angebot von diebstahlsicheren Fahrradgaragen.

Verkehrsuntersuchung Alice-Salomon-Platz

Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse

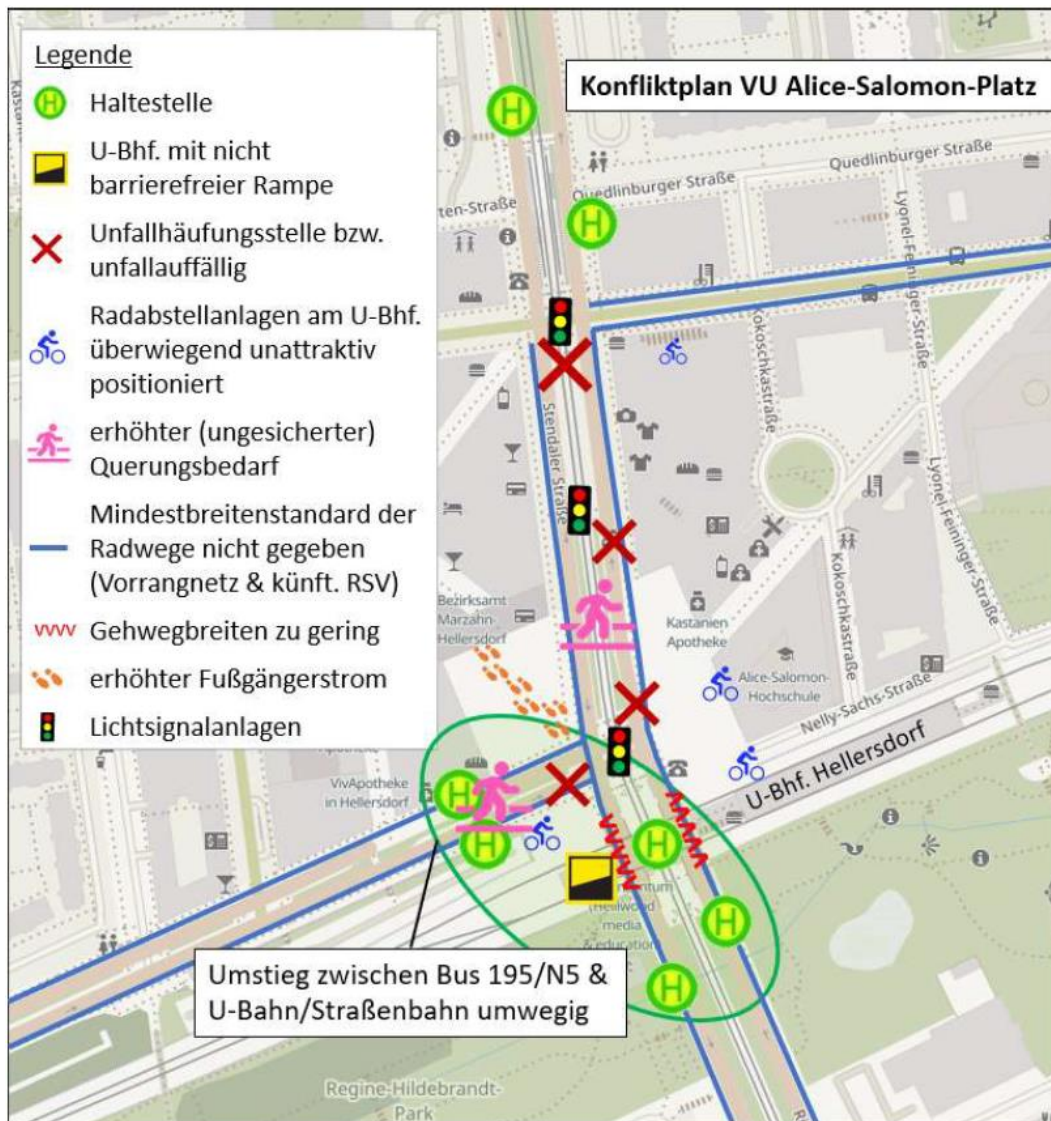


Abbildung 17: Konfliktplan¹⁴

¹⁴ Kartengrundlage | OpenStreetMap

3 Leistungsfähigkeit im Prognose-Nullfall

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse werden nachfolgend die Prognose-Verkehrsdaten und die Leistungsfähigkeiten für den Prognose-Nullfall dargestellt. Der Nullfall bezeichnet dabei die Situation mit unveränderter Infrastruktur und der von der SenMVKU prognostizierten Verkehrsstärke im Jahr 2030. Der Zeithorizont und die Daten entstammen der Basis-Version der Verkehrsprognose 2030 des Landes Berlin.

Aufgrund der gesamtstädtischen Entwicklung, dem Flächen- und Bevölkerungswachstum der Agglomeration Berlin und im Speziellen den Nachverdichtungen im Bereich des Ortsteils Hellersdorf geht die Prognose von Verkehrszunahmen von ca. 3.000 bis 4.000 Kfz/24h gegenüber den eigenen Zählenden (2023) (s. Abbildung 6 und Tabelle 8). auf allen Straßenabschnitten des Untersuchungsgebiets aus. Die Bauvorhaben im Ortsteil Hellersdorf sowie im angrenzenden Bereich der Ortslage Kaulsdorf-Nord, die im StEP-Wohnen (s. Abbildung 18) aufgeführt sind, sind überwiegend entweder bereits fertiggestellt oder befinden sich im Bau, während zugleich die Verkehrsstärken abgenommen haben (siehe Kapitel 2.2). Vor diesem Hintergrund kann davon ausgegangen werden, dass die Prognosewerte den denkbar ungünstigsten Fall darstellen und damit Ergebnisse von auf deren Basis durchgeführten Berechnungen auf der sicheren Seite liegen.

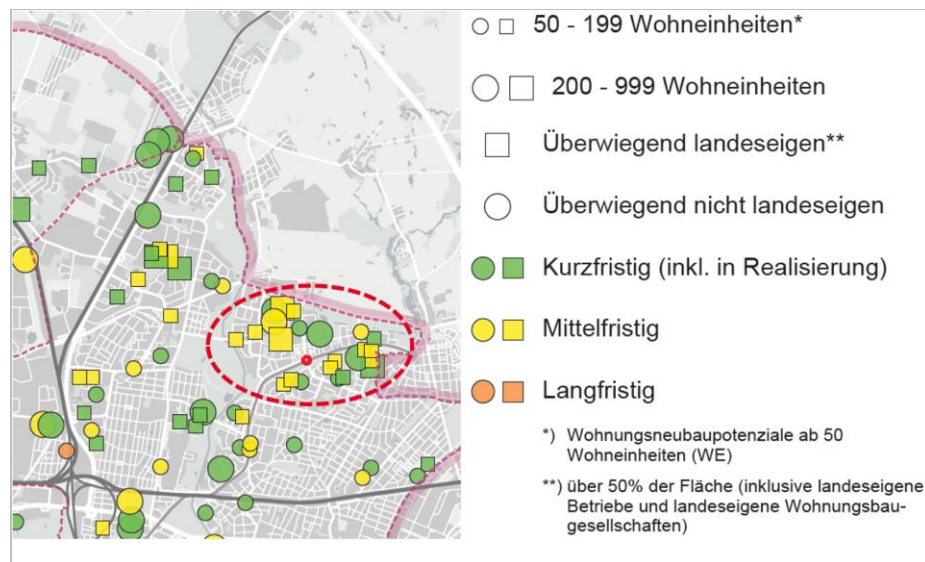


Abbildung 18: Entwicklungen im Wohnungsbau im Umfeld des Alice-Salomon-Platzes¹⁵

¹⁵ Quelle | Stadtentwicklungsplan (StEP) Wohnen 2030, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, 2019

Verkehrsuntersuchung Alice-Salomon-Platz

Leistungsfähigkeit im Prognose-Nullfall

Für die Straßenabschnitte zum Alice-Salomon-Platz von Hellersdorfer Straße, Stendaler Straße und Riesaer Straße ergeben sich die nachfolgend aufgeführten werktäglichen Verkehrsmengen:

Straßenabschnitt	DTV _w Zählung 2023	DTV _w Prognose 2030
Hellersdorfer Straße (zw. Stendaler Str. und Kastanienallee)	ca. 12.000 Kfz/24h (3,4% SV-Anteil)	ca. 15.000 Kfz/24h (2% Lkw > 3,5 t zul GG*)
Stendaler Straße (zw. Hellersdorfer Str. und Janusz-Korczak-Str.)	ca. 14.000 Kfz/24h (3,9% SV-Anteil)	ca. 17.000 Kfz/24h (2% Lkw > 3,5 t zul GG*)
Riesaer Straße (zw. Hellersdorfer Str. und Mark-Twain-Str.)	ca. 15.000 Kfz/24h (2,0% SV-Anteil)	ca. 19.000 Kfz/24h (2% Lkw > 3,5 t zul GG*)

Tabelle 8: Gegenwärtige und zukünftige Verkehrsbelegungen am Alice-Salomon-Platz

* In der Prognose ist nur der Anteil des Lkw-Verkehrs angegeben, Busse z. B. fehlen darin.
Für Leistungsfähigkeitsberechnungen werden deshalb die Schwerverkehrsanteile aus der Zählung verwendet.

Für die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen werden die Spitzenstunden, also die Stunden eines Tages mit dem höchsten Verkehrsaufkommen, betrachtet. An den beiden Knotenpunkten im Betrachtungsgebiet (Hellersdorfer Straße/Stendaler Straße/Riesaer Straße & Stendaler Straße/Janusz-Korczak-Straße) liegt die morgendliche Spitze zwischen 07:15 und 08:15 Uhr, die Spitzenstunde am Nachmittag zwischen 15:45 und 16:45 Uhr. Da die Prognosedaten lediglich als DTV_w-Werte je Querschnitt vorliegen, ist noch eine Umrechnung auf Grundlage der Zählung von 2023 erforderlich. Dazu wurde für jeden Knotenarm mit den DTV_w-Werten ein Umrechnungsfaktor errechnet. Es wurde der größte Umrechnungsfaktor ausgewählt und einheitlich auf alle Knotenströme während der Früh- und Spätspitze angewendet.

Der nachfolgenden Darstellung (s. Abbildung 19) sind die Leistungsfähigkeiten für den Prognose-Nullfall an den signalisierten Knotenpunkten sowie der Fußgänger-Lichtsignalanlage in der Stendaler Straße für den Kfz- sowie den Fußverkehr zu entnehmen. Hierbei kam das Verfahren zum aktuellen „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS, Ausgabe 2015) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zum Einsatz.

Verkehrsuntersuchung Alice-Salomon-Platz

Leistungsfähigkeit im Prognose-Nullfall

Maßgebend ist in der Bewertung eines Knotenpunktes der am schlechtesten bewertete Fahrstreifen bzw. Fuß-/Rad-Verkehrsbeziehung, daher sind nachfolgend die jeweils schlechtesten QSV der einzelnen Knotenpunkte und zusätzlich die Fußgängerfurten dargestellt. Einzelne Kfz-, Fuß- oder Radverkehrsströme am Knotenpunkt sind aufgrund ihrer geringen Verkehrsstärke von nachrangiger Bedeutung, so können sie bei der Bewertung der Gesamtqualität des Knotenpunkts auch vernachlässigt werden.

