

# Kiezblock Kungerkiez

- Endbericht -

Juni 2024

Bildquelle: stadtraum 2024

## Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Aufgabenstellung .....	4
1.1	Kiezblock .....	5
1.2	Grundlagen und Gesetze.....	6
2	Bestandsanalyse.....	10
2.1	Das Plangebiet „Kungerkiez“.....	10
2.2	Öffentlicher Personennahverkehr .....	11
2.3	Straßennetz.....	12
2.4	Verkehrsführung im Bestand .....	13
2.5	Ruhender Verkehr und Lieferrn .....	14
2.6	Radverkehr.....	15
2.7	Fahrbahnbeläge .....	17
2.8	Fußverkehr und sensible Ziele .....	18
3	Verkehrserhebung.....	20
3.1	Verkehrsbeobachtung vor Schulen, Kitas und Gefahrenlage .....	20
3.2	Verkehrsmengen.....	23
3.3	Durchgangsverkehr (Kordonenerhebung) .....	25
4	Öffentlichkeitsbeteiligung .....	28
4.1	Übersicht Beteiligungsformate .....	28
4.2	1. Beteiligungsveranstaltung – Mitmachausstellung .....	30
4.3	2. Beteiligungsveranstaltung – Maßnahmenentwicklung.....	31
4.4	3. Beteiligungsveranstaltung – Abschluss der Beteiligung.....	31
5	Ergebnisse aus Beteiligungsformaten .....	32
6	Ergebnisse der Bestandanalyse, Verkehrserhebung und Öffentlichkeitsbeteiligung .....	37
7	Verkehrskonzept .....	38
7.1	Kfz- Verkehr und Verkehrsberuhigung.....	42
7.2	Radverkehr.....	49
7.3	Verteilung Verkehre.....	52
7.4	Fußverkehr .....	53
7.5	Zusätzliche Maßnahmen (Paket 3).....	55
8	Evaluation.....	57
9	Fazit und Ausblick.....	58
	Anlagen .....	60
	Literatur .....	60

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Plangebiet .....	4
Abbildung 2: Diagonalsperre Weserstraße /Weichselstraße .....	8
Abbildung 3: Engerer Betrachtungsraum Kungerkiez .....	10
Abbildung 4: ÖPNV-Anbindung mit Erschließungsradien .....	11
Abbildung 5: übergeordnete Straßen .....	12
Abbildung 6: bestehende Abbiegegebote.....	13
Abbildung 7: bestehende Parkraumbewirtschaftung .....	14
Abbildung 8: bestehende Radinfrastruktur.....	15
Abbildung 9: Radvorrang- und Ergänzungsnetz.....	16
Abbildung 10: Fahrbahnbeläge .....	17
Abbildung 11: Sensible Ziele und Nutzungen im Kiez (Eigene Darstellung).....	18
Abbildung 12: Beobachtungspunkte (Eigene Darstellung) .....	20
Abbildung 13: Kiefholz-Grundschule (Eigene Aufnahme).....	21
Abbildung 14: Bouché-Grundschule (Eigene Aufnahme).....	21
Abbildung 15: Hans-Fallada-Schule (Eigene Aufnahme).....	22
Abbildung 16: Röntgen-Schule (Eigene Aufnahme).....	22
Abbildung 17: Unfallorte 2020 – 2022 und Beobachtungen (Eigene Darstellung) .....	22
Abbildung 18: Zählpunkte Verkehrszählung (Eigene Darstellung).....	23
Abbildung 19: Verkehrsmengen Kfz und Radverkehrsanteil.....	24
Abbildung 20: Durchgangsverkehr anteilig .....	25
Abbildung 21: Durchgangsverkehr Routen .....	27
Abbildung 22: Auswertung der Ideensammlung per Karte; 317 Eintragungen insgesamt.....	32
Abbildung 23: Auswertung der Frage "Warum laufen Sie ihre Alltagswege nicht (häufiger)..?" .....	33
Abbildung 24: Auswertung der Frage " Warum fahren Sie ihre Alltagswege nicht (häufiger..?" .....	34
Abbildung 25: Auswertung der Frage "Wo kommt störender Lärm hauptsächlich her?" .....	35
Abbildung 26: Übersicht Maßnahmen Verkehrskonzept (Eigene Darstellung) .....	41
Abbildung 27: Knotenpunkt Bouchéstraße / Kiefholzstraße (Infra3D) .....	42
Abbildung 28: Aufpflasterung (stadtraum) .....	45
Abbildung 29: Straßenrechtliche Teileinziehung Kiefholzstraße (StreetView) .....	46
Abbildung 30: Einfahrt in aktuellen Tempo 50 Abschnitt (Infra3D).....	47
Abbildung 31: Karl-Kunger-Straße (Bezirksamt Treptow-Köpenick).....	48
Abbildung 32: Übersicht Maßnahmen Verkehrskonzept (Eigene Darstellung) .....	49
Abbildung 33: Heidelberger Straße (Eigene Aufnahme).....	51
Abbildung 34: Beispiel Asphaltierung Natursteinpflaster (SenMVKU 2023).....	51
Abbildung 35: Beispiel Anpassung Kopfsteinpflaster (Eigene Aufnahme) .....	51
Abbildung 36: Vermutete Beruhigung und Mehraufnahme Verkehr (Eigene Darstellung).....	52
Abbildung 37: Übersicht Maßnahmen Verkehrskonzept (Eigene Darstellung) .....	53
Abbildung 38: Beispiel Mittelinsel Coburg (Eigene Aufnahme) .....	54
Abbildung 39: Beispiel markierte Gehwegvorstreckung in Friedrichshain-Kreuzberg (SenMVKU) .....	54
Abbildung 40: Beispiel bauliche Gehwegvorstreckung (Eigene Aufnahme) .....	54
Abbildung 41: Beispiel Haltestellenkap in Neukölln (Eigene Aufnahme).....	54
Abbildung 42: Konzeptvorschlag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit .....	56



## Abkürzungsverzeichnis

DGV	Durchgangsverkehr
FGÜ	Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“)
LSA	Lichtsignalanlage („Ampel“)
MIV	motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr

## 1 Anlass und Aufgabenstellung

Der Kungerkiez in Alt-Treptow steht vor der Herausforderung bei der zukünftigen Entwicklung auch eine Anpassung an den Klimawandel vorzunehmen und dem Wunsch der Bewohner\*innen nach einer Verkehrsberuhigung des Kiezes nachzukommen. Die Einführung eines "Kiezblocks", einer verkehrsberuhigten Zone mit aufgewertetem öffentlichen Raum, ist hierfür eine mögliche - und bereits getestete - Lösung. Aufgrund positiver Erfahrungen in Europa wurde in Berlin das Kiezblock-Konzept für die Stadtentwicklung bereits in einigen Berliner Bezirken, z.B. im Reuterkiez, umgesetzt. Ziel war nicht nur eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs (DGV), sondern auch eine Verbesserung der Lebensqualität im Kiez und eine Erhöhung der Klimaresilienz zu erreichen. Zivilgesellschaftliche Initiativen setzten sich aktiv die Umsetzung des Kiezblocks in Alt-Treptow ein. Einem Einwohnerantrag folgend, wurde das Bezirksamt Treptow-Köpenick durch einen Beschluss der Bezirksverordnetenversammlung ersucht, in einem partizipativen Verfahren für den Kungerkiez schnellstmöglich eine Verkehrsberuhigung zu erreichen. Der motorisierte Durchgangsverkehr (Individualverkehr) sollte in den Wohnstraßen des Kungerkiezes mit effektiven und schnell umsetzbaren Mitteln unterbunden werden. Die Büros stadtraum und Fair Spaces wurden mit der Konzepterstellung des Kiezblocks beauftragt.

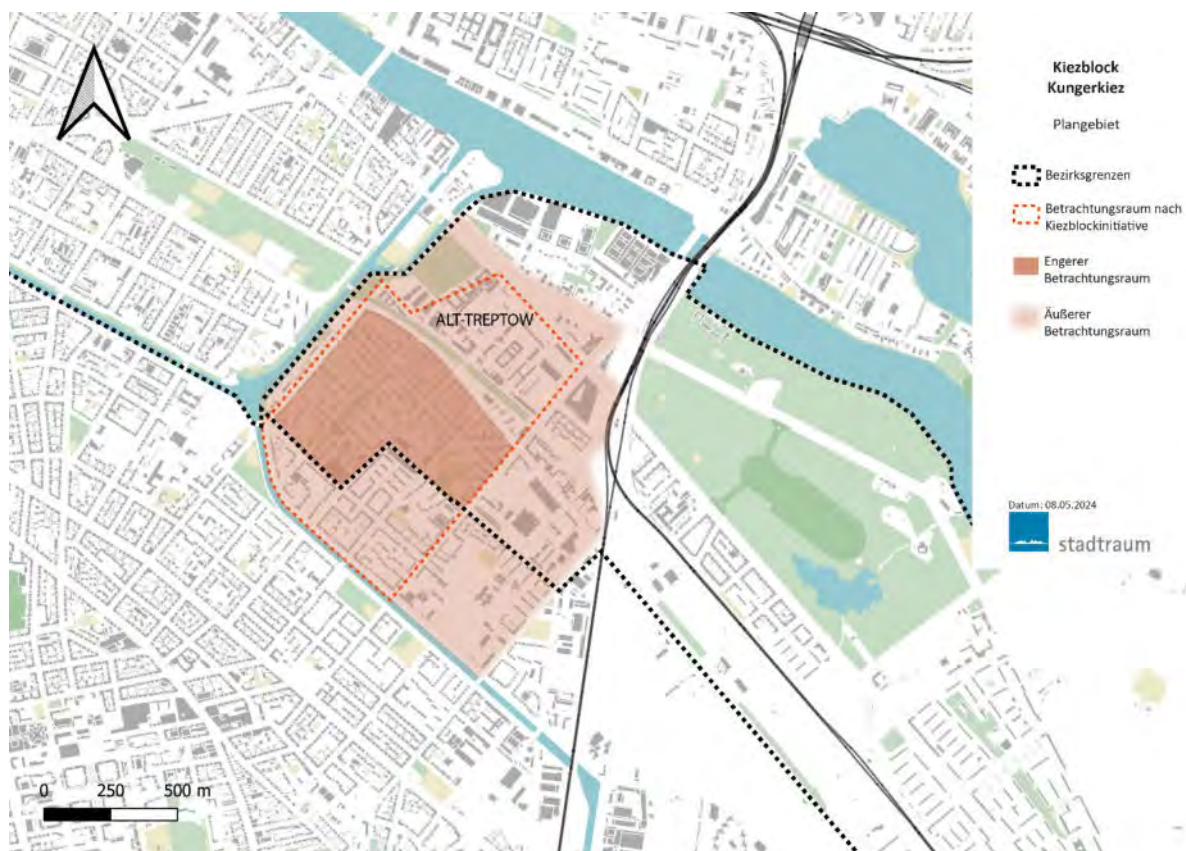


Abbildung 1: Plangebiet (Eigene Darstellung)



Das Ziel ist die Schaffung eines Kiezblocks basierend auf einem umsetzungsorientierten Maßnahmenkatalog. Die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Aufwertung des öffentlichen Raums sollen auf einer Umfeldanalyse basieren und in Kategorien wie Verkehrsberuhigung, Rad- und Fußverkehr, Aufenthaltsqualität und grüne Infrastruktur eingeteilt werden. Dabei ist eine Balance zwischen kurzfristig umsetzbaren Lösungen und langfristigen Strategien wichtig, wobei die lokalen Strukturen und Bedarfe berücksichtigt werden müssen. Die Erreichbarkeit von Einzelhandel, Gastronomie und Gewerbetreibenden, sowie die Erreichbarkeit für Versorgungs- und Rettungsdienste, dürfen nicht beeinträchtigt werden. Die Belange von Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen und Kindern sowie Denkmalschutz und -pflege müssen im gesamten Prozess berücksichtigt werden. Zusätzlich sollen Möglichkeiten für kulturelle und gewerbliche Nutzungen geprüft werden. Die Einbindung der Zivilgesellschaft und der zuständigen Fachämter ist für die Akzeptanz der Maßnahmen entscheidend. Abschließend soll eine Maßnahmenliste mit zeitlicher Koordination und Kostenschätzung erstellt werden, um die stufenweise Umsetzung des Kiezblocks zu ermöglichen. Bei der Erarbeitung des Konzepts müssen verkehrs- und stadtplanerische Aspekte integriert werden, um eine nachhaltige und bedarfsgerechte Entwicklung des Quartiers sicherzustellen.

## 1.1 Kiezblock

Die Idee der Kiezblocks ist abgeleitet vom Superblockkonzept, das in Barcelona entwickelt wurde. Dort fasst die Stadtverwaltung von Barcelona mehrere Straßenblöcke zu einem sogenannten Superblock zusammen und sperrt die innenliegenden Straßen für den Kfz-Durchgangsverkehr (z. B. mittels Modalfiltern wie Diagonalsperren). Zudem wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 10 km/h herabgesetzt. Fahrbahnflächen werden umgestaltet, mit Spiel- und Sitzelementen versehen und begrünt bzw. mit farbigen Akzenten markiert. [vgl. [www.superblocks.org](http://www.superblocks.org)]

Durch bauliche bzw. beschränkende und verkehrslenkende Maßnahmen soll der Kfz-Durchgangsverkehr auf die Hauptverkehrsstraßen geführt und das Kfz-Verkehrsaufkommen in Wohnvierteln reduziert werden. Das Einrichten von Tempolimits für den Kfz-Verkehr sowie der Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur sollen die Verkehrssicherheit insbesondere vor sensiblen Zielen (z. B. Bildungseinrichtungen, Spielplätzen, Senior\*innen-Treffpunkten) steigern und die Lebensqualität für die Bewohnerschaft verbessern. Darüber hinaus sollen Anreize zur Änderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes geschaffen werden.

Der Verein Changing Cities e. V., der 2016 in Berlin den Volksentscheid Fahrrad initiierte und damit den Grundstein für das Berliner Mobilitätsgesetz legte, setzt sich nun für die Umsetzung von Kiezblocks in Deutschland ein.

Im Sinne des Berliner Mobilitätsgesetzes könnten Kiezblocks dazu beitragen, den Anteil des Umweltverbunds am Modal Split zu steigern und den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu reduzieren. Der Anstoß für die Einrichtung von Kiezblocks basiert auf bürgerschaftlichem Engagement, in dem Bewohner\*innen eines Wohnquartieres eine Kiezblock-Initiative gründen und in Zusammenarbeit mit dem jeweiligen Bezirksamt Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung erarbeiten. [vgl. [www.kiezblocks.de](http://www.kiezblocks.de)]

Im Kungerkiez wird der Grundidee der Superblocks gefolgt. Das Hauptziel für den Kungerkiez ist es, den Kfz-Durchgangsverkehr (DGV) in Wohnvierteln zu beschränken, um die Verkehrssicherheit sowie die Lebens- und Aufenthaltsqualität im Kiez zu erhöhen. Durch die Verkehrsberuhigung können Orte neu bespielt und Potenziale für eine neuen Platzgestaltung für die Anwohnenden geschaffen werden. Ein Augenmerk wird auf die städtebauliche und stadtplanerische Entwicklung im Kiez gelegt, indem beispielsweise das Potential für neue Platzgestaltungen mit untersucht wurde.

## 1.2 Grundlagen und Gesetze

Der nun vorliegende Ergebnisbericht beschreibt als Abschlussdokument des Ergebniskonzepts den Planungs- und Abwägungsprozess der Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Kungerkiez.

Im Zuge der gesamtstädtischen Entwicklung wurde das Bezirksamt Treptow-Köpenick durch die Beschlüsse der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) am 09.09.2021 (Drs. VIII-1280) und am 05.05.2022 (Drs. IX-0062) sowie durch einen vorausgegangenen Einwohnerantrag aufgefordert, den Kungerkiez in einem partizipativen Verfahren schnellstmöglich verkehrsberuhigt zu gestalten. Gleichzeitig soll dabei die Aufenthaltsqualität durch bauliche Maßnahmen an Straßen und Grünflächen verbessert werden. Ergänzend zu den BVV-Beschlüssen engagieren sich zivilgesellschaftliche Initiativen weiterhin aktiv für die Umsetzung eines Kiezblocks im Ortsteil Alt-Treptow und speziell im Kungerkiez.

Neben der Beschlusslage im Bezirk wird das Vorhaben durch die rechtliche Notwendigkeit der Maßnahmen geschützt, die sich aus dem Berliner Mobilitätsgesetz und dem Berliner Straßengesetz (BerlStrG) abgeleitet werden können. Der § 44 (2) des Mobilitätsgesetzes besagt: "Fahrradstraßen und Nebenstraßen sollen so gestaltet werden, dass motorisierter Individualverkehr (MIV), außer Ziel- und Quellverkehr, im jeweiligen Straßenabschnitt unterbleibt." Das Berliner Straßengesetz bietet mehr Handhabe bei der Umsetzung verkehrsberuhigender Maßnahmen im Vergleich zu der StVO, verweist mit § 10 Absatz 3 jedoch auf das Recht der Anwohnenden auf den Zugang zum eigenen Grundstück, was bei einem Kiezblockkonzept zu berücksichtigen ist. Es ergibt sich außerdem ein hoher Handlungsdruck im Sinne der Vision Zero (das Ziel von null bei Verkehrstoten), welche als zentrales Konzept für die Verkehrssicherheit im Berliner Mobilitätsgesetz verankert ist.

Hinzu kommt die Notwendigkeit der Maßnahmen im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung. Die im § 1 Absatz 6 Baugesetzbuch (BauGB) genannten städtebaulichen Belange werden hierfür herangezogen. Die Maßnahmen des Gesamtkonzepts verfolgen mobilitätsbeeinflussende, verkehrliche und städtebauliche Ziele. Darüber hinaus erfolgen die Planung und Umsetzung des Konzepts im Rahmen einer berlinweiten Initiative zur Verbesserung der Wohn- und Lebensbedingungen in den Quartieren Berlins. Das Konzept folgt dabei dem Gedanken der Kiez- und Superblocks.

### Maßnahmenkategorien

In Rahmen des Konzeptes werden auf Grundlage der Bestandsanalyse Handlungsempfehlungen für die Entwicklung hin zu einem Kiezblock gegeben. Maßnahmenvorschläge können aus drei grundlegenden Kategorien ausgewählt werden, für die jeweils verschiedene Voraussetzungen erforderlich sind:



- **Straßenräumliche Maßnahmen:** Darunter werden bauliche Maßnahmen verstanden, die insbesondere auf die Breite der Fahrbahn oder die erzielbare Geschwindigkeit wirken, ohne dass flankierend beschränkende Verkehrszeichen angeordnet werden müssten. Die baulichen Maßnahmen sollen in der Regel die Einhaltung der zulässigen oder den Umständen nach gebotenen Höchstgeschwindigkeiten unterstützen. Dies kann mit Verbesserungen der Sichtbarkeit von querenden Fußgänger\*innen oder mit der Verkürzung der Querungslänge einhergehen. Zu den straßenräumlichen Maßnahmen zählen daher insbesondere Gehwegvorstreckungen, Mittelinseln, Fahrgassenversätze oder Aufpflasterungen (z. B. Kissen, Schwellen). Diese Maßnahmen können vom Straßenbaulastträger veranlasst werden, ggf. ist die flankierende Anordnung von Verkehrszeichen erforderlich (z. B. Leitlinien, Baken).
- **Verkehrsrechtliche Maßnahmen:** Darunter ist die Anordnung von Verkehrszeichen durch die Straßenverkehrsbehörde zu verstehen. Verkehrszeichen sind alle in den Anhängen zu §§ 40-43 StVO genannten Schilder und Markierungen. Nach § 45 StVO dürfen diese nur bei Vorliegen einer Gefahrenlage angeordnet werden. Etwas vereinfacht dargestellt, liegt eine Gefahrenlage dann vor, wenn die allgemeinen Verhaltensregeln der StVO (wie z. B. Rücksichtsgebot, Rechtsvor-Links-Regel) nicht ausreichen, um eine Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs abzuwehren. Dabei ist zwischen einer einfachen und einer qualifizierten Gefahrenlage zu unterscheiden. Die einfache Gefahrenlage liegt vor, wenn diese aufgrund der im Einzelfall vorliegenden Gegebenheiten plausibel begründet werden kann. Auf dieser Grundlage können z. B. Gefahrzeichen der StVO angeordnet werden. Zur Begründung der Anordnung von lenkenden oder beschränkenden Maßnahmen (z. B. Einbahnstraßen, Durchfahrtsverbote – Ausnahmen gelten z. B. für Radverkehrsanlagen) muss jedoch eine qualifizierte Gefahrenlage nachgewiesen werden. Dabei ist die Plausibilität zusätzlich mit auf die Örtlichkeit bezogenen Daten zu untersetzen. Diese Daten müssen behördlich erhoben werden (ggf. durch beauftragte Dienstleister), auf die Zuarbeit z. B. von Anwohnenden darf die Behörde sich nicht (bzw. nicht allein) stützen. Die StVO Novelle vom 11.10.2024 beinhaltet eine Erleichterung bei der Einrichtung von Tempo-30-Zonen, indem ein „Lückenschluss“ zwischen zwei Tempo 30-Zonen von 300 auf 500 Metern erweitert. Für die Kommunen wurde die Anordnung, insbesondere im Umfeld von Kitas, Schulen oder sonstigen sensiblen Zielen außerdem durch die Novellierung erleichtert.
- **Straßenrechtliche Maßnahmen:** Darunter ist in diesem Zusammenhang die Einschränkung der Widmung zu verstehen. Straßen sind nach dem Berliner Straßengesetz (§ 3 BerlStrG) dem öffentlichen Verkehr gewidmet, d. h. sie stehen grundsätzlich der Nutzung mit jedwedem Verkehrsmittel im Rahmen der StVO zur Verfügung. In § 4 BerlStrG ist geregelt, dass durch eine Teileinziehung die Widmung eines Straßenstücks nur für bestimmte Zwecke oder Nutzerkreise gilt. Dies kann aus „überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls“ geschehen, dazu gehören ausdrücklich Maßnahmen zur Verkehrslenkung oder Verkehrsberuhigung. Die Straßenverkehrsbehörde muss ggf. flankierend erforderliche Verkehrszeichen anordnen.

Zugleich ist beim Verwaltungshandeln zu beachten, dass getroffene Maßnahmen erforderlich, geeignet und verhältnismäßig sein müssen. Angesichts des gebietsfremden Durchgangsverkehrs und der dargelegten Konflikte (s. Kapitel 3), insbesondere mit schutzbedürftigen zu Fußgehenden sowie den Unfällen, ist von der Notwendigkeit von Maßnahmen auszugehen. Die Maßnahmen dienen somit

„zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung“ (vgl. §45 Abs. 1b Nr. 5 StVO) und zum Erreichen der Vision Zero. Die hier vorgestellte Konzeption stellt geeignete Maßnahmen vor.

Um sicherzustellen, dass die getroffenen Maßnahmen verhältnismäßig sind, werden zunächst möglichst milde – aber zugleich absehbar wirksame – Maßnahmen ergriffen. Sollten sich diese als nicht hinreichend erweisen, können weitergehende Maßnahmen erfolgen.

Im Rahmen eines Kiezblocks kann eine straßenrechtliche Teileinziehung erfolgen, wodurch eine Straße für den Kfz-Verkehr entwidmet wird. So kann beispielsweise eine Fußgängerzone entstehen. Des Weiteren ergeben sich folgende Maßnahmengruppen, die hier hinsichtlich ihrer Eignung beurteilt werden:

- **Bauliche Maßnahmen:** Darunter werden hier straßenräumliche Maßnahmen wie oben beschrieben verstanden. Der Durchgangsverkehr kann dadurch etwas gemindert, aber nicht annähernd beseitigt werden. Dies zeigt sich auch daran, dass bereits zahlreiche Engstellen im Netz vorhanden sind, an denen dennoch Durchgangsverkehr zu verzeichnen ist. Bauliche Maßnahmen sind also nicht allein geeignet, den Durchgangsverkehr erheblich zu reduzieren. Sie können ggf. flankierend eingesetzt werden.
- **Lenkende Maßnahmen:** Darunter werden hier beschränkende verkehrsrechtliche Maßnahmen verstanden, wie z. B. Abbiegegebote oder Einbahnstraßen. Alle Straßen bleiben auf diese Weise von allen befahrbar, es kann jedoch zu Umwegfahrten kommen, die bei geeigneter Konzeption dazu führen, dass Durchgangsverkehr wirksam unterbunden wird. Die Wirkung ist jedoch auch von der Befolgung der Regeln (und damit ggf. von der wirksamen Kontrollierbarkeit) abhängig.
- **Weitergehende Beschränkungen:** Darunter werden hier sowohl lenkende Maßnahmen verstanden, deren Missachtung durch Verkehrseinrichtungen unmöglich gemacht wird (z. B. Diagonalsperren zum Erzwingen des Abbiegens), als auch verkehrsrechtliche Maßnahmen, die die Nutzung von Straßen für bestimmte Nutzergruppen einschränken (z. B. Durchfahrtsverbot mit Ausnahme für Anlieger\*innen oder Fahrradstraße mit Ausnahme für Anlieger\*innen). Auch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gehören zu dieser Maßnahmengruppe, da sie eine Beschränkung darstellt, die nicht zu den lenkenden Maßnahmen zählt.



