



Runder Tisch Sprengelkiez -AG Verkehr-

Überlegungen zu einer Verkehrsberuhigung im Sprengelkiez

Kurzdarstellung des Kiezes

Im **Sprengelkiez leben** auf circa 0,8 Km² etwa **16.000 Menschen**. Begrenzt wird der Kiez von der Föhrrer Straße, der Luxemburger Straße, der Müllerstraße, der Fennstraße und dem Nordufer (Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal).

Im Quartier gibt es **zwei Grundschulen** (Leo-Lionni-Grundschule und Brüder-Grimm-Grundschule). Über das Quartier verteilt sind **ca. 15 Kindertagesstätten** vorhanden. Des weiteren gibt es ein großes **Spielareal** (TeLux und Kinderfarm). Hinzu kommen **drei große Spielplätze** (Sparrplatz, Pekingener Platz und Sprengelpark).

Das Quartier beherbergt **eine katholische und eine evangelische Kirche**.

Die Fläche zwischen Bahngelände und Fennstraße wird größtenteils von der **Firma Bayer** genutzt. Das **Robert-Koch-Institut** hat ebenfalls im Quartier einen Standort.

Das Quartier ist gut an das Netz des **ÖPNV** angebunden. Der Kiez wird von zwei U-Bahnlinien (U 6 und U 9) und S-Bahn (Ring) eingerahmt. Hinzu kommen verschiedene Buslinien die den Kiez tangieren, die Buslinie 142 durchquert werktags den Kiez. Die Straßenbahnen und eine dritte U-Bahnlinie (U 8) sind nahe bei.

Problembeschreibung der Verkehrssituation

Wer im Sprengelkiez unterwegs ist, wird immer wieder mit der unbefriedigenden Verkehrssituation konfrontiert. Das **Auto dominiert den öffentlichen Raum**. Zugeparkte Straßenecken und Fußgängerfurten, das Parken in zweiter Reihe, die Nichtbeachtung der Geschwindigkeitsbegrenzung und der Durchgangsverkehr fallen sofort ins Auge. Durch das Robert-Koch-Institut, der Beuth-Hochschule und dem Rudolf-Virchow-Klinikum wird der Kiez durch den **Parkplatzsuchverkehr** tagsüber erheblich belastet.

Fußgänger beklagen sich, dass die Straßenquerung durch das Fehlverhalten der Kraftfahrer immer unsicherer und schwieriger wird. Besonders betroffen sind hiervon Menschen, die in der Mobilität eingeschränkt sind (Rollstuhlfahrer, blinde und alte Menschen, aber auch Kinder).

Fußgänger klagen zu Recht über Radfahrer, die auf den Gehwegen fahren, **Radfahrer** wiederum über rücksichtslose Kraftfahrer von denen sie sich im Straßenverkehr bedrängt fühlen.

Die Liste ließe sich noch weiter fortführen.

Diese Entwicklung ist nicht neu. Inzwischen versuchen aber immer mehr Anwohner*innen dem auch konstruktiv entgegen zu wirken.

Der **öffentliche Raum** muss neu betrachtet und gestaltet werden.

Es ist der **Lebensraum aller**, nicht nur der Autofahrer, auch nicht nur der Radfahrer. Der Fußverkehr hat einen hohen Stellenwert, wird aber überhaupt nicht entsprechend gewürdigt.

Ziele einer Verkehrsberuhigung

- Verkehr langsamer, übersichtlicher, sicherer und umweltverträglicher gestalten
- zu Fuß gehen erleichtern
- Radverkehr fördern
- Aufenthaltsqualität steigern
- ÖPNV stärker ins Bewusstsein rücken
- Autoverkehr verringern



Runder Tisch Sprengelkiez -AG Verkehr-

Derzeitige verkehrliche Rechtslage

Der gesamte Sprengelkiez durchgängig, bis auf die westliche Hälfte der Sparrstraße, als 30-er Zone ausgewiesen. Die westliche Hälfte der Sparrstraße ist eine verkehrsberuhigte Zone.

Zukünftige Neuordnung

Zukünftig sollte der **Sprengelkiez** überwiegend als **Verkehrsberuhigter Bereich** (Verkehrszeichen 325.1) ausgewiesen werden. Hier gilt für Fahrzeuge jeder Art, also auch für Radfahrer, eine Höchstgeschwindigkeit von 7 Km/h. Geparkt werden darf nur in dafür ausgewiesene Flächen.

Nur **folgende Straßenabschnitte** sollten davon **ausgenommen** sein:

1. die **Streckenführung der BVG-Buslinie 142** also Abschnitte vom Nordufer, der Lynarstraße, der Tegeler Straße, der Sprengelstraße und der Torfstraße. Hier soll weiterhin die maximale Geschwindigkeit von 30 Km/h gelten.
2. die **Triftstraße** in der gesamten Länge, die **Torfstraße** zwischen Nordufer und Sprengelstraße sowie das **Nordufer** zwischen Föhler Straße und Lynarstraße mit Ausnahme im Bereich des Pekinger Platz sollen als **Fahrradstraße** ausgewiesen werden.

