



## Fragestellung und Methodik

### **Fragestellung:**

Ist für die verkehrliche Erschließung der geplanten Schuldrehscheibe die bestehende Situation auf der südöstlichen Straßenseite der Kniprodestraße auskömmlich (Variante B\*) oder ist die Anlage eines Gehweges (Variante A\*) erforderlich.

\*FB Stadterneuerung: Präsentation Information Schuldrehscheibe/  
Erschließungsmaßnahme Werneuchener Wiese, Berlin, 24.06.2021

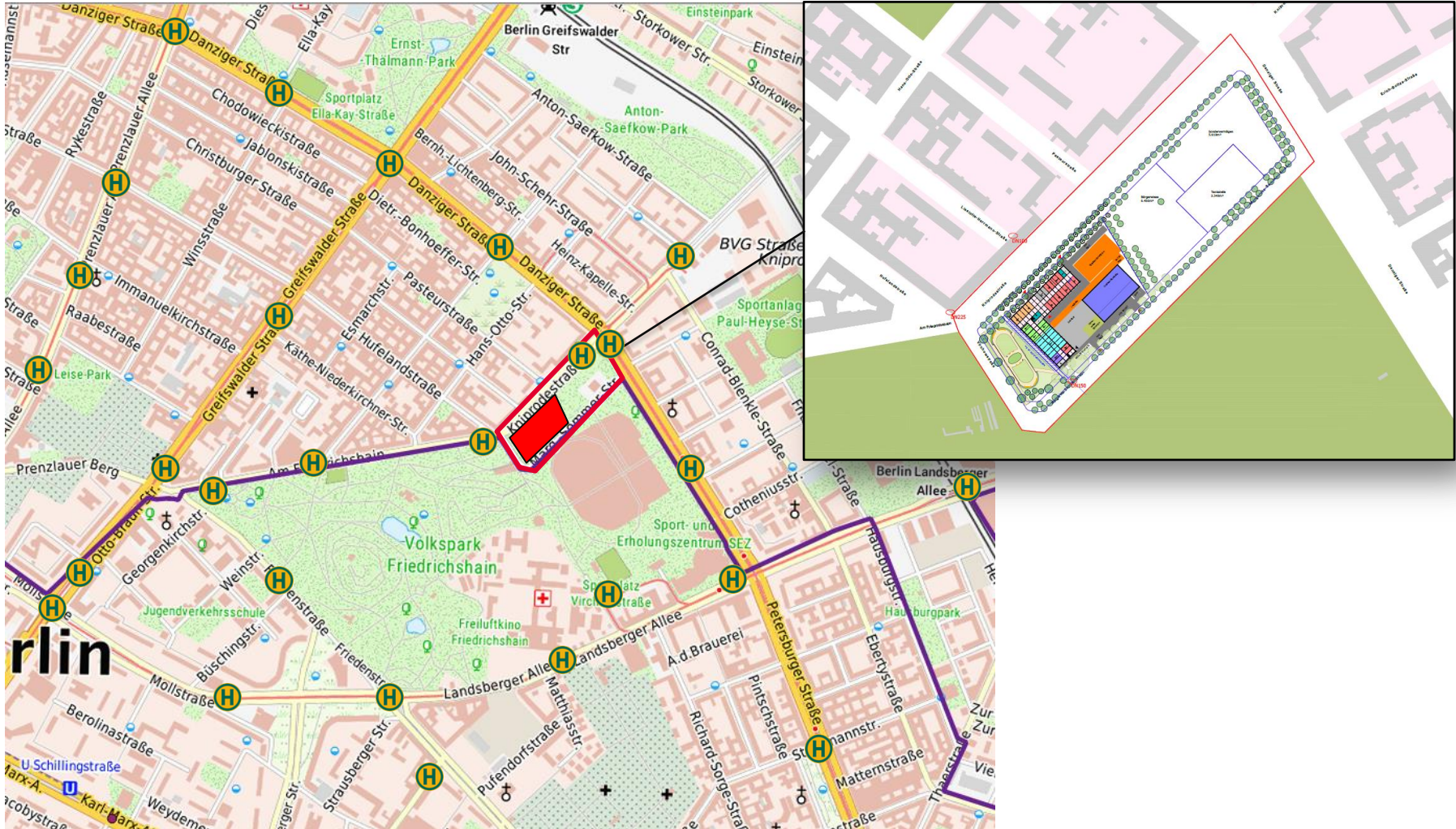
### **Methodik:**

- Analyse der Ortslage und der verkehrlichen Erschließung im Bestand und Planung
- Analyse der möglichen plausiblen Quelle-Ziel-Wegeverbindungen im näheren Umfeld der Drehscheibe
- Ermittlung des prognostizierten Schulverkehrsaufkommens im Zielverkehr zur maßgebenden Spitzenstunde (7:00 - 8:00 Uhr) für die weiterführende Schule (ab Jahrgangsstufe 7) mit der insgesamt höchsten Schüler:innenzahl - Nach Absprache mit dem Schulamt keine Betrachtung von Grundschulen
- Verteilung des prognostizierten Schulverkehrsaufkommens auf die Verkehrssysteme Straßenbahn, Bus, Fuß- und Radverkehr, motorisierter Kfz-Verkehr
- Treffen von Annahmen für die Plausibilisierung der zu prognostizierenden Verkehrsverteilung
- Prognose der Verkehrsverteilung im maßgebenden Schul-Ziel-Verkehr
- Umlegung der ermittelten Verkehrsmengen auf die ermittelten Wegerouten im näheren Umfeld der Drehscheibe
- Maßnahmenempfehlungen und Fazit

# Verkehrliche Erschließung Schuldrehscheibe Werneuchener Wiese - Aufkommensabschätzung im Schulverkehr zur maßgebenden Spitzenstunde