Abbildung 2: Diagonalsperre Weserstraße /Weichselstraße  
(Frieder Salm)



- **Beschränkungen durch Schulstraßen:** Die Umsetzung von Schulstraßen in Berlin befindet sich noch in einem frühen Stadium. Es gibt jedoch bereits einige umgesetzte Schulstraßen und sich in der Planung befindliche Vorhaben. Im Bezirk Mitte von Berlin wurde eine Schulstraße in der Singerstraße umgesetzt. Im Ostkreuz-Kiez ist geplant, vor vier Grundschulen Schulstraßen zur Erhöhung der Sicherheit der Kinder einzurichten. Schulstraßen beinhalten oft verkehrsberuhigende Elemente und werden in Form von Fußgängerzonen mit Pollern eingerichtet. Bei einer Schulstraße kann es sich auch um eine temporäre Sperrung handeln, das heißt, dass die Straße zu bestimmten Zeiten durch Verkehrszeichen oder mobile Poller oder Bake zur sicheren An- und Abreise der Schüler\*innen abgesperrt wird.

## 2 Bestandsanalyse

Der Erarbeitung dieses Verkehrskonzepts ging eine umfangreiche Bestandsanalyse voraus, um sich mit den räumlichen Gegebenheiten des Planungsraumes vertraut zu machen und ein zielgerichtetes Verkehrskonzept für die Bedürfnisse der Bewohner\*innen und Nutzer\*innen des Kiezes erstellen zu können. Die vorliegende Bestandsanalyse umfasst eine stadträumliche Analyse des Planungsraumes, die Erschließung des Kiezes durch die unterschiedlichen Verkehrsmittel, die derzeitige Verkehrsbelastung der Straßen sowie eine Auswertung der Unfallstatistik. Darüber hinaus wurden Vor-Ort-Beobachtungen zum Schulbeginn mit Fokus auf das Umfeld der verschiedenen Bildungseinrichtungen durchgeführt, um sich einen Eindruck der Verkehrssituation, der Gefahrensituation und der Infrastruktur für den Fußverkehr zu verschaffen.

### 2.1 Das Plangebiet „Kungerkiez“



Abbildung 3: Engerer Betrachtungsraum Kungerkiez (Eigene Darstellung)

Das Plangebiet (s. Abbildung 3) umfasst den rund 39 ha großen Kungerkiez im nordwestlichen Teil des Bezirks Treptow-Köpenick innerhalb des Ortsteils Alt-Treptow. Das Gebiet wird im Westen von der Lohnmühlenstraße und im Osten von der Bouchéstraße und Elsenstraße begrenzt. Die südliche Gebietsgrenze bilden die Harzer und Heidelberger Straße. An der Heidelberger Straße befindet sich ein Park, der einen wichtigen Freiraum für das Gebiet darstellt. Die nördliche Grenze verläuft entlang

der Kiefholzstraße, die parallel zur stillgelegten Bahntrasse liegt. Südlich davon verläuft parallel die für den Kiez namensgebende Karl-Kunger-Straße. Mit dem Schmollerplatz liegt im Herzen des Gebiets ein weiterer wichtiger Freiraum. Neben vier Kindertagesstätten befindet sich an der Wildenbruchstraße die Sekundarschule Röntgen-Schule.

## 2.2 Öffentlicher Personennahverkehr

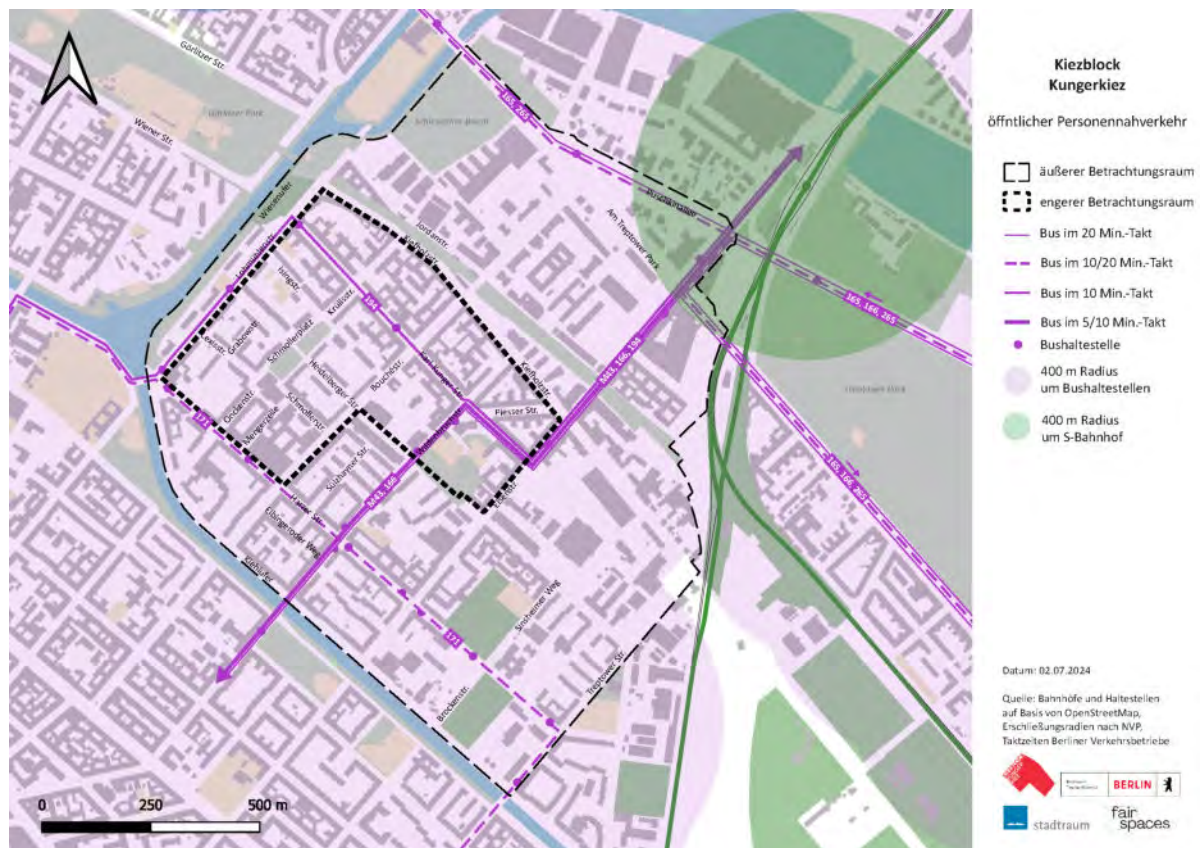


Abbildung 4: ÖPNV-Anbindung mit Erschließungsradien (Eigene Darstellung)

Die Erschließung des Gebiets durch den ÖPNV erfolgt hauptsächlich über Busverbindungen. Die bedeutendste Buslinie ist die Metrobuslinie M43, die im 10/20-Minuten-Takt (nachts im 20/30-Minuten-Takt) verkehrt. Diese Linie bedient im engeren Betrachtungsraum die Haltestelle Heidelberger Straße und verfügt im äußeren Betrachtungsraum über drei weitere Haltestellen. Ebenfalls im 10/20-Minuten-Takt verkehren die Linien 165, 171 und 194, wobei die Linien 165 und 171 das Plangebiet nicht durchqueren und den äußeren Betrachtungsraum mit 2 bzw. 7 Haltestellen bedienen. Die Linie 194 hält an den Haltestellen Lohmühlenstraße und Bouchéstraße im engeren sowie an den Haltestellen Lohmühlenplatz, Lohmühlenstr./Heidelberger Str., Eisenstr./Kiefholzstr., Beermannstr. und Eisenstr./S Treptower Park im äußeren Betrachtungsraum. Mit den Linien 166 und 265, die eine 20 Minuten-Taktung besitzen, verkehren zwei weitere Buslinien im Betrachtungsraum. Die Linie 166 bedient im Plangebiet ebenfalls die Haltestelle Heidelberger Straße. Darüber hinaus hält sie an den Haltestellen Harzer Str./Wildenbruchstr., Eisenstr./Kiefholzstr., Beermannstr. und Eisenstr./S Trepto-

wer Park. Die Linie 265 fährt dagegen die Haltestellen Eichenstr./Puschkinallee und Elsenstr./S Treptower Park an. Durch die hohe Dichte an verschiedenen Buslinien sowie deren unterschiedlichen Linienverläufen wird eine ÖPNV-Verbindung in jede Himmelsrichtung sichergestellt. Ergänzend zu den beschriebenen Buslinien bietet der S-Bahnhof Treptower Park nordöstlich des Plangebiets einen Zugang zu den S-Bahnlinien S41, S42, S8, S85 und S9. Insgesamt ist die ÖPNV-Erschließung des Gebiets als gut einzuschätzen. Der gesamte innere und äußere Betrachtungsraum wird von den 400 m Einzugsradien nach Nachverkehrsplan von Berlin (NVP) der Buslinien erschlossen und zudem befindet sich in der näheren Umgebung ein S-Bahnhof.

## 2.3 Straßennetz

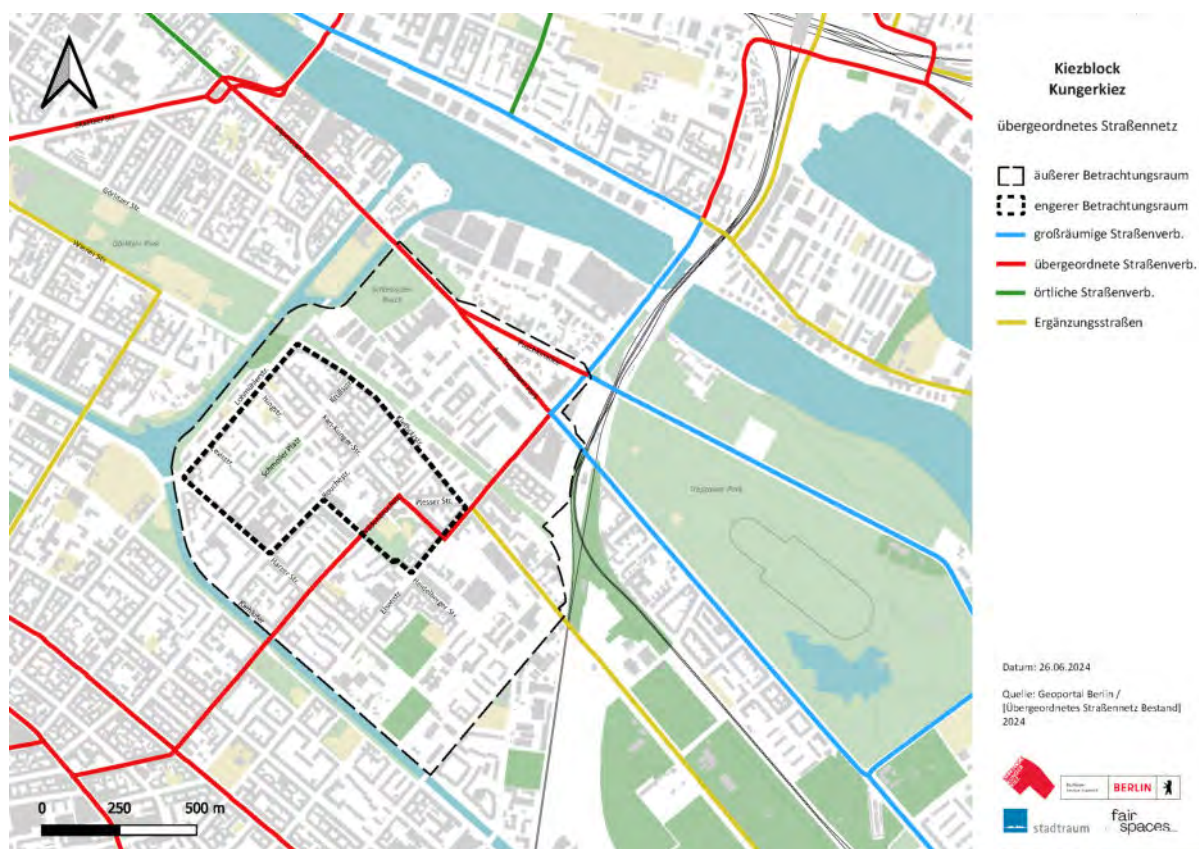


Abbildung 5: übergeordnete Straßen (Eigene Darstellung)

Das übergeordnete Straßennetz Berlins ist im Straßengesetz Berlin (BerlStrG) definiert und umfasst vier Kategorien von Straßen, die sich aus ihrer Erschließungs- und Verbindungsfunktion nach Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP) ergeben. Im Betrachtungsraums des Kungerkiez befinden sich vier Kategorien von Straßen. Als großräumliche Straßenverbindung (Stufe 1) ist die Elsenstraße nördlich, ab dem Knotenpunkt mit der Straße Am Treptower Park und ein kurzer Straßenabschnitt „Am Treptower Park“ eingeordnet. Als übergeordnete Straßenverbindung (Stufe 2) sind Abschnitte der Puschkinallee, „Am Treptower Park“ der Elsenstraße und im engeren Betrachtungsraum der Karl-Kunger-Straße und der Wildenbruchstraße klassifiziert. Als Ergänzungsstraße (Stufe 4) dient ein Teil der Kieffholzstraße. Neben diesen Straßen ist der 16. Bauabschnitts der Autobahn A100 zu nennen, welcher

am süd-östlichen Rand des äußeren Betrachtungsraums verläuft. Dieser ist im Plan des übergeordneten Straßennetzes für 2030 als großräumige Straßenverbindung klassifiziert. Neben den genannten Verbindungen gibt es innerhalb der Betrachtungsräume keine weiteren Straßen des übergeordneten Straßennetzes, wodurch die restlichen Straßen als Wohnstraßen einzustufen sind.

## 2.4 Verkehrsführung im Bestand

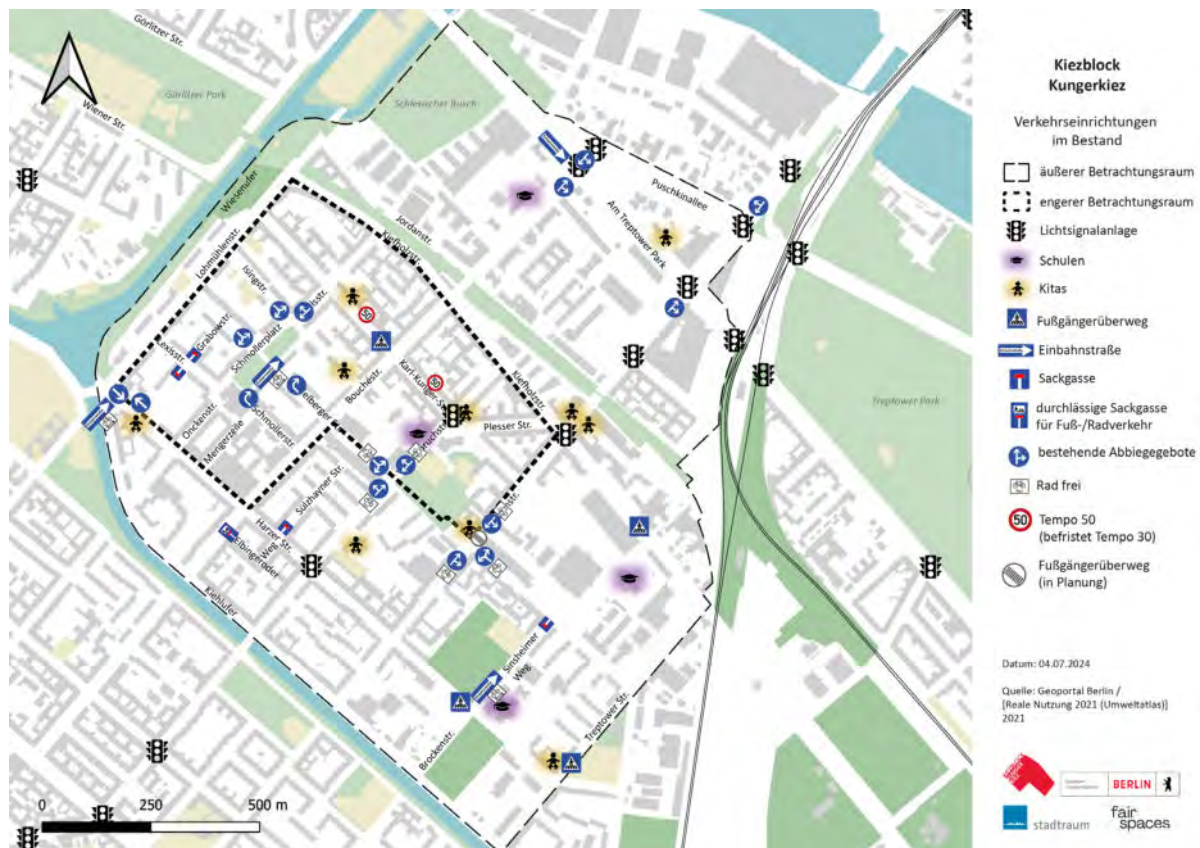


Abbildung 6: bestehende Abbiegegebote (Eigene Darstellung)

Im Folgenden wird die aktuelle Verkehrsführung im Kungerkiez beschrieben. Die Abbiegebeziehungen (s. Abbildung 6) beeinflussen die Routenwahl durch den Kiez und sind bei den verkehrlichen Maßnahmen zu berücksichtigen (vgl. Verkehrskonzept).

Im engeren Betrachtungsraum gibt es einen Abschnitt mit Einbahnstraßenregelung:

- Schmollerplatz (östliche Seite) zwischen Schmollerstraße und Krüllstraße

Im äußeren Betrachtungsraum sind Einbahnstraßen in folgenden drei Abschnitten vorhanden:

- Kiehlufer an der Einmündung zur Harzer Straße
- Sinsheimer Weg (südlicher Abschnitt) zwischen Harzer und Heidelberger Straße
- Puschkinallee (südlicher Teil) zwischen Eichen- und Bouchéstraße

Die Einbahnstraße am Schmollerplatz und am Kiehlufer sind in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben. Zu berücksichtigen ist außerdem, dass an einigen Knotenpunkten entlang der Eisen-

straße, Heidelberger Straße, Puschkinallee sowie um den Schmollerplatz die Ein- und Abbiegemöglichkeiten durch vorgegebene Abbiegegebote eingeschränkt sind, und das Abbiegen an einzelnen Knotenpunkten nicht in alle Fahrrichtungen möglich ist. Die Ein- und Ausfahrt in den Kiez wird dadurch beeinflusst. Außerdem sind vorrangig die Knotenpunkte entlang der Straßen, die im übergeordneten Straßennetz liegen, mit vollsignalisierten Lichtsignalanlagen (LSA, „Ampeln“) ausgestattet.

Zur Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr wurde bereits eine neue Querungshilfe am südlichen Knotenpunktarms des Knotenpunkt Karl-Kunger-Straße / Elsenstraße baulich umgesetzt. Für den Knotenpunkt Harzer Straße / Heidelberger Straße befindet sich ein neuer Fußgängerüberweg für den nördlichen Knotenpunktarm in Planung.

## 2.5 Ruhender Verkehr und Liefern

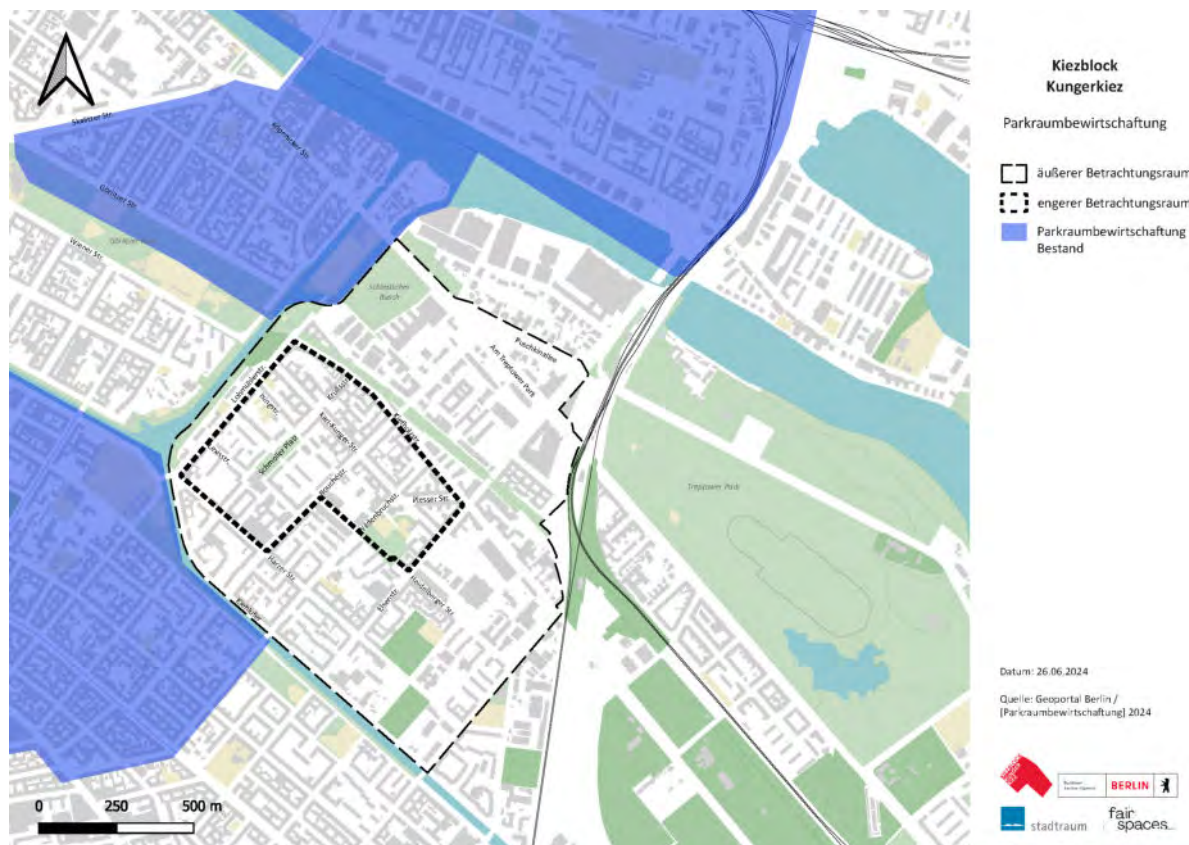


Abbildung 7: bestehende Parkraumbewirtschaftung (Eigene Darstellung)

Für den Kungerkiez besteht keine Parkraumbewirtschaftung. Die Stadt Berlin verfolgt langfristig das Ziel, eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung innerhalb des S-Bahnringes umzusetzen. Im Kungerkiez befinden sich Bereiche mit einem befristeten, eingeschränkten Halteverbot. Aktuell gibt es keine Liefer- und Ladezonen im Kiez weshalb es punktuell in einigen Straßenzügen im Kiez zu Liefer-, Lade- und Haltevorgänge (in zweiter Reihe) kommt, was einen Bedarf an solchen besonders in Bereichen mit Gastronomie und Gewerbe z.B. in der Karl-Kunger-Straße ableiten lässt.

