
Verkehrs- und Gestaltungskonzept Müllerstraße in Berlin Mitte

Abschlusspräsentation



Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme, Dresden

mit

Conradi
Bockhorst
und
Partner Stadtplaner
und
Architekten

büro urbane prozesse

Conradi Bockhorst und Partner, Berlin

büro urbane prozesse, Berlin

1. **Aufgabenstellung**
2. **Einordnung der Radverkehrsanlagen**
3. **Gestalterische Aspekte**
4. **Realisierungsstufen Müllerstraße**
5. **Maßnahmenansätze im Nebennetz**

1. Aufgabenstellung

1. Aufgabenstellung

Verkehrs- und Gestaltungskonzept Müllerstraße

- Einordnung von Radverkehrsanlagen in der Müllerstraße (Radfahrstreifen)
- Umgestaltung der Seitenräume (Gehwege) der Müllerstraße

Ausgangssituation

- Planungen zu Radfahrstreifen liegen im Anschluss an den zu bearbeitenden Abschnitt vor
 - ▶ aus Richtung Nordwesten bis zum Knotenpunkt Seestraße
 - ▶ aus Richtung Südosten bis Knotenpunkt Sellerstraße

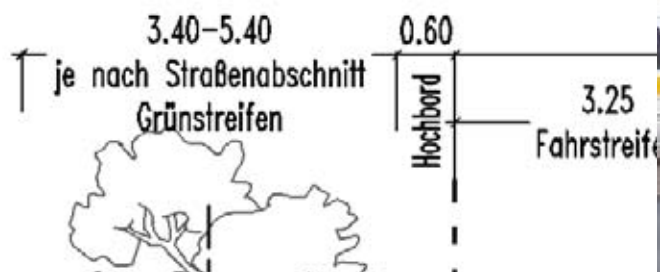
Arbeitsschritte

- Verkehrliche Analysen (Kfz-, Rad- und Fußverkehr, ÖPNV)
- Planung Radverkehrsanlagen
- Einordnung eines Gestaltungsentwurfs zur Müllerstraße (über Seestraße hinaus bis Barfuss-/ Transvaalstraße)
- Entwicklung begleitender Maßnahmen im Umfeld

2. Einordnung der Radverkehrsanlagen

2. Einordnung der Radverkehrsanlagen

→ Bestandsquerschnitt



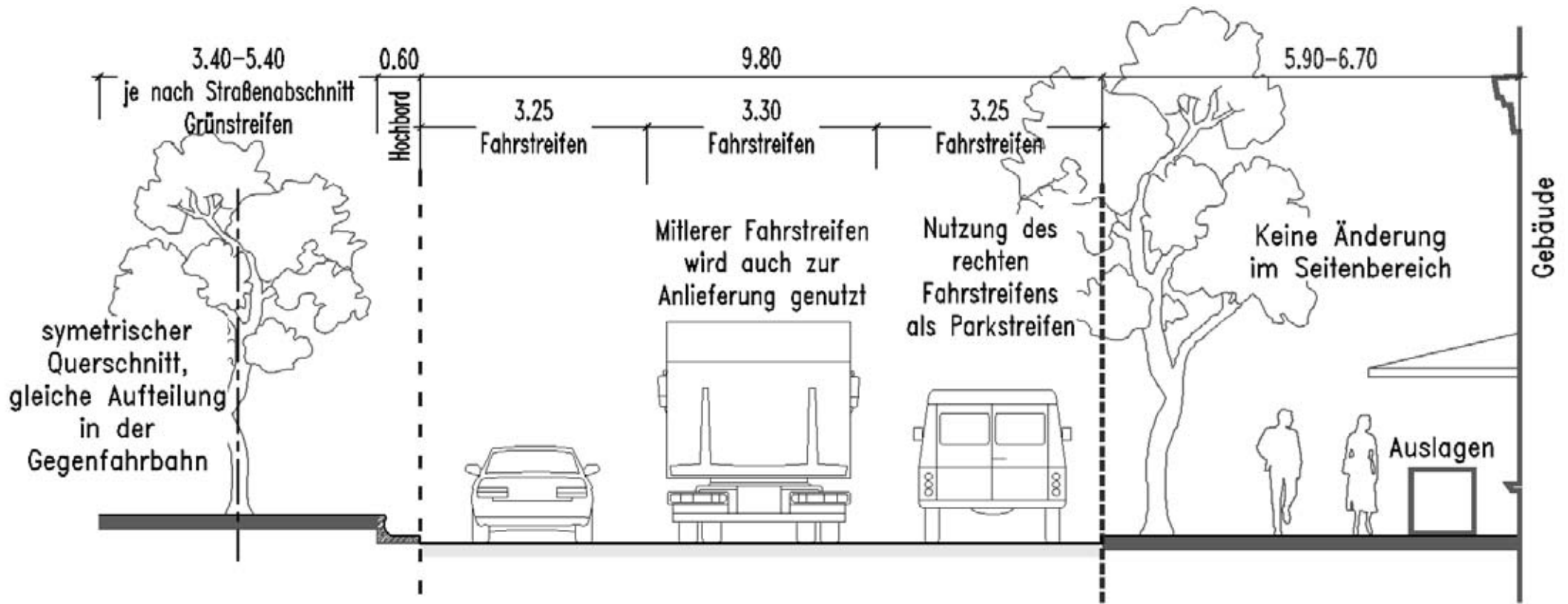
Ausgangssituation

- keine Radverkehrsanlagen
- Illegales Parken in Bereichen mit P-Verbot (Lieferzonen, Haltestellen, vor Fußgängerquerungen)
- intensive Nutzung der Seitenbereiche (hohes Fußgängeraufkommen, Auslagen,...)
- Mittelstreifen dient neben der Trennung der Richtungsfahrbahnen auch als Querungshilfe für Fußgänger und Aufstellfläche für abbiegende Fahrzeuge