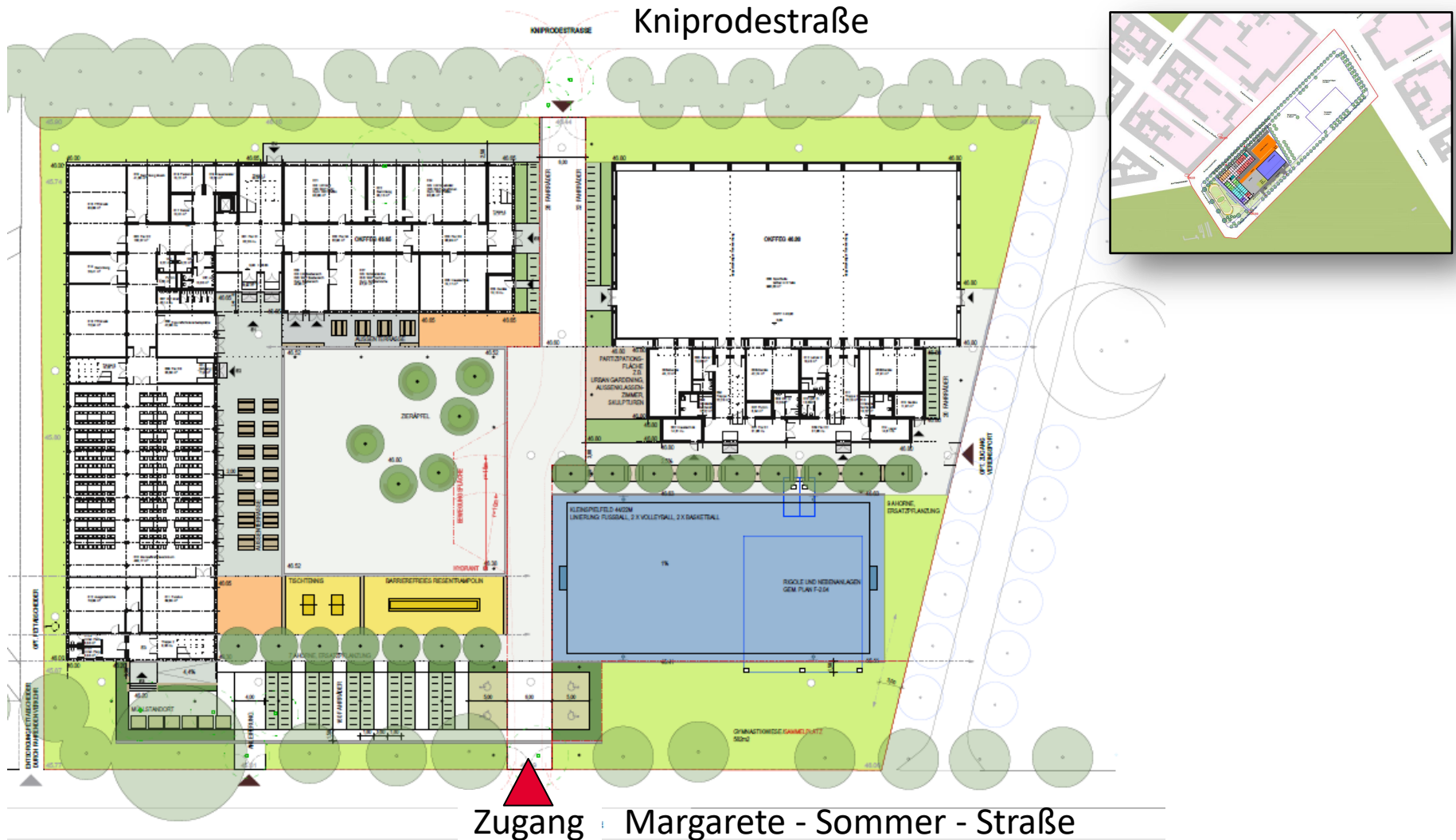


## Lage



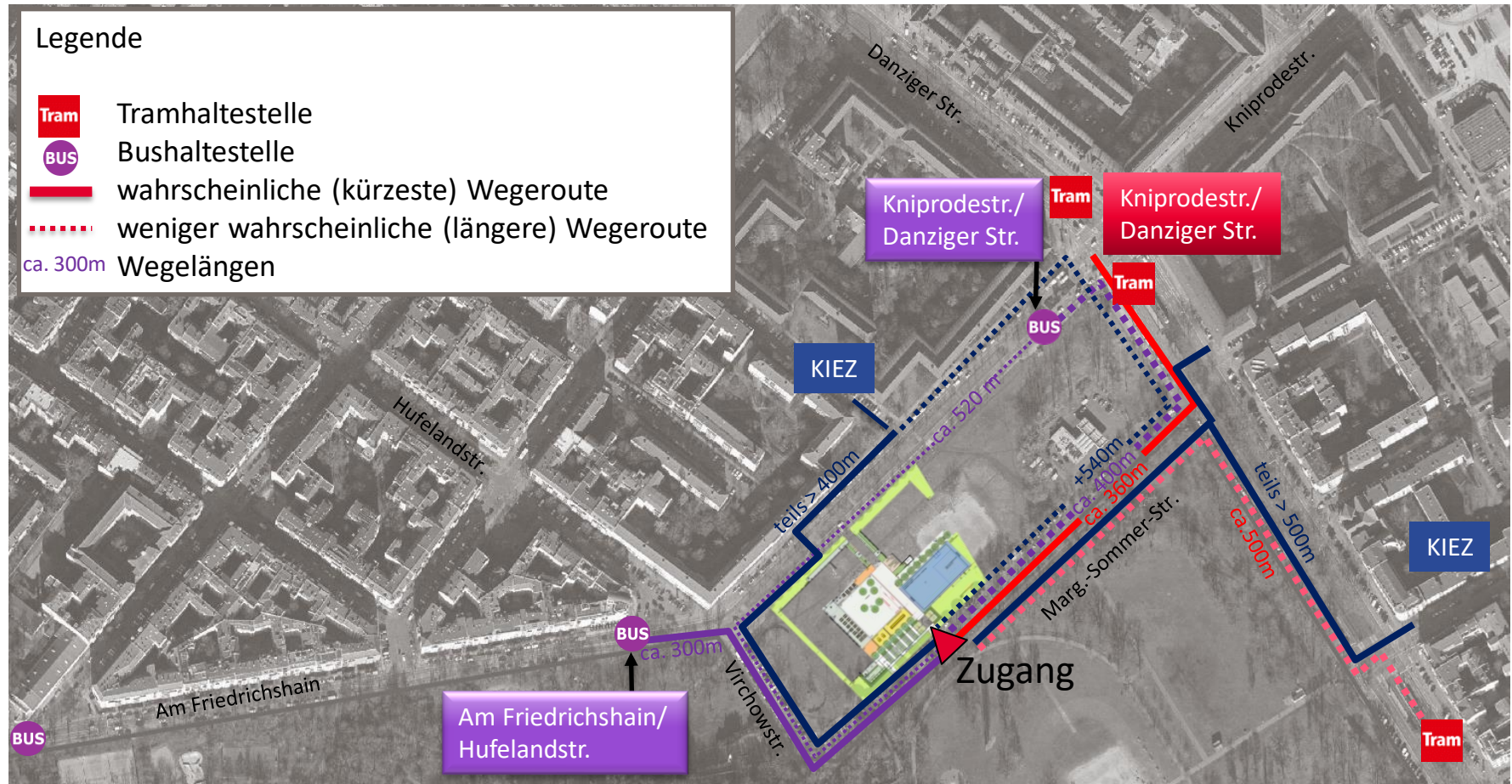


Planung – Vorplanung Freianlagen (Stand: 14.04.2021)





## Quelle-Ziel-Beziehungen und Wegelängen



Hauptwegebeziehungen:

- Tramhaltestelle Kniprode-Str./Danziger Str. <-> Zugang Schule (ca. 540 m)
- Bushaltestelle Am Friedrichshain/Hufelandstr. <-> Zugang Schule (ca. 300 m)
- benachbarte Kiezen <-> Zugang Schule (teils > 400 m)



## Aufkommensabschätzung im Schulverkehr

Anzahl SuS\* (Gymnasium am Europasportpark): 830 <sup>(1)</sup>