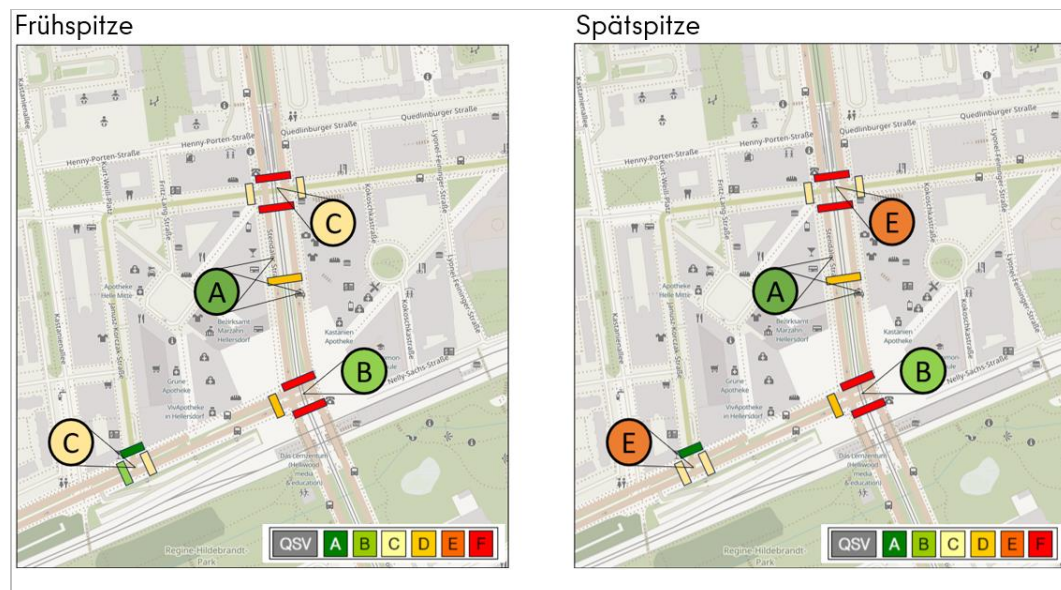


Abbildung 19: Leistungsfähigkeiten im Betrachtungsraum¹⁶

Angaben in den Kreisen: QSV des maßgeblichen Kfz-Fahrstreifens;
Farben der Balken entsprechen den QSV der jeweiligen Querung

Die Leistungsfähigkeitsbetrachtung für den Knotenpunkt am Alice-Salomon-Platz ergab, dass dieser sowohl in der Früh-, als auch Spätspitze mit der Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV) B eine gute Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr aufweist.

Der Knotenpunkt ist mit seiner bestehenden Verkehrsinfrastruktur, den bestehenden Signalprogrammen und den prognostizierten Verkehrsstärken nicht voll ausgelastet, somit bestehen Reserven für eine Umgestaltung des Straßenraums zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs sowie für Signalprogrammanpassungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Derzeit ist z. B. trotz zweistreifiger Führung linksabbiegender Kfz eine gleichzeitige Freigabe parallelen Fußverkehrs möglich.

¹⁶ Kartengrundlage | OpenStreetMap

Am Knotenpunkt Stendaler Straße/Janusz-Korczak-Straße wird in den Frühspitzenzeiten eine noch leistungsfähige Verkehrssituation mit einer QSV C erreicht, hingegen liegt in der Spätspitzenstunde die Verkehrsqualität mit einer QSV E unterhalb des angestrebten Wertes von QSV D. Um hier die Situation detaillierter beurteilen zu können, sind nachfolgend die QSV der einzelnen Fahrstreifen dargestellt (s. Abbildung 20).

Beim Fußverkehr weisen an den beiden signalisierten Knotenpunkten die Querungen über die Stendaler Straße eine QSV F auf, während an der Fußverkehrs-Lichtsignalanlage Stendaler Straße (Stadtteilzentrum) QSV D erreicht wird. Die QSV F tritt hier auf, da ein Queren in einem Zug nicht möglich ist und daher zur Wartezeit am Straßenrand eine weitere Wartezeit auf einer der Mittelinseln hinzukommt. Die Straßenbahnhaltestellen sind dabei jeweils ohne zusätzliche Wartezeit erreichbar.

Die Querung der Hellersdorfer Straße am Alice-Salomon-Platz weist eine QSV D auf, an den Querungen der Janusz-Korczak-Straße auf der östlichen und westlichen Zufahrt wird QSV C erreicht.

An der unsignalisierten Einmündung Hellersdorfer Straße / Janusz-Korczak-Straße wird in der Frühspitze die Qualitätsstufe C erreicht, nachmittags jedoch nur E. Betroffen ist davon lediglich der gering belastete Linksabbiegestrom aus der Janusz-Korczak-Straße und die QSV D wird auch nur knapp verfehlt. Die Fußverkehrsquerungen liegen im Bereich QSV A bis C.

Detailbetrachtung LSA Stendaler Str. / J.-Korczak-Str. in der Spätspitze:

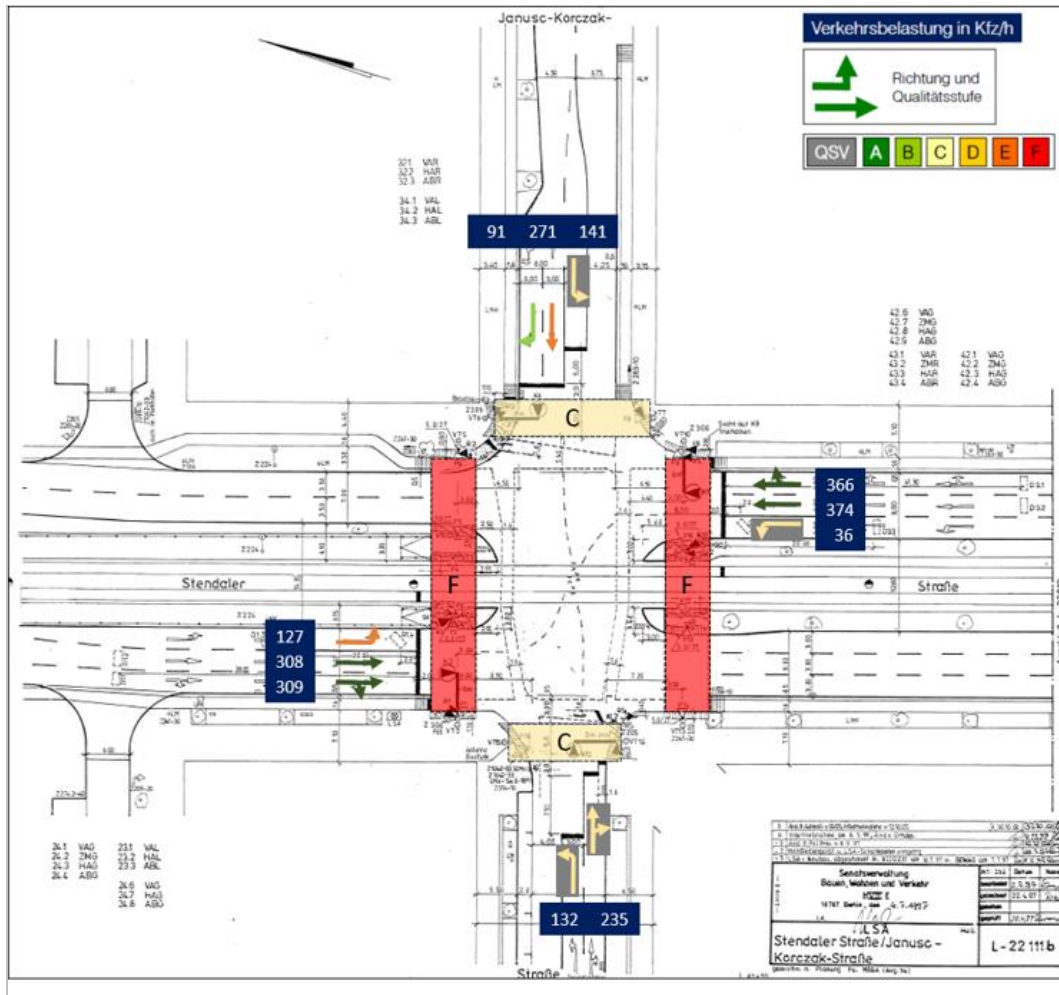


Abbildung 20: QSV der Fahrstreifen und Furten am KP Stendaler Straße/Janusz-Korczak-Straße

Mit QSV E bewertet sind zum einen der Linksabbiegestrom von der Stendaler Straße (Nord) in die Janusz-Korczak-Straße (Ost) sowie zum anderen der Strom der Geradeausfahrer aus der Janusz-Korczak-Straße (Ost). Da zugleich die Ströme geradeaus und rechts aus beiden Zufahrten der Stendaler Straße mit QSV A bewertet sind, ist zu erwarten, dass mit einer Umverteilung der Freigabezeiten eine Verbesserung des Verkehrsablaufs der beiden mit E bewerteten Ströme möglich wird.

4 Variantenuntersuchung

Im Rahmen der Variantenuntersuchung wurden verschiedene verkehrliche Gestaltungslösungen in Form von Entwurfsvarianten entwickelt. Diese Varianten zeichnen sich durch unterschiedliche Ansätze aus, die in einzelnen Teilbereichen variieren. Dabei ist zu beachten, dass die Varianten kombinierbar sind und es möglich ist, einzelne Gestaltungsvorschläge aus verschiedenen Varianten zu einer Vorzugsvariante zu kombinieren.

Für eine umfassende Bewertung und Auswahl wurden insgesamt drei übergeordnete Varianten erstellt. Jede dieser Varianten repräsentiert eine eigenständige Herangehensweise an die Gestaltung der Verkehrsführung am Alice-Salomon-Platzes bzw. des Untersuchungsraumes.

Im Weiteren wurden die spezifischen Merkmale und Vorzüge jeder Variante herausgearbeitet, um schließlich eine fundierte Entscheidung bzw. Herleitung für eine Vorzugsvariante zu bilden, welche über die zukünftige Gestaltung der Verkehrsflächen entscheidet.

4.1 Variantenbeschreibungen

Grundlage der Variantenentwicklung ist eine umfassende Berücksichtigung aller Verkehrarten entsprechend ihrem Bedarf sowie der aktuellen Regelwerke.

In allen Varianten sieht der Straßenquerschnitt auf der Stendaler Straße und Hellersdorfer Straße auf freier Strecke zwei Fahrstreifen je Richtung vor. Der jeweils rechte Fahrstreifen ist dabei als Multifunktionsstreifen vorgesehen, um Haltemöglichkeiten zum Ein- und Ausladen, Ein- und Aussteigen, für Bushaltestellen und Taxistände zu gewährleisten. Stellplätze zum Parken werden nicht vorgesehen, so dass dieser Streifen im Havariefall auch zum Ausweichen genutzt werden kann. Für den fließenden Verkehr steht jeweils der linke Streifen zur Verfügung, ergänzt durch Abbiegestreifen in den Knotenpunktzufahrten. Ziel dieser Gestaltung ist es, den vorhandenen Straßenraum effizienter zu nutzen, den Verkehrsfluss zu optimieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, indem unnötige Fahrstreifenwechsel vermieden sowie Überholvorgänge verhindert werden. Entsprechend wird durch die Reduzierung der Fahrstreifenanzahl auch eine gewisse geschwindigkeitsdämpfende Wirkung erwartet. Der gewonnene Verkehrsraum soll für die Verbreiterung der Anlagen des Rad- und Fußverkehrs sowie zur Begrünung im Rahmen der Klimaanpassung und des Regenwassermanagements genutzt werden.

In der Riesaer Straße wird in Fahrtrichtung Süden der Radverkehr auf einen Radfahrstreifen auf die Fahrbahn verlegt, um den Fußweg im Bereich des U-Bahn-Zugangs zu verbreitern. Am Ende der Brücke über die U-Bahn-Gleise erfolgt die Rückverschwenkung in die bestehende Lage. In der Gegenrichtung ist das aufgrund der notwendigen Abbiegestreifen nicht möglich.