## 2.6 Radverkehr

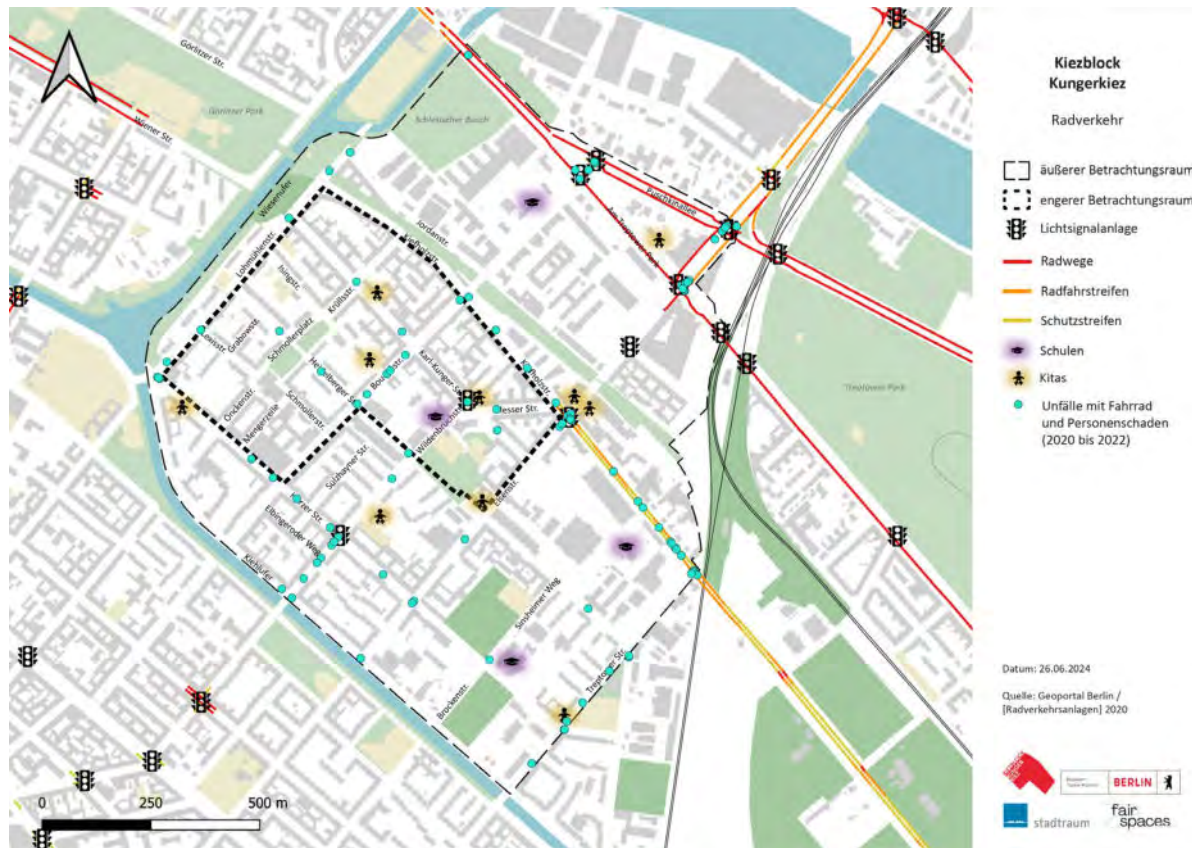


Abbildung 8: bestehende Radinfrastruktur (Eigene Darstellung)

Die vorhandenen Verkehrsanlagen für den Radverkehr (s. Abbildung 8) umfassen entlang der Straße Am Treptower Park und der Puschkinallee einen baulich getrennten Radweg. Ausgehend von diesen beiden Straßen besitzt die Elsenstraße in Richtung Norden eine Kombination aus Radwegen und Radfahrstreifen. Eine weitere Straße im Untersuchungsgebiet, die Kiefholzstraße, ist ebenfalls mit Radinfrastrukturelementen ausgestattet. Hier finden sich hauptsächlich Schutzstreifen, die abschnittsweise durch Radwege oder Radfahrstreifen ersetzt werden. Im restlichen äußeren und im gesamten engeren Betrachtungsraum sind keine weiteren bestehenden Radverkehrsanlagen vorzufinden.

Durch den Senat wurde ein Radverkehrsplan für die Stadt Berlin erstellt, in dem Straßenzüge zur Führung für den Radverkehr vorgesehen sind. Der Qualitätsstandard inklusive der Breiten der Radwege ist im Plan festgelegt. Das Netz besteht aus Radvorrangnetz und Ergänzungsnetz, was eine Priorisierung ermöglicht und verschiedene Qualitätsstandards beinhaltet. Das Radvorrangnetz zielt auf eine hohe Verkehrssicherheit auf stark frequentierten Straßen ab, in der Regel entlang des übergeordneten Straßennetzes. Das Ergänzungsnetz bietet zusätzliche Straßenverbindungen auf weniger frequentierten Straßen, in der Regel im Nebennetz. Auch im Untersuchungsraum sind mehrere Straßen als Teil dieses Netzes vorgesehen (s. Abbildung 9) ist es, die vorgesehenen Routen stetig für den Radverkehr zu qualifizieren.

Der Betrachtungsraum wird durch zwei zentrale Routen, die im Radvorrangnetz liegen, gekreuzt. Die Nord-Süd-Verbindung ist über die Bouchéstraße und die Ost-West-Verbindung über die stillgelegte Bahntrasse nördlich der Kiefholzstraße vorgesehen. Die Puschkinallee liegt von der Bouchéstraße bis zum Beginn des Treptower Parks ebenfalls im Radvorrangnetz. Ergänzt werden diese Achsen durch verschiedene Routen im Ergänzungsnetz. Zum Ergänzungsnetz gehören die Heidelberger Straße, die Treptower Straße und der südliche Teil der Eisenstraße bis zur Beermannstraße. Des Weiteren liegt der südliche Teil der Lohmühlenstraße bis zur Heidelberger Straße, die Beermannstraße sowie der westliche Teil der Puschkinallee bis zur Bouchéstraße im Ergänzungsnetz.

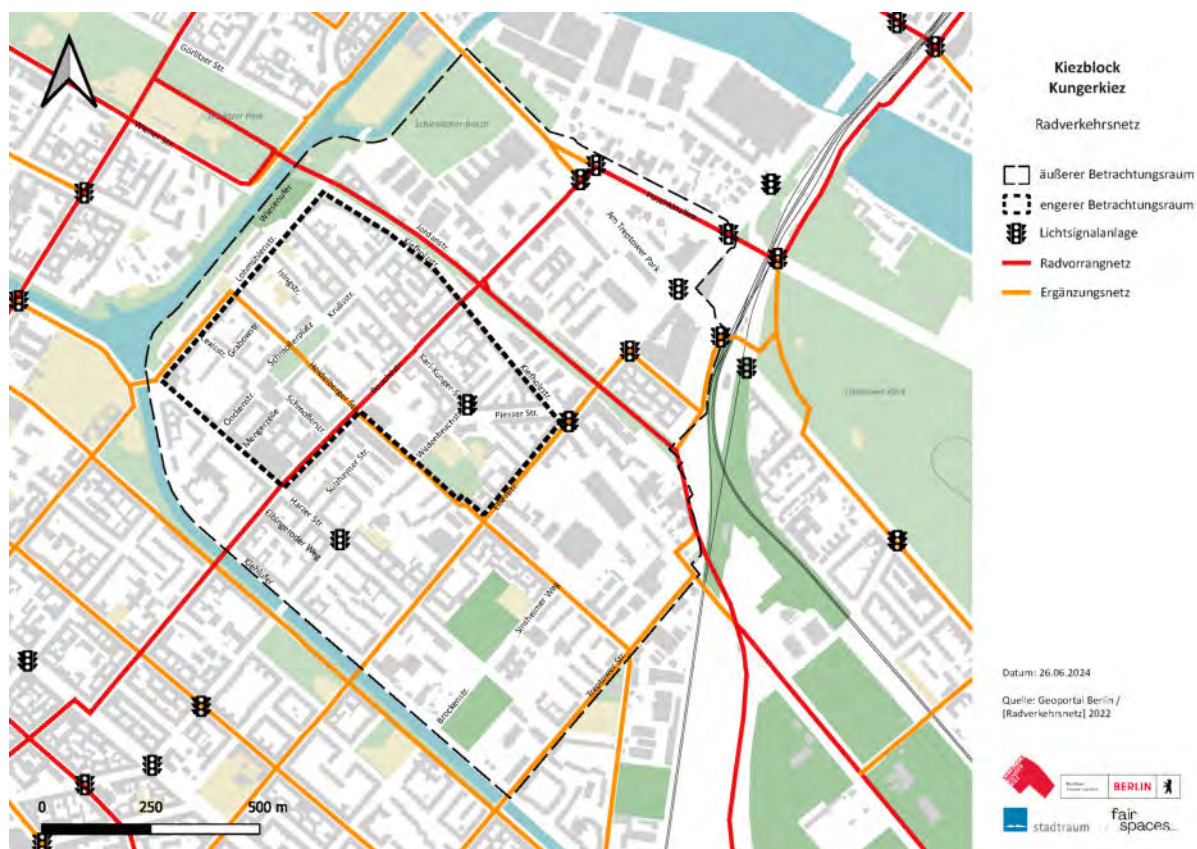


Abbildung 9: Radvorrang- und Ergänzungsnetz (Eigene Darstellung)

## 2.7 Fahrbahnbeläge

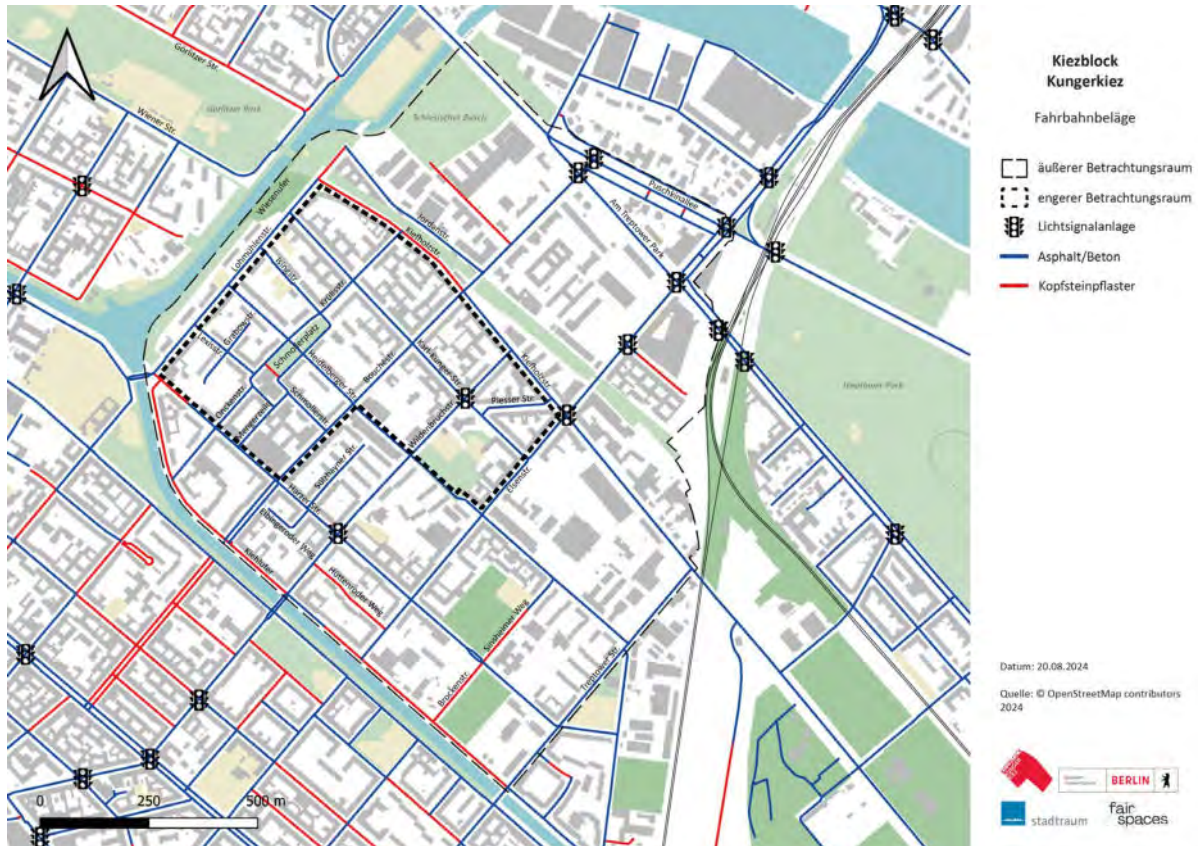


Abbildung 10: Fahrbahnbeläge (Eigene Darstellung)

Der überwiegende Teil der Straßen im des engeren Betrachtungsraums verfügt über eine Asphaltdecke (s. Abbildung 10). Die Kiefholzstraße, welche die nördliche Begrenzung des Untersuchungsgebiets bildet, verfügt im westlichen Teil über Kopfsteinpflaster. Auch in der Harzer Straße, die die südliche Begrenzung des engeren Betrachtungsraums darstellt, gibt es einen kurzen Abschnitt mit Kopfsteinpflaster.

## 2.8 Fußverkehr und sensible Ziele

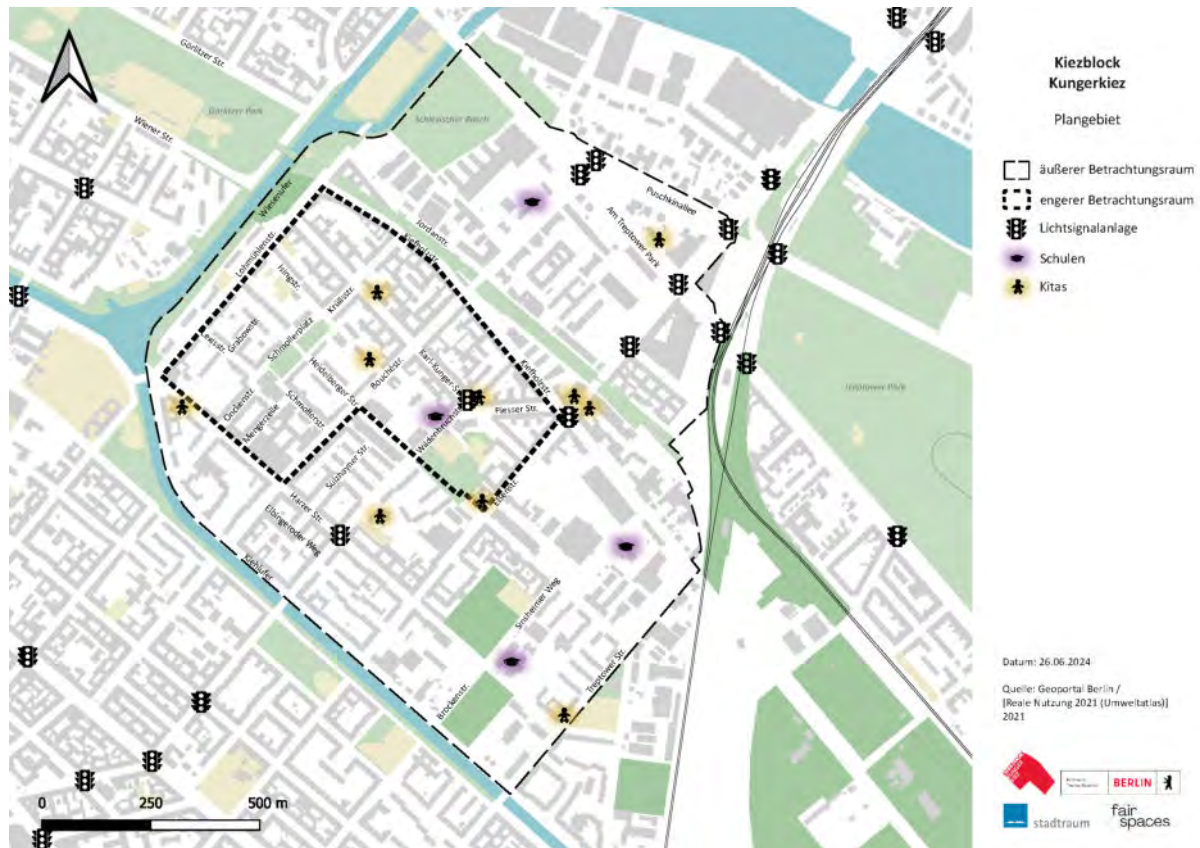


Abbildung 11: Sensible Ziele und Nutzungen im Kiez (Eigene Darstellung)

Die Infrastruktur für Fußgehende ist vielerorts mangelhaft und nicht barrierefrei. Dies führt zu einer schlechten Nutzbarkeit für Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. In den Kreuzungsbereichen, die vielfach unübersichtlich gestaltet sind, mangelt es außerdem an Maßnahmen zur Verbesserung der Sicht und des sicheren Überquerens. Da überwiegend beidseitig geparkt wird, wird das Queren außerhalb der Knotenpunktbereiche erschwert. Bei Beobachtungen konnte festgestellt werden, dass auf der Fahrbahn markierte Querungshilfen im Kreuzungsbereich oftmals von Kfz zugeparkt werden, wodurch Gefahrenstellen für den Fußverkehr entstehen und Schleppkurven ggf. eingeschränkt werden.

Die Abbildung 11 zeigt die verschiedenen sensiblen Ziele im Gebiet. Als sensible Ziele wurden Schulen und Kitas und Schulen aufgrund ihrer starken Frequentierung zu Stoßzeiten und dem erhöhten Risiko von Kindern im Straßenverkehr. Es ist zu erkennen, dass sich die Kitas und Schulen über das gesamte Gebiet verteilen. Um das Erreichen dieser Ziele sicherer zu gestalten, sind in der Nähe der Hans-Fallada-Schule, der Kiefholz-Grundschule, der Kindertagesstätte „Kleine Herzen“ sowie in der Karl-Kunger-Straße je ein Fußgängerüberweg vorhanden. Die Gefahrenlage an den sensiblen Zielen wurde im Rahmen der Grundlagenermittlung identifiziert, um dem Handlungsbedarf im Sinne der Vision Zero möglichst Sorge zu tragen (s. Kapitel 1.2). Bei den sensiblen Zielen ist dagegen eine Konzentration um die Karl-Kunger-Straße vorzufinden.



Die Beobachtungen an Knotenpunkten, darunter Bouchéstraße / Kiefholzstraße und Elsenstraße / Karl-Kunger-Straße, zeigen unzureichende Querungsmöglichkeiten und schlechte Sichtverhältnisse, die durch parkende Fahrzeuge und Linienbusse verstärkt werden. Besonders für Fußgänger sind sichere Überwege notwendig.

Zusätzlich wurde der Lieferverkehr im Kungerkiez untersucht. Die Beobachtungen wurden in einem Zeitraum von 10 bis 12 Uhr am 19. Juni 2024 punktuell im Gebiet durchgeführt. Häufig wurde ein Halten in zweiter Reihe beobachtet, insbesondere auf der Karl-Kunger-Straße, der Bouchéstraße, der Elsenstraße und der Kiefholzstraße. Dies führte zu Verkehrsbehinderungen und unterstreicht die Notwendigkeit, den Lieferverkehr besser zu steuern und feste Zeitfenster zu prüfen.

### 3 Verkehrserhebung

Zur Vorbereitung der Konzepterstellung wurden verschiedene verkehrliche Beobachtungen und Verkehrserhebung durchgeführt, die im nachfolgenden beschrieben sind. Es hat zum einen eine Verkehrsbeobachtung als qualitative Methode der Gefahrenlagen und der verkehrlichen Situation im Schul- und Kitaaufeld stattgefunden (3.1). Mit von Zählungen wurden die Verkehrsmengen im Gebiet an verschiedenen Knotenpunkten erfasst (3.2). Die Erhebung des Durchgangsverkehrs (3.3) konnte zur Identifizierung der Routen jener Fahrzeuge gedient, welche das Gebiet lediglich zur Durchfahung nutzen.

#### 3.1 Verkehrsbeobachtung vor Schulen, Kitas und Gefahrenlage

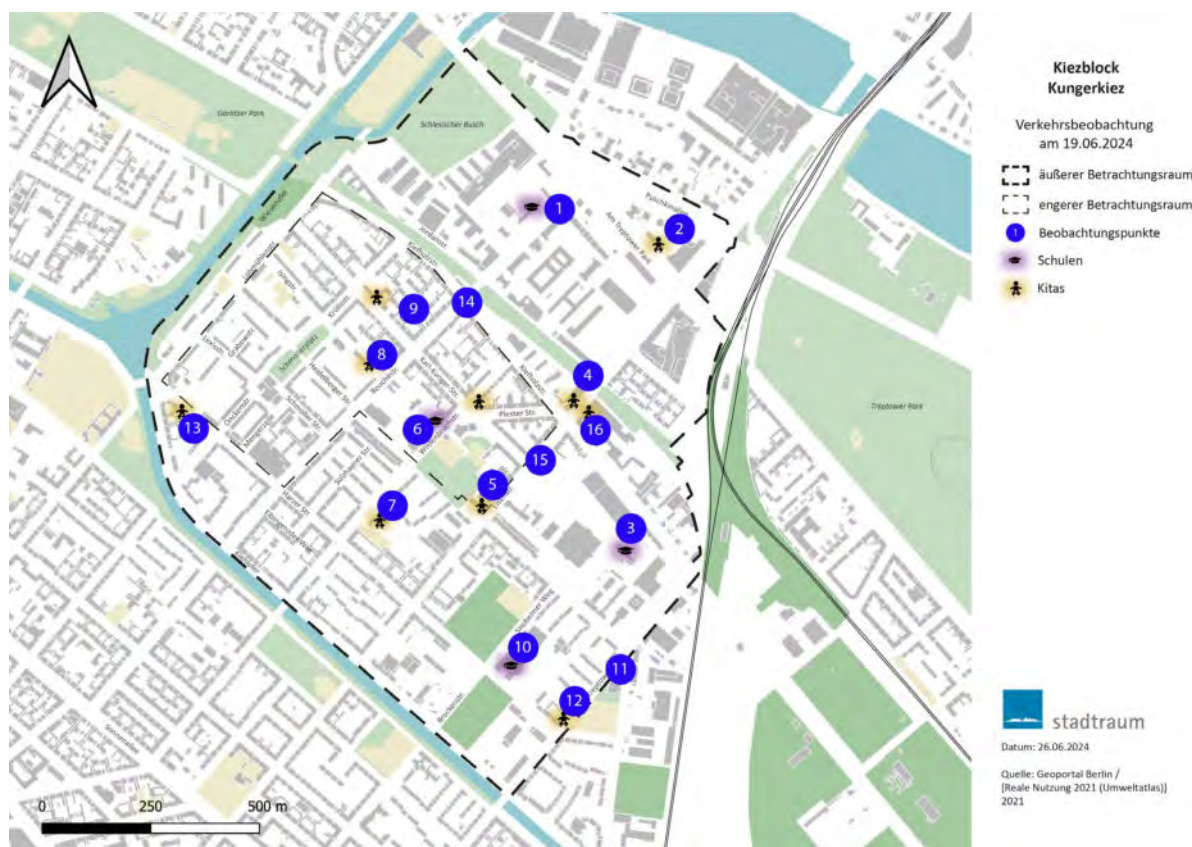


Abbildung 12: Beobachtungspunkte (Eigene Darstellung)

Im Rahmen der Grundlagenermittlung für das Projekt „Kiezblock Kungerkiez“ hat eine Verkehrsbeobachtung an ausgewählten Schul- und Kitastandorten im Gebiet stattgefunden. Als Betrachtungsgegenstand hat der äußere Betrachtungsraum gedient. Die Verkehrsbeobachtung im Bereich der Schulen und Kitas hat am Morgen am 19.06.2024 ab circa 7.30 Uhr stattgefunden. Als Beobachtungspunkte wurden zunächst die Schulen aufgrund des festen Schulbeginns betrachtet. Im Anschluss hat eine Begehung der Bereiche der Kitas und ausgewählter Kreuzungsbereiche stattgefunden.

Im Rahmen der Verkehrsbeobachtung wurden Schulen und Kitas und dabei der Bring- und Holverkehr im Umfeld des Kungerkiezes analysiert.

Die Bouché-Schule (Bouchéstraße 5) verzeichnete 50–70 % Fußverkehr, während 20–40 % der Kinder mit dem Fahrrad oder Lastenrad gebracht wurden. Elterntaxis und das insgesamt hohe Verkehrsaufkommen verursachen hier jedoch Konflikte an Einfahrten und durch Rückstaus. Ähnliche Muster zeigen sich an der Kiefholz-Grundschule (Kiefholzstraße 45), wo ebenfalls viele Kinder zu Fuß (60–70 %) oder per Fahrrad (20–30 %) unterwegs sind, aber auch hier führen Elterntaxis zu Gefährdungen.

An der Röntgen-Schule (Wildenbruchstraße 53) kommen die meisten Kinder zu Fuß oder mit dem Bus. Probleme ergeben sich jedoch durch ungesicherte Querungen, schlechte Sicht und fehlende Radabstellanlagen. Die Hans-Fallada-Schule (Harzer Straße 73) zeigt Gefährdungen durch häufige Missachtung des absoluten Halteverbots durch Elterntaxis. Ebenso gibt es hier und bei an anderen Standorten Konflikte durch schmale Gehwege oder mangelhafte Straßenzustände, wie beispielsweise am Sinsheimer Weg.

Bei den Kitas ist der Bringverkehr gemischer. So werden an der Kita am Treptower Park (Am Treptower Park 75-76) etwa gleich viele Kinder zu Fuß, mit dem Fahrrad oder im Auto gebracht, wobei die niedrige Verkehrsbelastung durch eine Baustelle vorteilhaft ist. In der Kita Pretty World (Elsenstraße 25) nutzen Eltern häufig Fahrräder mit Kindersitz oder Lastenräder, während es an der Kinderstube Abeona (Elsenstraße 41) und der Kita Wildenbruchstraße 25 zu Sichtproblemen durch parkende Fahrzeuge kommt.

Zusammenfassen zeigen die Beobachtungen, dass viele Kinder im Kungerkiez vor allem zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule oder zur Kita kommen. Die Ergebnisse verdeutlichen jedoch auch, dass die Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr sowie sichere Querungsmöglichkeiten gestärkt werden müssen. Zu dem Mangel an Infrastrukturen gehören auch fehlende Radabstellanlagen in der Nähe der Einrichtungen. Es sollten Maßnahmen zur Reduzierung von Konflikten durch Elterntaxis und Lieferverkehr umgesetzt werden, um die Verkehrssituation insgesamt sicherer und effizienter zu gestalten.