Anwesenheit: ca. 85 % <sup>(2)</sup>

Anteil der SuS mit Schulbeginn um 8:00 Uhr: 79 % <sup>(3)</sup>

\* SuS = Schülerinnen und Schüler

$830 \times 0,85 \times 0,79 = \underline{559}$  SuS in der Zeit von ca. 7:30 Uhr bis 8:00 Uhr

Verteilung auf die Verkehrsmittel <sup>(4)</sup>

Fuß = 29,6 % x 550 SuS = 165 SuS

Rad = 27,2 % x 550 SuS = 152 SuS

MIV = 10,7 % x 550 SuS = 60 SuS

ÖV = 32,5 % x 550 SuS = 182 SuS

Aufgrund der fußläufigen Entfernungen von > 400 m zwischen Kiez und Schuleingang ist von einem höheren Rad-Anteil zu Lasten des Fußverkehrs auszugehen.

Verteilung auf die Verkehrsmittel <sup>(4)</sup>

Fuß = 20,0 % x 550 SuS = 112 SuS

Rad = 36,3 % x 550 SuS = 205 SuS

MIV = 10,7 % x 550 SuS = 60 SuS

ÖV = 32,5 % x 550 SuS = 182 SuS

Quelle: (1) BA Pankow, Abt. Schule, Sport, FM und Gesundheit – SE FM, FB Hochbau: Erweitertes Bedarfsprogramm – EBP, 12. Belegungsplanung, März 2021 (Gymnasium am Europasportpark), Drehscheibenschule mit der insgesamt höchsten Schüler:innenzahl.