Variante 1

In der Stendaler Straße erfolgt eine Verbreiterung der Mittelstreifen neben den Tramgleisen, um die Einrichtung einer Z-Querung zu ermöglichen. Jedoch gilt hier zu beachten, dass die Straßenbahnen auch größere Längen als die derzeit eingesetzten mit 40 m Länge aufweisen können. So sind derzeit 50 m lange Züge im Bau und bis zu 60 m zulässig. Damit würden haltende Straßenbahnen in die Z-Querung hineinragen bzw. diese blockieren, wodurch sich Konfliktpotenziale mit dem querenden Fußverkehr ergeben.

Die Radverkehrsanlage auf der Stendaler wird von ca. 1,60 m im Bestand auf 2,50 m erweitert, mit einer 0,75 m breiten Fahrbahnbegrenzung. Die Gehwegenanlagen bleiben wie im Bestand erhalten.

In der Hellersdorfer Straße wird der Mittelstreifen um etwa halbe Breite verschoben, um einen symmetrischen Straßenquerschnitt zu schaffen. Dies ermöglicht die Integration einer Radschnellverbindung mit 3,00 m Breite zzgl. 0,75 m Sicherheitsstreifen als Hochbordradweg und ausreichend breiter Fußwege (min. 3,20 m). Entlang der Bushaltestellen verschmälert sich der Radweg auf 1,80 m, dies besitzt auch eine abbremsende Wirkung, welche im Haltestellenbereich gewünscht ist. Diese Führung entspricht der Vorzugslösung von *infraVelo*.

An den Knotenpunkten wird jeweils nur noch ein Fahrstreifen je Verkehrsstrom vorgesehen. In der südlichen Zufahrt der Stendaler Straße zur Kreuzung mit der Janusz-Korczak-Straße wird ein gemeinsamer Rechtsabbiege- und Geradeausfahrstreifen sowie ein separater Linksabbiegestreifen vorgesehen.

Die Führung der Radschnellverbindung im östlichen Teil, bzw. von der Nelly-Sachs-Straße kommend, erfolgt als Zweirichtungsradweg durch die Baumreihe in Regelbreite von 4,00 m und unter Wegfall eines Baumes im Kurvenradius ($R = 10,00$ m in der Achse, Innenradius folglich 8,00 m). Die Radverkehrsführung wird im Weiteren am Rande der Platzfläche außerhalb der Signalisierung geführt, um eine sichere Verflechtung mit dem aus der Hellersdorfer Straße kommenden Radverkehrsstrom zu gewährleisten und Zeitverluste zu minimieren.

Verkehrsuntersuchung Alice-Salomon-Platz

Variantenuntersuchung

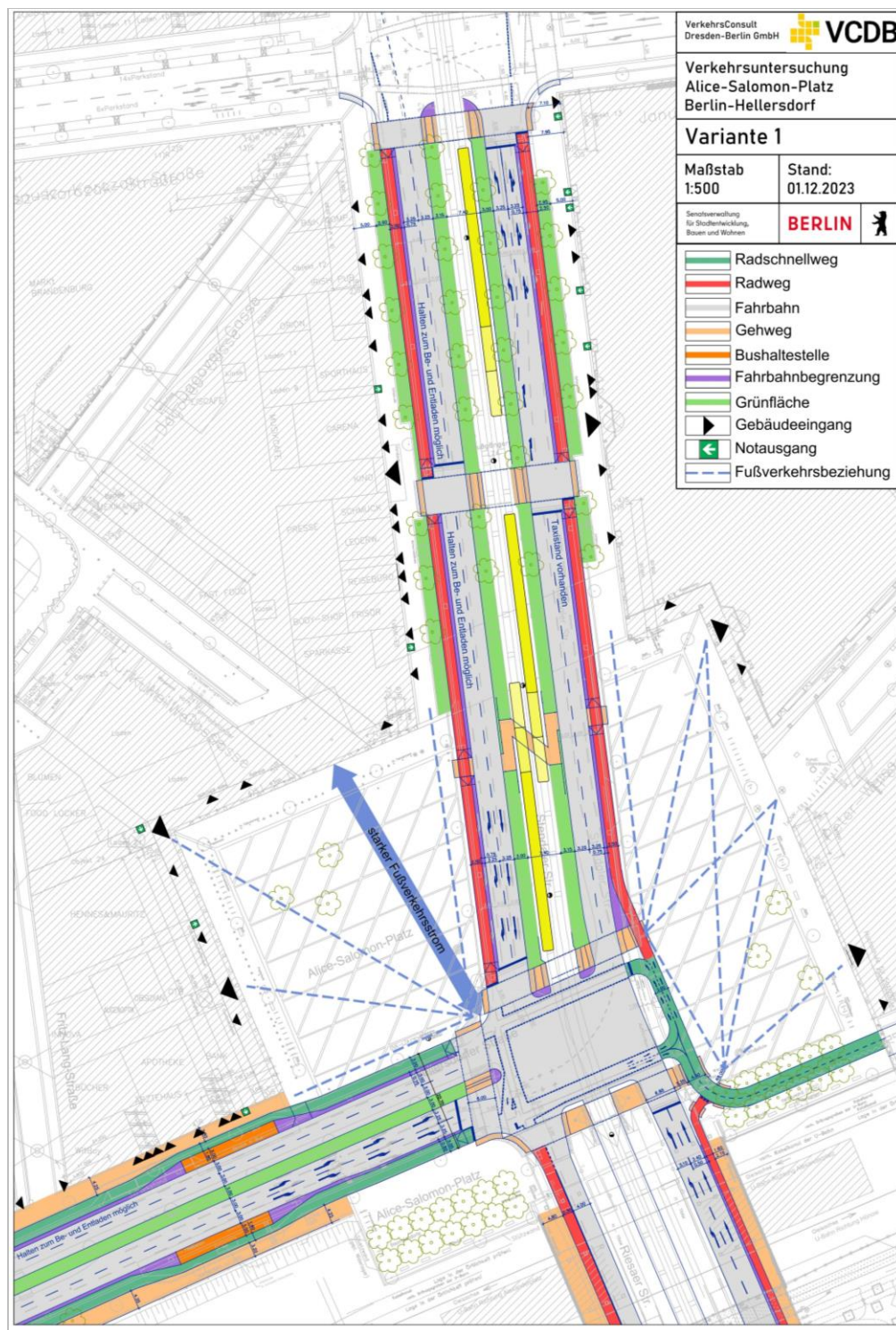


Abbildung 21: Variante 1 (siehe Anhang)

Variante 2

In dieser Gestaltungsvariante werden lediglich die spezifischen Modifikationen gegenüber der vorherigen Variante erläutert. Hierbei geht es darum, alternative Ansätze für die Umgestaltung des Alice-Salomon-Platzes zu untersuchen bzw. darzustellen.

Die Bushaltestellen werden von der Hellersdorfer Straße in die Stendaler Straße verlegt. Dies soll Umsteigebeziehungen, die Erschließung und Nutzung des Alice-Salomon-Platzes und die Übersichtlichkeit des ÖPNV-Angebots verbessern. In Fahrtrichtung Süd-Nord ist eine Doppelhaltestelle möglich, hier können neben den Buslinien X54 und 195 auch etwaige Schienenersatzverkehre halten. In der Gegenrichtung genügt der Platz nur für eine Einzelhaltestelle, die zudem ein Stück in den Stauraum des Knotens mit der Hellersdorfer Straße hineinragt.

Die Radverkehrsanlage auf der Stendaler Straße besitzt in den Haltestellenbereichen eine Breite von 1,85 m und außerhalb davon 2,30 m (min. Breite für Rad-Ergänzungsnetz).

Durch die Verlegung der Haltestellen wird auf der Hellersdorfer Straße die Radverkehrsführung durchgängig im Regelfall einer Radschnellverbindung möglich. Der bestehende Mittelstreifen wird beibehalten, wobei die mögliche Integration einer Radschnellverbindung als Protected Bike Lane (Fahrbahnbegrenzung 1,00 m) erfolgen kann und dadurch ein Fahrstreifen für Kfz vorgesehen ist. Für das Ärztehaus wird eine Lieferzone angelegt.

Die Führung der Radverkehrsanlage zur Integration einer möglichen Radschnellverbindung im Osten bzw. von der Nelly-Sachs-Straße kommend wird durch den Entfall von zwei Bestandsbäumen optimiert, wodurch ein größerer Kurvenradius ($R = 14,50$ m mittig bzw. $12,50$ m innen) ermöglicht wird, was zu einer komfortableren Fahrt führt.

Am Zufluss des Knotenpunkts Janusz-Korczak-Straße erfolgt der Entfall des Linksabbiegers aufgrund sehr geringer Verkehrsmengen auf diesem Verkehrsstrom. Dieser Fahrstreifen wird nun als Geradeausfahrstreifen genutzt, wodurch die allgemeine Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes verbessert wird. Der Linksabbiegestrom verlagert sich entsprechend auf den südlichen Knoten mit der Hellersdorfer Straße, über die ein Erreichen der Janusz-Korczak-Straße von Süden her möglich ist. Die entfallende Wendemöglichkeit kann durch Blockumfahrung nördlich der Janusz-Korczak-Straße über Quedlinburger Straße und Kokoschkastraße kompensiert werden. Ergänzend bietet sich die Anlage eines zweiten Taxistandes in der Stendaler Straße gegenüber dem Bestehenden unmittelbar südlich der Fußverkehrs-LSA an, um den Bedarf an Wendefahrten zu reduzieren.

Verkehrsuntersuchung Alice-Salomon-Platz

Variantenuntersuchung

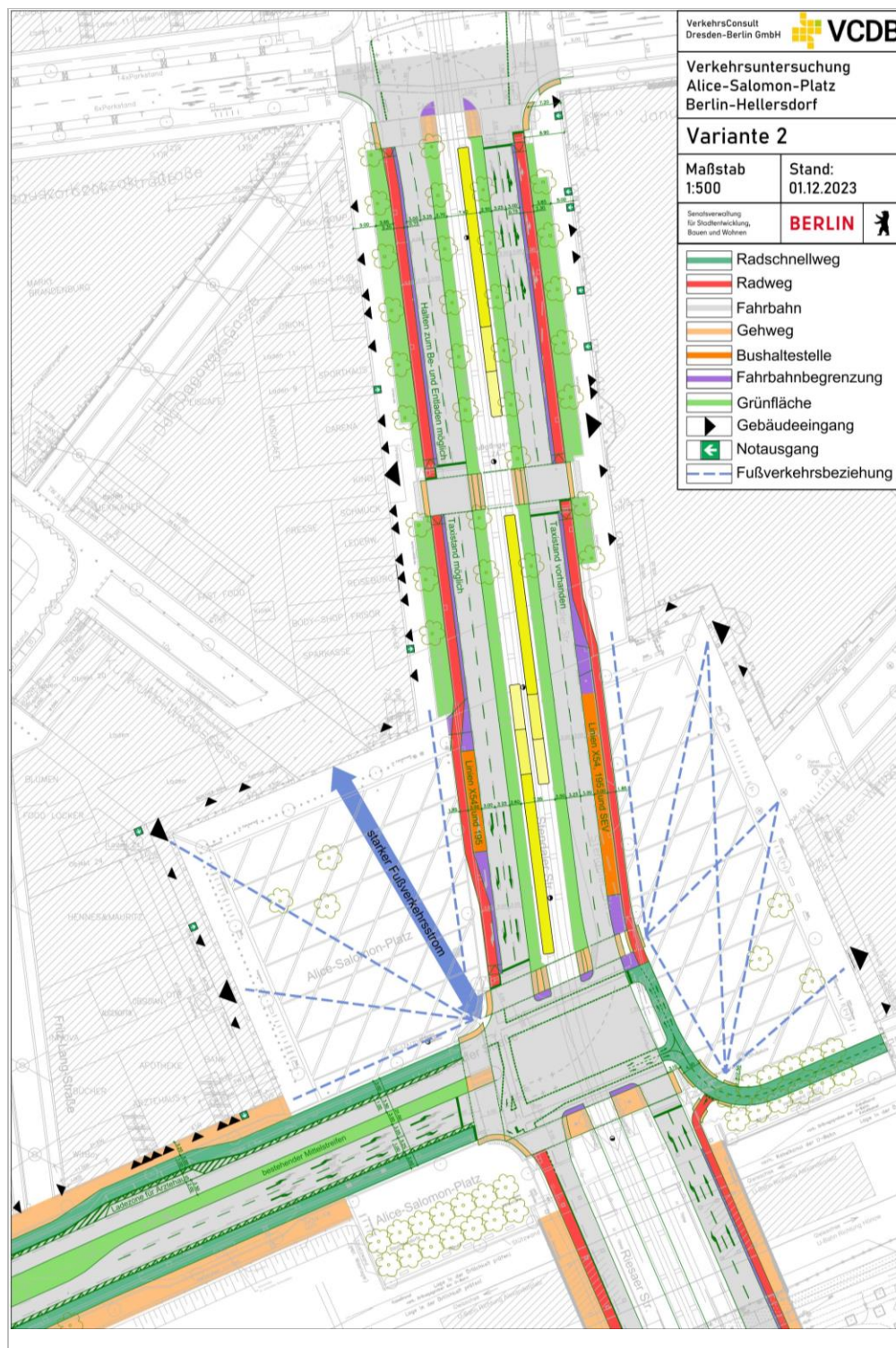


Abbildung 22: Variante 2 (siehe Anhang)