Abbildung 14: Bouché-Grundschule (Eigene Aufnahme)



Abbildung 13: Kiefholz-Grundschule (Eigene Aufnahme)



Abbildung 16: Röntgen-Schule (Eigene Aufnahme)



Abbildung 15: Hans-Fallada-Schule (Eigene Aufnahme)

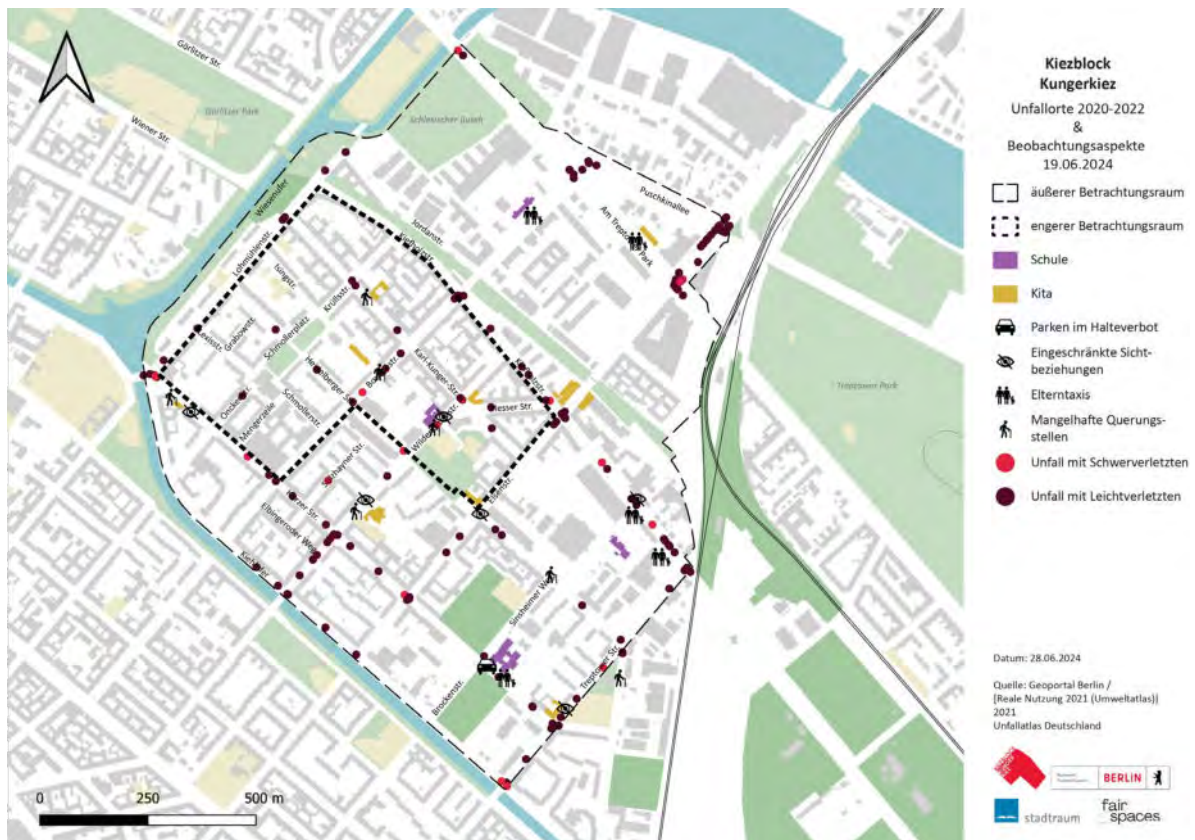


Abbildung 17: Unfallorte 2020 – 2022 und Beobachtungen (Eigene Darstellung)

In Abbildung 18 ist dargestellt, welche zentralen Orte im Hinblick auf Problematiken durch Elterntaxi, eingeschränkte Sichtbeziehungen und mangelnden Querungshilfen identifiziert werden konnten. Die aufgeführten Problematiken überlagern sich teilweise mit den Unfallorten zwischen 2020

und 2022. Innerhalb des engeren Betrachtungsraums konnte eine besondere Unfallhäufung im östlichen Bereich der Kieffholzstraße im Bereich des Knotenpunktes zur Elsenstraße, am Knotenpunkt Bochéstraße / Kieffholzstraße und insgesamt an den Knotenpunkten identifiziert werden.

### 3.2 Verkehrsmengen

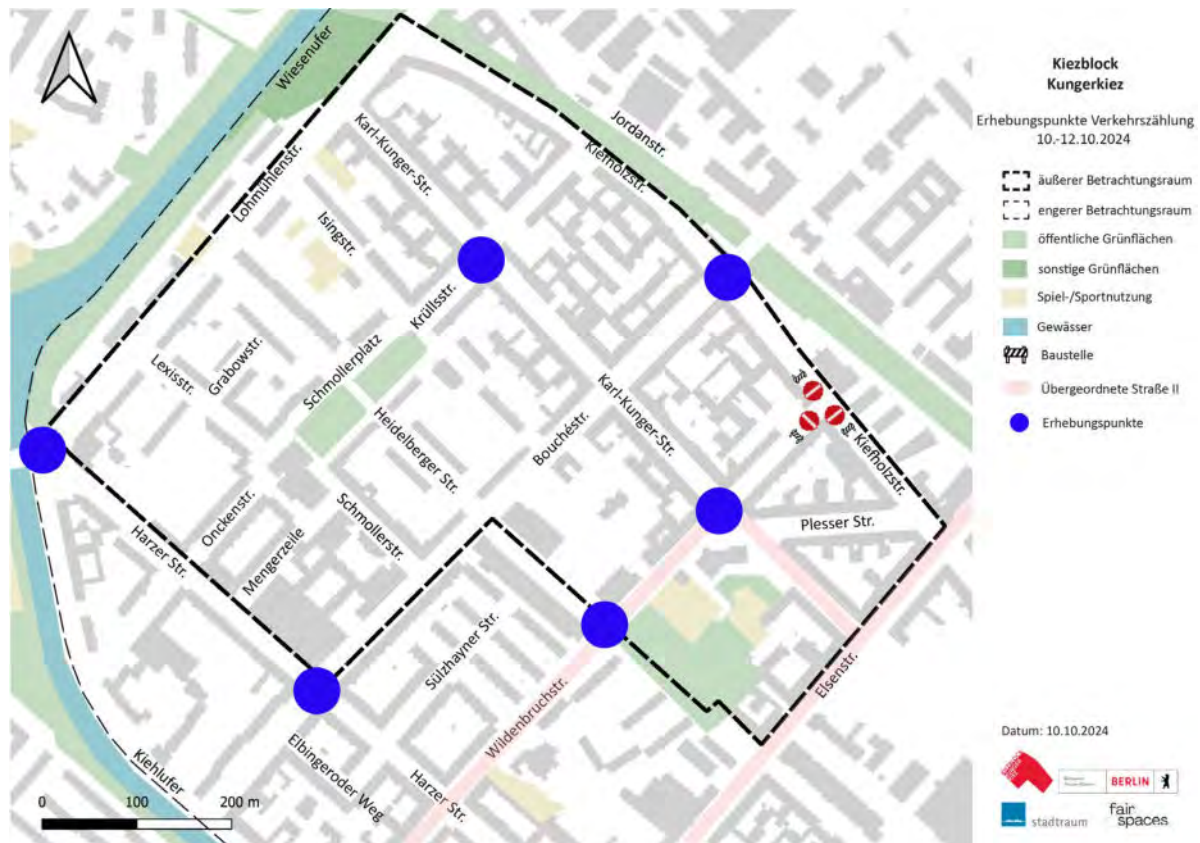


Abbildung 18: Zählpunkte Verkehrszählung (Eigene Darstellung)

Vom 10. bis 12. Oktober 2024 erfolgte im Kungerkiez eine Verkehrserhebung der Verkehrsbelastung. An insgesamt sechs Knotenpunkten (s. Abbildung 19) wurde eine kameragestützte Verkehrsstromzählung durchgeführt und das Verkehrsaufkommen für die Spitzenstunden ausgewertet. Als Spitzenstunden wurde in den Morgenstunden der Zeitraum zwischen 07:00 Uhr und 09:00 Uhr, in den Nachmittagsstunden der Zeitraum zwischen 15:00 Uhr und 17:00 Uhr identifiziert. Zur Bestimmung der Zeitfenster haben die durch die Senatsverwaltung zur Verfügung gestellten Zählergebnisse der letzten Jahre aus dem angrenzenden Straßennetz gedient. Anhand der Verkehrserhebung wurde geprüft, ob ein erhöhtes Verkehrsaufkommen im Kiez vorliegt. Die Erhebung wurde verkehrsmittelscharf (Kfz, Rad, Schwerverkehr etc.) ausgewertet sowie Knotenstromdiagramme erstellt, aus denen sich die Abbiegebeziehungen ableiten lassen.

Zum Beobachtungszeitpunkt hat sich eine Baustelle am Knotenpunkt Elsenstraße / Kieffholzstraße befunden. Aufgrund des kurzen Bearbeitungszeitraums des Projektes, der Ferienzeiten und der Vielzahl an Baustellen im Gebiet während der Projektbearbeitungszeit konnte nicht vermieden werden,

dass die Zählung während Bauarbeiten stattfindet. Durch die Baustelle am Knotenpunkt Wildenbruchstraße / Kiefholzstraße kann es aufgrund einer veränderten Route zu einer Mehrbelastung auf der Karl-Kunger-Straße und einem geringeren Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt Bouchéstraße / Wildenbruchstraße gekommen sein. Die im Rahmen der Zählung erfassten Werte wurden aus diesem Grund mit Zählungen des Senats aus umliegenden Knotenpunkten abgeglichen und im Rahmen der Beteiligung durch die Beobachtungen der Anwohnenden rückgekoppelt.

Die Abbildung 16 zeigt die Querschnittsbelastung (Kfz + Rad) im Kiezblock Kungerkiez zwischen 16 und 17 Uhr, ergänzt durch den Anteil des Radverkehrs an den jeweiligen Verkehrsmengen. Der genannte Zeitraum konnte als Hauptspitze mit der höchsten Verkehrsbelastung identifiziert werden. Besonders auffällig sind die stark belasteten Knotenpunkte an den Ein- und Ausfahrtsstraßen (Knotenpunkt Lohmühlenstraße / Harzer Straße und Bouchéstraße / Kiefholzstraße) sowie an Hauptachsen (Karl-Kunger-Straße und Wildenbruchstraße) des Kiezblocks. Ein besonders hohes Verkehrsaufkommen konnte entlang der nördlichen Bouchéstraße, aber auch am Knotenpunkt Lohmühlenstraße / Harzer Straße und entlang der Harzer Straße festgestellt werden. Ein hohes Verkehrsaufkommen wurde außerdem entlang der übergeordneten Straßenverbindung über die Karl-Kunger-Straße und Wildenbruchstraße festgestellt.

### Radverkehrsanteil

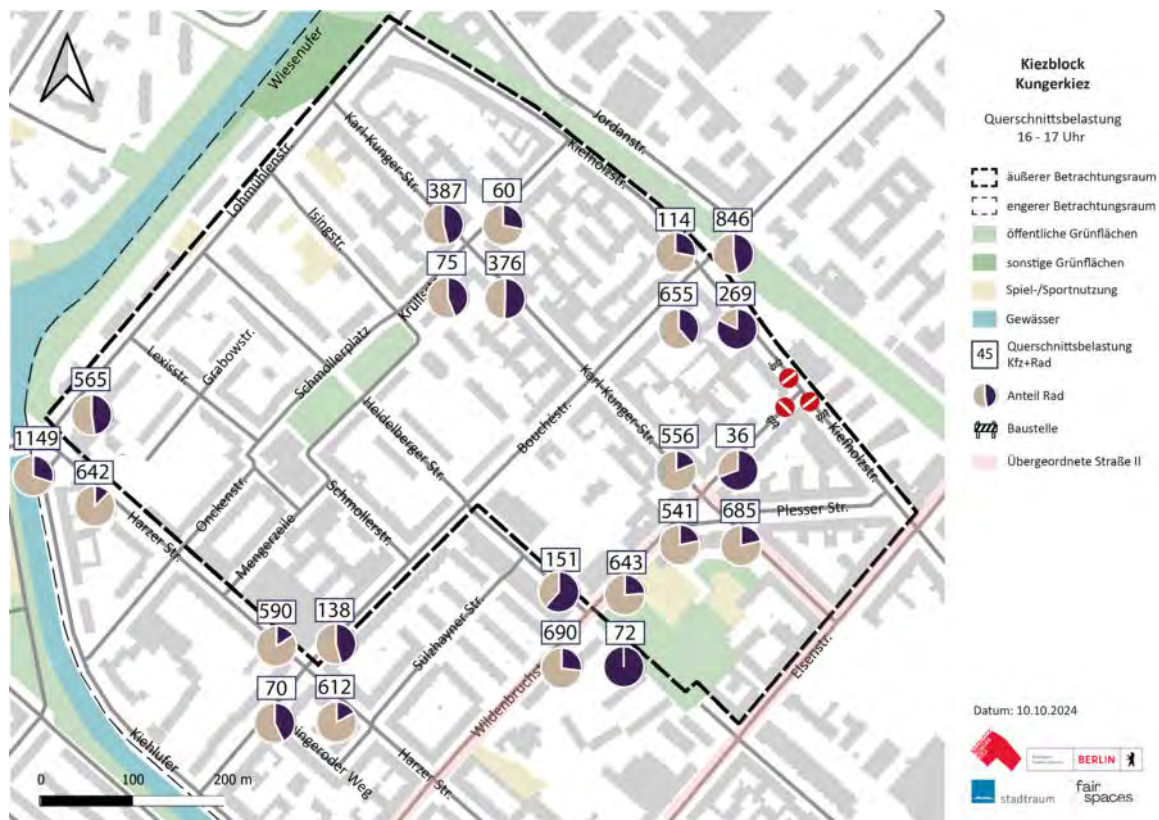


Abbildung 19: Verkehrsmengen Kfz und Radverkehrsanteil (Eigene Darstellung)

Die dargestellte Querschnittsbelastung (s. Abbildung 19) bezieht sich nicht nur auf den Kfz-Verkehr, sondern auf den Verkehr insgesamt. Der Anteil des Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen wird farblich in den Kreisdiagrammen dargestellt. Die Auswertungen zur Frühspitze als auch zur Spätspitze zeigen einen hohen Radverkehrsanteil in der Bouchéstraße auf der Lohmühlenbrücke. Am Vormittag ist der Radverkehrsanteil in der Bouchéstraße zwischen 8 Uhr und 9 Uhr mit mehr als 400 Radfahrer\*innen besonders hoch. Durch die Baustelle in der Kieffholzstraße ist der Anteil des Radverkehrs aufgrund des entfallenden Kfz-Verkehrs entsprechend erhöht, die absoluten Zahlen bestätigen jedoch die Relevanz für den Radverkehr.

Weitere Ergebnisse der Knotenpunkterhebung sind der Anlage 1 zu entnehmen.

### 3.3 Durchgangsverkehr (Kordonenerhebung)

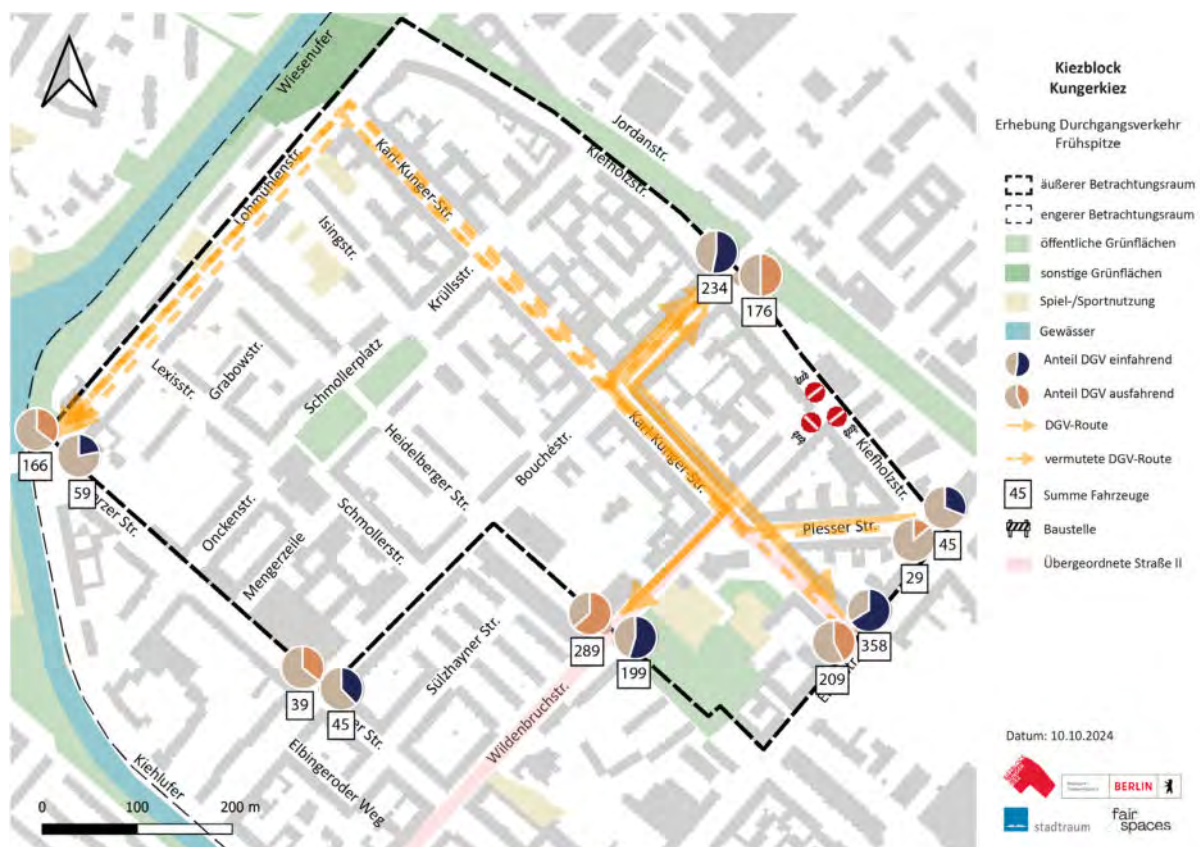


Abbildung 20: Durchgangsverkehr anteilig (Kordonenerhebung, Eigene Darstellung)

Am 10. September wurde an insgesamt sechs Knotenpunkten eine Verkehrserhebung durchgeführt. Für die Kordonenerhebung wurden anonymisierten Kennzeichen der ein- und ausfahrenden Kfz untereinander abgeglichen, wodurch festgestellt werden konnte, welche Kfz innerhalb eines Zeitraums von sieben Minuten den Kiez nach Einfahrt wieder verlassen haben. Bei einem Grenzwert von sieben Minuten ist davon auszugehen, dass keine Erledigungen im Kiez erfolgen und kein Anliegen besteht, welches die Einfahrt in den Kiez begründet. Für die Erhebung waren zwölf Erhebende im Einsatz. Die

Datenerfassung fand sowohl in der Frühspitze von 7:45 bis 8:45 Uhr (s. Abbildung 20) als auch in der Spätspitze von 16:30 bis 17:30 Uhr statt (s. Abbildung 21).

Die erhobenen Werte zeigen, dass der Durchgangsverkehrsanteil im Kiez mit durchschnittlich 51% in der Frühspitze und 56% in der Spätspitze äußerst hoch ist. **Wenn das übergeordnete Straßennetz, welches im Kiez über die Karl-Kunger-Straße und Wildenbruchstraße verläuft, herausgerechnet wird, liegt der Wert bei durchschnittlich 31% (Frühspitze) beziehungsweise 36% (Spätspitze).** Die genannten Straßenabschnitte bilden Teil des übergeordneten Straßennetzes (Stufe 2) und dienen der Verkehrsaufnahme und der Verbindungsfunktion auf Bezirksebene. Als kritischer Durchgangsverkehr, der durch Maßnahmen reduziert werden soll, zählt der Durchgangsverkehr in den Wohnstraßen.

Für Wohnstraßen gilt nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), dass ein Verkehrsaufkommen von mehr als 200 Fahrzeugen pro Stunde als spürbares Aufkommen wahrgenommen wird. Ab einem Verkehrsaufkommen von mehr als 400 Fahrzeugen pro Stunde spricht man von einem hohen Aufkommen.

Insgesamt wurden 552 Fahrzeuge als Durchgangsverkehr durch Wohnstraßen gezählt. Die Straßen mit einem besonders hohen DGV-Anteil sind, abgesehen von dem übergeordneten Straßennetz, die Lohmühlenstraße und die Bouchéstraße (Knotenpunkt Kiefholzstraße) sowie die östliche Karl-Kunger-Straße und die nördliche Bouchéstraße. Der Durchgangsverkehr wird außerdem vermutlich über die gesamte Karl-Kunger-Straße geführt.

Aufgrund einer Baustelle im Gebiet konnten mögliche Verkehre, die von der Emser Straße kommend über die östliche Kiefholzstraße fließen, im Rahmen der Erhebung des Durchgangsverkehrs nicht erfasst werden. Um die Verkehrsbelastung dennoch einschätzen zu können, wurden die Verkehrserhebungszahlen der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (2024-2022) betrachtet und Schilderungen aus den Beteiligungsformaten genutzt. Es konnte die Einschätzung bestätigt werden, dass die Kiefholzstraße den Durchgangsverkehr zu Zeiten ohne Baustelle stärker belastet wird.

Während der Spätspitze entfällt 56 % des Gesamtverkehrs auf den Durchgangsverkehr. In den Wohnstraßen beträgt der Anteil des DGV 36 %. Insgesamt wurden 732 Fahrzeuge als Durchgangsverkehr durch Wohnstraßen gezählt.

Zusätzlich zu den Straßen die bereits in der Frühspitze identifiziert werden konnte, wies in der Spätspitze auch die Plesser Straße einen hohen DGV-Anteil auf.

Haupttrouten des Durchgangsverkehrs:

- Bouchéstraße einfahrend
- Bouchéstraße ausfahrend
- Lohmühlenstraße einfahrend
- Plesser Straße einfahrend

- Übergeordnete Straßenverbindung Knotenpunkt Elsenstraße / Karl-Kunger-Straße über die Wildenbruchstraße

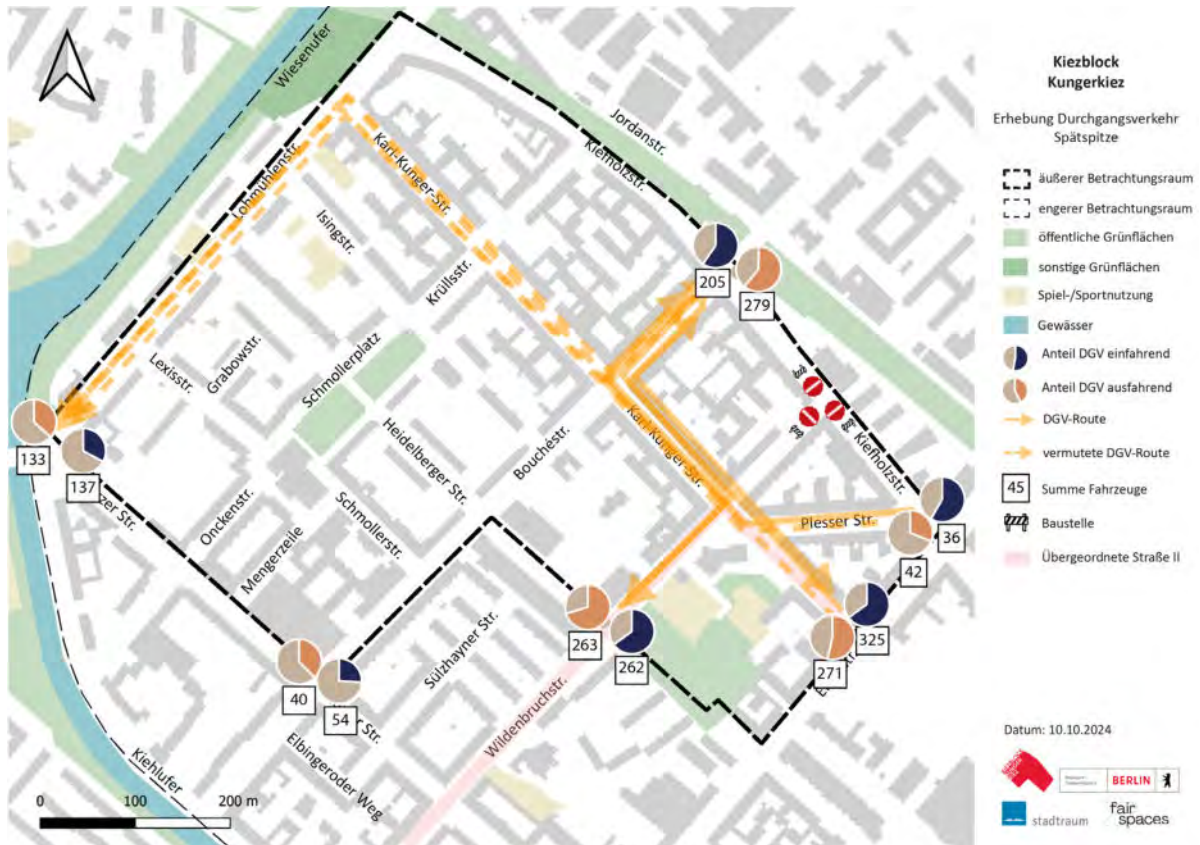


Abbildung 21: Durchgangsverkehr Routen (Kordonerhebung Spätspitze, Eigene Darstellung)

Weitere Ergebnisse der Kordonerhebung sind der Anlage 2 zu entnehmen.