(2) repräsentativer Kennwert nach Bosserhoff, Programm Ver\_Bau\_Absch\_Verkehrsaufkommen.

(3) Tagesganglinie nach HSVV: Ganglinie Schule-1/Ganglinie\_Kunden Sonstiges.xlsx.

(4) SrV 2018, Bezirk Mitte, Tab. 5.5 Verkehrsmittelwahl nach Zweckgruppen (alle Wege) Wege zur Kita / Schule / Ausbildung.



## Aufkommensabschätzung im Schulverkehr

Annahme: In der SrV 2018 bezieht sich der in der Tabelle 5.5 angegebene Ziel / Zweck nicht nur auf den Schulverkehr sondern auch auf Kita und Ausbildung. Daher ist der MIV-Anteil aus der SrV 2018 für das Ziel / Zweck Schule zu hoch. Der Anteil wird reduziert und dem ÖV sowie dem Rad aufgeschlagen.

Der hier ausgewiesene MIV-Anteil bezieht sich vorrangig auf den Bring- und Holverkehr und weniger auf selbstfahrende Schüler:innen. Es kann keine Aussage gemacht werden, wo der Bring- und Holverkehr halten wird und die entsprechenden Wege zwischen Kfz und Schulgebäude verlaufen werden. Daher wird der MIV-Verkehr in der Untersuchung nicht weiter betrachtet.

Verteilung auf die Verkehrsmittel

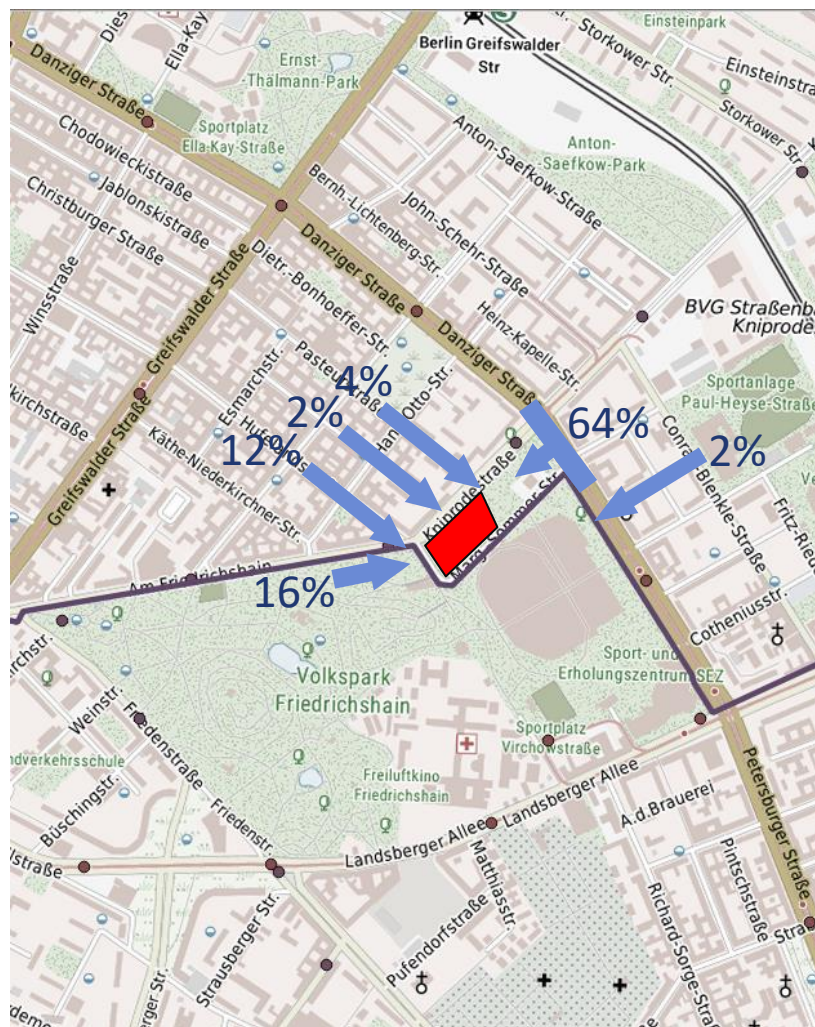
Fuß	=	20,0 % x 550 SuS	=	112 SuS
Rad	=	39,0 % x 550 SuS	=	218 SuS
MIV	=	4,0 % x 550 Sus	=	23 SuS
ÖV	=	36,5 % x 550 Sus	=	206 SuS
		Summe		= 559 SuS