Variante 3

In dieser Variante wird die Bushaltestelle der Linie 195 stadteinwärts wieder in der Hellersdorfer Straße, jedoch näher am Knotenpunkt platziert, dies soll die Zugänglichkeit, Verbindungsnähe zwischen U-Bahn und Bus sowie die allgemeine Sichtbarkeit der Busstation erhöhen. Zudem können damit die erhöhten Querungsbedarfe über der Hellersdorfer Straße auf der signalisierten Furt gebündelt werden.

Um im Querschnitt die Haltestelle zu berücksichtigen und zugleich die Vorgabe zu erfüllen, Eingriffe in die Platzflächen zu vermeiden, ist im Mündungsbereich der Radverkehrsführung auf der Hellersdorfer Straße eine Radwegbreite von 2,30 m vorgesehen. Die Abgrenzung vom Kfz-Verkehr erfolgt dabei mit auf der Markierung aufgesetzten flexiblen Pollern („Leitboys“). Diese Führung im Mündungsbereich zum Knotenpunkt entspricht nicht den Regelbreiten für eine Radschnellverbindung gemäß AV Geh- und Radwege und wurde hier für den Variantenvergleich gewählt, um Eingriffe in die Platzfläche zu vermeiden. In der Stendaler Straße ist in Fahrtrichtung Süden nur noch ein Halt der Linie X54 vorgesehen, so dass Konflikte mit dem Kfz-Verkehr deutlich seltener auftreten, da diese Linie nur im 20-Minuten Takt verkehrt.

Eine mögliche Radschnellverbindung östlich der Stendaler Straße bzw. von der Nelly-Sachs-Straße kommend wird als Minimalvariante mit einer Breite von 3,00 m und engem Kurvenradius ($R = 8,00$ m mittig, d. h. $6,00$ m in der Innenkurve) konzipiert, wodurch alle Bäume erhalten bleiben.

Die südliche Zufahrt der Stendaler Straße zur Kreuzung mit der Janusz-Korczak-Straße bleibt mit drei Fahrstreifen wie im Bestand erhalten. Dadurch kann an dieser Stelle keine Radwegverbreiterung vorgenommen und nur eine Breite von $1,60$ m angeboten werden. Dafür bleibt der Linksabbiegestreifen für den Kfz-Verkehr erhalten. Die weiteren Radwegbreiten der Stendaler Straße sind analog zu Variante 2.

Variantenuntersuchung

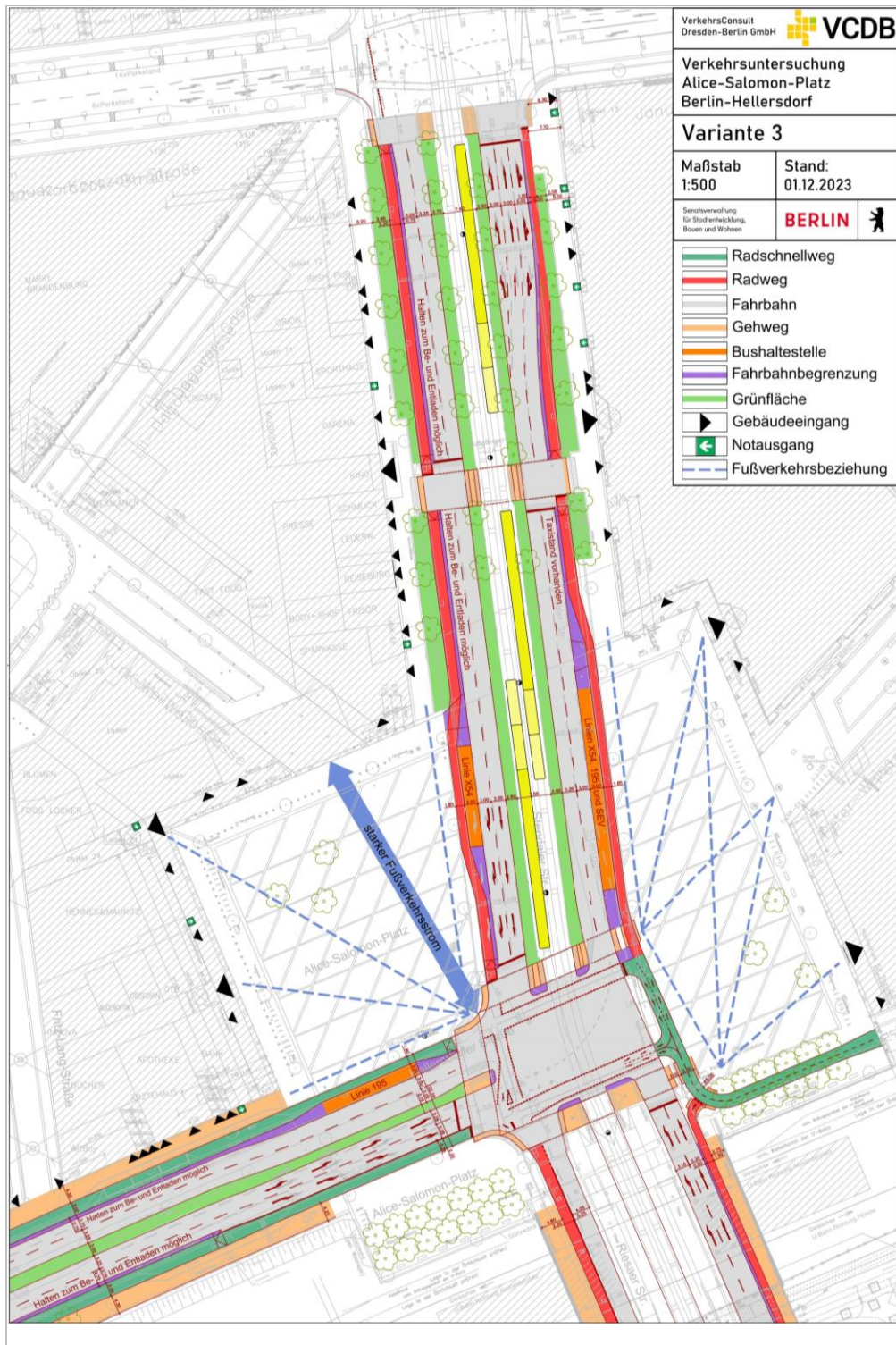


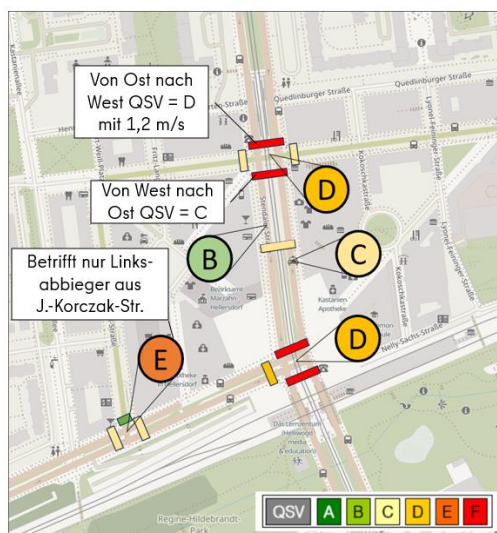
Abbildung 23: Variante 3 (siehe Anhang)

4.2 Leistungsfähigkeiten der Varianten

Im Ergebnis der Bestandsanalyse der Untersuchungen des Prognose-Nullfalls liegt die maßgebende Spitzenstunde nachmittags in der Zeit von 15:45 bis 16:45 Uhr und wird daher für die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen der Planfälle verwendet.

Eine Übersicht über die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsuntersuchungen zeigt folgende Grafik:

Variante 1



Varianten 2 und 3

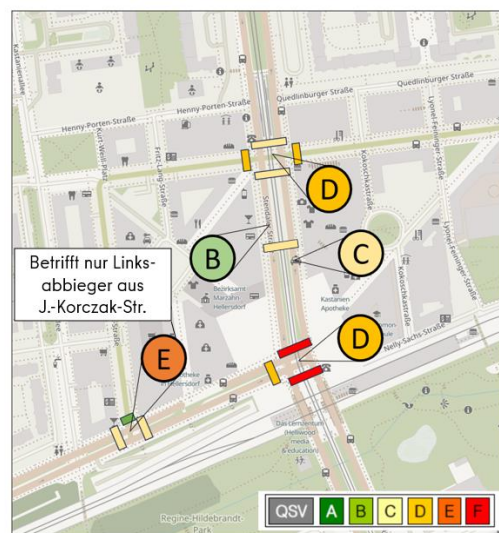


Abbildung 24: Übersicht Leistungsfähigkeit der Varianten

Angaben in den Kreisen: QSV des maßgeblichen Kfz-Fahrstreifens;
Farben der Balken entsprechen den QSV der jeweiligen Querung

Detaillierte Ergebnisse der Berechnungen einschließlich der zugrunde gelegten Signalprogramme sind im Anhang dargestellt. Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu beachten, dass beim angewendeten Verfahren nach HBS von einer zufallsverteilten Ankunft der Fahrzeuge ausgegangen wird und daher die Ergebnisse nur bedingt auf eine Situation mit pulkweiser Ankunft der Fahrzeuge, aufgrund vorgelagerter signalisierter Knotenpunkte, übertragbar ist. Je nach Güte der Koordinierung der Signalprogramme können Wartezeiten und Rückstaulängen auch geringer ausfallen als berechnet, im ungünstigsten Fall aber auch größer. Die Ergebnisse der Berechnung nach HBS stellen sozusagen einen Mittelwert dar und sind für die Beurteilung der grundsätzlichen Leistungsfähigkeit sowie den Variantenvergleich vollkommen ausreichend. Für das weitere Verfahren wird die Erstellung einer Verkehrsflusssimulation empfohlen, mit der die Auswirkungen der pulkartigen Ankünfte genauer untersucht werden können, um die Koordinierung der Signalprogramme entsprechend zu optimieren.