In einer Fahrradstraße haben Fahrräder Vorrang vor dem motorisierten Verkehr und es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h.

Notwendige Baumaßnahmen

Sämtliche **Einfahrten in den Kiez** (insgesamt 10) sind **zu breit** gestaltet. Diese müssen zurückgebaut werden, damit deutlich wird, hier wird in ein Wohngebiet eingefahren, in dem verkehrsberuhigende Regeln gelten.

Die Straßen in den verkehrsberuhigten Bereichen müssen im **Straßenquerschnitt** verengt werden. Das lässt sich kostengünstig gestalten, indem im Wechsel seitenversetzt abschnittsweise senkrecht und parallel zum Bordsteinparken geparkt wird.

Sogenannte **Moabiter Kissen** bremsen die Geschwindigkeit ein. **Gehwegvorstreckungen** an den Straßenecken, **Querungshilfen** für Fußgänger, **abgesengte Bordsteine** und **Blindenleitplatten** sollten Standard sein.

Die Busroute durch den Kiez

Um einen **Durchgangsverkehr** durch den Kiez zu **verhindern**, sollten die Einfahrmöglichkeiten in den Kiez am Nordufer (Fennstraße) im Osten und an der Torfstraße (Luxemburger Straße/Föhler Straße) im Westen auf Bus, Lieferverkehr und Anlieger beschränkt werden.

In der Heidestraße vor der Einmündung in die Perleberger Straße sollte ein Hinweisschild aufgestellt werden, das den Weg zur Autobahn über das Friedrich-Krause-Ufer ausweist.

An der **Einmündung des Nordufers (Neubau) in die Fennstraße** muss eine **Lichtsignalanlage** den Verkehr regeln. Die Lichtsignalanlage die 100 Meter weiter nordöstlich steht, ist falsch

positioniert. Der gesamte Radverkehr aus dem Kiez heraus kreuzt an der Einmündung Nordufer in die Fennstraße. Es ist auch ein Teil des Radweges Berlin-Kopenhagen.

Sämtliche **Bushaltestellen** sollten als sogenannte **Kaphaltestellen** und zwar für die Länge von Gelenkbussen gebaut werden. Somit können die Haltestellen nicht mehr zugeparkt werden. Das erleichtert für Rollstuhlfahrende oder Eltern mit Kinderwagen den Einstieg bzw. macht diesen in manchen Fällen überhaupt erst möglich.



Runder Tisch Sprengelkiez -AG Verkehr-

Ein weiterer positiver Effekt ist, dass dadurch der Verkehr etwas eingebremst wird.

Der Abschnitt der **Sprengelstraße** von der Tegeler Straße bis zur Torfstraße (**Busroute**) muss vom **Fahrbahnquerschnitt verengt** werden, damit auch die max. Geschwindigkeit von 30km/h eingehalten wird. Querungshilfen in Höhe des Eingangsbereiches zum Sprengelpark und eine weitere im Straßenabschnitt zwischen Samoasträße und Tegeler Straße sollen denn Fußverkehr sicherer gestalten.

Der Abschnitt **Torfstraße** zwischen Sprengelstraße und Luxemburger Straße/Föhler Straße muss neu geordnet werden. Die Fahrbahn ist breit genug, das neben Parkstreifen für den Kfz-Verkehr auch geschützte Fahrradstreifen (**Protected Bike Lanes**) gebaut werden können.

Wegen des Busverkehrs, ist für diesen Abschnitt die Einrichtung einer Fahrradstraße nicht möglich.

Durchfahrt Samoasträße

Es ist zu befürchten, dass der **Durchgangsverkehr** sich den Weg von der Fennstraße über das Nordufer durch die **Samoasträße** zur Sprengelstraße und natürlich auch umgekehrt sucht. Dem sollte dadurch entgegengewirkt werden, in dem die Einfahrt von der Lynarstraße in die Samoasträße und die Zufahrt von der Sprengelstraße in die Samoasträße gesperrt wird. Die Samoasträße ist dann nur noch über die Kiautschoustraße erreichbar (**s. Skizze Seite 6**).

Umfeld der Grundschulen

Der Schulbereich vor der **Brüder-Grimm-Grundschule** ist durch eine Fußgängerampel und einem Sperrgitter relativ gut abgesichert. Die Kaphaltestellen tragen zur weiteren Absicherung des Schulweges bei, da die Kraftfahrzeuge hinter den haltenden Bussen warten müssen.

Im Umfeld der **Leo-Lionni-Grundschule** muss einiges zur Sicherheit der Kinder getan werden. Der Fahrbahnquerschnitt muss reduziert werden. In Höhe der Willdenowstraße muss eine sichere **Querungsmöglichkeit über die Triftstraße** geschaffen werden. Eine **Fußgängerampel** wäre die beste Lösung, zumindest muss ein „**Zebrastreifen**“ den Schulweg absichern.