2. Einordnung der Radverkehrsanlagen

→ Bestandsquerschnitt



2. Einordnung der Radverkehrsanlagen

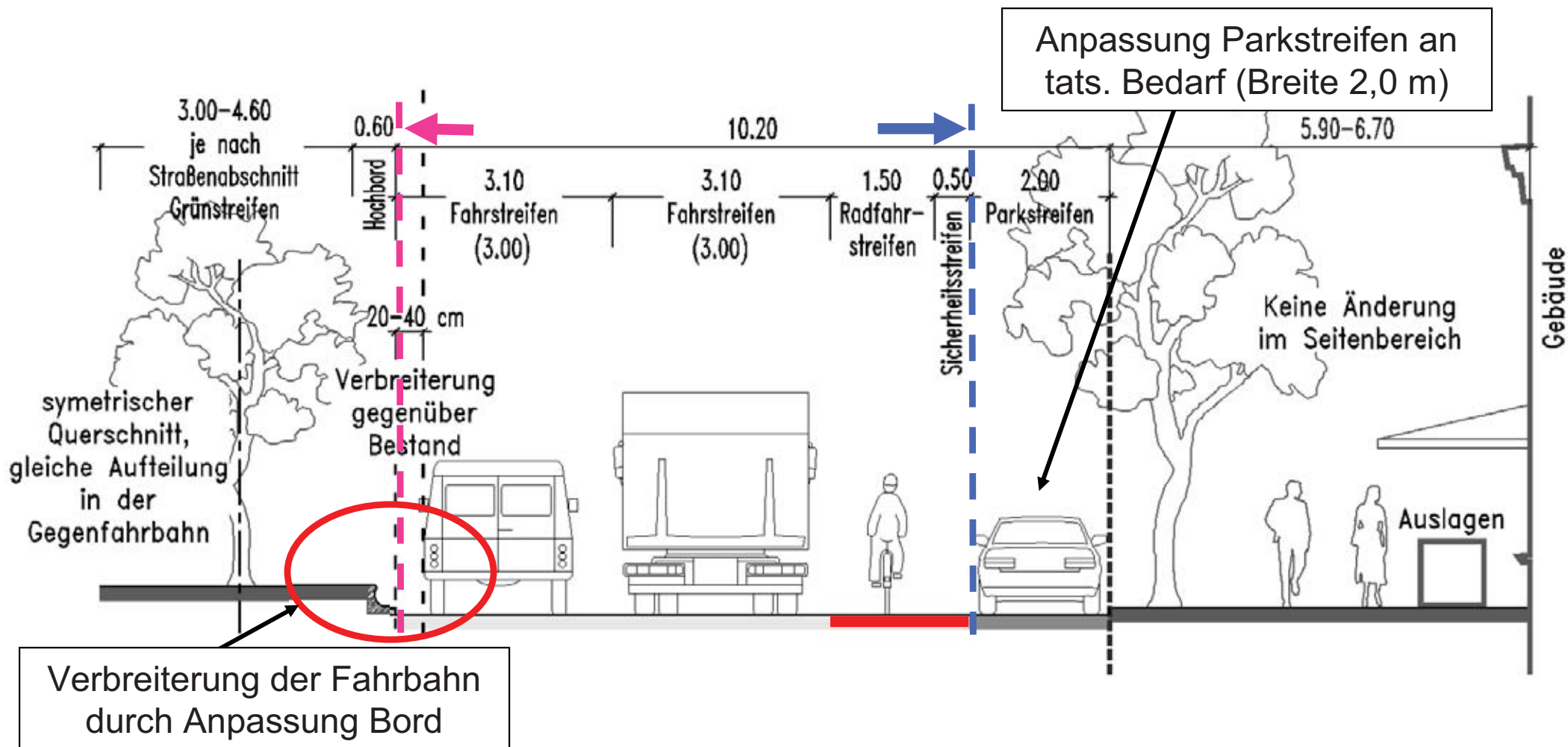
Wichtige Planungsgrundsätze Müllerstraße:

- Einordnung der Radfahrstreifen möglichst nicht zu Lasten des fließenden und ruhenden Verkehrs
- Sicherung/ Verbesserung der Querungsbeziehungen Fußgänger
- Herausstellung der vom Parken freizuhaltenden Bereiche
- Verdeutlichung der abgestuften Funktion des Nebenstraßennetzes

2. Einordnung der Radverkehrsanlagen

Grundsätzliche Herangehensweise:

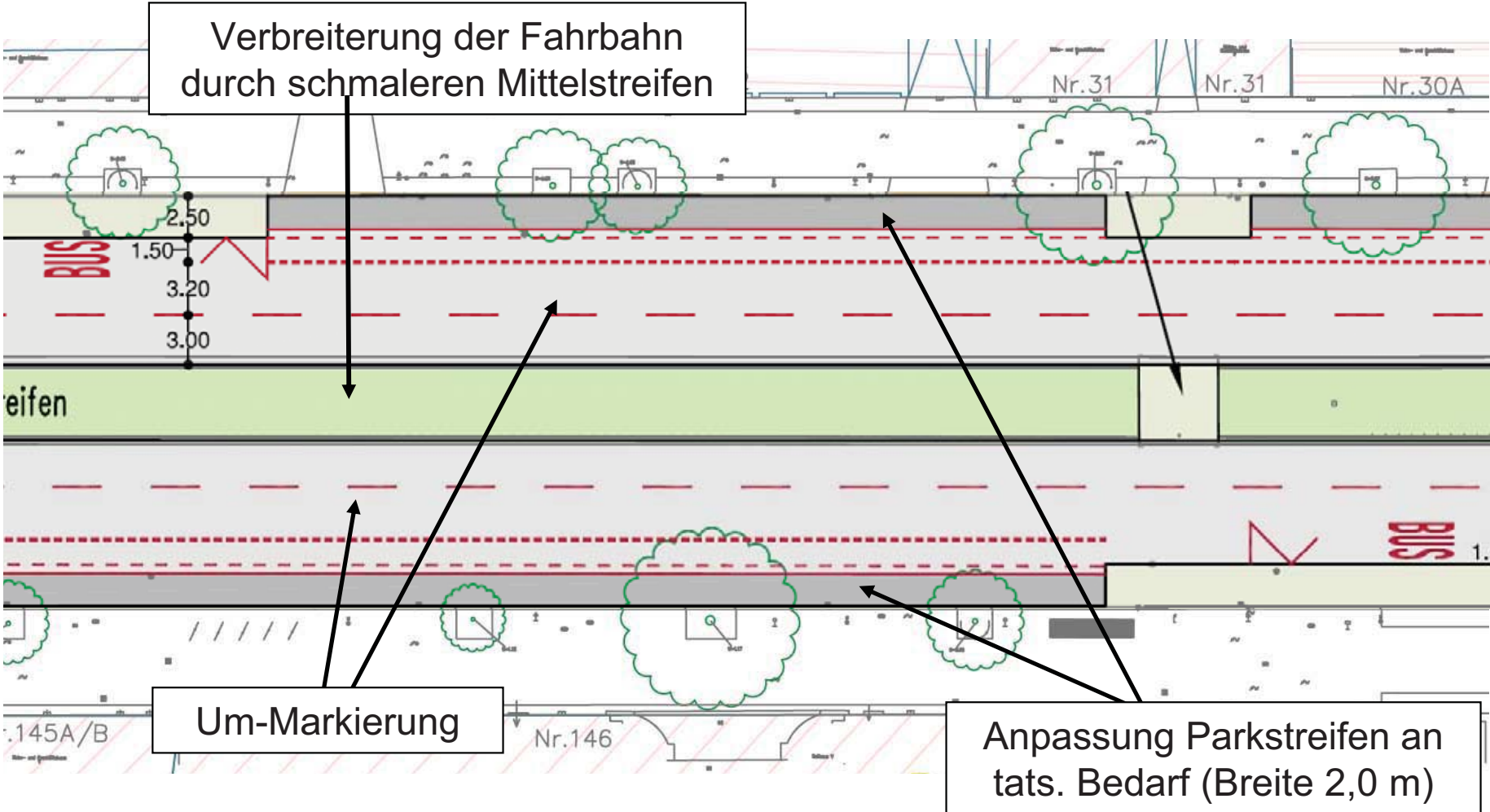
→ **Erhalt** der zweistreifige Fahrbahn/ Parkstreifen + Einordnung eines Radstreifens