Ergänzende Anmerkungen zu den einzelnen Knotenpunkten:

Knotenpunkt-LSA Stendaler Straße / Janusz-Korczak-Straße:

Durch Umverteilung der Freigabezeiten können in den Varianten 2 und 3 durchgehende Fußverkehrsquerungen über die Stendaler Straße gewährleistet werden. Bei Variante 1 ist das nicht möglich, da die gemeinsame Führung des geradeausfahrenden und rechtsabbiegenden Verkehrs über nur noch einen Fahrstreifen eine höhere Freigabezeit erfordert, andernfalls würden die benachbarten Knotenpunkte dauerhaft überstaut. Da rechtsabbiegende Fahrzeuge, die bevorrechtigten Fuß- und Radverkehr abwarten, den Geradeausstrom blockieren, kommt es hier zu stark schwankenden Rückstaulängen, sodass gelegentliche bis häufige Überstauungen von Nachbarknoten nicht zu verhindern sind.

Fußverkehrs-LSA Stendaler Straße:

Durch Verringerung des Querungsweges über die Stendaler Straße und Bemessung der Fußverkehrsfreigabezeiten für eine Gehgeschwindigkeit von 1,0 m/s können hier in allen Varianten weitere Verbesserungen für den Fußverkehr im Vergleich zum Bestand erreicht werden. Aufgrund der Reduzierung der Fahrstreifenanzahl erhöhen sich die Wartezeiten des Kfz-Verkehrs, bleiben jedoch noch deutlich unter den Grenzwerten. Damit ist auch sichergestellt, dass auf der freien Strecke zwischen Knotenpunkten ein Fahrstreifen ausreicht.

Knotenpunkt-LSA Riesaer Str. – Stendaler Str. / Hellersdorfer Str.:

An diesem Knotenpunkt ergeben sich in allen Varianten die gleichen Qualitätsstufen. Die geringfügige Erhöhung des Linksabbiegestroms aus der Riesaer Straße im Fall der Variante 2 führt nur zu etwas höheren Wartezeiten dieses Stroms, dessen QSV bleibt aber bei C. Im Fußverkehr wird gegenüber dem Bestand eine kleine Verbesserung erreicht, indem in Gehrichtung von West nach Ost über den nördlichen Knotenarm Stendaler Straße eine Überquerung ohne Wartezeit auf einer der Mittelinseln ermöglicht wird. In den übrigen Relationen über Stendaler Straße und Riesaer Straße funktioniert das nicht, wobei die Straßenbahnhaltestellen wie im Bestand in einem Zug erreichbar sind. Auch wenn damit die Vorgabe des Mobilitätsgesetzes (MobG), dass zwei hintereinander liegende Furten durchgehend gequert werden können sollen, formal erfüllt ist, befriedigt das Ergebnis nicht, da die Überquerung der gesamten Straße nur mit zusätzlicher Wartezeit auf einer der Mittelinseln möglich ist, entsprechend erfolgt die Bewertung mit QSV = F. In der weiteren Planung sollte untersucht werden, inwieweit hier noch Verbesserungen, z. B. durch verkehrsabhängige Steuerung mit Anforderung und/oder Erhöhung der Umlaufzeiten sowie in Abhängigkeit von der tatsächlich eintretenden Entwicklung der Kfz-Verkehrsstärken möglich sind.

Die Ergebnisse je Fahrstreifen und Furt sind in folgender Grafik (s. Abbildung 25) dargestellt:

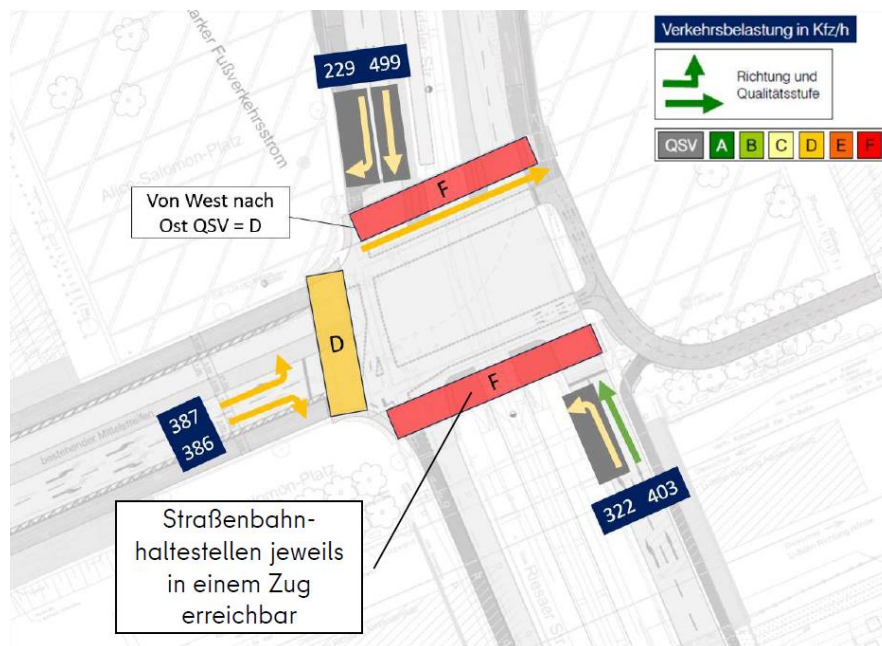


Abbildung 25: Leistungsfähigkeit KP Stendaler Str. / Hellersdorfer Str. in Variante 2

Unsignalisierter Knotenpunkt Hellersdorfer Str. / Janusz-Korczak-Str.:

Die Berechnungsergebnisse aller Varianten entsprechen denen des Prognose-Nullfalls. Auch die geringe Erhöhung des Rechtsabbiegestroms aus der Hellersdorfer Straße im Fall der Variante 2 hat hier keinen Einfluss.

4.3 Variantenvergleich

Der Variantenvergleich hat das Ziel, die Vor- und Nachteile jeder vorgeschlagenen Maßnahme zu bewerten. Dies ermöglicht eine fundierte Entscheidung darüber, welche Variante am besten geeignet ist, um die Mobilität im Untersuchungsgebiet zu verbessern und die Verkehrsprobleme zu lösen bzw. den Anforderungen und der Stärkung des Umweltverbundes gerecht zu werden. In diese Bewertung fließen sowohl technische Aspekte wie die Leistungsfähigkeit als auch die Bedürfnisse und Anforderungen der Nutzer sowie der Fachämter ein, basierend auf den Erkenntnissen aus der Analyse und den geführten Gesprächen.

Die Variantendiskussion erfolgt in den jeweiligen Teilbereichen der verschiedenen Entwurfsvarianten. Dabei werden für jeden Teilbereich separat die Vor- und Nachteile abgewogen, um schließlich jeweils eine Vorzugsvariante herauszuarbeiten, die am Ende zu einer Gesamt-Vorzugsvariante kombiniert werden. Etwaige Abhängigkeiten der Teilbereiche untereinander werden dabei berücksichtigt.

Die abschließende Diskussion und Festlegung der Bestandteile der Vorzugsvariante erfolgte im Rahmen der Abschlusspräsentation am 04. Dezember 2023.

Im Folgenden werden die Vor- und Nachteile der Varianten erläutert und die Wahl der jeweiligen Vorzugsvariante begründet:

Knotenpunkt Stendaler Straße / Janusz-Korczak-Straße (südlicher Knotenarm)

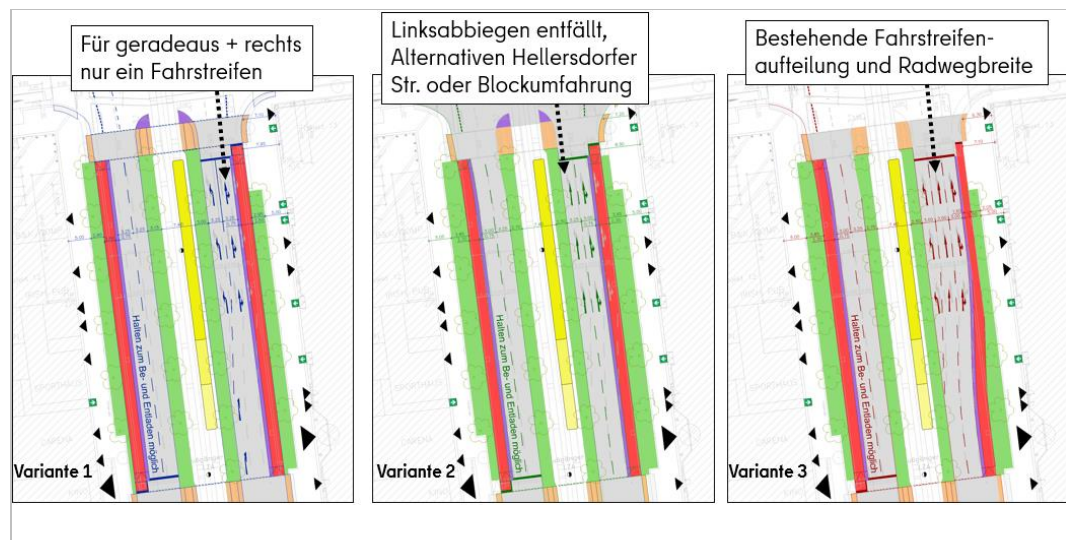


Abbildung 26: Variantenvergleich – Stendaler Str. / Janusz-Korczak-Str.

Bei den Varianten 1 und 2 können Radwege und Grünstreifen durchgehend verbreitert werden, bei Variante 3 nur teilweise; sie ist aufgrund der Fahrstreifenverziehung auch gestalterisch nachteilig. Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs sind die Varianten 2 und 3 ungefähr gleichwertig, während bei Variante 1 die gemeinsame Führung des Kfz-Verkehrs geradeaus und rechts auf nur einem Fahrstreifen längere Wartezeiten und Rückstaulängen zur Folge hat. Dabei werden auch Verkehrssicherheitsrisiken durch Überstauung der benachbarten Fußverkehrs-LSA sowie illegales Ausweichen geradeaus-fahrender Fahrzeuge auf den Linksabbiegestreifen befürchtet. Die höhere Leistungsfähigkeit bei den Varianten 2 und 3 hat auch den Vorteil, dass dem Fußverkehr nördlich und südlich der Janusz-Korczak-Straße jeweils in beiden Richtungen die durchgehende Überquerung der Stendaler Straße ohne Wartezeit auf einem der Mittelstreifen ermöglicht werden kann. Hauptnachteil der Variante 2 ist die fehlende Linksabbiegemöglichkeit, die eine Umgehung durch vorheriges Abbiegen bereits in die Hellersdorfer Straße oder durch Blockumfahrung nach Überqueren der Janusz-Korczak-Straße erfordert. Betroffen sind davon jedoch nur wenige Fahrzeuge, so dass insgesamt die Vorteile der Variante 2 überwiegen.

Variante 2 wird deshalb für diesen Entwurfsbereich als Vorzugsvariante empfohlen.

Anordnung der Bushaltestellen

Betrachtet werden zunächst die Haltestellen der Fahrtrichtung von **Süd/West nach Nord/Ost**, die in den Varianten 2 und 3 identisch sind.

In Variante 1 befinden sich die Haltestellen in bestehender Lage, d. h., Linie 195 hält in der Hellersdorfer Straße kurz vor Beginn des Stauraums des Knotenpunkts und Linie X54 südlich der Brücke über die U-Bahn.

In den Varianten 2 und 3 werden die Umstiege zwischen Bus und Bus optimiert, da diese an der gleichen Haltestelle halten, die Wege zwischen Bus und Straßenbahn/U-Bahn sind etwas verlängert. Dafür ist der Alice-Salomon-Platz unmittelbar erreichbar und Fahrgästen fällt die Orientierung leichter, da klar ersichtlich ist, in welche Richtung der Bus fahren wird.