## 4 Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen des Kiezblockkonzepts für den Kungerkiez wurde ein übergreifendes Beteiligungskonzept durch fair spaces erarbeitet. Dieses Beteiligungskonzept wurde mit dem Bezirksamt Treptow-Köpenick und der Anlaufstelle Treptow-Köpenick abgestimmt. Im Folgenden werden die im Rahmen der Grundlagenermittlung durchgeführten Beteiligungsformate als Übersicht dargestellt und in ihrer Umsetzung erläutert. Die Protokolle zu den einzelnen Formaten sind der Anlage 4 zu entnehmen.

Die Ergebnisse und Ideen aus den Beteiligungsterminen flossen in die Entwicklung des Verkehrs- und Freiraumkonzepts für den Kungerkiez ein. Die Informationen, Einladungen und Ergebnisse der Beteiligung wurden auf der Projektseite zum Verkehrskonzept von mein.berlin gepflegt: <https://mein.berlin.de/projekte/verkehrskonzept-kungerkiez>

Die Veranstaltungen wurden auf sozialen Medien sowie mit Plakaten, die im Bezirk aufgehängt wurden beworben. Es bestand die Möglichkeit sich bei der ersten Veranstaltung in einen Emailverteiler einzutragen. Alle Empfänger\*innen im Verteiler wurden auch per Email auf die Beteiligungsformate hingewiesen und eingeladen.

### 4.1 Übersicht Beteiligungsformate

Das Beteiligungskonzept teilt sich in drei öffentliche Beteiligungsveranstaltungen sowie vier weitere Formate:

- 10. Juli 2024: 1. Beteiligungsveranstaltung - Mitmachausstellung
- Juli bis August 2024: Interviews mit lokalen Akteur\*innen (auch: Akteursinterviews)
- 9. Juli bis 18. August 2024: Online-Beteiligung - Hinweise und Ideen auf Karte eintragen
- 1. bis 31. August 2024: Online-Beteiligung - Umfrage zur Mobilität
- 08. August 2024 und 16. September 2024: Kinder- und Jugendbeteiligung mittels Bodenplan
- 16. Oktober 2024: 2. Beteiligungsveranstaltung - Maßnahmenentwicklung
- 20. November 2024: 3. Beteiligungsveranstaltung – Abschluss der Beteiligung

#### Interviews mit lokalen Akteur\*innen (auch: Akteursinterviews)

Durch den Projektpartner fair spaces wurden qualitative Interviews mit neun Akteur\*innen aus dem Kungerkiez geführt, um die Herausforderungen und Besonderheiten im Bereich Verkehr und Freiraumgestaltung zu analysieren. Die Gespräche umfassten Vertreter\*innen von Kiez-Initiativen, Gastronomiebetrieben und lokalen Gewerbetreibenden. Im Fokus des mit dem Bezirk abgestimmten Interview-Leitfadens standen Themen wie das Mobilitätsangebot, die Verkehrssicherheit, Konfliktstellen im Straßenraum sowie die Aufenthaltsqualität von Freiräumen. Durch die offene Fragestellung konnten die Teilnehmenden ihre Perspektiven und Anliegen ausführlich schildern. Die etwa halbstündigen Interviews wurden abschließend ausgewertet und in einem Ergebnisprotokoll zusammengefasst. Die befragten Personen äußerten sich zu den Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr, dem



Zugang zum öffentlichen Nahverkehr, den Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Personen und der allgemeinen Verkehrslage im Kiez. Auch die Parkplatzsituation sowie der Lieferverkehr wurden thematisiert. Die Ergebnisse bieten wichtige Einblicke für die Entwicklung des nachhaltigen Verkehrs- und Freiraumkonzepts. Neben den lokalen Gegebenheiten wurden auch konkrete Maßnahmenvorschläge identifiziert. Diese reichen von der Verbesserung der Radinfrastruktur über die Reduzierung von Durchgangsverkehr bis hin zur Aufwertung von Freiräumen, um die Lebensqualität im Kungerkiez langfristig zu steigern.

### **Online - Ideensammlung per Karte**

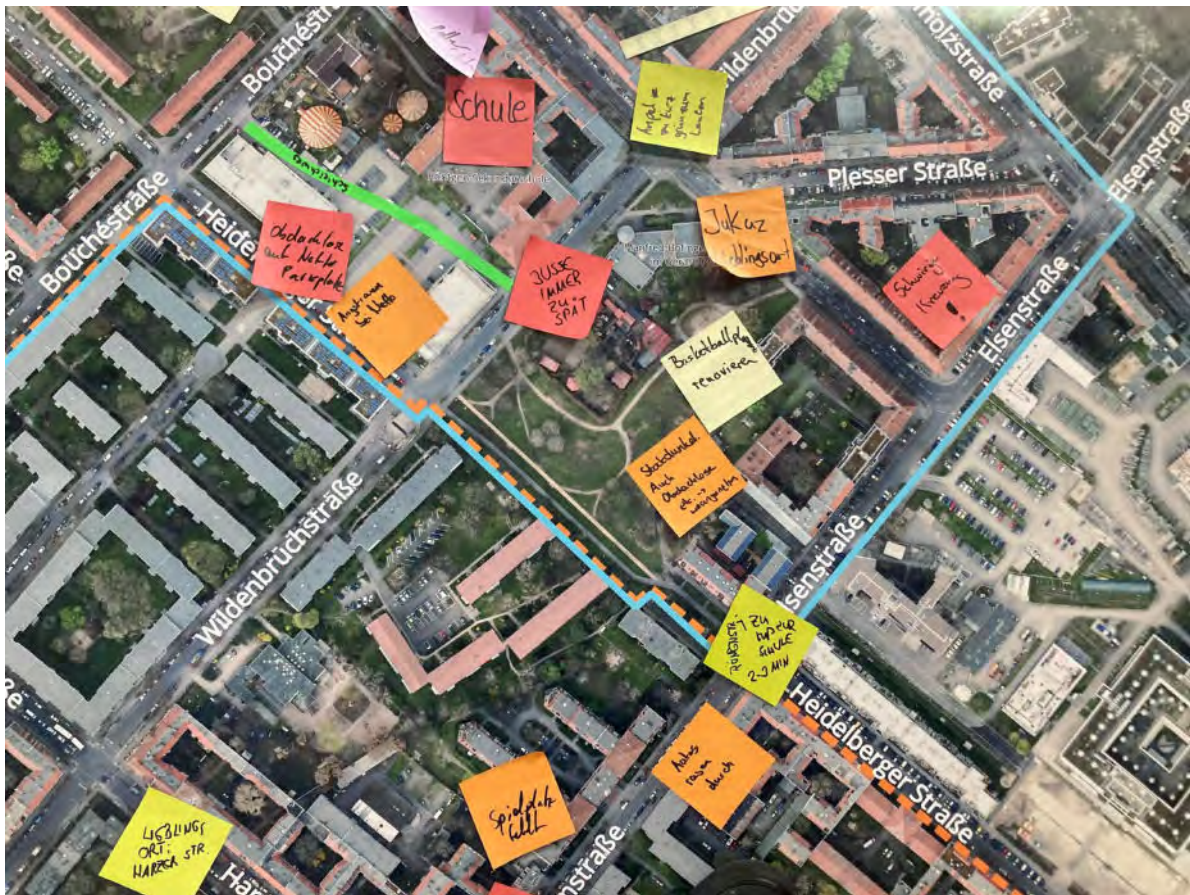
Vom 9. Juli bis 18. August 2024 konnten die Kiezbewohner\*innen auf der Projektseite [mein.berlin.de](https://mein.berlin.de) ihre Ideen zur Verkehrssituation im Kungerkiez eintragen. Bei der Ideensammlung konnten die Teilnehmenden eine interaktive Karte des Kungerkiezes mit virtuellen Stecknadeln versehen und diese mit Kommentaren und Einträgen ergänzen. Es wurden 317 Einträge und 626 Kommentare von 142 Nutzer\*innen erstellt. Die Einträge gliedern sich in 252 Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssituation und 65 Konfliktstellen.

### **Online- Umfrage zur Mobilität**

Parallel dazu stand vom 1. bis 31. August 2024 eine Online-Umfrage zur Verfügung. Bei der Online-Umfrage (<https://mein.berlin.de/projekte/module/umfrage-174/>) wurden 18 Fragen zum Mobilitätsverhalten und der Wahrnehmung von Verkehrshindernissen gestellt. An der Umfrage nahmen 227 Personen teil. Die Ergebnisse der Beteiligungsformate wurden abschließend ausgewertet.

### **Kinder- und Jugendbeteiligung und öffentlicher Bodenplan**

Die Kinder- und Jugendbeteiligung fand am 08. August 2024 im Jukuz sowie am 16. September 2024 in der Kiefholz-Grundschule statt. Bei den Treffen waren etwa zehn Jugendliche und 50 Schüler\*innen aus zwei Klassen (4. und 6. Jahrgang) anwesend. Für dieses Beteiligungsformat kam ein 3 m x 3 m großer Bodenplan mit dem Luftbild des Kungerkiezes zum Einsatz. Mit dem Bodenplan und dem einfach verständlichen Luftbild konnten auf kreative Weise die Wünsche und Hinweise der Kinder und Jugendlichen ermittelt werden. Der Bodenplan wurde mit Klebezetteln versehen, die Anmerkungen zu Verkehrsproblemen und -wünschen enthielten. Gemeinsam wurden auf dem Bodenplan Einrichtungen, wichtige Wege, Gefahrenpunkte und Wünsche markiert und diskutiert.



## 4.2 1. Beteiligungsveranstaltung – Mitmachausstellung

Die Mitmachausstellung (10.07.2024) diente als öffentlichkeitswirksame Auftakt- und Informationsveranstaltung für das Verkehrs- und Freiraumkonzept des Kungerkiezes. Es wurde informiert, was ein Kiezblock ist und welche verkehrlichen Maßnahmen im Rahmen dieses Konzeptes umgesetzt werden können. Zu den Schwerpunkten der Veranstaltung gehörten die Präsentation der Ergebnisse der Verkehrsbeobachtungen sowie die Möglichkeit für die Bewohnenden sich zu wichtigen Themen wie dem motorisierten Verkehr, Lieferverkehr, der Verkehrssicherheit, dem Radverkehr sowie der Fußverkehrs- und Aufenthaltsqualität im Kiez einzubringen. Die Teilnehmenden konnten ihre Wahrnehmungen und Wünsche zu diesen Themen äußern und darüber nachdenken, wie der Kiez sicherer und lebenswerter gestaltet werden kann. Auf verschiedenen Postern konnten sie ihre Ideen und Anmerkungen direkt auf Klebezetteln notieren, die gesammelt und anschließend diskutiert wurden. Circa 150 Anwohnende nahmen an der Veranstaltung teil und trugen ihre Perspektiven zur Weiterentwicklung des Kiezblockkonzepts bei.



### **4.3 2. Beteiligungsveranstaltung – Maßnahmenentwicklung**

Bei der zweiten Beteiligungsveranstaltung am 16. Oktober 2024 wurden die Ergebnisse der Grundlagenermittlung inkl. der Verkehrszählungen sowie das Stimmungsbild der vorangegangenen Beteiligungsformate vorgestellt. Es wurden dann erste darauf basierende Maßnahmenvorschläge des Verkehrskonzepts präsentiert. Im Anschluss fanden Thementische zu den Themen Radverkehr, Fußverkehr und Aufenthaltsqualität sowie motorisierter Verkehr und öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) statt. An den Tischen wurden die Konzeptansätze gemeinsam mit den Teilnehmenden diskutiert, und es wurden wertvolle Hinweise zu den vorgeschlagenen Maßnahmen sowie Anregungen gesammelt. Dadurch konnten die Maßnahmenvorschläge mit lokalem Wissen weiterentwickelt und angepasst werden. Jeder Tisch war mit thematischen Maßnahmenkarten und Klebezetteln ausgestattet. Etwa 70 Anwohnende nahmen neben den Vortragenden und Projektbeteiligten an der Veranstaltung teil und brachten ihre Ideen und Perspektiven ein.

### **4.4 3. Beteiligungsveranstaltung – Abschluss der Beteiligung**

Die dritte Beteiligungsveranstaltung (20.11.2024) hat als Abschluss der Beteiligung fungiert und diente zur Präsentation der Projektergebnisse. Es wurden das abgestimmte Verkehrskonzept vorgestellt, in das die Ergebnisse der Beteiligung eingeflossen sind. Die vorab mit dem Bezirksamt (Fachbereich Stadtplanung) abgestimmten Maßnahmen und den aufeinander aufbauenden Varianten wurden erläutert. Danach gab es eine abschließende Frage- und Antwort-Runde zu dem Konzept. Die darauffolgenden Schritte (Abstimmung SVB, Feuerwehr) wurden den Teilnehmenden kommuniziert. An dieser Veranstaltung nahmen neben den Vortragenden und Projektbeteiligten circa 100 Anwohnende teil.

## 5 Ergebnisse aus Beteiligungsformaten

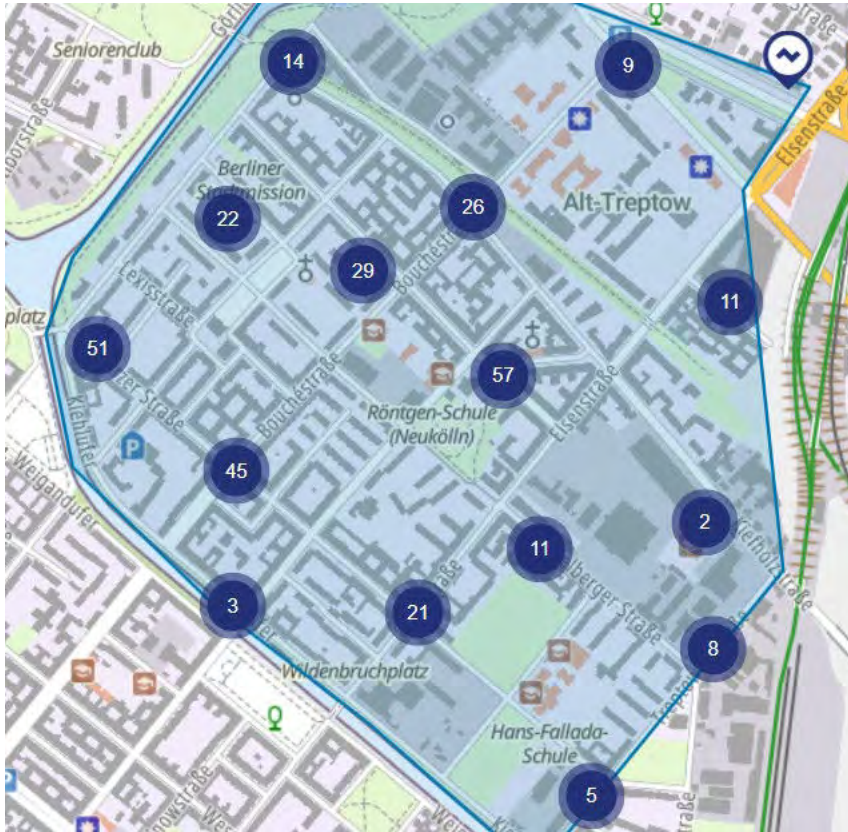


Abbildung 22: Auswertung der Ideensammlung per Karte; 317 Eintragungen insgesamt (Darstellung: mein.berlin)

Durch die Eintragungen von Ideen und Hinweisen in der digitalen Karte auf mein.berlin wurden die Schwerpunkte für Handlungsbedarf auf den Hauptachsen und insbesondere an Querungsstellen deutlich. Sie liegen in den Bereichen Bouchéstraße, Karl-Kunger-Straße, Harzer Straße, wie in Abbildung 22, zu erkennen.

Bei der Online-Beteiligung (Online-Umfrage mit n=227 Teilnehmenden und digitale Karte für Hinweise und Ideen mit n=142 Teilnehmenden) gaben 70 % der Befragten an, dass Verkehrsberuhigung für sie sehr wichtig sei. Zusätzlich fühlten sich 57 % der Befragten im Straßenverkehr unsicher oder sehr unsicher. Diese Ergebnisse unterstreichen die Bedeutung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit

### **Fußverkehr und Barrierefreiheit**

Durch die Beteiligungsformate, insbesondere die Ideensammlung per Karte und die Interviews mit Akteur\*innen, wurden die Themen Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit verstärkt thematisiert. Besonders gefährdet wird die Verkehrssicherheit an Querungen gesehen, wie an der Kieffholzstraße / Harzer Straße und der Bouchéstraße / Karl-Kunger-Straße, wo hohe Geschwindigkeiten und hohes Verkehrsaufkommen als Risiken wahrgenommen werden. Die Gehwege werden aufgrund von Schä-

den, zu hohen Bordsteinkanten und unebenem Belag als unzureichend sowie teils als zu schmal eingeschätzt. In der Online-Umfrage gaben 22 % der Befragten an, dass die Gehwege kaputt sind, und 14 % bemängelten, dass diese nicht barrierefrei sind (s. Abbildung 23).

### Warum laufen Sie ihre Alltagswege nicht (häufiger) zu Fuß oder was stört Sie auf ihren Fußwegen?

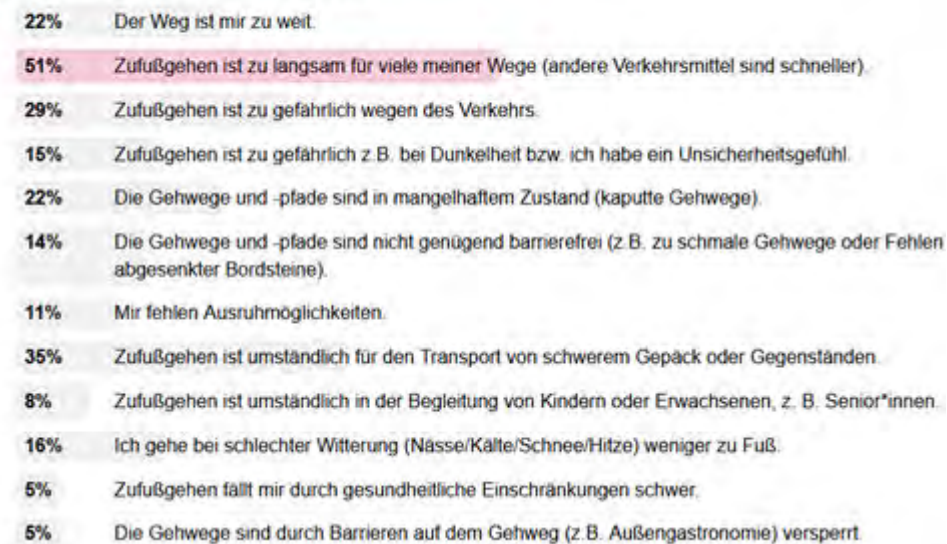


Abbildung 23: Auswertung der Frage "Warum laufen Sie ihre Alltagswege nicht (häufiger) zu Fuß oder was stört Sie auf ihren Fußwegen?"; n=207; Mehrfachauswahl möglich (Eigene Darstellung)

Die Interviews und die Online-Umfrage zeigen ebenfalls die Herausforderungen bei zugeparkten Querungsstellen, die die Schulwegsicherheit und die Barrierefreiheit beeinträchtigen, besonders im Bereich der Bouchéstraße und der Kiefholzstraße. Besonders angesprochen wurde die Notwendigkeit von Fußgängerüberwegen und abgesenkten Bordsteinen, um die Zugänglichkeit zu verbessern. Wichtige Themen waren zudem:

- Sicherere Querungsmöglichkeiten an der Kreuzung Bouchéstraße / Karl-Kunger-Straße,
- Verbesserung der Fußgängerüberwege auf der Kiefholzstraße und der Harzer Straße,
- Verbesserung der Barrierefreiheit durch abgesenkte Bordsteine und den Austausch kaputter Gehwegplatten (z.B. auf der Heidelberger Straße und der Karl-Kunger-Straße).

## Radverkehr

### Warum fahren Sie ihre Alltagswege nicht (häufiger) mit dem Rad oder was stört sie an der Fahrradinfrastruktur?

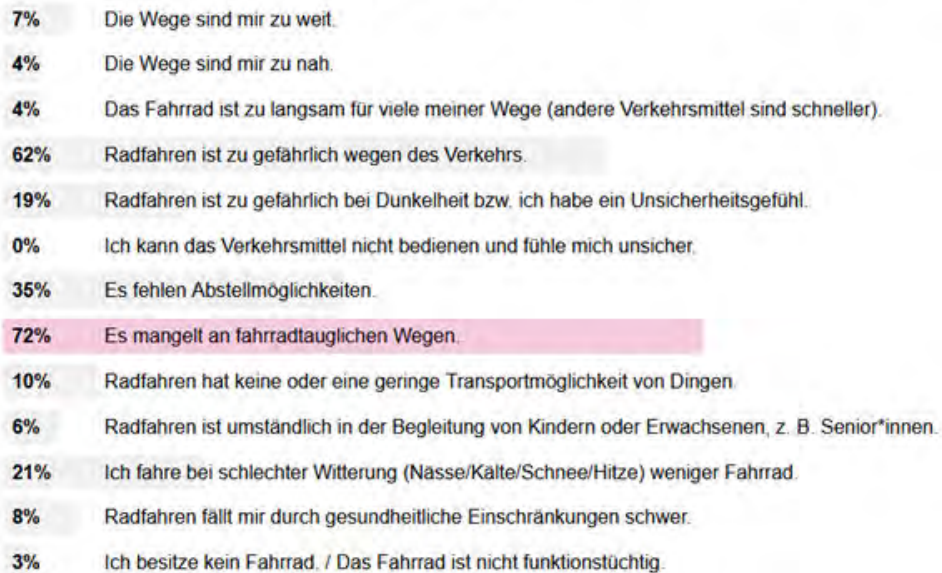


Abbildung 24: Auswertung der Frage "Warum fahren Sie ihre Alltagswege nicht (häufiger) mit dem Rad oder was stört sie an der Fahrradinfrastruktur?" ; n=202; Mehrfachauswahl möglich (Darstellung: mein.berlin)

Beim Thema Radverkehr wurden auf der Ideenseite insbesondere Fahrradstraßen (z. B. Bouchéstraße, Harzer Straße) sowie zusätzliche Fahrradstände vorgeschlagen, während sich auf der Problemseite über gefährliche Querungen und gefährliche Fahrmanöver von Autofahrenden beschwert wurde.

Dazu zeigte die Umfrage zur Mobilität, dass 73 % mit der Fahrradinfrastruktur unzufrieden sind (davon 27 % sehr unzufrieden). Viele Radfahrende berichteten, dass sie aufgrund mangelnder Infrastruktur gezwungen sind, auf Gehwegen zu fahren, was Konflikte mit Zufußgehenden verursacht. Zu den häufigsten Hindernissen zählten das Fehlen fahrradtauglicher Wege (72 %), mangelnde Verkehrssicherheit durch den Verkehr (62 %) und das Fehlen von Abstellmöglichkeiten (35 %). Räumlich wurden vor allem Wünsche nach einer komfortablen Führung für den Radverkehr auf Straßen mit Kopfsteinpflaster (z. B. Kiefholzstraße, Lohmühlenstraße) geäußert. Ebenso wurden sichere Querungen an stark befahrenen Kreuzungen, wie Bouchéstraße / Kiefholzstraße oder Karl-Kunger-Straße / Wildenbruchstraße, gefordert.

In der zweiten Beteiligungsveranstaltungen vertiefte sich die Diskussion um die Maßnahmenvorschläge für die zukünftigen Fahrradstraßen Bouchéstraße und Heidelberger Straße hinsichtlich der Zugänglichkeit mit dem Pkw für Anwohnende, modale Filter und Querungsstellen. Eine Häufung der Wünsche nach einer besseren Radverkehrsinfrastruktur zeigte sich zudem besonders auf der Harzer Straße, der Lohmühlenstraße und der Wildenbruchstraße.

## Motorisierter Individualverkehr

### Wo kommt störender Lärm hauptsächlich her?

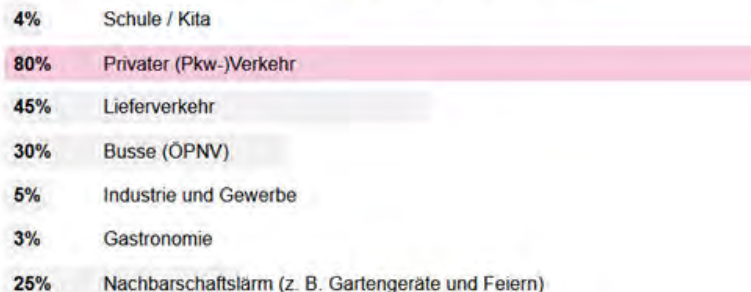


Abbildung 25: Auswertung der Frage "Wo kommt störender Lärm hauptsächlich her?" ; n=219; Mehrfachauswahl möglich (Darstellung: mein.berlin)

In der Umfrage zur Mobilität gaben 80 % der Teilnehmenden an, dass störender Lärm hauptsächlich vom Pkw-Verkehr verursacht wird. Dies konzentriert sich auf stark frequentierte und belastete Straßen wie die Kiefholzstraße, Elsenstraße, Wildenbruchstraße und Karl-Kunger-Straße, die durch Durchgangsverkehr und hohe Fahrgeschwindigkeiten geprägt sind. Betroffen sind auch insbesondere die Kopfsteinpflaster-Straßen im Kungerkiez.