2. Einordnung der Radverkehrsanlagen

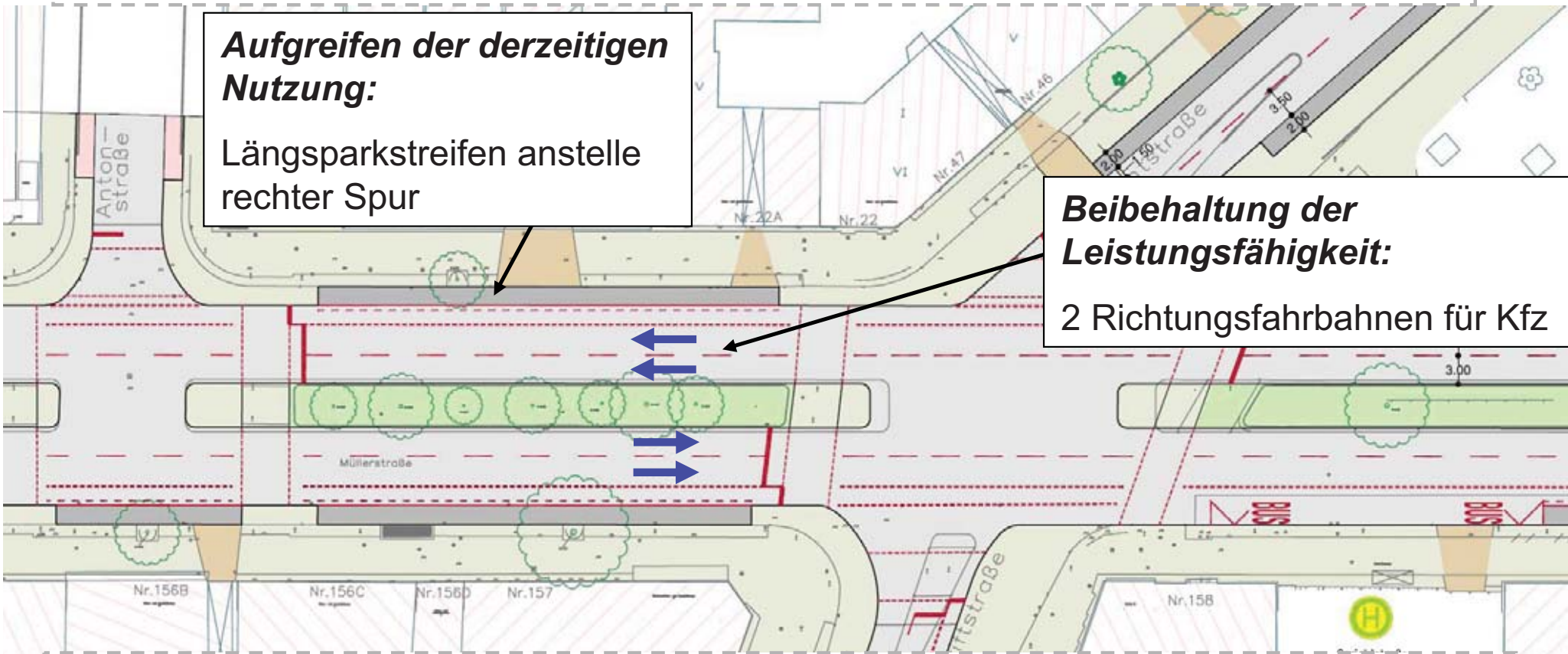
Grundsätzliche Herangehensweise:

➔ **Erhalt** der zweistreifige Fahrbahn/ Parkstreifen + Einordnung eines Radstreifens