Die Positionierung der Haltestellen in Fahrtrichtung nach dem Knotenpunkt ist auch günstiger für die ÖPNV-Beschleunigung, da die Annäherungszeit des Busses an die LSA ohne Haltestellenaufenthalt vor dem Knoten besser kalkulierbar ist, auch können Busse beim Einfahren in die Haltestelle nicht durch LSA-Rückstau behindert werden. In Variante 1 ebenso wie im Bestand sind beide Haltestellen geradlinig anfahrbar. Bei den Varianten 2 und 3 kommt die Linie 195 zwar aus einer Linkskurve, aber da der Kurvenradius vergleichsweise groß ist und die Haltestelle nicht unmittelbar an den Knoten grenzt, ist auch hier die Anfahrbarkeit unkritisch. Beim Ausfahren aus der Haltestelle ist in den Variante 2 und 3 ein Fahrstreifenwechsel erforderlich, im Bestand und in Variante 1 betrifft dies nur die Linie 195.

An allen Haltestellen verlaufen Radwege, die zum Erreichen oder Verlassen des Wartebereichs überquert werden müssen. In den Varianten 2 und 3 handelt es sich dabei um einen Teil des Ergänzungsnetzes, während bei Variante 1 die Haltestelle der Linie 195 an der geplanten Radschnellverbindung liegt. Die Wartefläche wird in den Planungsvarianten auf 3,00 m verbreitert werden mit Ausnahme der Linie X54 bei Variante 1, bei der das Bestandsmaß von 2,00 m bestehen bleibt. Die angrenzenden Gehwege haben folgende Breiten:

- Variante 1, Linie 195: 3,20 m, Linie X54: 2,00 m
- Varianten 2 und 3: gesamte Platzfläche

Insgesamt überwiegen die Vorteile der Varianten 2 und 3, diese werden daher für die Fahrtrichtung von Süd/West nach Nord/Ost als Vorzugsvariante festgelegt.

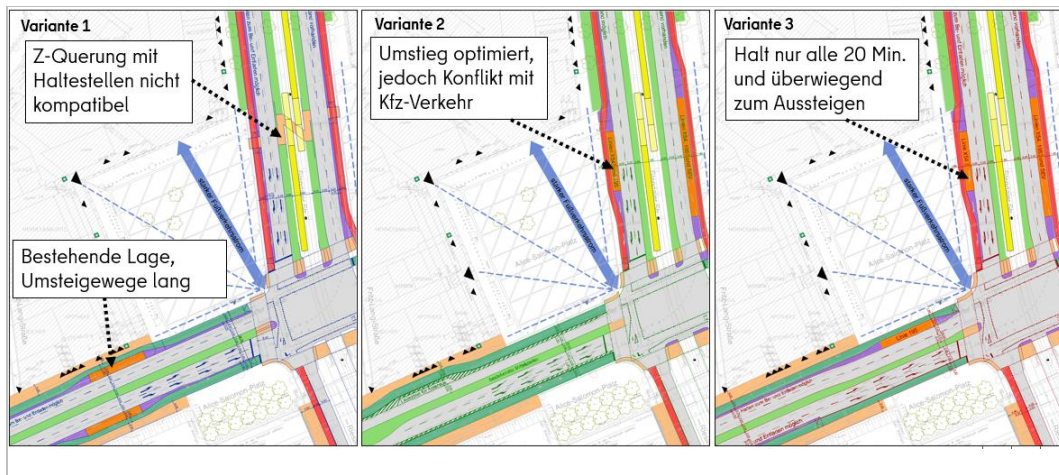


Abbildung 27: Variantenvergleich – Haltestellen

Fahrtrichtung von **Nord/Ost nach Süd/West**:

In Variante 1 befinden sich die Haltestellen am bestehenden Standort, in Variante 2 werden beide an den Platz in die Stendaler Straße verlagert, bei Variante 3 betrifft das nur die Linie X54, während die Haltestelle der Linie 195 in der Hellersdorfer Straße verbleibt und nur näher an die LSA und damit an den Platzbereich verschoben wird.

In Variante 2 sind die Umstiege zwischen Bus und Bus optimiert, da diese an der gleichen Haltestelle halten, die Wege zwischen Bus und Straßenbahn/U-Bahn sind etwas verlängert, dafür ist der Alice-Salomon-Platz unmittelbar erreichbar. Variante 3 bildet eine Art Zwischenmodell, durch die verlegte Bushaltestelle der Linie 195 auf der Hellersdorfer Straße ist der Umstieg zwischen den Bussen im Vergleich zu Variante 2 etwas größer, jedoch im Vergleich zu Variante 1 ohne Fahrbahnquerung möglich. Nachteilig ist im Fall der Linie X54 bei den Varianten 2 und 3, dass zum Umstieg in die U-Bahn eine Fahrbahnquerung nötig wird. Hinsichtlich der Orientierung der Fahrgäste ist Variante 1 mit dem Halt jeweils nach dem Knoten am besten, Variante 3 hingegen am ungünstigsten, da der Expressbus (Linie X54) hält und die Stadtlinie durchfährt.

Da sich die Haltestelle bei Varianten 2 und 3 im Stauraum der LSA befindet (bei Variante 3 nur Linie X54), kann es bereits bei der Anfahrt an die Haltestelle zur Behinderung des Busverkehrs durch LSA-Rückstau kommen. Durch anwachsenden Rückstau während der Aufenthaltszeit kann es zu einer Blockierung der gesamten Zufahrt und Behinderung der Busse beim Verlassen der Haltestelle kommen. Betroffen ist davon besonders die Linie X54, da für deren Weiterfahrt ein Fahrstreifenwechsel erforderlich ist. Bei Variante 3 treten diese Behinderungen seltener auf als bei Variante 2, da die Linie X54 nur im 20-Minuten-Takt verkehrt. Bei Variante 1 tritt aufgrund des Halts aller Linien jeweils nach der LSA keines dieser Probleme auf.

Geradliniges Einfahren in die Haltestelle ist mit Ausnahme der Linie X54 bei Variante 1 möglich, wobei im Fall der Varianten 2 und 3 ein rechtzeitiger Beginn des Haltverbots vor der Haltestelle dafür erforderlich ist. Eine Ausfahrt ohne Fahrstreifenwechsel ist nur bei Variante 2 für die Linie 195 möglich.

An allen Haltestellen verlaufen Radwege, die zum Erreichen oder Verlassen des Wartebereichs überquert werden müssen. In der Variante 2 handelt es sich dabei um einen Teil des Ergänzungsnetzes, während bei den Varianten 1 und 3 die Haltestelle der Linie 195 an der geplanten Radschnellverbindung liegt. Die Wartefläche wird in den Planungsvarianten auf 3,00 m verbreitert werden mit Ausnahme der Linie X54 bei Variante 1, bei der das Bestandsmaß von 2,00 m bestehen bleibt. Die angrenzenden Gehwege haben folgende Breiten:

- Variante 1, Linie 195: 3,20 m, Linie X54: 2,00 m
- Varianten 2 und 3: gesamte Platzfläche

Die Varianten zur Anordnung der Bushaltestellen in Fahrtrichtung von Nord/Ost nach Süd/West wurden im Rahmen der Abschlusspräsentation am 04. Dezember 2023 intensiv diskutiert.

Auch wenn die Variante 2 in vielen Aspekten die beste Bewertung erzielt, werden die Konflikte mit dem Kfz-Verkehr durch eine Haltestelle auf der Stendaler Straße als zu weitreichend erachtet. Wenn beispielsweise Rechtsabbieger am haltenden Bus vorbeifahren, aber aufgrund von Rückstau nicht mehr in den vor dem Bus verbleibenden Rechtsabbiegestreifen einscheren können, kommt es zu einer Blockade des geradeaus fahrenden Verkehrs. Während der Wartezeit bis zur Auflösung dieser Situation ist erhebliches Anwachsen von Rückstau zu befürchten. Daher kann an dieser Stelle keine Haltestelle eingerichtet werden und als Vorzugsvariante wird eine Modifizierung der Variante 3 vereinbart, bei der die Haltestelle der Linie X54 in der Riesaer Straße erhalten bleibt und demzufolge auf eine Haltestelle an der Westseite der Stendaler Straße verzichtet wird.

Führung der Radschnellverbindung (RSV)

Zunächst wird der westliche Teilbereich auf der Hellersdorfer Straße beschrieben. Die Varianten stehen hier in direkter Abhängigkeit von den zuvor beschriebenen Haltestellenvarianten.

Die Breite der RSV entspricht in Variante 1 und 2 außerhalb von Haltestellen dem Regellaß von 3,00 m, hingegen stehen bei Variante 3 im Stauraum des Knotenpunkts nur 2,30 m zur Verfügung, um nicht den Platzbereich zu beanspruchen.

Die Varianten 1 und 3 zeichnen sich durch eine Separierung vom Kfz-Verkehr durch ein Hochbord aus. In Variante 2 ist die RSV als Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau vorgesehen, die nur teilweise durch Protektionselemente geschützt werden kann, da aufgrund der einstreifigen Kfz-Verkehrsführung eine Überfahrt im Havariefall notwendig ist.

Vorteile der Variante 2 sind der geringere Flächenbedarf, so dass sogar eine kleine Platzvergrößerung ermöglicht wird, sowie die Möglichkeit, den bestehenden Mittelstreifen einschließlich Lichtmasten zu erhalten. Sie ist jedoch nicht kompatibel mit der Vorzugsvariante zu den Haltestellen, die im Rahmen der Abschlusspräsentation am 04. Dezember 2023 festgelegt wurde.

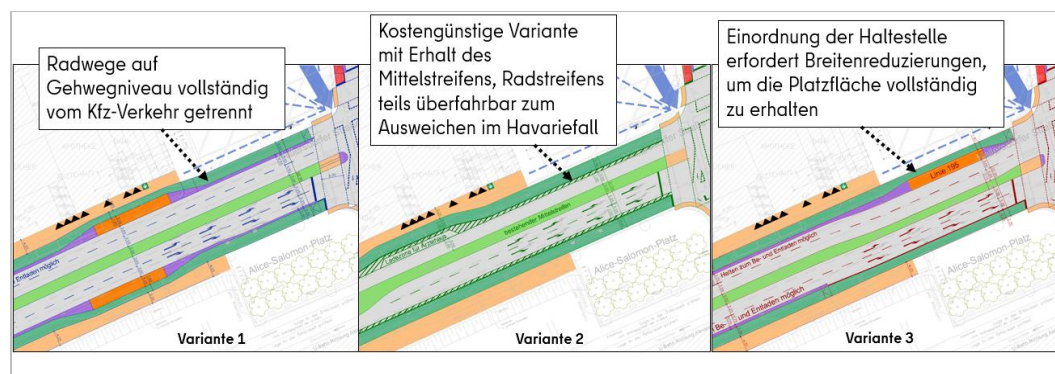


Abbildung 28: Variantenvergleich – RSV westlicher Teilbereich

Deshalb wird hier die Variante 3 als Vorzugsvariante festgelegt mit der Ergänzung, 20 cm von der südlichen Platzfläche der RSV zuzuschlagen, um wenigstens das im Radvorrangnetz geltende Regellaß von 2,50 m zu erreichen.

Auch wenn diese Gestaltung aus Sicht des Radverkehrs nicht optimal ist, stellt sie einen Kompromiss aus den Ansprüchen der unterschiedlichen Verkehrsarten und der Berücksichtigung der Flächen für den freiraumplanerischen Wettbewerb dar. Zum Vergleich: In der Machbarkeitsstudie zur RSV 9 ist der nördliche Radweg mit 2,00 m Breite vorgesehen und auf der Südseite sollte in die Platzfläche eingegriffen werden.¹⁷

¹⁷ Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung RSV 9 (Ost - Route) Trasse „Tiergarten – Landsberger Allee – Marzahn - Hellersdorf “ für die GB InfraVelo GmbH, März 2021, Seite 209

Ggf. können im Rahmen der Objektplanung der RSV bzw. des Knotenpunktes durch weitere Änderungen am Mittelstreifen unter Berücksichtigungen von Schleppkurven noch Verbesserungen in der Größenordnung einiger Dezimeter möglich sein.