Annahme: Der ÖV teil sich auf in die Nutzung von Straßenbahn und Bus mit folgenden Anteilen:

Straßenbahn (Linie M10)	=	70% x 206 SuS	=	144 SuS
Bus (Linie 200)	=	30% x 206 SuS	=	62 SuS



## Verkehrsverteilung im Fußverkehr



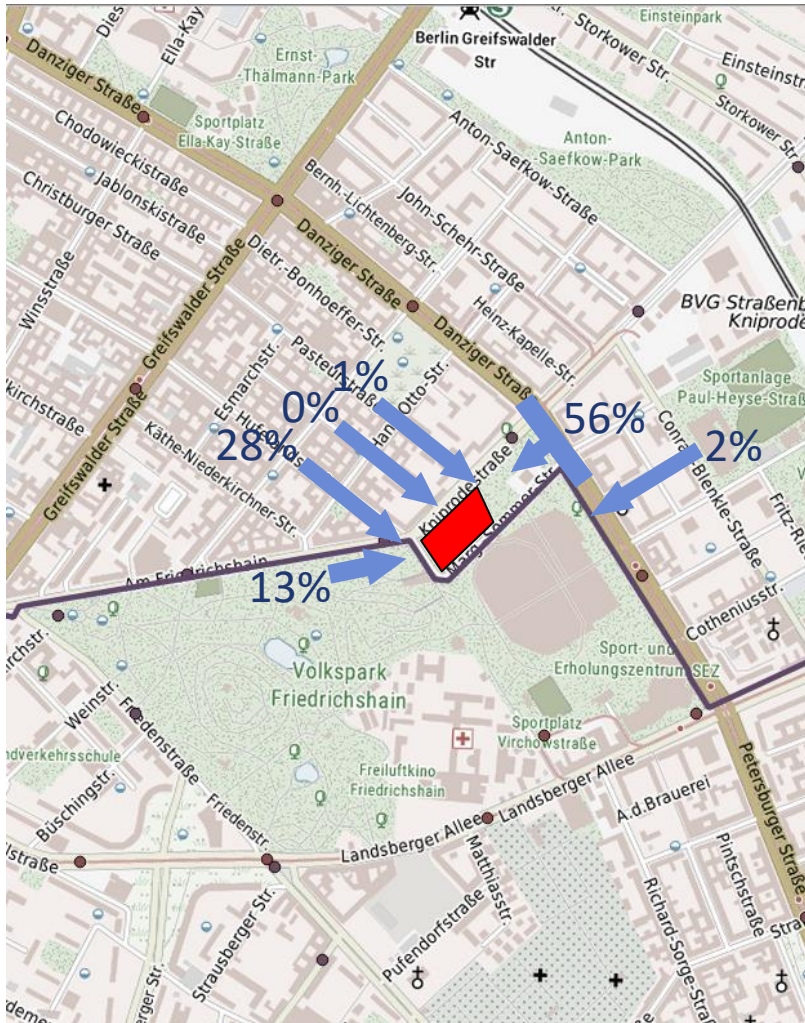
### Annahme:

Auf Basis statistischer Einwohnerdaten wurde die Anzahl schulpflichtiger Kinder in den einzelnen Kiezen ermittelt und zueinander ins Verhältnis gesetzt.