Die Missachtung von Vorfahrtsregeln wurde als Problem besonders auf der Karl-Kunger-Straße und an Kreuzungen wie Bouchéstraße / Kiefholzstraße und Karl-Kunger-Straße / Wildenbruchstraße wahrgenommen. Als gefährdend für Verkehrsteilnehmende wurden zudem zugeparkte Kreuzungen und fehlende Querungshilfen genannt.

Um diese Probleme zu reduzieren, wurden in verschiedenen Beteiligungsformaten Maßnahmen wie Modalfilter, Einbahnstraßenregelungen und Diagonalsperren diskutiert. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Reduktion von Lärmbelastungen wurden vielfach geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen wie Tempo-30-Zonen, Temposchwellen oder Aufpflasterungen vorgeschlagen.

Häufig vorgeschlagen wurde die Einrichtung von Modalfiltern zur Einschränkung von Durchgangsverkehr etwa an der Bouchéstraße / Kiefholzstraße.

Das Parken in zweiter Reihe, vor allem durch Lieferfahrzeuge, führt zu Konflikten und Stausituationen. Für den Lieferverkehr gab es Forderungen nach spezifischen Lieferzonen.

Die durch den Durchgangsverkehr notwendige Verkehrsberuhigung wurde in der Mitmachausstellung kontrovers diskutiert: Die Vorstellung weiterer Daten hierzu in der zweiten Beteiligungsveranstaltung führte aber zu einem konstruktiven Verständnis. Das Thema Parkraumbewirtschaftung als mögliche Maßnahme für den Kiez wurde auf allen öffentlichen Veranstaltungen kontrovers diskutiert.

## ÖPNV

Aus der Online-Umfrage ging hervor, dass 52 % der Anwohner\*innen mit dem ÖPNV-Angebot im Kungerkiez zufrieden oder sehr zufrieden sind, während 33 % unzufrieden und 13 % sehr unzufrieden sind. In den Kommentaren zur Umfrage wurden oft die unzuverlässige Taktung und die langsame Fahrtgeschwindigkeit des ÖPNV als Problem genannt. Die langsame Geschwindigkeit resultiert aus Hindernissen wie Staus und illegalem Parken in zweiter Reihe. Besonders die Buslinie 171 wurde als häufig verspätet wahrgenommen. Während der 2. Beteiligungsveranstaltung wurden Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV vorgeschlagen, wie etwa eine Busschleuse an der Lohmühlenbrücke für Busse und Rettungsfahrzeuge. Auch die Verbesserung der Anbindung durch eine beidseitige Bushaltestelle an der Beermannstraße wurde diskutiert.

## Stadtgrün und Aufenthalt

Die Aufenthaltsqualität im Kungerkiez wird größtenteils positiv bewertet, insbesondere durch die vorhandenen Grünflächen und Freiräume im Kiez. Laut der Online-Umfrage sind 56 % der Teilnehmenden mit den Aufenthaltsflächen und Grünanlagen zufrieden oder sehr zufrieden. Der Kiez wird insbesondere durch bepflanzte Vorgärten und gut gestaltete Baumscheiben als grüner wahrgenommen. Dennoch gibt es auch Wünsche nach Verbesserungen. Ein häufiger Wunsch ist, mehr Flächen zu entsiegeln und den Grünflächenanteil im Kiez zu erhöhen. Besonders Orte wie die Bouchéstraße und die Karl-Kunger-Straße werden als potenzielle Flächen für mehr Stadtgrün und Aufenthaltsqualität genannt. Der Park zwischen der Wildenbruchstraße und Heidelberger Straße wird als „heruntergekommen“ wahrgenommen und bringt deutliche Wünsche einer gezielten Aufwertung hervor.

In der zweiten Beteiligungsveranstaltung wurden die geplante straßenrechtliche Teileinziehung an der Kiefholzstraße / Eisenstraße und die Diagonalsperre an der Kreuzung Bouchéstraße/Kiefholzstraße, die zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität beitragen können, als positiv eingestuft. Darüber hinaus wurde die Bouchéstraße zwischen der Karl-Kunger-Straße und der Kiefholzstraße in der zweiten Beteiligungsveranstaltung von den Anwohnenden als potenzieller Standort für ein Kiezzentrum mit Cafés hervorgehoben.



## 6 Ergebnisse der Bestandanalyse, Verkehrserhebung und Öffentlichkeitsbeteiligung

Aus der Grundlagenermittlung können die folgenden Erkenntnisse und Ziele zusammengefasst werden, die bei dem Konzept und Maßnahmenentwicklung zu berücksichtigen sind:

- Durchgangsverkehr reduzieren, gleichzeitig keine anderen Straßenzüge mehr belasten
- Aktuell hoher Durchgangsverkehr in der Bouchéstraße
- Hoher Anteil an Durchgangsverkehr in der Karl-Kunger-Straße und in der Lohmühlenstraße
- Infrastruktur für den Radverkehr und Anschluss an Radwegenetz schaffen
- Buslinien im Kiez spielen wichtige Rolle und sind bei den Maßnahmen zu berücksichtigen
- Bedingungen für den Fußverkehr verbessern (Barrierefreiheit und Sicherheit)
- Querungsstellen sicher gestalten
- Aufenthaltsqualität durch neues Mobiliar erhöhen
- Kopfsteinpflaster anpassen
- Lieferzonen im Konzept berücksichtigen
- Rettungswege (Feuerwehrwache) sind zu gewährleisten

Die Ergebnisse der Grundlagenermittlung haben die Basis für das Verkehrskonzept gebildet. Die gewonnenen Erkenntnisse wurden übereinandergelegt und im Hinblick auf die Relevanz, Umsetzbarkeit und Integrierbarkeit in das Gesamtkonzept geprüft.

## 7 Verkehrskonzept

Auf Grundlage der Bestandsanalyse, der Verkehrserhebungen und der Ergebnisse der Beteiligungsformate wurde ein Verkehrskonzept für den Kungerkiez erstellt. Die darin enthaltenen Maßnahmen zielen darauf ab,

- den Durchgangsverkehr im Kiez zu reduzieren,
- die Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs zu verringern,
- die Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr zu verbessern sowie
- die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu erhöhen.

Insgesamt umfasst das Konzept 22 Maßnahmen, die in drei Maßnahmenpakete gebündelt wurden. Die Maßnahmen 4,5 und 6 sind die zentralen Maßnahmen für die flächendeckende Verkehrsberuhigung.

Durch lenkende Maßnahmen (Einbahnstraßen) und Beschränkungen durch Modalfilter (Diagonalsperren) wird eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Bouchéstraße, der östlichen Kieffholzstraße und der Plessersstraße erreicht werden. Als Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion wurden Bereiche für Aufpflasterungen als bauliche Maßnahme identifiziert. Für den Ausbau der Infrastruktur für den Radverkehr sieht das Konzept die Erneuerung der Beläge in einzelnen Straßenzügen und die Einrichtung von Fahrradstraßen und weiteren Radverkehrsanlagen vor. Um die Situation für den Fußverkehr im Kiez zu verbessern, wurden besonders relevante Kreuzungsbereiche und Querungsstellen für eine potenzielle Umgestaltung identifiziert. Es wird ein besonderes Augenmerk auf die Bereiche mit sensiblen Zielen und den Schulverkehr gelegt. Den aus der Grundlagenermittlung hervorgehenden Defiziten für den Fußverkehr kann so in den besonders prioritären Bereichen durch das Konzept entgegengewirkt werden. Durch eine straßenrechtliche Teileinziehung kann langfristig eine neue Aufenthaltsfläche im Kiez entstehen.

Darüber hinaus werden ergänzende Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur, der Aufenthaltsqualität und zur Harzer Straße vorgestellt, welche nicht Teil des Planungsraumes waren, aber als sinnvolle Ergänzung der Maßnahmen gesehen werden und auf die eingegangenen Hinweise der Bürger\*innen Bezug nehmen.

Neben den zentralen Maßnahmen wird in **korrespondierende Maßnahmen** und **erweiterte Maßnahmen** unterschieden. Korrespondierende Maßnahmen sind jene, die nur in Kombination mit einer weiteren Maßnahme wirksam und zielführend umgesetzt werden können. Die dargestellte Maßnahme muss daher zwingend gemeinsam mit der/den jeweils genannten korrespondierenden Maßnahme(n) realisiert werden. Aus den Steckbriefen es ein Verweis auf die relevante(n) Maßnahme(n) zu entnehmen. Erweiterte Maßnahmen sind solche, die zur zusätzlichen Qualitätssteigerung der dargestellten Maßnahme beitragen können. Grundsätzlich ist die Umsetzung der Maßnahme jedoch auch ohne die jeweilige erweiterte Maßnahme möglich.

Die Maßnahmen wurden in drei Pakete gebündelt. Das erste Maßnahmenpaket enthält die prioritär und zeitnah umzusetzenden Maßnahmen. Dem zweiten Maßnahmenpaket sind alle Maßnahmen zu-



geordnet, die im Anschluss umzusetzen sind. Als mittel- bis langfristige Maßnahmen (Maßnahmenpaket 3) sind jene zu verstehen, die für das Erreichen der Zielstellung vergleichsweise weniger entscheidend sind oder einer Abstimmung mit dem angrenzenden Bezirk Neukölln unterliegen.

Die Maßnahmen wurden anhand des geschätzten Aufwandes und des Wirkungsgrades bewertet.

Der Aufwand der Maßnahmen wird in „hoch“, „mittel“ und „niedrig“ eingestuft. Die Verfügbarkeit finanzieller Mittel beeinflusst die Aufwandseinschätzung nicht. Es wurden die unten aufgeführten Kriterien bei der Einschätzung des Aufwands berücksichtigt.

- Formelle Vorgaben für den Planungsprozess: Erschweren formelle Vorgaben die Umsetzung der Maßnahmen?
- Erstellung und Prüfung Planungsunterlagen: Wie ist der Umfang der Erstellung und der Prüfung der Planungsunterlagen?
- Beteiligungsprozesse: Muss vor der Umsetzung der Maßnahmen eine weitere Beteiligung der Anwohnenden stattfinden?
- Einbindung Fachämter, Polizei und Feuerwehr: Notwendigkeit und voraussichtlicher Abstimmungsaufwand mit diesen Stellen.
- Aufwand der Bauarbeiten: voraussichtlicher Umfang der Bauarbeiten zur Umsetzung der Maßnahme
- Integration in andere Infrastrukturen: Ist die Umsetzung abhängig von anderen Infrastrukturen (z.B. Anpassung LSA-Schaltung)? Sind dafür weitere Planungs- oder Baumaßnahmen erforderlich?

Der Wirkungsgrad der Maßnahmen wird in die Kategorien ‚hoch‘, ‚mittel‘ und ‚niedrig‘ eingestuft. Für die Einordnung wurden verschiedene Fragestellungen herangezogen, welche sich an den Zielsetzungen orientieren. Die zu berücksichtigenden Fragestellungen sind:

- Wie hoch ist die durch die Maßnahme zu erwartende Verkehrsberuhigung?
- Wie stark verbessert die Maßnahme die Verkehrssicherheit – insbesondere auf Schulwegen?
- Wie deutlich erhöht sich die Aufenthaltsqualität im Straßenraum durch die Maßnahme?
- Wie stark trägt die Maßnahme zur Reduktion der Lärm- und Schadstoffbelastung bei?
- Werden durch die Maßnahmen zusätzliche Flächen für den Rad- und Fußverkehr geschaffen?

Die folgende Karte bietet eine Übersicht aller entwickelten Maßnahmen. Die Nummerierung entspricht der Auflistung der Maßnahmenübersicht und Steckbriefen (s. Anlage 3).

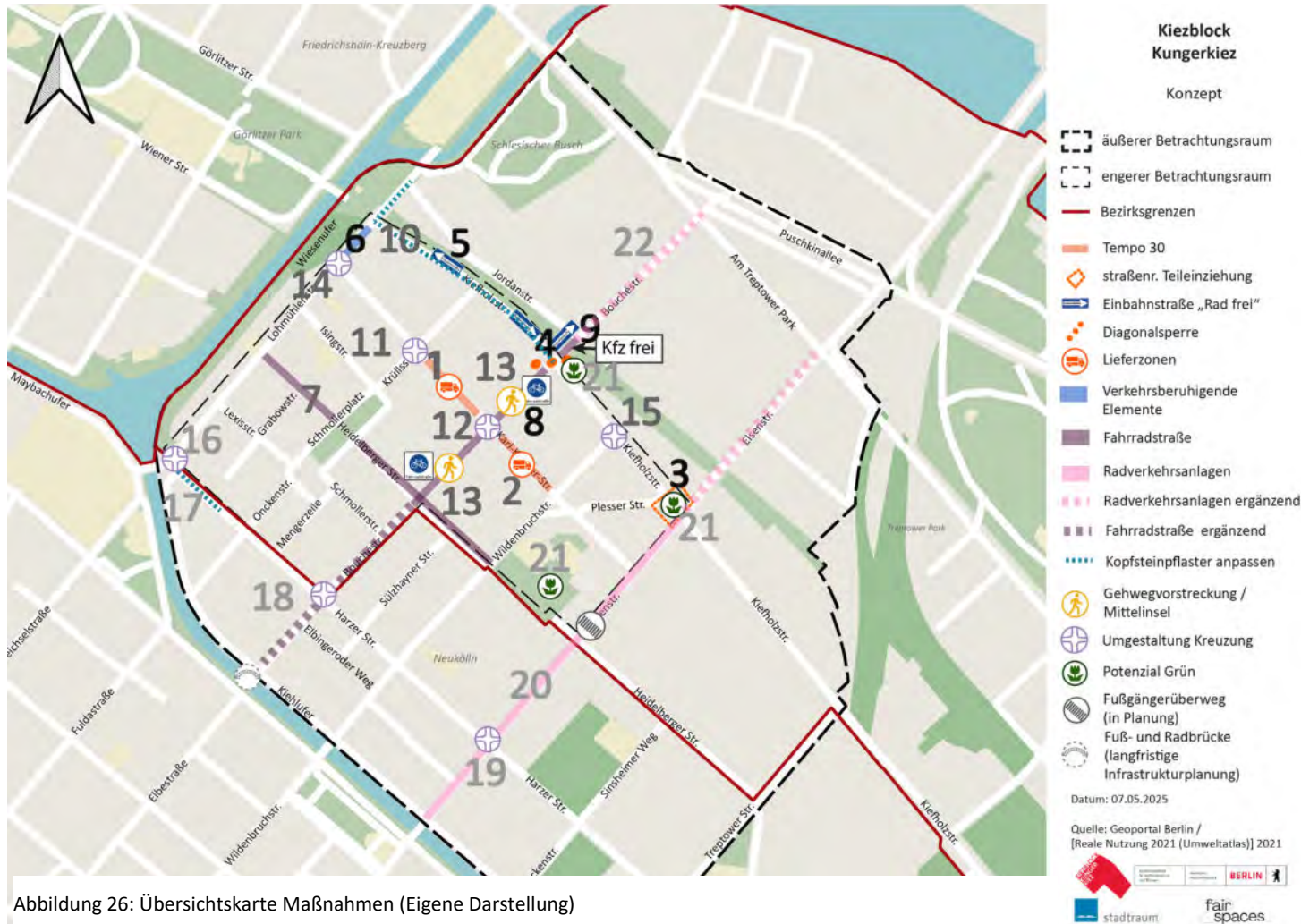


Abbildung 26: Übersichtskarte Maßnahmen (Eigene Darstellung)



Die Maßnahmen sind drei verschiedenen Maßnahmenpaketen und entsprechenden Kategorien, je nach betreffendem Verkehrsmittel, zugeordnet.

Die Zuordnung ist als Übersicht der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Paket	Nr.	Kategorie	Maßnahmenbezeichnung	Verortung
1	3	Verkehrslenkung	Straßenrechtliche Teileinziehung zur Schaffung einer Fußgängerzone	Kiefholzstraße
	4	Verkehrslenkung	Modalfilter (Diagonalsperre)	Knotenpunkt Bouchéstraße / Kiefholzstraße
	5	Verkehrslenkung	Einbahnstraßenregelungen	Kiefholzstraße, Bouchéstraße (Abschnitte)
	6	Verkehrslenkung	Verkehrsberuhigende Elemente (z.B. Aufpflasterung)	Lohmühlenstraße zwischen Karl-Kunger-Straße und Kiefholzstraße
	8	Radverkehr	Einrichtung einer Fahrradstraße "Anlieger frei"	Bouchéstraße zwischen Heidelberger Straße und Kiefholzstraße
	9	Radverkehr	Einrichtung einer Fahrradstraße "Kfz frei"	Bouchéstraße zwischen Heidelberger Straße und Kiefholzstraße
2	2	Lieferverkehr	Lieferzonen	Karl-Kunger-Straße
	1	Verkehrslenkung	Einrichtung von Tempo 30	Karl-Kunger-Straße
	7	Radverkehr	Einrichtung einer Fahrradstraße "Anlieger frei"	Heidelberger Straße
	10	Radverkehr	Geeignete Beläge für den Radverkehr schaffen	Lohmühlenstraße und Kiefholzstraße
	11	Fußverkehr	Umgestaltung des Knotenpunkts (bauliche Gehwegvorstreckungen)	Knotenpunkt Karl-Kunger-Straße / Krüllstraße
	12	Fußverkehr	Umgestaltung des Knotenpunkts (markierte Gehwegvorstreckungen)	Karl-Kunger-Straße / Bouchéstraße
	13	Fußverkehr	Gehwegvorstreckungen (markiert)	Bouchéstraße auf Höhe von Zirkus und gastronomischen Betrieben
	14	Fußverkehr	Umgestaltung des Knotenpunkts (markierte Gehwegvorstreckungen)	Knotenpunkt Karl-Kunger-Straße / Lohmühlenstraße
15	Fußverkehr	Umgestaltung des Knotenpunkts (markierte Gehwegvorstreckungen)	Knotenpunkt Wildenbruchstraße / Kiefholzstraße	
3	16	Verkehrssicherheit / Fußverkehr	Verbesserung der Verkehrsführung durch Gehwegvorstreckungen u. Markierungen	Knotenpunkt Harzer Straße / Lohmühlenstraße
	17	Radverkehr	Für den Radverkehr geeignete Beläge schaffen	Harzer Straße
	18	Fußverkehr	Umgestaltung des Knotenpunkts (markierte Gehwegvorstreckungen)	Knotenpunkt Elsenstraße / Harzer Straße
	19	Fußverkehr	Umgestaltung des Knotenpunkts (markierte Gehwegvorstreckungen)	Knotenpunkt Harzer Straße / Bouchéstraße
	20	Radverkehr	Geeignete Radverkehrsführung schaffen	Elsenstraße
	21	Aufenthaltsqualität	Einrichtung von Stadtmobiliar zur Förderung der Aufenthaltsqualität	Netto-Parkplatz, Grünflächen Kuhfuß, Kiefholzstraße (straßenrechtliche Teileinziehung)
	22	Radverkehr	Bouchéstraße zwischen Jordanstraße und Am Treptower Park	Bouchéstraße zwischen Jordanstraße und Am Treptower Park

Tabelle 1: Übersicht der Maßnahmen

## 7.1 Kfz- Verkehr und Verkehrsberuhigung

Die zentralen Maßnahmen des Konzeptes sind die Einrichtung eines Modalfilters (Diagonalsperre) und die Einbahnstraßenregelungen. Sie fungieren im Gesamtkonzept als Maßnahmen für eine flächendeckende Verkehrsberuhigung. Durch die Kombination der Maßnahmen (inkl. weitere verkehrsberuhigende Maßnahme in ausgewählten Straßenabschnitt) wird zudem eine unzumutbare Verkehrsverlagerung auf die angrenzenden Nebenstraßen vermieden. Die drei zentralen Konzeptmaßnahmen sind die Maßnahmen **mit den Nummern 4, 5 und 6** (siehe Karte Seite 40 und Tabelle 1, Seite 41).

### Diagonalsperre Knotenpunkt Bouchéstraße / Kiefholzstraße (Maßnahme 4)



Abbildung 27: Knotenpunkt Bouchéstraße / Kiefholzstraße (Infra3D)

Am Knotenpunkt Bouchéstraße / Kiefholzstraße soll eine Diagonalsperre eingerichtet werden, sodass an dieser Stelle keine Einfahrt in den Kiez mehr möglich ist. Sie stellt eine Kernmaßnahme zur Verkehrsberuhigung im Kiez dar, da sie eine der Hauptrouten des Durchgangsverkehrs (Verkehr, der keine Quelle und Ziel im Kiez hat) im Kiez (s. Abbildung 21) unterbricht. Sie dient nicht nur der Verkehrsberuhigung, sondern auch der Schulwegsicherheit, da die Bouché-Straße an dieser Stelle als Schulweg zur Bouché-Schule genutzt wird. Die Erreichbarkeit der Kiefholzstraße ist weiter gewährleistet, jedoch wird der Durchgangsverkehr eingeschränkt. Der Zugang für Anliegende der Jordanstraße wird nicht eingeschränkt.

Die Diagonalsperre verhindert auch ein Durchfahren der Kiefholzstraße über den Knotenpunkt Kiefholzstraße / Bouchéstraße hinaus. Der Verbrauchermarkt in der Kiefholzstraße kann daher mit Kfz nicht von der Lohmühlenstraße kommend über die Kiefholzstraße angefahren werden. Kfz-Verkehr wird dort auf diese Weise zusätzlich reduziert.

Aktuell wird die Bouchéstraße als zentrale Durchgangsroute, insbesondere im nordöstlichen Teil, genutzt. Auf dem Straßenabschnitt der Bouchéstraße zwischen Karl-Kunger-Straße und der Straße Am Treptower Park befindet sich die Bouché-Schule und weiteren Kitas in der Umgebung (Kita offensiv



91 e.V., EKT Karl und Karla, Elterninitiativ-Kita Kunger Küken) weshalb der eben genannte Knotenpunkt stark durch den Schulverkehr frequentiert wird (s. Kapitel 3.3). Die Jordanstraße wird zur Anlieferung des ansässigen Gewerbes genutzt.

Die beobachtete hohe Verkehrsdichte im unmittelbaren Schulumfeld trägt, neben dem ermittelten Verkehrsaufkommen und dem ermittelten Durchgangsverkehr (s. Kapitel 3), zu einer Begründung der Verkehrsberuhigung im Maßnahmenumfeld bei. Aus der Unfallstatistik von 2020-2022 geht eine Unfallhäufung am Knotenpunkt Bouchéstraße / Kiefholzstraße (Beteiligung Fußverkehr; s. Abbildung 17) hervor.

Sofern kein Ziel in der Bouchéstraße vorliegt, bestehen durch die Einrichtung der Diagonalsperre keine Anreize zur Durchfahung des Kiezes über diese und die Verkehre verteilen sich auf das übergeordnete Straßennetz (Elsenstraße) oder fließen über die Jordanstraße und Lohmühlenstraße ab.

Die Diagonalsperre verhindert auch ein Durchfahren der Kiefholzstraße über den Knotenpunkt Kiefholzstraße / Bouchéstraße hinaus. Der Verbrauchermarkt in der Kiefholzstraße kann daher mit Kfz nicht von der Lohmühlenstraße kommend über die Kiefholzstraße angefahren werden. Kfz-Verkehr wird dort auf diese Weise zusätzlich reduziert.

Die Diagonalsperre ermöglicht eine gute Erreichbarkeit für Rettungsfahrzeuge und die Feuerwehr. Der Kiez kann -entgegen der Einbahnstraße- direkt angefahren werden. Dies ist im Notfall möglich und vertretbar. Durch Umlegen der Poller sind weitere Richtungen erreichbar. Auch für Anwohnende und Ver- und Entsorgungsfahrzeuge ist im Vergleich zu einer Vollsperrung eine bessere Erreichbarkeit gegeben.

Es ist davon auszugehen, dass mit der gleichzeitigen Umsetzung der korrespondierenden Maßnahmen, diese beinhalten die Einrichtung von Einbahnstraßen in der Kiefholzstraße (Maßnahme 5) und bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (Maßnahme 6) in der Lohmühlenstraße, keine störenden Mehrverkehre im Kiez entstehen.

Zur Umsetzung der Maßnahme ist der Knotenpunktbereich mit Pollern in diagonaler Anordnung umzugestalten. Die Umsetzung von zusätzlichen Sperrflächen und baulichen Anpassungen ist zu prüfen. Rettungsfahrzeuge können von einem umklappbaren Poller Gebrauch machen, wodurch die Durchfahung für diese weiterhin gewährleistet werden kann.

Der Umsetzungsbeginn der Maßnahme soll zeitnah erfolgen (Maßnahmenpaket 1), der Aufwand wird als „mittel“ eingestuft und der Wirkungsgrad als „hoch“. Bei der Umsetzung ist nicht nur die Einrichtung der Poller, sondern auch die bauliche Anpassung des Kreuzungsbereichs zu berücksichtigen.

### **Einbahnstraßenregelungen (Maßnahme 5)**

Korrespondierend zur Diagonalsperre am Knotenpunkt Bouchéstraße / Kiefholzstraße sieht das Konzept Einbahnstraßen in der westlichen Kiefholzstraße und im Abschnitt der vorgesehenen Fahrradstraße in der Bouchéstraße vor (Maßnahme 5).