Der östliche Teilbereich der RSV befindet sich im Abschnitt von der Nelly-Sachs-Straße über den Alice-Salomon-Platz zum Knotenpunkt Hellersdorfer Straße / Riesaer Straße / Stendaler Straße. Die grundsätzliche Führung der RSV über den Platz unterscheidet sich in den Varianten nicht voneinander, jedoch sind einige Details hinsichtlich der Trassierung im Vergleich zu betrachten.

Die RSV im Zweirichtungsverkehr weist in den Varianten 1 und 2 das Mindestmaß von 4,00 m auf, die Variante 3 hingegen nur 3,00 m. In Variante 2 wird der größte Kurvenradius und damit der höchste Fahrkomfort geboten, jedoch wird damit auch am meisten Platzfläche beansprucht und zwei Bäume müssten gefällt werden. Variante 3 beansprucht am wenigsten Platzfläche; alle Bestandsbäume werden erhalten. Variante 1 stellt einen Kompromiss dar zwischen RSV-gerechten Trassierungsparametern und Auswirkungen auf die Umgebung; es muss nur ein Baum gefällt werden. Die Fußverkehrsfläche an der Riesaer Straße fällt bei Variante 2 am großzügigsten und bei Variante 3 am engsten aus.

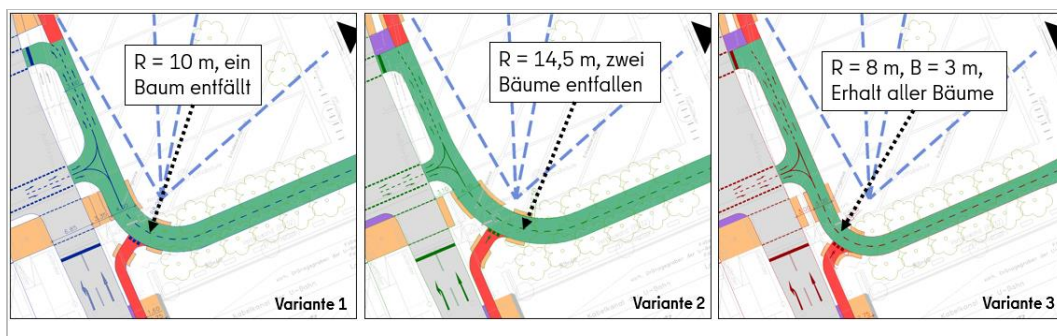


Abbildung 29: Variantenvergleich – RSV östlicher Teilbereich

Im Ergebnis der Diskussion während der Abschlusspräsentation am 04. Dezember 2023 soll eine Vorzugsvariante erstellt werden, die wie in Variante 1 einen 4,00 m breiten Zweirichtungsradweg und einen Kurvenradius $R = 10,0\text{ m}$ vorsieht. Hierdurch ist der Entfall eines Baumes erforderlich und es entsteht ein größerer Sicherheitsraum für den Fußverkehr südlich der RSV an der Riesaer Straße.

5 Vorzugsvariante

Die Verkehrsinfrastruktur aus Straßenbahngleisen und Flächen für den motorisierten Verkehr prägt den Alice-Salomon-Platz. Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sieht die Vorzugsvariante zur Umgestaltung der Verkehrsräume größtenteils den Entfall der jeweiligen äußeren Fahrstreifen vor, sodass Hellersdorfer Straße und Stendaler Straße künftig nur noch zwei anstatt drei Fahrstreifen je Richtung aufweisen. Die freiwerdenden Fahrbahflächen werden zur Verbreiterung der Radwege auf das aktuelle Regelmaß sowie in der Stendaler Straße zusätzlich zur Anlage von Grünstreifen mit unterschiedlichen Funktionen genutzt. Die Abgrenzung zwischen dem Platzbereich- und der Verkehrsfläche (Straßenraum) bleibt auf der Hinterkante des bestehenden Radwegs. Der zufließende Kfz-Verkehr der Hellersdorfer Straße zum Alice-Salomon-Platz soll künftig jeweils einen Links- und einen Rechtsabbiegestreifen, der zufließende Verkehr aus der Stendaler Straße einen Rechtsabbiege- sowie einen Geradeausfahrstreifen haben. Der abfließende Kfz-Verkehrsstrom nach Süden in die Riesaer Straße soll künftig auf einem Fahrstreifen geführt werden, der zufließende Kfz-Verkehrsstrom nach Norden soll weiterhin zwei Fahrstreifen haben. Am nördlichen Knotenpunkt zur Janusz-Korczak-Straße weist die Stendaler Straße künftig einen Geradeaus- und einen Rechtsabbiegefahrstreifen auf, der bestehende Linksabbiegestreifen soll voraussichtlich entfallen. Der Linksabbiegestrom aus der Stendaler Straße in die Janusz-Korczak-Straße (Fahrtrichtung West) soll bereits an der Hellersdorfer Straße nach links abgeleitet und von der Hellersdorfer Straße in die Janusz-Korczak-Straße geführt werden. Alternativ ist auch eine Blockumfahrung über Quedlinburger Straße und Kokoschkastraße möglich.

Ähnlich wie heute werden in Hellersdorfer und Stendaler Straße die äußeren Fahrstreifen als „Multifunktionsspuren“ für Liefer- und Ladevorgänge, Bushaltestellen und Taxistände nutzbar sein. Bussonderfahrstreifen sollen nicht eingerichtet werden.

Auf der westlichen Seite der Riesaer Straße soll auf dem Abschnitt von der Einmündung der Hellersdorfer Straße bis kurz vor der bestehenden Bushaltestelle der Linie X54 ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn, d.h. auf dem bisherigen rechten Fahrstreifen angelegt werden. Der Fußweg kann dadurch in diesem Bereich verbreitert werden. Auf der Ostseite der Riesaer Straße mündet der Radweg zukünftig südlich der Fußgängerfurt am Knotenpunkt Hellersdorfer Straße/Stendaler Straße in die Trasse der geplanten RSV 9.

Verkehrsuntersuchung Alice-Salomon-Platz

Vorzugsvariante

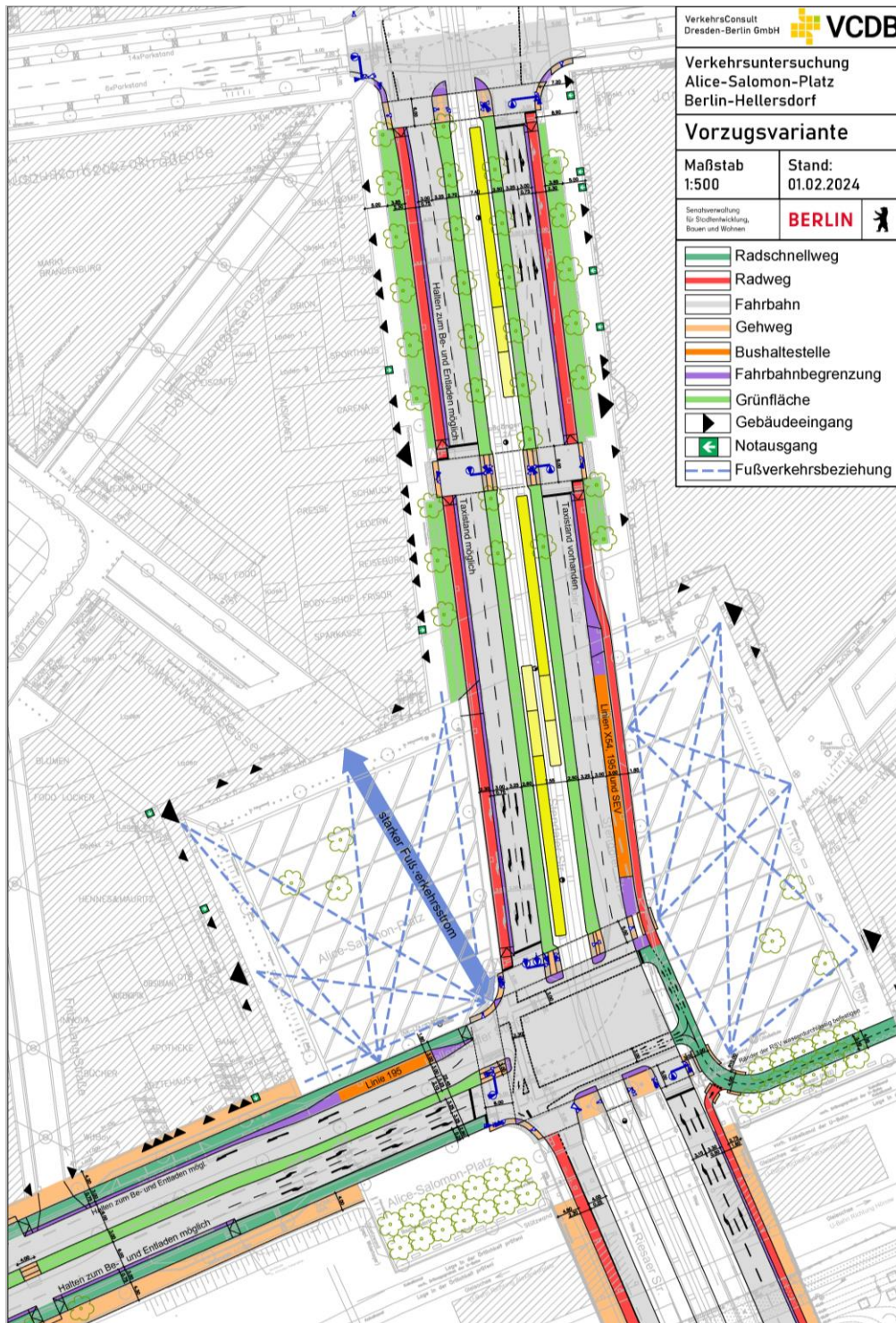


Abbildung 30: Vorzugsvariante (siehe Anhang)

Führung der RSV 9 über den östlichen Platzbereich

Die als Ost-Route bezeichnete RSV 9 von Hönow in die Berliner Innenstadt wird im südöstlichen Platzbereich aus der Nelly-Sachs-Straße zur Hellersdorfer Straße im Westen geführt. In Verlängerung der Nelly-Sachs-Straße, die dann als Fahrradstraße beschildert ist, verläuft die RSV auf einem 4,00 m breiten Zweirichtungsradweg zwischen den Baumreihen hindurch. Im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens soll geprüft werden, ob innerhalb der 4,00 m beidseitig 0,5 m überfahrbar und wasserdurchlässig gestaltet werden können. Kurz vor dem Knotenpunkt verschwenkt sie nach Norden; hierzu ist es notwendig, einen der Bestandsbäume zu fällen.

Nach Einmündung der von der Hellersdorfer Straße kommenden Radfurt folgt ein Verflechtungsbereich der nach links Richtung Hellersdorfer Straße abbiegenden RSV 9 mit dem geradeaus fahrenden Radverkehr Richtung Stendaler Straße. Der Verlauf der Radwege auf der Platzfläche muss gesondert hervorgehoben werden, etwa durch farblich abgehobene Befestigung, Markierungen sowie taktile Elemente nach AV Geh- und Radwege.

Führung der RSV entlang der Hellersdorfer Straße

An der Hellersdorfer Straße wird die Ost-Route richtungsgeteilt mit üblicherweise jeweils 3,00 m Breite zzgl. Sicherheitsstreifen auf einem Hochbordradweg geführt. Lediglich im Bereich des Alice-Salomon-Platzes erfolgt auf der Nordseite im Bereich der Haltestelle sowie gegenüber davon auch im Süden eine Verschmälerung, um Eingriffe in den Platzbereich zu vermeiden und auch, um Überholvorgänge in diesem sensiblen Bereich zu erschweren. Der südliche Radweg wird im Knotenpunktbereich auf Fahrbahnniveau geführt und soll durch flexible Poller gegenüber dem Kfz-Verkehr geschützt werden, der nördliche Radweg verläuft hinter der Bushaltestelle der Linie 195 auf Gehwegniveau.