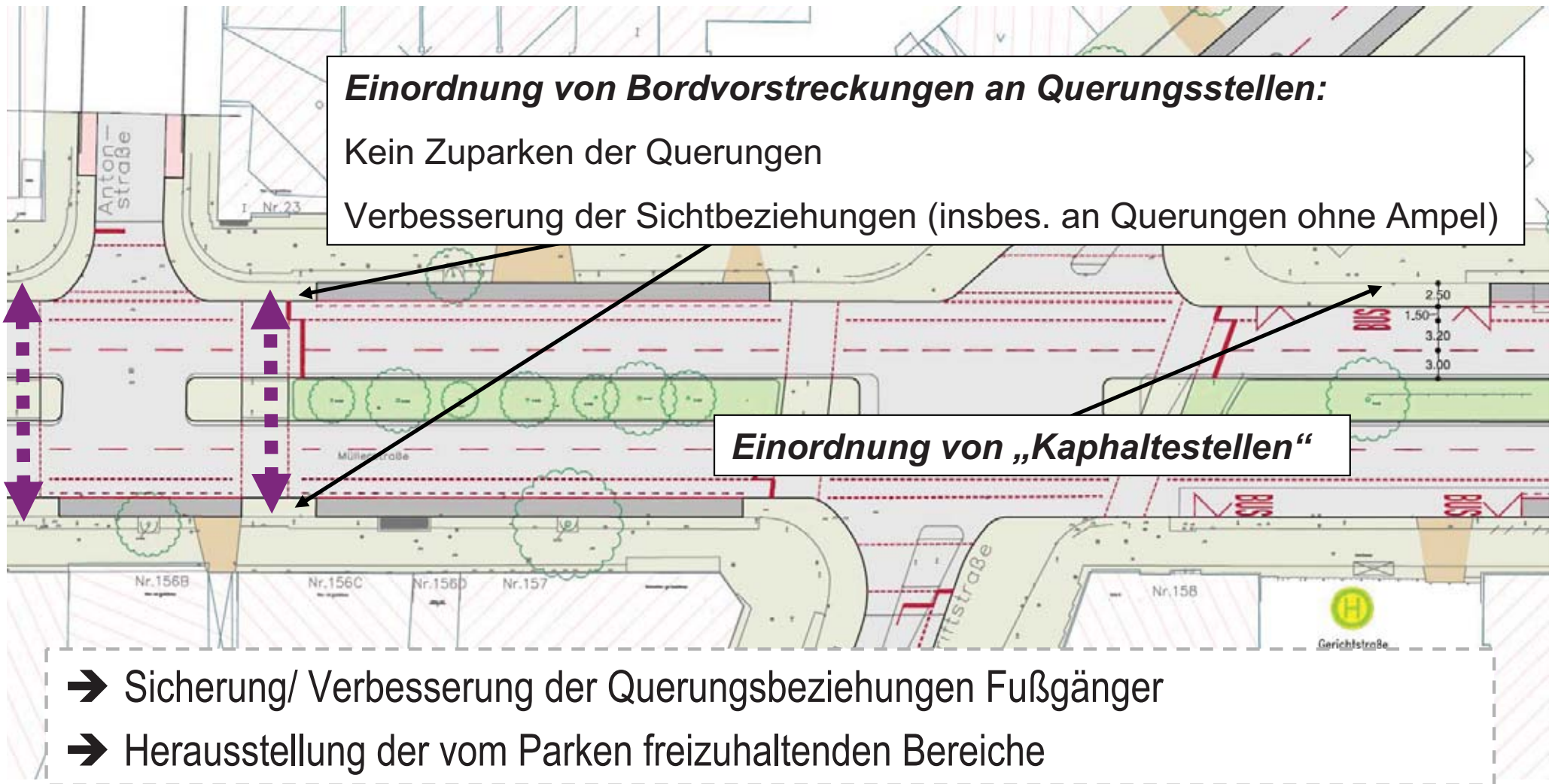


2. Einordnung der Radverkehrsanlagen

➔ Erhalt der Leistungsfähigkeit der Müllerstraße



➔ Einordnung der Radfahrstreifen nicht zu Lasten des fließenden und ruhenden Verkehrs



- ➔ Sicherung/ Verbesserung der Querungsbeziehungen Fußgänger
- ➔ Herausstellung der vom Parken freizuhaltenden Bereiche

2. Einordnung der Radverkehrsanlagen

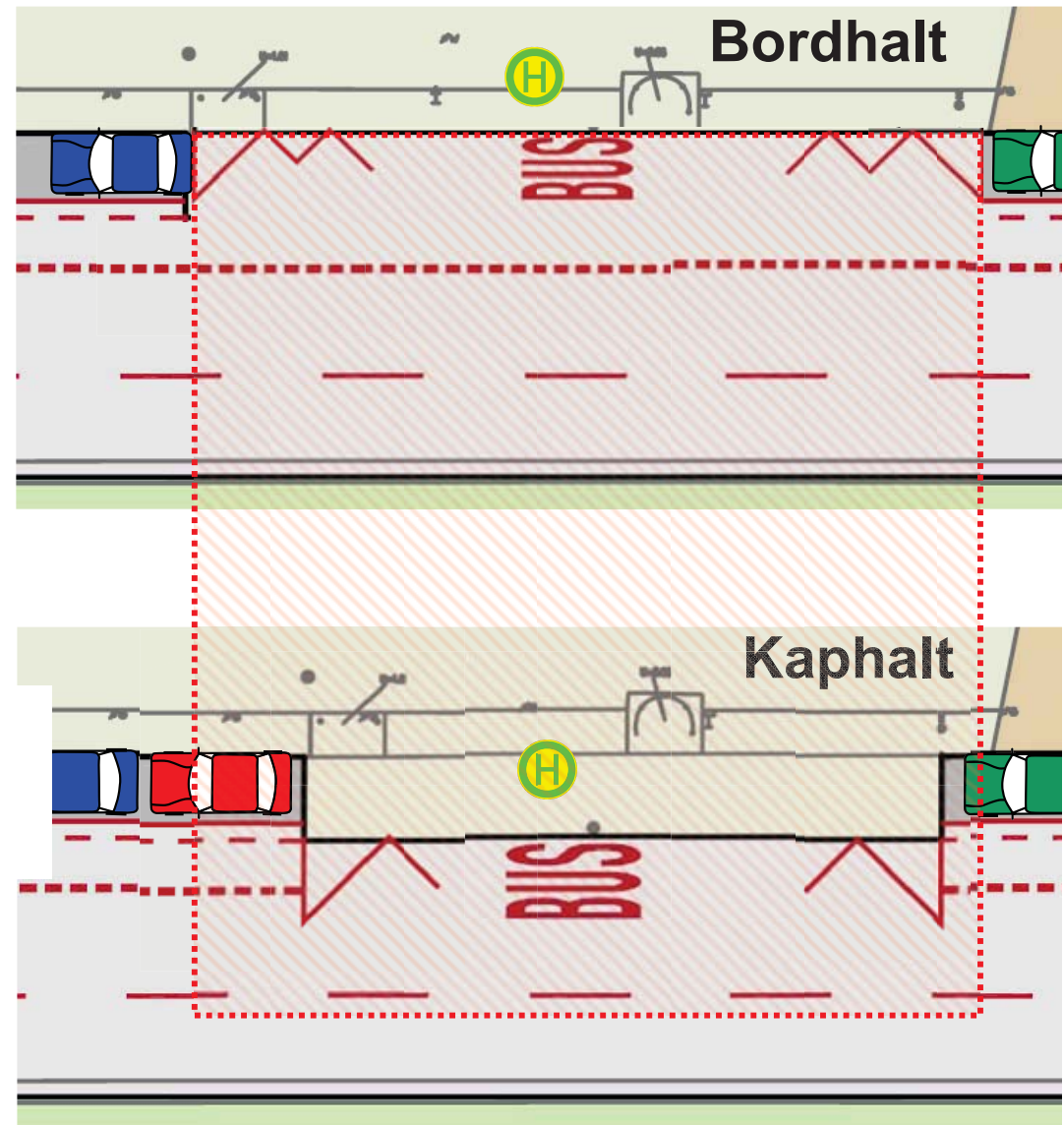


- ➔ Sicherung/ Verbesserung der Querungsbeziehungen Fußgänger
- ➔ Herausstellung der vom Parken freizuhaltenden Bereiche

2. Einordnung der Radverkehrsanlagen

Vorteile von Kaphaltestellen:

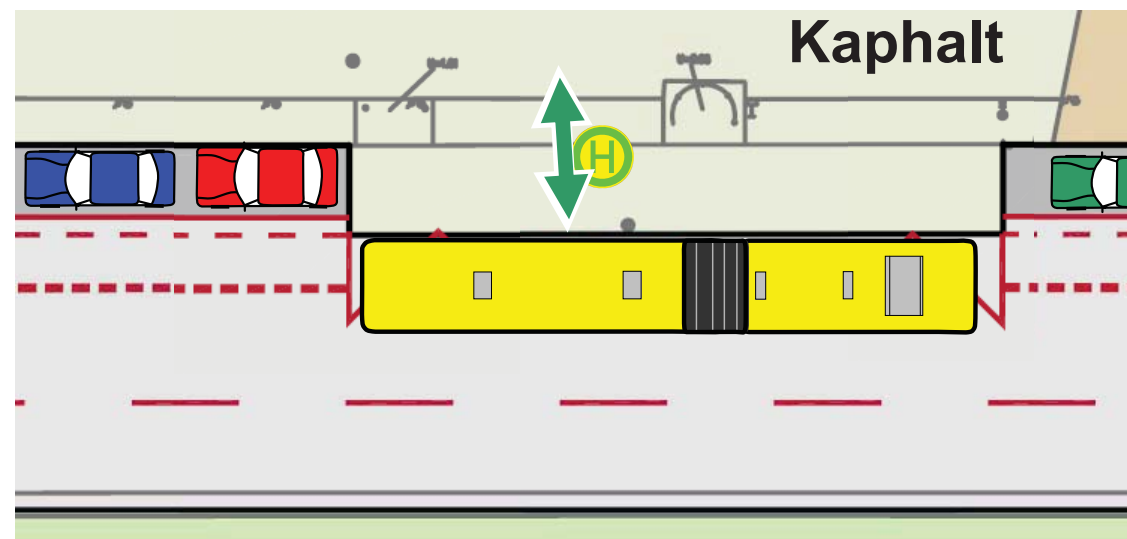
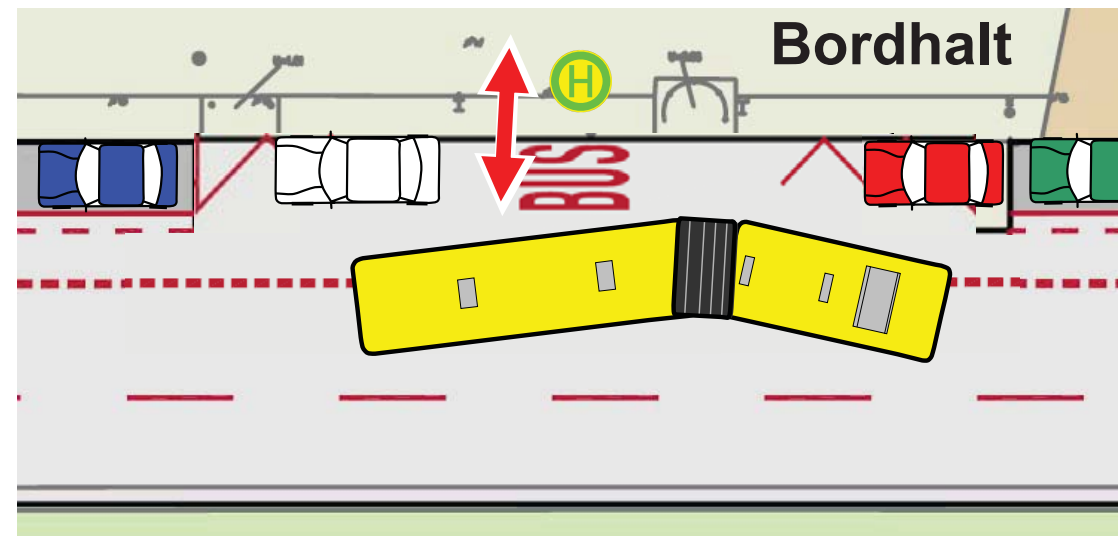
- kurz gehaltene Haltestellen, da der Bus keinen Raum zum Ein- und Ausfädeln braucht



2. Einordnung der Radverkehrsanlagen

Vorteile von Kaphaltestellen:

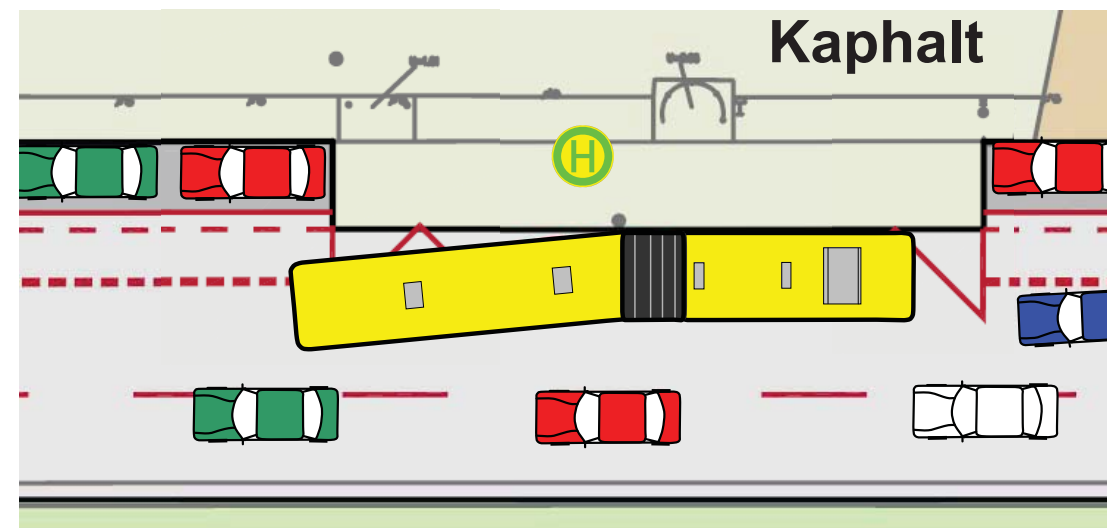
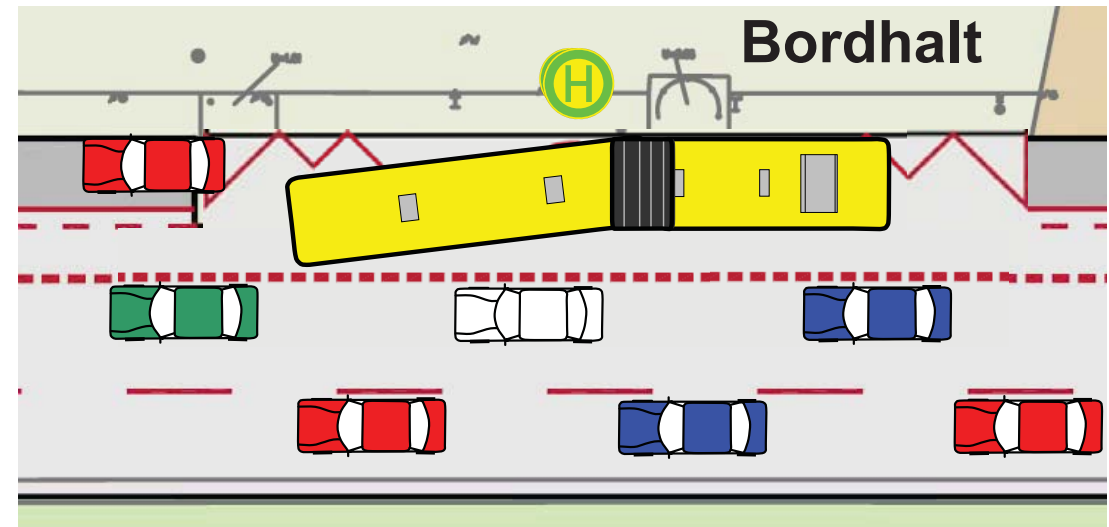
- kurz gehaltene Haltestellen, da der Bus keinen Raum zum Ein- und Ausfädeln braucht
- Zuparken wird erschwert
- Ein- und Aussteigen mit Kinderwagen/ Rollstühlen fällt leichter