Zur sicheren Gestaltung des Schulumfeldes der Leo-Lionni-Grundschule hat die Stadtteilvertretung *mensc.müller* schon vor Jahren Vorschläge unterbreitet.

Fahrradstraßen

Das **Nordufer** ist **Teil des Radweges Berlin – Kopenhagen**. Vom Frühjahr bis Herbst ist der Abschnitt zwischen der Föhler Straße und dem Pekinger Platz stark von Radfahrern frequentiert.

Es sind nur **wenige Umbaumaßnahmen erforderlich**. An den Straßenecken sollten Gehwegvorstreckungen geschaffen werden, auch müssen über den Abschnitt verteilt Querungshilfen für den Fußverkehr geschaffen werden.

Der Abschnitt **Torfstraße** zwischen Nordufer und Sprengelstraße sollte ebenfalls als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Das wäre dann die Anbindung an den noch zu bauenden Radweg in der Amrumer Straße.

Der Streckenabschnitt benötigt eine **Asphaltdecke** im Fahrbereich.

Die **Triftstraße** soll durchgängig als Fahrradstraße ausgewiesen werden. In Teilbereichen muss der Fahrbahnquerschnitt verengt werden. Bauliche Maßnahmen für einen sicheren Fußverkehr sind er



Runder Tisch Sprengelkiez -AG Verkehr-

forderlich. Im Kreuzungsbereich Triftstraße / Torfstraße / Luxemburgerstraße / Föhler Straße muss eine Lösung zur Einfädelung des Radverkehrs gefunden werden.
Im Norden würde die Fahrradstraße weiter über die Gerichtstraße hin zum Nettelbeckplatz geführt.

Parkraumbewirtschaftung

Für das Quartier soll in der Zeit von **Montag bis Freitag von 8.00 Uhr bis 20.00 Uhr eine bewirtschaftete Parkraumzone** eingerichtet werden. Bei Einrichtung einer Parkraumbewirtschaftungszone sind ausreichend Parkplätze vorhanden. Studierende und Mitarbeiter der Hochschule aber auch das Personal und die Besucher des Krankenhauses, des Robert-Koch-Instituts werden vielleicht auf diese Weise motiviert auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen oder müssten die **kostenpflichtigen Plätze vor Ort** in den nur zum geringen Grad ausgelasteten **Parkhäusern** nutzen.

Die **Parkraumzone** muss allerdings, damit nicht nur eine Verlagerung in angrenzende Quartiere stattfindet, über den **Sprengelkiez** hinaus auch den gesamten **Brüsseler Kiez** mit einbeziehen.

Fazit

Die vorgeschlagenen Maßnahmen tragen zu einer Verkehrsberuhigung im Kiez bei. Der Durchgangsverkehr wird zurückgeführt, da dieser erschwert würde.

Dem Fußverkehr muss der notwendige Verkehrsraum wieder uneingeschränkt zur Verfügung stehen. Damit gestaltet sich das „zu Fuß gehen“ sicherer. Die Gefährdung der Kinder reduziert sich durch die vorgeschlagenen Sicherungsmaßnahmen (z. B. Zebrastreifen, Gehwegvorstreckungen). Durch eine behindertengerechte Gestaltung des Verkehrsraumes erfahren Menschen mit Mobilitätseinschränkungen Erleichterung, aber auch mehr Sicherheit.

Zur Sicherheit des Fußverkehrs führt auch die Rückführung des Radverkehrs in den Fahrbahnbereich bei.

Die Moabiter Kissen werden durchaus auch kritisch gesehen. Wenn diese jedoch vernünftig eingesetzt werden, helfen sie nachhaltig die gefahrene Geschwindigkeit zu reduzieren.

Um für die Anwohner und Anwohnerinnen genügend Parkraum zu sichern, ist eine Parkraumbewirtschaftung dringend notwendig.

Diese würde zur Verkehrsberuhigung im Kiez beitragen und den Verkehrsraum entlasten.
Der Brüsseler Kiez muss in die Parkraumbewirtschaftungszone einbezogen werden.

Die angeführten Maßnahmen der Verkehrsberuhigung und der Gestaltung des Umfeldes steigern die Lebensqualität und das Quartier wird in allen Belangen für die Bewohner und Bewohnerinnen, die Gewerbetreibende, die Anlieger, Besucher und Besucherinnen attraktiver.

Erstellt von Norbert Schneider im Januar 2019

Infos auch unter

<http://runder-tisch-sprengelkiez.de/Arbeitsgruppen/>

Es folgt Seite 5: Skizze zur Durchfahrt Samoastraße

Runder Tisch Sprengelkiez -AG Verkehr-



Skizze: Norbert Schneider