#### Anpassung der Maßnahme im Planungsprozess

Am 20.11.2024 wurden die Maßnahmen im Rahmen der Abschlussveranstaltung für den Kungerkiez vorgestellt. Die vorgestellte Variante hat die Einbahnstraßenlösung in diesem Planungsstand als mögliche



Nachjustierung gesehen. In der ersten Variante wären Einbahnstraßen in der Jordanstraße, der Kiefholzstraße, der Bouchéstraße und in der Lohmühlenstraße (in Abschnitten) im Rahmen des Konzeptes als Nachjustierung umgesetzt worden. Die Einbahnstraße hätte für einen den Kfz-Verkehr die Möglichkeit einer „Blockumfahrung“ bedeutet. Das heißt, dass die Einfahrt von der Bouchéstraße in die Jordanstraße weiter möglich gewesen wäre, in der Lohmühlenstraße in Richtung Süden im Abschnitt zwischen Jordanstraße in Richtung Kiefholzstraße der Verkehr abgeflossen wäre und die Kiefholzstraße wiederum von der Lohmühlenstraße in Richtung Osten zur Bouchéstraße befahrbar gewesen wäre. Aufgrund der Bedenken der Anwohnenden, insbesondere zu einer Mehr-Belastung der Kiefholzstraße, wurde die Maßnahme neu betrachtet und angepasst. Im Folgenden wird die detaillierte Anpassung vorgestellt.

### Finalisierte Lösung detailliert dargestellt

Die angepasste Einbahnstraßenregelung für das nördliche Ende der Kiefholzstraße (zwischen Lohmühlenstraße und Bouchéstraße) verhindert ein Durchfahren dieses Abschnitts. Die Zufahrt erfolgt über die Krüllstraße, von der man links oder rechts in die Kiefholzstraße abbiegen können wird. In beide hier abgehenden Richtungen soll eine Einbahnstraßenregelung gelten.

Die Krüllstraße wird in beide Richtungen befahrbar bleiben. D.h., dass dort parkende Fahrzeuge nicht zwingend über die Kiefholzstraße abfahren müssen. Dies vermeidet Verkehr in der Kiefholzstraße.

Es ist nicht zu erwarten, dass der Kfz-Bringverkehr zur Schule in der Bouchéstraße die Kiefholzstraße übermäßig belasten wird. Aufgrund der Einbahnstraßenregelung wäre zeitlich begrenzt hier nur geringer Verkehr am Morgen (in Richtung Schule) zu erwarten. Die Schule kann vom Kiez aus fußläufig oder mit dem Fahrrad erreicht werden kann und diese Option bereits rege genutzt wird, wie Beobachtungen im Rahmen der Erarbeitung des Kiezblockkonzepts zeigten (Bring- und Holverkehr: 50-70% Fußverkehr, 20-40% Radverkehr).

Die Diagonalsperre erlaubt eine bessere Erreichbarkeit für Rettungsfahrzeuge und die Feuerwehr. Der Kiez kann -entgegen der Einbahnstraße- direkt angefahren werden. Dies ist im Notfall möglich und vertretbar. Durch Umlegen der Poller sind weitere Richtungen erreichbar. Auch für Anwohnende und Ver- und Entsorgungsfahrzeuge ist im Vergleich zu einer Vollsperrung eine bessere Erreichbarkeit gegeben.

Eine Betrachtung muss auch weiträumiger erfolgen. Mit der Diagonalsperrenlösung in Kombination mit der Einbahnstraßenregelung kann sich aus dem Kiez abgehender Verkehr besser verteilen. Es werden keine weiteren Zugangspunkte für den Kfz-Verkehr geschaffen.

Verbleibende Verkehre werden auf die Lohmühlenstraße und die Jordanstraße geleitet.

Der Aufwand der Umsetzung wird als „mittel“ eingestuft. Im Fall einer Notwendigkeit ist von einem hohen Wirkungsgrad auszugehen. Die Maßnahme ist dem Maßnahmenpaket 1 (Umsetzung zeitnah) zugeordnet.

### Verkehrsberuhigende Elemente (Maßnahme 6)

Als weitere Maßnahmen sollten Fahrbahnverschwenkungen, Aufpflasterungen oder Mittelinseln in der Lohmühlenstraße (s. Abbildung 28) umgesetzt werden.

Aktuell können Geschwindigkeitsüberschreitungen und ein Mangel an Querbarkeiten festgestellt werden. Die korrespondierenden Maßnahmen 4 und 5 können zu einem leichten Anstieg der Verkehrsbelastung in der Lohmühlenstraße führen, Die verkehrsberuhigenden Elemente dienen dazu, eine Durchfahrt als Alternativroute zur Bouchéstraße unattraktiv zu machen und den Ziel- und Quellverkehr zu entschleunigen.

Dadurch, dass lediglich im Streckenabschnitt der Lohmühlenstraße zwischen Karl-Kunger-Straße und Kiefholzstraße im engeren Betrachtungsraum keine Buslinie verläuft, ist eine Geschwindigkeitsberuhigung nur im genannten Streckabschnitt umsetzbar.

Die Fahrbahnbreite beträgt in dem genannten Abschnitt ca. 7,20 m, was bei der konkreten Umsetzung und Wahl der Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung zu berücksichtigen ist. Im Rahmen der detaillierteren Umsetzungsplanungen wird geprüft werden, welche Art von verkehrsberuhigenden Maßnahmen an dieser Stelle am wirkungsvollsten sind.

Der Umsetzungsbeginn der Maßnahme soll zeitnah erfolgen (Maßnahmenpaket 1), der Aufwand wird als „mittel“ eingestuft und der Wirkungsgrad als „mittel“.



Abbildung 28: Aufpflasterung (stadtraum)

### Teileinziehung Kiefholzstraße (Maßnahme 3)

In der Kiefholzstraße wird das Ziel der Verkehrsberuhigung mit einer gleichzeitigen Steigerung der Aufenthaltsqualität kombiniert. Der in den Verkehrserhebungen (s. Kapitel 3.3) ermittelte Durchgangsverkehr entlang der Bouchéstraße und die daraus begründete vermutete Durchfahrt der Kiefholzstraße soll unterbunden werden. Die Maßnahmen dient als Unterstützung der flächendeckenden Verkehrsberuhigung und der zentralen Konzeptmaßnahmen 4, 5 und 6. Der Straßenraum soll langfristig durch eine Steigerung der Aufenthaltsqualität (s. Kapitel 7.5) neu belebt werden, da der Bereich aktuell wenig zum Verweilen einlädt, aber Potenzial aufweist.



Abbildung 29: Straßenrechtliche Teileinziehung Kieffholzstraße (StreetView)

Als Maßnahme wird zwischen der Elsenstraße und der Plesser Straße eine straßenrechtliche Teileinziehung im Konzept berücksichtigt. Der vorgesehene Abschnitt umfasst eine Länge von circa 35 Metern. Für die Umsetzung in der Kieffholzstraße sind Poller einzurichten und langfristig ist als weitere Maßnahme anzustreben, dass neue Aufenthaltsbereiche mit Sitzgelegenheiten und Stadtmobiliar geschaffen werden. Der Abschnitt ist für die Durchfahrung durch den Radverkehr freizugeben.

Bei der Umsetzung der Maßnahme sind verschiedene Belange zu berücksichtigen. Aktuell befinden sich in der Kieffholzstraße insgesamt sieben Stellplätze, die durch die Maßnahme entfallen würden. Die Anlieferung kann zukünftig aufgrund des sehr kurzen Abschnitts am Knotenpunkt zur Elsenstraße oder in der Plesser Straße sichergestellt werden. Die Zufahrt zu der Tiefgarage der Elsenstraße 26, welche über die Kieffholzstraße am Knotenpunkt zur Plesser Straße erfolgt, ist zu gewährleisten. Von den bestehenden Gastronomieeinrichtungen könnte eine Lieferzone gefordert werden. Die Zufahrt für Versorgungs- und Rettungsdienste wird mit Hilfe der Einrichtung eines klappbaren/entfernbarer Pollers weiterhin möglich sein. Die Steuerung der LSA am Knotenpunkt Elsenstraße / Kieffholzstraße ist anzupassen, sobald die Einfahrt in die Kieffholzstraße nicht mehr möglich ist. Alternativ sollte geprüft werden, ob eine Änderung der Beschilderung ausreichend ist.

Es ist davon auszugehen, dass es zu einem Mehr-Verkehr in der Karl-Kunger-Straße zwischen Elsenstraße und Wildenbruchstraße im engeren Betrachtungsraum kommen könnte. Die mögliche Verkehrsverlagerung ist jedoch als unproblematisch bzw. gewünscht einzustufen, da es sich bei diesem Abschnitt um das übergeordnete Straßennetz handelt, bei welchem von einer höheren Belastbarkeit auszugehen ist. Der Verkehr wird durch die Maßnahme insgesamt stärker auf das übergeordnete Straßennetz geleitet, welches den Durchfahrtsverkehr aufzunehmen hat.

Die Begründung der Maßnahme kann mit aus „überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls“ (§ 4 BerlStrG) geschehen, in diesem Fall aufgrund der Verkehrsberuhigung und der Steigerung der Aufenthaltsqualität in einem Kiez mit einer geringen Anzahl an öffentlichen Plätzen. Die Notwendigkeit der Maßnahme ist mit den aus dem Unfallatlas hervorgehenden Unfällen, insbesondere mit leichtverletzten und im Bereich der Knotenpunkte, im östlichen Bereich der Kiefholzstraße (s. Kapitel 3.1), begründbar.

Der Umsetzungsbeginn der Maßnahme soll zeitnah erfolgen (Maßnahmenpaket 1), der Aufwand wird als „hoch“ eingestuft und der Wirkungsgrad ebenfalls als „hoch“.

### Einrichtung von Tempo 30 (Maßnahme 1)



Abbildung 30: Einfahrt in aktuellen Tempo 50 Abschnitt (Infra3D)

Entlang der Karl-Kunger-Straße soll nicht nur die Verkehrssicherheit erhöht, sondern auch die Lärmbelastung für Anwohnende verringert und das allgemeine Verkehrsaufkommen reduziert werden. Das Konzept sieht dafür die Einführung einer durchgehenden Tempo-30-Zone entlang der Karl-Kunger-Straße vor. Im Abschnitt zwischen Wildenbruchstraße und Krüllstraße ist die Geschwindigkeit derzeit lediglich von 7-17 Uhr (werktags) auf Tempo 30 befristet. Die Buslinie 194 verkehrt über die Karl-Kunger-Straße und ihre Leistungsfähigkeit ist unbedingt aufrechtzuerhalten.

Im Rahmen der Beteiligung wurde der Wunsch der Einrichtung des flächendeckenden Tempo-30 vielfach geäußert. Es befinden sich gastronomische Einrichtungen im entsprechenden Abschnitt, welche auch am Abend besucht werden. Durch die Einrichtung einer Tempo-30-Zone, insbesondere in Kombination mit Lieferzonen als korrespondierende Maßnahme, ist nicht mit Einschränkungen für den Busverkehr zu rechnen.

Langfristig ist die Integration in eine Tempo-30-Zone anzustreben, mindestens ist jedoch eine Ausweitung zu erzielen. Der Umsetzungsbeginn der Maßnahme soll im Maßnahmenpaket 2 erfolgen, der Aufwand der Umsetzung wird als „mittel“ eingestuft und der Wirkungsgrad als „hoch“.

### Lieferzonen (Maßnahme 2)

Die Zufahrt für Lieferfahrzeuge soll im Gebiet erleichtert werden. In der Karl-Kunger-Straße, insbesondere zwischen der Krüllstraße und der Wildenbruchstraße, sollen prioritär Lieferzonen zum Be- und Entladen im Parkstreifen eingerichtet werden.

Aktuell gibt es keine Lieferzonen in der Karl-Kunger-Straße und den übrigen Straßenzügen im Kiez. Im Rahmen einer Beobachtung vor Ort konnten Konflikte durch den Lieferverkehr aufgrund der verschiedenen Nutzungsanforderungen beobachtet werden.

Durch die Einrichtung von Lieferzonen kann auch der Busverkehr einfacher über die Karl-Kunger-Straße verkehren.

Langfristig sollten in regelmäßigen Abständen (alle 80 Meter) flächendeckend Lieferzonen eingerichtet werden. Im Rahmen der straßenrechtlichen Teileinziehung in der Kiefholzstraße (s.o.) sollten ebenfalls Lieferzonen mitberücksichtigt werden. Der Umsetzungsbeginn der Maßnahme soll im Maßnahmenpaket 2 erfolgen, der Aufwand wird als „mittel“ und der Wirkungsgrad ebenfalls als „mittel“ eingestuft.



Abbildung 31: Karl-Kunger-Straße (Bezirksamt Treptow-Köpenick)

## 7.2 Radverkehr

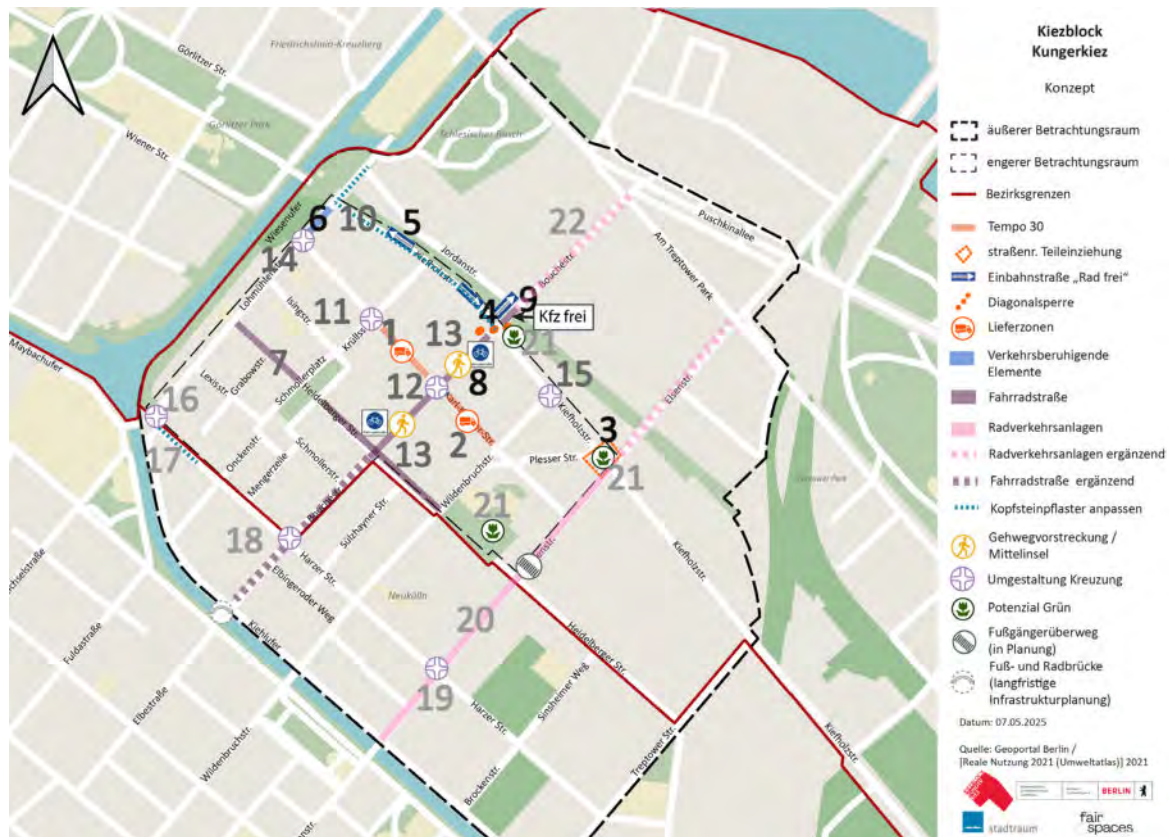


Abbildung 32: Übersicht Maßnahmen Verkehrskonzept (Eigene Darstellung)

Aktuell sind keine Radverkehrsanlagen im Kiez vorhanden (s. Kapitel 2.6). Die Erkenntnisse der Beteiligung bestätigen, dass die Befahrbarkeit der Straßenzüge für den Radverkehr insgesamt als unzureichend bewertet werden (s. Kapitel 5).

Die **Bouchéstraße** ist prioritär als Fahrradstraße im Abschnitt zwischen Heidelberger Straße und Kiefholzstraße („Anlieger frei“; **Maßnahme 8**) und zwischen Kiefholzstraße und Jordanstraße („Kfz frei“; **Maßnahme 9**) im Konzept vorgesehen. Auch in dem für den Kfz-Verkehr freigegebenen Abschnitt wird dadurch eine Bevorrechtigung für den Radverkehr sichergestellt. Durch die Maßnahme soll nicht nur die Situation für den Radverkehr im Kiez verbessert werden, sondern auch die Verkehrsberuhigung in der Bouchéstraße verstärkt werden. Die Bouchéstraße ist aktuell, insbesondere im nördlichen Abschnitt, stark durch den Durchgangsverkehr frequentiert. Gleichzeitig ist sie eine wichtige Straßenverbindung für die Erreichbarkeit von sensiblen Zielen im Kiez. Laut Unfallstatistik (2020-2022) ist es zu Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung gekommen (s. Abbildung 8), gleichzeitig handelt es sich um eine wichtige Zufahrtstrecke für die Bouché-Schule, da der Radverkehrsanteil beim Bring- und Holverkehr bei ca. 20-40 Prozent liegt (s. Kapitel 3.1).

Insbesondere in der Bouchéstraße sollten bei der Ausgestaltung der Fahrradstraße verkehrsberuhigende Mittel wie Kissen, Verschwenkungen und Markierungen (Sicherheitstrennstreifen, Piktogramme)



gramme) berücksichtigt werden. Im Rahmen der Umsetzung ist zudem die Parkordnung zu überprüfen. Der Knotenpunkt Bouchéstraße / Jordanstraße ist im Zuge der Einrichtung der Fahrradstraße unbedingt zu überprüfen und für den Fußverkehr sicherer zu gestalten.

Sobald eine Fuß- und Radverkehrsbrücke als langfristige Infrastrukturmaßnahme zwischen Kiehlufer und Weigandufer (Neukölln) über den Landwehrkanal eingerichtet wird, ist eine südliche Ergänzung (ab Knotenpunkt Heidelberger Straße bis Kiehlufer) außerdem als Netzerweiterung erstrebenswert. Die Information zur Brückenplanung geht aus dem Dokument „Brücken für Berlin - Aktuelle Brückenbaumaßnahmen 2023/24“ der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz hervor. Die Radwegeverbindung über den Landwehrkanal ist ebenfalls Teil des Radvorrangnetzes (s. Abbildung 9).

Der Umsetzungsbeginn der Fahrradstraße soll zeitnah erfolgen, der Aufwand wird als „mittel“ eingestuft und der Wirkungsgrad als „hoch“. Die südliche Netzerweiterung wird als langfristig umzusetzende Maßnahme eingestuft und hat nur in Kombination mit einer neuen Fuß- und Radverkehrsbrücke über den Landwehrkanal eine hohe Wirksamkeit.

Zur Verbesserung der Radverkehrsbedingungen in der Ost-West-Achse ist die Heidelberger Straße als Fahrradstraße vorgesehen, die für Anlieger\*innen zugänglich bleibt (**Maßnahme 7**).

Bei der Einrichtung der Fahrradstraße sind die Fahrbahnbreiten zu prüfen und gegebenenfalls die Parkordnung anzupassen. Die Heidelberger Straße bildet Teil des Radvorrangnetzes von Berlin (s. Abbildung 8), welches eine Argumentationsgrundlage für die Qualifizierung der Route für den Radverkehr bildet. Zu berücksichtigen ist, dass eine Integration der Radverkehrsführung über den Schmollerplatz im Freiraumkonzept nicht möglich ist. Unter Abwägung möglicher Alternativrouten, wie der Karl-Kunger-Straße oder der Harzer Str. ist jedoch zu empfehlen, dass die Heidelberger Straße mindestens abschnittsweise für den Radverkehr umgestaltet wird.

Der Umsetzungsbeginn der Maßnahme soll im Maßnahmenpaket 2 erfolgen, der Aufwand wird als „mittel“ eingestuft und der Wirkungsgrad als „hoch“.



Abbildung 33: Heidelberger Straße (Eigene Aufnahme)

In der Lohmühlenstraße und in Teilen der Kieffholzstraße ist der Straßenbelag zugunsten des Radverkehrs anzupassen (**Maßnahme 10**). Aktuell sind die genannten Straßenabschnitte nur unzureichend für den Radverkehr befahrbar. Anwohnende im westlichen Teil der Kieffholzstraße klagen außerdem über eine erhöhte Verkehrsbelastung.



Abbildung 35: Beispiel Anpassung Kopfsteinpflaster (Eigene Aufnahme)



Abbildung 34: Beispiel Asphaltierung Natursteinpflaster (SenMVKU 2023)

Zur Verbesserung der Befahrbarkeit für den Radverkehr kann eine Anpassung des Kopfsteinpflasters, einer Teilasphaltierung oder eine gesamte Asphaltierung erfolgen. Aufgrund der Lärmbelastung durch den Kfz-Verkehr ist eine gesamte Asphaltierung prioritär zu empfehlen. Eine Vollasphaltierung kann als Nachjustierung für die Kieffholzstraße erfolgen. Die Regenwasserentwässerung ist bei der Umsetzung der Maßnahme sicherzustellen.

Der Umsetzungsbeginn der Maßnahme im Maßnahmenpaket 2 erfolgen, der Aufwand wird als „hoch“ eingestuft, da es sich um umfangreiche und kostenintensive Maßnahmen handelt. Es kann von einer hohen Wirksamkeit der Maßnahme ausgegangen werden.

### 7.3 Verteilung Verkehre

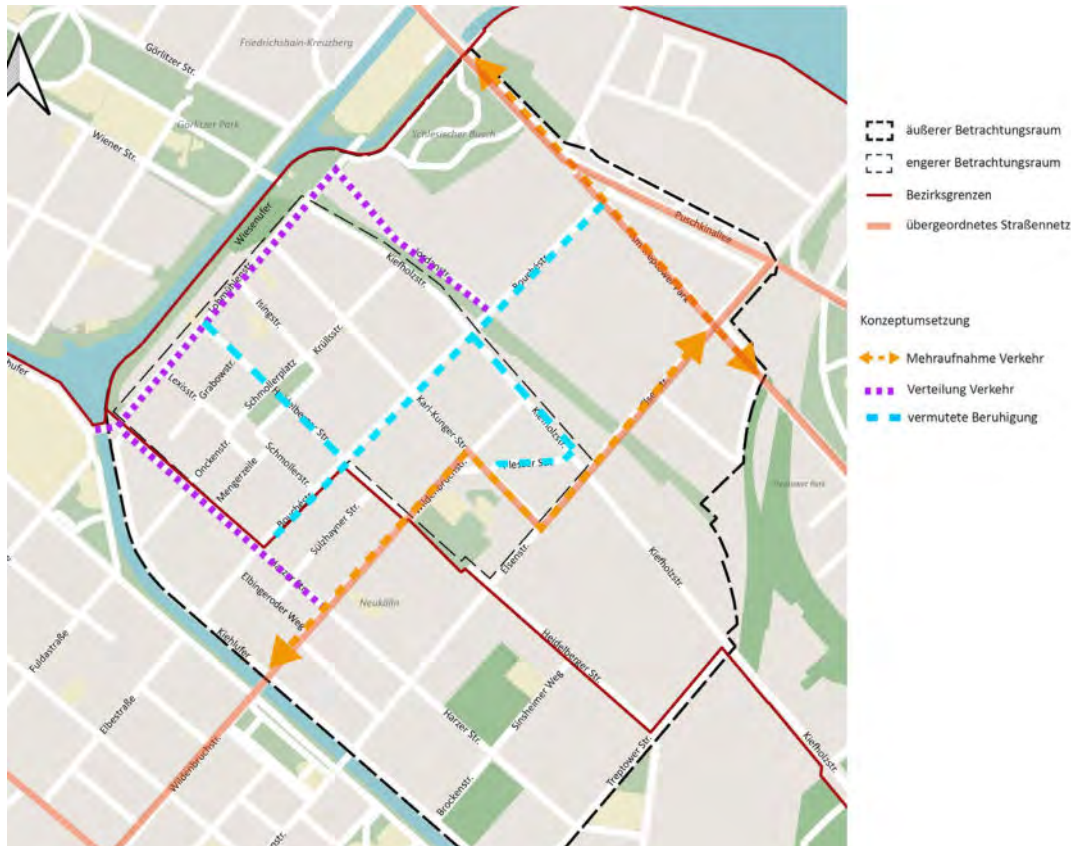


Abbildung 36: Vermutete Beruhigung und Mehraufnahme Verkehr (Eigene Darstellung)

Durch die genannten Maßnahmen werden die Verkehre aus der **östlichen Kieffholzstraße** sowie der **Bouchéstraße** und **Plessersstraße** stärker auf das übergeordnete Straßennetz verteilt, um die Wohnstraßen zu entlasten und dort eine Verkehrsberuhigung zu erreichen. Verbleibende Routen, wie die Karl-Kunger-Straße und Harzer Straße, sollen weiterhin den öffentlichen Nahverkehr aufnehmen, daher sind die Möglichkeiten den Durchgangsverkehr zu verhindern begrenzt, da diese auch den ÖPNV beeinträchtigen würden. Die Kfz-Verkehre werden nach Umsetzung der Maßnahmen von den übergeordneten Straßen „Am Treptower Park“, Elsenstraße, Karl-Kunger-Straße (Abschnitt) und Wildenbruchstraße aufgenommen und der Kiez wird weiterhin in allen Teilen erschließbar sein. Die Einrichtung der Fahrradstraßen (s. Kapitel 7.2) trägt zu einer weiteren Verkehrsberuhigung in der Bouchéstraße und in der Heidelberger Straße bei. Die übrigen, verbleibenden Fahrzeuge, welche weiterhin den Kiez zum Erreichen der Ausfahrt Lohmühlenbrücke durchfahren, verteilen sich auf die die Jordanstraße, die Lohmühlenstraße und die Harzer Straße. Durch die Mehraufnahme durch das übergeordnete Straßennetz und die Verteilung der sonstigen Verkehre ist nicht von einer Mehrbelastung entlang der genannten Straßenzüge auszugehen. Von den genannten Straßen ausgehend können die Erschließungsstraßen erreicht werden.