Verortung der Bushaltestellen

Die bestehende Haltestelle der Linie X54 auf der Ostseite der Riesaer Straße wird mit der stadtauswärtigen Haltestelle der Buslinie 195 aus der Hellersdorfer Straße als Doppelhaltestelle in die Stendaler Straße im Bereich des Alice-Salomon-Platzes verlegt. Diese Doppelhaltestelle ist auch für den Schienenersatzverkehr nutzbar. Die stadteinwärtige (Richtung Nord/Ost nach Süd/West) Haltestelle der Linie 195 verbleibt in der Hellersdorfer Straße, wird jedoch weiter östlich Richtung Knotenpunkt Stendaler Straße verlegt, so dass die signalisierte Furt über die Hellersdorfer Straße direkt hinter der Bushaltestelle ohne nennenswerten Umweg genutzt werden kann; wilde Querungen sollen dadurch seltener vorkommen. Die Verlegung der Bushaltestellen dient auch dazu, Umsteigewege zur U-Bahn, zur Straßenbahn und zwischen den Buslinien zu verkürzen sowie die Erreichbarkeit des Alice-Salomon-Platzes für Busfahrgäste zu verbessern. Die bestehende Haltestelle der Buslinie X54 auf der Westseite der Riesaer Straße bleibt an ihrem bestehenden Standort südlich der Brücke über die U-Bahn erhalten. Dadurch können die Fahrgäste die U-Bahn nach wie vor ohne Straßenquerung erreichen und Konflikte mit dem Kfz-Verkehr werden vermieden.

Erschließungskonzept

Belieferungen sowie Kundenverkehr mit Kfz, der an die Hellersdorfer Straße und Stendaler Straße angrenzenden Gebäude erfolgen überwiegend von der Rückseite über die Janusz-Korczak-Straße und deren Nebenstraßen. Ergänzend dazu gibt es in den beiden Straßen durch Beschilderung mit Zeichen 286 nach StVO (eingeschränktes Haltverbot) die Möglichkeit, am Fahrbahnrand zum Ein- und Aussteigen, Be- und Entladen oder unabhängig davon bis zu drei Minuten zu halten. Diese Möglichkeit wird auch in der Planung weiterhin gewährleistet.

Am nördlichen Rand des Alice-Salomon-Platzes befindet sich eine Zufahrt zum Standesamt und Ärztehaus, die in eine Umfahrt der westlichen Platzhälfte entlang der Bebauung führt. Die Ausfahrt erfolgt dann zur Hellersdorfer Straße. Diese Verkehrsführung wird in der Planung in gleicher Weise beibehalten.

Eine Zufahrt zur östlichen Platzhälfte (Nutzung z. B. durch Wartungsfahrzeuge, Feuerwehr, etc.) befindet sich in etwa mittig des Platzes. Aufgrund der in diesem Bereich vorgesehenen Doppelhaltestelle soll sie an den nördlichen Rand des Platzes gegenüber der Zufahrt zur westlichen Platzhälfte verlegt werden. Ergänzend ist dieser Teil des Platzes auch über die Peter-Weiss-Gasse erreichbar.

Die Erschließung der Gebäude für den Fußverkehr ist in den folgenden Absätzen beschrieben.

Belange des Fußverkehrs

Um den Wartebereich der Haltestellen jeweils zu erreichen, ist es für zu Fuß Gehende notwendig, die Radwege zu überqueren. Hier sind taktil und visuell wirksame Gestaltungselemente zur Verringerung der Unfallgefahr vorzusehen. Dies betrifft gleichermaßen auch die Stellen, an denen im östlichen Platzbereich die von den Fußgängerfurten der LSA sowie aus der Riesaer Straße kommenden Fußverkehrsströme die RSV queren.

Ergänzend zu den gesicherten Querungsstellen an den lichtsignalisierten Knotenpunkten ist es grundsätzlich wünschenswert, weitere unsignalisierte Querungen anzubieten, damit Umwege des Fußverkehrs vermieden werden. In der Hellersdorfer Straße ist unmittelbar westlich der Fritz-Lang-Straße eine Querungsstelle vorhanden, diese soll von heute 3,00 auf 4,00 m verbreitert werden. Eine Weitere ist potentiell etwas weiter östlich auf Höhe des Eingangs der Apotheke möglich, wenn die Sichtdreiecke nach AV Geh- und Radwege¹⁸ freigehalten werden und z. B. durch Bebauung des südlich der Hellersdorfer Straße gelegenen Grundstücks ein Bedarf dafür entsteht.

¹⁸ Ausführungsvorschriften zu ³⁷ des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege, SenUMVK IV B, März 2023

Die Herstellung einer zusätzlichen gesicherten Querung über die Stendaler Straße ist aufgrund der Rückstaulänge der Straßenbahnen nicht möglich, da diese bei einem Halt an den Lichtsignalanlagen in den Querungsbereich hineinragen würden (siehe Beschreibung Variante 1 in Kapitel 4.1).

Der stärkste Fußverkehrsstrom verläuft auf der westlichen Platzhälfte, vom Durchgang zur Kurt-Weill-Gasse zur Querungsstelle über die Hellersdorfer Straße und weiter zur U-Bahn-Station bzw. Straßenbahnhaltestelle. Bei der Gestaltung des Platzes soll darauf geachtet werden, diese Relation nach Möglichkeit von Einbauten freizuhalten und auch alle anderen im Lageplan dargestellten Fußverkehrsbeziehungen möglichst auf direktem Wege zu gewährleisten, damit die Zugänge zu den Gebäuden (schwarze Dreiecke im Lageplan) gut erreichbar sind. Ebenso sind selbstverständlich die dargestellten Notausgänge freizuhalten. Bei der Gestaltung der Fußverkehrsbeziehungen sind die Breitenmaße nach AV Geh- und Radwege zu beachten. Ein Abweichen von der Ideallinie zur Umgehung von Hindernissen oder zur abschnittsweisen Bündelung ähnlich verlaufender Relationen ist möglich, wenn die dadurch entstehenden Umwege gering bleiben.

Ausstattung und verkehrliche Gestaltung des Platzes

Die Belange des Fuß- und Radverkehrs sind bei der Platzumgestaltung besonders zu berücksichtigen. Sharing-Angebote (Fahrräder, Elektro-Kleinstfahrzeuge, etc.) sollen in einem oder mehreren sogenannten „Jelbi-Punkt(en)“ gebündelt und wildes Abstellen zugleich unterbunden werden. Diese könnten z. B. an den fußläufigen Zuwegungen des Alice-Salomon-Platzes angeordnet werden. Denkbar sind der Bereich der Kurt-Weill-Gasse sowie der Peter-Weiss-Gasse, zudem der bestehende Jelbi-Punkt im südöstlichen Bereich, ergänzt durch einen weiteren im Südwesten (Restfläche Riesaer-/Hellersdorfer Str.). Denkbar ist auch Platz für künftige Angebote im Bereich Cargobike-Sharing vorzuhalten.

Grundsätzlich ist die Anzahl der Radabstellanlagen im Untersuchungsraum ausreichend. Die Standorte, die nicht anderen Nutzungen, wie z. B. der Hochschule sowie Einzelhandelseinrichtungen zugeordnet sind, sollten näher an den Zugängen zur U-Bahn angeordnet werden. So könnten Anlehnbügel, sofern dort kein durchgehender Grünstreifen hergestellt wird, beispielsweise auch zwischen den Bäumen im östlichen und westlichen Platzbereich aufgestellt werden. Ebenfalls ist ein Tausch der Standorte von Fahrradstellplätzen und Sitzbänken denkbar (südwestlicher Platzbereich). Die Errichtung qualifizierter Abstellanlagen in Form von Fahrradboxen, ggf. mit Ladeinfrastruktur, wird aufgrund der Kubatur dieser Elemente nur vereinzelt und an den Platzrändern als verträglich erachtet. Mögliche Standorte sind der potentielle Jelbi-Punkt im Südwesten oder etwa die Fläche zwischen RSV im östlichen Platzbereich und Straßenfläche im Knotenpunkt.

Zur weiteren Verminderung der Unfallgefahr und zum Hinweis auf die Radinfrastruktur sollten an mehreren Stellen auf dem Belag Piktogramme aufgebracht werden.

6 Fazit & Ausblick

Auf Grundlage einer umfassenden Analyse und in Zusammenarbeit des Ingenieurbüros mit Beteiligten aus dem Bezirk und Senatsverwaltungen wurden drei Entwurfsvarianten erstellt und miteinander verglichen. Da die Lösungsansätze der Varianten in ihren Teilbereichen kombinierbar sind, wurde mittels Bewertung der jeweiligen Vor- und Nachteile und in Abstimmung mit allen Beteiligten im Rahmen einer Abschlussveranstaltung durch Kombination der jeweils besten Lösungsansätze eine Vorzugsvariante festgelegt.

Die Vorzugsvariante bildet die Grundlage für den freiraumplanerischen Wettbewerb zur Umgestaltung des Alice-Salomon-Platzes.

Ziel der Umgestaltung des Platzes ist es, den Umweltverbund zu stärken und dabei so wenig Platzfläche wie möglich zu beanspruchen, dies bedeutet eine Reduzierung der derzeit überdimensionierten Flächen, welche dem Kfz-Verkehr zugeordnet sind.

Die Reduzierung der Fahrstreifenanzahl soll auch zur Vermeidung von Unfällen beitragen, da im Ergebnis der Unfallanalyse Häufungen von Unfällen bestehen, die u. a. im Zusammenhang mit Fahrstreifenwechseln auftreten.

Die Vorzugsvariante ist im vorherigen Kapitel ausführlich beschrieben und dargestellt. Im Wesentlichen enthält sie folgende Elemente:

- Fahrbahnen mit jeweils zwei Fahrstreifen je Richtung
 - In Knotenzufahrten getrennt nach Abbiegerichtungen
 - Außerhalb davon dient der jeweils rechte Fahrstreifen zum Ein- und Ausladen, als Taxistand, Bushaltestelle, etc.
- Verbreiterung der Radverkehrsanlagen auf das jeweilige Regelmaß
- Berücksichtigung einer verkehrssicheren und konfliktarmen Führung der geplanten Radschnellverbindung, insbesondere über den östlichen Platzbereich
- Neuordnung der Bushaltestellen zur Reduzierung von Umsteigewegen, Verbesserung des Verkehrsablaufs und möglichst direkter Erreichbarkeit des Platzbereichs

Diese Ergebnisse bieten klare Leitlinien für die Umgestaltung des Alice-Salomon-Platzes, insbesondere im Hinblick auf Verkehrseffizienz, Bushaltestellen-Optimierung und die Radschnellverbindung. Die definierten Präferenzen werden als Grundlage für den freiraumplanerischen Wettbewerb zur Umgestaltung des Alice-Salomon-Platzes genutzt.

Im Rahmen der weiteren Objektplanung der Straßenverkehrsanlagen und damit einhergehender Überprüfung der Befahrbarkeit mittels dynamischer Schleppkurven können noch Anpassungen in geringem Umfang notwendig werden. Zugleich besteht dabei aber auch die Chance weiterer Verbesserungen im Detail.

Anhangsverzeichnis

Anhang 1:	Verkehrserhebungen
Anhang 2:	Leistungsfähigkeitsuntersuchungen Prognose-Nullfall
Anhang 3:	Lageplan Variante 1
Anhang 4:	Lageplan Variante 2
Anhang 5:	Lageplan Variante 3
Anhang 6:	Leistungsfähigkeitsuntersuchungen der Varianten
Anhang 7:	Lageplan Vorzugsvariante