Fußgänger kommend von	Anteil	Anzahl
Danziger Str.	64%	73
Conrad-Blenke-Str.	2%	2
Pasteurstr.	4%	4
Liselotte-Herm.-Str.	2%	2
Hufelandstr.	12%	13
Am Friedrichshain	16%	18
Summe	100%	112



## Verkehrsverteilung im Radverkehr



### Annahme:

Auf Basis statistischer Einwohnerdaten wurde die Anzahl schulpflichtiger Kinder in den einzelnen Kiezen ermittelt und zueinander ins Verhältnis gesetzt.

Radfahrer kommend von	Anteil	Anzahl
Danziger Str.	56%	122
Conrad-Blenke-Str.	2%	4
Pasteurstr.	1%	2
Liselotte-Herm.-Str.	0%	0
Hufelandstr.	28%	62
Am Friedrichshain	13%	28
<b>Summe</b>	<b>100%</b>	<b>218</b>

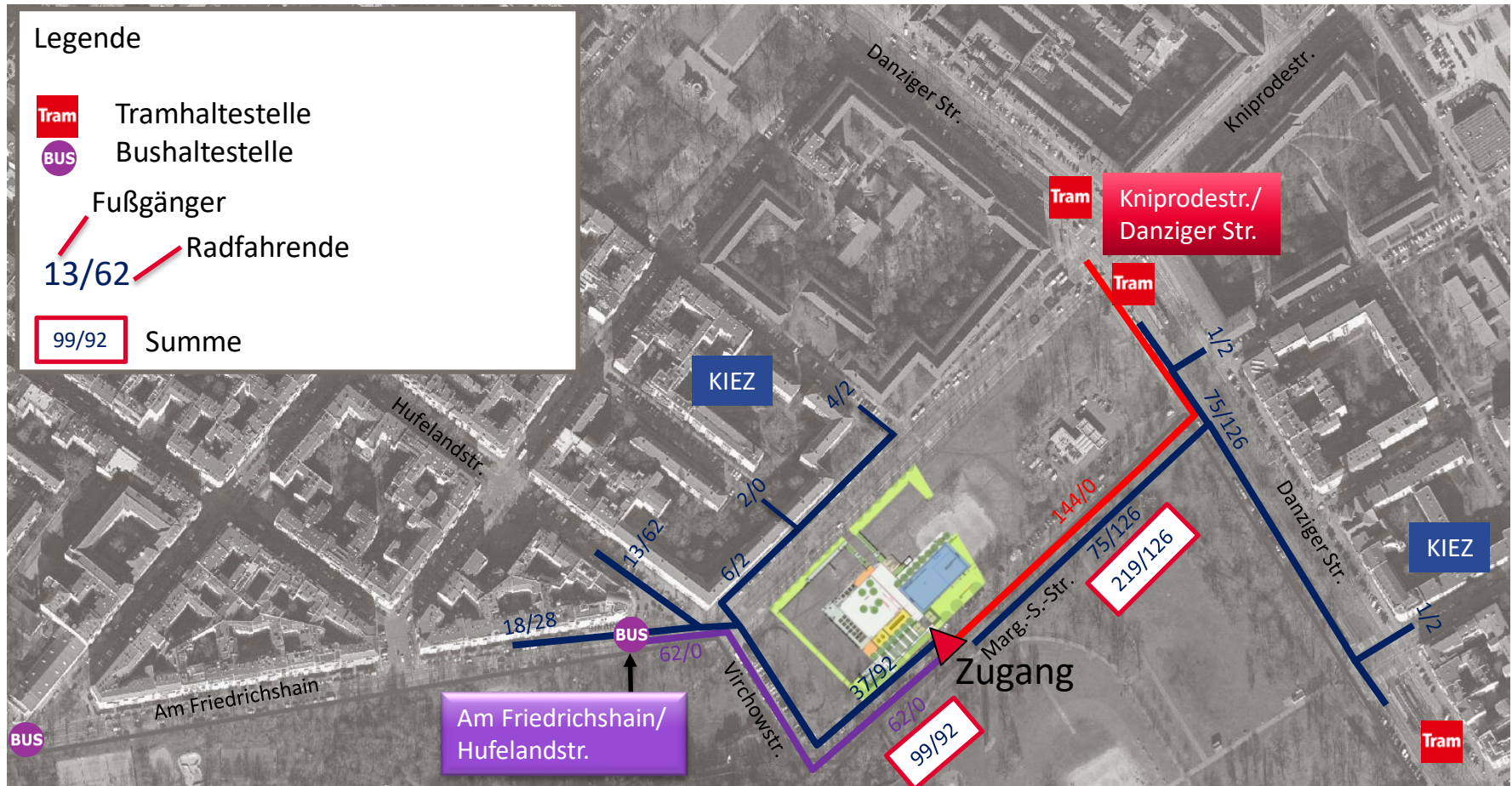
### Annahme:

Die Hufelandstraße ist als Fahrradstraße umgesetzt. Es kommt zu Verkehrsverlagerungen im Radverkehr von den benachbarten Parallelrouten auf die Hufelandstraße





**Fuß- und Radverkehrsaufkommen im Schulverkehr (ca. 7:30 – 8:00 Uhr)**





## Maßnahmenempfehlungen





## Fazit

Die Herstellung eines Gehweges und auch einer Radverkehrsanlage an der südöstlichen Straßenseite der Kniprodestraße sind nach der AV- Geh- und Radwege sowie dem Berliner Mobilitätsgesetz bei einer städtebaulichen Entwicklung und Bebauung der Werneuchener Wiesen erforderlich.

Für die verkehrliche Erschließung der Schuldrehscheibe und unter den hier getroffenen Annahmen ist die Ertüchtigung, bzw. die Herstellung eines Gehweges (Variante A) von nachrangiger Bedeutung, da die geplante Haupteerschließung über die Margarete-Sommer Straße erfolgen soll. Daher kann die Herstellung des Gehwegs vom Betrieb der Schuldrehscheibe entkoppelt und auch noch zu einem späteren Zeitpunkt hergestellt werden.

Bei einer Verlegung der Bushaltestelle Hufelandstraße in Richtung Norden und/oder bei einem (weiteren) Drehscheibenzugang über die Kniprodestraße würde sich ein vollständig anderes Bild abzeichnen. In diesem Fall ist wäre mindestens die Herstellung des Gehweges vor Aufnahme des Schulbetriebs der Drehscheibe herzustellen.

Zur Herstellung der Schulwegsicherheit werden folgende Maßnahmen empfohlen (vgl. Folie 10):

- Die Marg.-Sommer-Straße und die Virchowstraße sind entsprechend den Anforderungen der Schulwegsicherheit zu ertüchtigen.
- In der Danziger Straße ist eine zusätzliche (legale) Querung mit Zugang zur Straßenbahnhaltestelle herzustellen.
- Die Umwandlung und Ertüchtigung der Hufelandstraße als Fahrradstraße zur Bündelung des Radverkehrs ist umzusetzen.
- Das Queren der Straße Am Friedrichshain ist durch einen Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) auf Höhe Virchowstraße zu erleichtern. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist in diesem Bereich auf 30 km/h zu senken.
- Weglängen bei Fahrbahnquerungen sind möglichst kurz zu halten (z.B. durch Querschnittsreduzierung, Gehwegvorstreckung), Sichtfelder sind an allen Querungsstellen grundsätzlich freizuhalten.