Aufgrund aktueller wissenschaftlicher Ergebnisse kann davon ausgegangen werden, dass im Nebennetz nach Umsetzung verkehrsberuhigender Maßnahmen eine „Verpuffung“ von 15 Prozent der Kfz-

Verkehre erfolgt (vgl. Difu 2023). Dabei wird davon ausgegangen, dass sich durch die Verkehrsberuhigung das Mobilitätsverhalten verändert und weniger Fahrten mit dem Kfz im Gebiet durchgeführt werden.

## 7.4 Fußverkehr

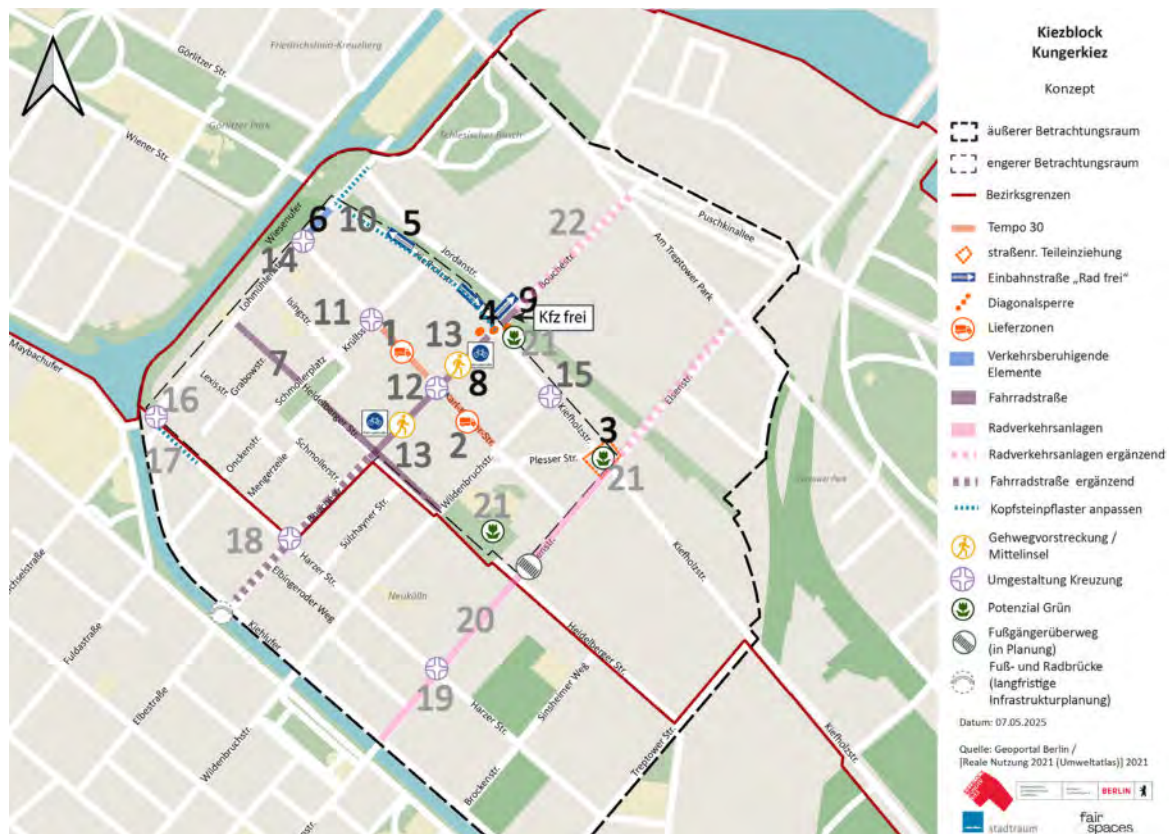


Abbildung 37: Übersicht Maßnahmen Verkehrskonzept (Eigene Darstellung)

Das Konzept verfolgt das Ziel, die Situation für den Fußverkehr im Kiez zu verbessern. Da in vielen Bereichen Defizite im Hinblick auf die Querbarkeit bestehen, wurden häufig angemerkte Bereiche, stark frequentierte Bereiche und jene mit sensiblen Zielen im Rahmen des Mobilitätskonzeptes berücksichtigt.

Am Knotenpunkt Karl-Kunger-Straße / Krüllstraße (**Maßnahme 11**) ist eine Gehwegvorstreckung umzusetzen, um das Queren für Fußgänger zu erleichtern. In der Karl-Kunger-Straße / Bouchéstraße (**Maßnahme 12**) sind ergänzende Gehwegvorstreckungen am südlichen Arm vorgesehen, wodurch die Fußgängersicherheit nochmals verbessert wird. Zusätzliche Querungshilfen entlang der Bouchéstraße auf Höhe von Einrichtungen wie Kindertagesstätten und den gastronomischen Betrieben (**Maßnahme 13**) erleichtern insbesondere schutzbedürftigen Personen die Überquerung. Spätestens im Rahmen der Planung der Fahrradstraße sind regelmäßige Querungshilfen vorzusehen.

Ebenso soll das Queren am Knotenpunkt Karl-Kunger-Straße / Lohmühlenstraße (**Maßnahme 14**) erleichtert werden, wobei eine Gehwegvorstreckung in Kombination mit einem Haltestellenkap (s. Abbildung 41) zur sicheren Überquerung beitragen soll und nur in dieser Form umsetzbar ist.

Ein zentraler Punkt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist eine Umgestaltung des Kreuzungsbereichs Wildenbruchstraße / Kieffholzstraße (**Maßnahme 15**). Da durch die straßenrechtliche Teileinziehung in der Kieffholzstraße zwischen Elsenstraße und Plesser Straße und dem Diagonalfilter am Knotenpunkt Bouchéstraße / Kieffholzstraße bereits von einer Verkehrsberuhigung auszugehen ist, ist die Maßnahme bei einer erfolgreichen Umsetzung der genannten Maßnahmen gegebenenfalls nicht prioritär. Durch Gehwegvorstreckungen an allen Knotenarmen (vgl. Beispiel Abbildung 42) sollen die Sichtbeziehungen verbessert und Konflikte zwischen Fußgängern und Kraftfahrzeugen reduziert werden.

Die genannten Maßnahmen sollen möglichst als bauliche Maßnahmen umgesetzt werden. Sofern es in einzelnen Straßenzügen, wie in der Bouchéstraße und der Kieffholzstraße durch andere Maßnahmen (straßenrechtliche Teileinziehung, Diagonalsperre, Fahrradstraße) bereits zu einer Verkehrsberuhigung kommt, sollte trotzdem mindestens die Umsetzung von markierten Gehwegvorstreckungen (vgl. Beispiel Abbildung 40) geprüft werden. Am Knotenpunkt Karl-Kunger-Straße / Krüllstraße ist unbedingt eine bauliche Umsetzung zu empfehlen. Im Rahmen der Konzeptumsetzung ist gegebenenfalls außerdem zu prüfen, ob am Knotenpunkt Karl-Kunger-Straße / Lohmühlenstraße als Form der Querungshilfe ein Fußgängerüberweg (FGÜ) oder eine Mittelinsel (s. Abbildung 39: Beispiel Abbildung 39) in Frage kommen würde.



Abbildung 38: Beispiel Mittelinsel Coburg (Eigene Aufnahme)



Abbildung 39: Beispiel markierte Gehwegvorstreckung in Friedrichshain-Kreuzberg (SenMVKU)



Abbildung 41: Beispiel Haltestellenkap in Neukölln (Eigene Aufnahme)



Abbildung 40: Beispiel bauliche Gehwegvorstreckung in Friedrichshain-Kreuzberg (Eigene Aufnahme)



Die baulichen Umsetzungen sind im Hinblick auf den Umsetzungsaufwand als „hoch“ einzustufen, die markierten Gehwegvorstreckungen als „mittel“. Alle Maßnahmen, welche sich innerhalb des engeren Betrachtungsraums befinden, sind dem Maßnahmenpaket 2 zuzuordnen. Maßnahmen aus dem erweiterten Betrachtungsbereich sind den im Folgenden aufgeführten „Erweiterten Maßnahmen /Maßnahmenpaket 3“ zuzuordnen.

In der Elsenstraße am Knotenpunkt zur Heidelberger Straße (nördlicher Knotenpunktarm) befindet sich bereits ein neuer Fußgängerüberweg (unabhängig von dem vorliegenden Konzept) in Planung. Dieser ist am nördlichen Knotenpunktarm vorgesehen.

### 7.5 Zusätzliche Maßnahmen (Paket 3)

Um an das bestehende Radnetz „Am Treptower Park“ anzuschließen, wird eine ergänzende Erweiterung in der Fahrradstraße Bouchéstraße in Form von Radverkehrsanlagen (**Maßnahme 22**) im nördlichen Abschnitt vorgeschlagen. Im genannten Straßenabschnitt befindet sich die Bouché-Schule, so dass dieser unter anderem aufgrund des Schulverkehrs für die Erreichbarkeit für den Radverkehr eine Rolle spielt. Falls die Einrichtung von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen aufgrund der Tempo-30-Regelung nicht umsetzbar ist, ist das Aufbringen von Piktogrammen (Sharrows) und Markierung von Konfliktstellen zu prüfen.

Zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im Kiez sollte außerdem als erweiterte Maßnahme die Einrichtung von Radverkehrsanlagen Beispiel in Form von baulichen Radwegen, Schutzstreifen oder Radfahrstreifen oder einer Kombination dieser in der Elsenstraße (**Maßnahme 20**) als erweiterte Maßnahme geprüft werden.

Weitere Maßnahmen zur Radverkehrsförderung umfassen den Ausbau von Radabstellanlagen. Dies soll vorrangig an den umgestalteten Knotenpunkten sowie an spezifisch identifizierten Standorten erfolgen. Die Prioritäten liegen beim Knotenpunkt Kiefholzstraße / Elsenstraße, Onckenstraße und an der Kita in der Wildenbruchstraße.

Es ist zu prüfen, ob ein Zugang zum Hochdamm an der Elsenstraße (ehemalige Görlitzer Bahn), welcher Teil des Radvorrangnetzes ist, barrierefrei gestaltet werden kann, um Radfahrenden und Zufußgehenden einen besseren Zugang zu ermöglichen.

Langfristig sollen weitere Punkte hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Lärmschutz, Sicherheit und mögliche Konflikte untersucht werden. Eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum (**Maßnahme 18**) kann zukünftig durch neues Stadtmobiliar und die Neugestaltung von Bereichen wie dem Spielplatz am Kuhfuß unterstützt werden. Durch die straßenrechtliche Teileinziehung in der östlichen Kiefholzstraße und der Schaffung eines attraktiven Freiraums an dieser Stelle wird der öffentliche Raum aufgewertet und trägt zur Lebensqualität im Quartier bei.

### Harzer Straße

Da die Harzer Straße zum Bezirk Neukölln gehört und die Beauftragung des Kiezblockkonzepts durch das Bezirksamt Treptow-Köpenick erfolgte, ist sie nicht Teil des engeren Untersuchungsgebiets. Da viele Anregungen im Rahmen der Beteiligung aufgenommen wurden, wurden Konzeptvorschläge erstellt. Diese sollen an den Bezirk Neukölln übermittelt werden.

In Zusammenarbeit mit der AG Querungshilfe hat der Bezirk Neukölln bereits eigene Lösungen für den Knotenpunkt konzeptionell erstellt. Im Rahmen des Kiezblock Konzepts wird die Verdeutlichung der Verkehrsführung durch Markierungen und eine neue Haltelinie (mit Haifischzähnen), sowie eine nähere Platzierung des Verkehrsschildes "Vorfahrt gewähren" (VZ 205) am Knotenpunkt empfohlen (s. Abbildung 43).



Abbildung 42: Konzeptvorschlag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ; am Knotenpunkt Harzer Straße / Lohmühlenstraße (Eigene Darstellung; Luftbild Google Earth)

In der Harzer Straße wird eine Anpassung des Kopfsteinpflasters vorgeschlagen (**Maßnahme 17**), um die Bedingungen für den Radverkehr zu verbessern. Ebenso wird die Neugestaltung des Knotenpunktes Harzer Straße / Bouchéstraße (**Maßnahme 18**) durch eine Gehwegvorstreckung am nördlichen Knotenpunktarm im Konzept als Handlungsbedarf angeregt. Angeregt wird außerdem die Umgestaltung des Knotenpunktes Eisenstraße / Harzer Straße durch den Bezirk Neukölln (**Maßnahme 19**), da diese aktuell vom Kfz-Verkehr stark belastet wird.



## 8 Evaluation

Ziel der Evaluation der umgesetzten Maßnahmen soll es sein, die Erreichung der angestrebten Ziele zu prüfen und sicherzustellen, dass es zu keiner unerwarteten und störenden Verlagerung des Verkehrs durch die Maßnahmen gekommen ist.

Vorgeschlagen wird, dass es eine Eingewöhnungsphase für die umgesetzten Maßnahmen gibt. Die Phase soll dazu dienen, sowohl den Anwohnenden als auch Personen, die den Kiez zur Durchfahrt genutzt haben, genug Zeit für eine Umstellung der Gewohnheiten zu geben. Gerade in den ersten Wochen ist davon auszugehen, dass beispielsweise Einbahnstraßen falsch befahren werden könnten. Nach einer Etablierungszeit von mindestens **zwei Monaten nach Umsetzung von verkehrslenkenden Maßnahmen** kann die Evaluierung beginnen. Sofern eine umfangreichere Evaluierung nicht notwendig erscheint, ist dennoch **nach sechs Monaten** eine gezielte Vor-Ort-Beobachtung durchzuführen. Ferienzeiten, Feiertage und Baustellen sind bei dem Zeitpunkt der Evaluierung zu beachten. Aufschluss über die Notwendigkeit einer umfangreichen Evaluierung gibt ein Termin mit einem ausgewählten Kreis von Trägern öffentlicher Belange nach zwei Monaten Umsetzungszeit.

Als Überprüfung der zu erwartenden Verkehrsverlagerung dient die Karte und Erläuterung im Kapitel 7.5. Mit dem Ziel der flächendeckenden Verkehrsberuhigung geht das Konzept von einer in dem Kapitel dargestellten Veränderung der Verkehrsflüsse aus.

### Vorschlag umfangreiche Evaluierung

Im Rahmen einer umfangreichen **Evaluierung wird die Wirksamkeit jeder einzelnen Maßnahme überwacht, bewertet und Vorschläge einer Nachjustierung** erarbeitet. Um möglichst viele im Kiez lebende Personen erreichen zu können, wird ein offenes Marktstandformat angelehnt an die 1. Beteiligungsveranstaltung vorgeschlagen (s. Kapitel 4.2). Je nach Witterungsverhältnissen kann die Veranstaltung draußen oder beispielsweise in der Bouché-Schule stattfinden. Zur weiteren Evaluation besteht die Möglichkeit, die ansässigen Gewerbetreibende in einem gesonderten Termin zu konsultieren. Es kann so Aufschluss über die Akzeptanz der Lieferzonen, zusätzlicher Bedarfe und ggf. veränderte Dynamiken bei den Besucher\*innen des Einzelhandels und der Gastronomie gegeben werden. Sofern sich bei der Konsultierung der Anwohnenden herausstellt, unabhängig von dem tatsächlich gewählten Format, dass es zu unerwarteten Problematiken in Teilbereichen gekommen ist, kann eine erneute Durchgangsverkehrserhebung gemäß der bereits stattgefundenen Erhebungsmethode als datenbasierte Evaluierung und eine Vor-Ort-Beobachtung der Gefahrenlage (s. Kapitel 3.3) Aufschlüsse zu notwendigen Anpassungen geben. Zusätzlich zu der Erhebung des Durchgangsverkehrs kann optional eine Evaluierung der Lärmbelastung stattfinden. Die Erhebungen können für den ganzen Kiez stattfinden oder auch für Teilbereiche wie z.B. der Kieffholzstraße, in der Anwohnende auf eine Lärmbelästigung durch den Kfz-Verkehr hinwiesen.



## 9 Fazit und Ausblick

Das vorliegende Konzept stellt Maßnahmen vor, die bei Umsetzung eine Verbesserung der verkehrlichen Situation im Kiez erreichen und damit einhergehend einen Beitrag zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und der Reduktion von Lärm- und Schadstoffbelastungen leisten. Das Konzept ermöglicht die Reduzierung des Durchgangsverkehrs mit einer flächendeckenden Verkehrsberuhigung, ohne jedoch die Erreichbarkeit des Kiezes zu beeinflussen. Die Sicherheit im Kiez wird bei einer erfolgreichen Umsetzung, mit Fokus auf den Bereich der Schulen und der sensiblen Ziele, erhöht.

Um zeitnah eine flächendeckende Verkehrsberuhigung im Kiez erreichen zu können, sollten prioritär die zentralen Maßnahmen 4,5 und 6 umgesetzt werden.

Das Konzept zeigt Maßnahmen, die die Durchfahrt des Kiezes weiterhin ermöglichen, die Abwicklung des Verkehrs jedoch verträglicher gestalten. Es konnten Lösungen gefunden werden, die einen Kompromiss aus den verschiedenen Belangen darstellen. Berücksichtigt wurde außerdem, dass es nicht zu einer kritischen Verkehrsverlagerung durch die Maßnahmen kommt. Die vorgeschlagenen Maßnahmen erschließen das Potential, den Straßenraum neu zu ordnen und qualitativ, insbesondere für den Radverkehr, aufzuwerten.

Im Zuge der Maßnahmenumsetzung sind daher unbedingt die korrespondierenden Maßnahmen zu beachten, welche aus der Maßnahmenübersicht (s. Anlage 3) zu entnehmen sind. Für die Maßnahmen des Fußverkehrs (Gehwegvorstreckungen und Umbau der Knotenpunkte) ist als weiterer Schritt ein differenziertes Konzept zu erarbeiten, das weitere Empfehlungen für eine Umsetzung in einzelnen Stufen enthält.

Im Anschluss an die Umsetzung der Maßnahmen ist zu empfehlen, dass deren Wirksamkeit im Sinne des Evaluationskonzepts und darüber hinaus stetig zu überprüfen ist. Zum aktuellen Zeitpunkt ist nicht davon auszugehen, dass die Erweiterung der A100 Auswirkungen auf den Kiez bzw. auf das Konzept haben wird. Auch diese Entwicklungen und Prognosen sind stetig weiterzuverfolgen.

Die entwickelten Maßnahmen führen zu einer Reduktion des Stellplatzangebotes im Kiez. Zu Verbesserung des Parkraummanagements wird die Einrichtung der Parkraumbewirtschaftung im Kungerkiez dringend empfohlen.

### **Schlussfolgerungen zum Projektverlauf und inhaltlichem Schwerpunkt**

Das vorliegende Konzept verfolgt das Ziel, eine Verkehrsberuhigung im Kungerkiez zu erzielen und somit die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Für die Entwicklung der Maßnahmen haben nicht nur die Erkenntnisse aus den verkehrlichen Erhebungen eine Rolle gespielt, sondern auch der Abgleich mit den Erkenntnissen der Beteiligung. Diese haben zusätzliche Anregungen gebracht, welche im Projektverlauf weiter geprüft wurden.

Bei der Entwicklung der Maßnahmen haben nicht nur verkehrlenkende Maßnahmen eine Rolle gespielt, sondern im Sinne der ganzheitlichen Entwicklung und unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel ebenfalls Maßnahmen zur Rad- und Fußverkehrsförderung. Es ist beispielsweise davon auszugehen, dass die Einrichtung einer Fahrradstraße auch der Verkehrsberuhigung dienlich ist.



Die Berücksichtigung des Busverkehrs im Kiez, welcher für die ÖPNV-Erschließung eine entscheidende Rolle spielt, das Portfolio der möglichen verkehrslenkenden Maßnahmen beschränkt. Mit dem gleichzeitigen Defizit an Radverkehrsanlagen im Gebiet hat sich der Handlungsschwerpunkt in Richtung „Radverkehrsförderung unter Berücksichtigung einer Verkehrsberuhigung“ ausgeweitet.

Da für die Vielzahl an Handlungsbedarfen für den Fußverkehr Prioritäten festgelegt werden mussten, wurden die Maßnahmen im Bereich von vermehrten Unfällen oder sensiblen Zielen festgelegt. Es ist außerdem eine Verkehrsberuhigung durch die Maßnahmen zum Kfz- und Radverkehr in einzelnen Straßenzügen zu erwarten, welche zu einer Verbesserung für den Radverkehr führen.

Es ist insgesamt zu berücksichtigen, dass es sich bei dem vorliegenden Konzept um ein ganzheitlich entwickeltes Konzept handelt, bei welchem die Maßnahmen ineinandergreifen und ggf. als korrespondierende Maßnahmen umzusetzen sind (s. Maßnahmenübersicht und Steckbriefe; Anhang 3).



## Anlagen

- Anlage 1\_Knotenpunktzählungen
- Anlage 2\_Kordonenerhebung
- Anlage 3\_Maßnahmenübersicht und Steckbriefe
- Anlage 4\_Dokumentationen Beteiligungsveranstaltungen
- Anlage 5\_Kurzbericht

## Literatur

**Changing Cities e.V. o.J.** KIEZBLOCKS. Konzept. URL: <https://www.kiezblocks.de/konzept/> Letzter Zugriff 22.07.2024

**Difu 2023:** Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH: Verkehrsberuhigung: Entlastung statt Kollaps! Maßnahmen und ihre Wirkungen in deutschen und europäischen Städten (Difu Policy Papers Nr. 2). <https://doi.org/10.34744/difu-policy-papers-2023-2> (letzter Zugriff 13.08.2024)

**SenUMVK 2021:** Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz: Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe). URL: <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/verkehrskonzepte-und-planungen/stadtentwicklungsplan-mobilitaet-und-verkehr/> (letzter Zugriff 20. August 2024).

**SenUMVK 2014-2022:** Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz. Abt. Verkehrsmanagement – VI C 21: Diverse Knotenstromzählungen.

**SenUMVK 2023:** „Brücken für Berlin - Aktuelle Brückenbaumaßnahmen 2023/24“

**Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2022:** Straßenverkehrsunfallstatistik. Deutschland, 2022.

### Zur Verfügung gestellte Dokumente

**Bezirksamt Treptow-Köpenick (2021):** Freiraumplanung Schmollerplatz

**Bezirksamt Treptow-Köpenick (2024):** Planung FGÜ am Knotenpunkt Emser Straße / Heidelberger Straße



## Rechtsgrundlagen

**Baugesetzbuch:** Baugesetzbuch (BauGB) (2004). Gesetz über die Ordnung des Bauwesens. Abgerufen von <https://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/>

**Berliner Mobilitätsgesetz:** Berliner Mobilitätsgesetz (2018). Gesetz zur Neuregelung der Rechtsvorschriften für die Mobilität in Berlin. Abgerufen von <https://gesetze.berlin.de>

**Berliner Straßengesetz:** Berliner Straßengesetz (BerlStrG) (1999). Gesetz über die öffentlichen Straßen in Berlin. Abgerufen von <https://gesetze.berlin.de>

**Beschlüsse der BVV:** Bezirksverordnetenversammlung Treptow-Köpenick (2021). Drs. VIII-1280, Beschluss vom 09.09.2021. Abgerufen von [Link zur Quelle, falls online verfügbar]

**Straßenverkehrsordnung (StVO):** Straßenverkehrsordnung (StVO) (2013). Verordnung über die Teilnahme am Straßenverkehr. Abgerufen von <https://www.gesetze-im-internet.de/stvo/>

## Kartengrundlagen

**Fis-Broker (Geoportal Berlin).** URL: <https://www.berlin.de/sen/sbw/stadtdaten/geoportal/geoportal-daten-und-dienste/> Letzter Zugriff 22.07.2024

**OpenStreetMap (OSM).** URL: <http://www.openstreetmap.org/> Letzter Zugriff 22.07.2024

**Berliner Verkehrsbetriebe (BVG).** Netzpläne und Linien. URL: <https://www.bvg.de/de/verbindungen/netzplaene-und-linien>