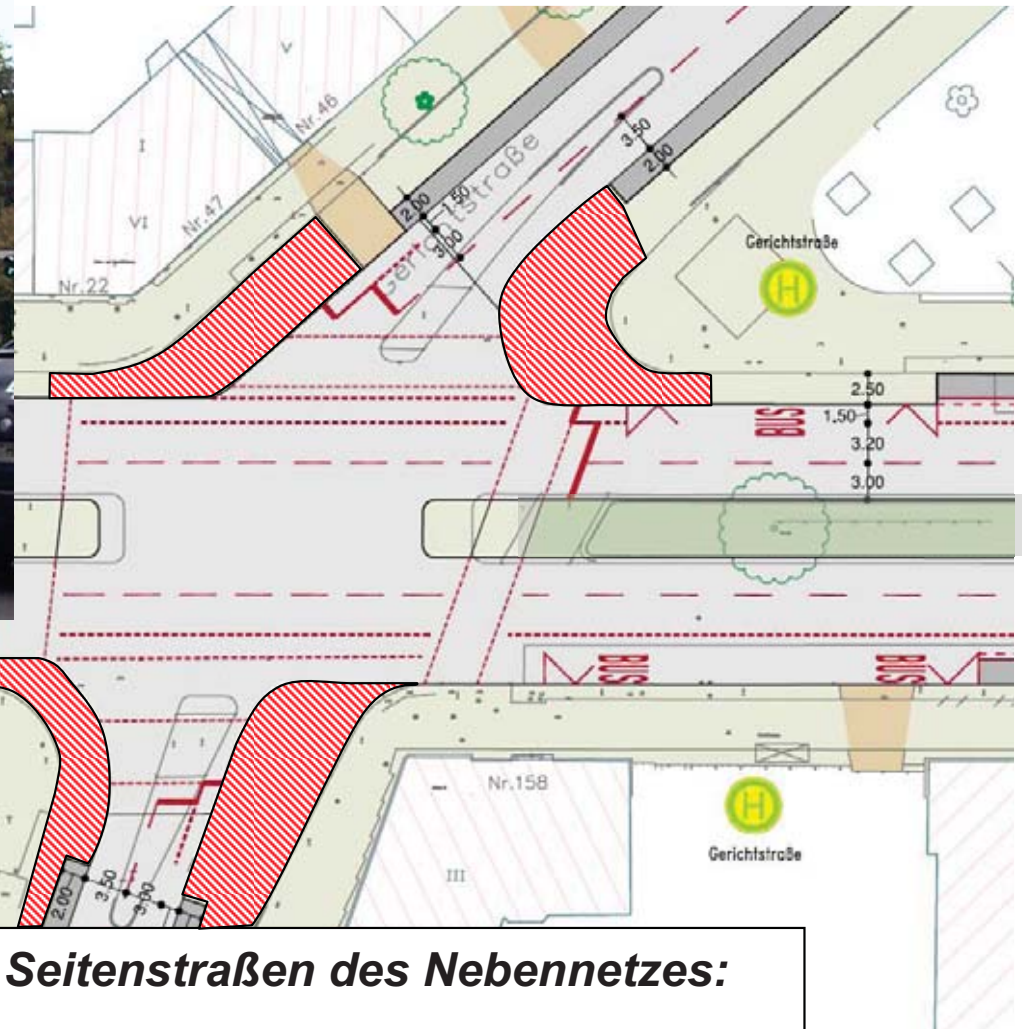
2. Einordnung der Radverkehrsanlagen

Vorteile von Kaphaltestellen:

- kurz gehaltene Haltestellen, da der Bus keinen Raum zum Ein- und Ausfädeln braucht
- Zuparken wird erschwert
- Ein- und Aussteigen mit Kinderwagen/ Rollstühlen fällt leichter
- geringere Konflikte zum fließenden Verkehr, wenn der Bus losfahren möchte



2. Einordnung der Radverkehrsanlagen



Gestaltung der Eingangsbereiche in Seitenstraßen des Nebennetzes:

Bordvorstreckungen zur Erhöhung der Fußgängersicherheit und optischen Verschmälerung

2. Einordnung der Radverkehrsanlagen

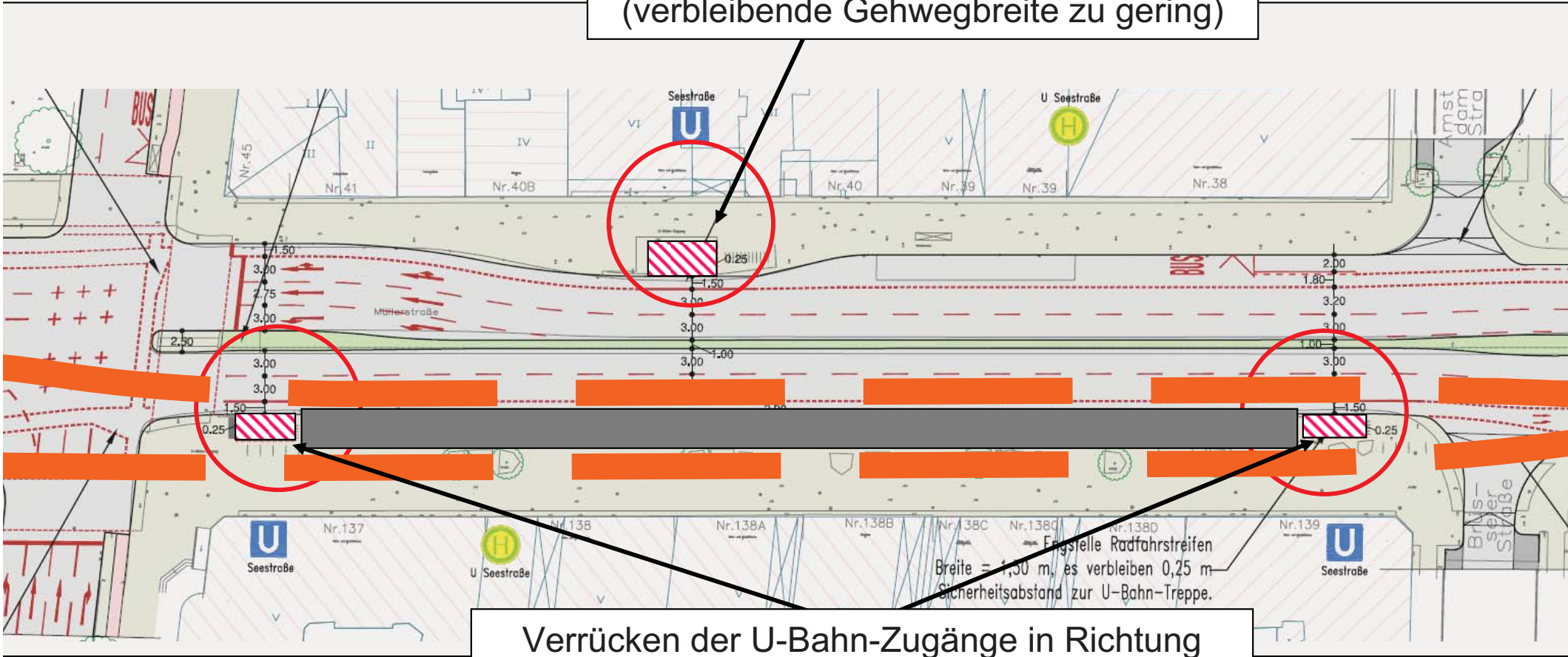


Gestaltung der Eingangsbereiche in Seitenstraßen des Nebennetzes:
Bordvorstreckungen zur Erhöhung der Fußgängersicherheit und optischen Verschmälerung

2. Einordnung der Radverkehrsanlagen

Engstelle Seestraße

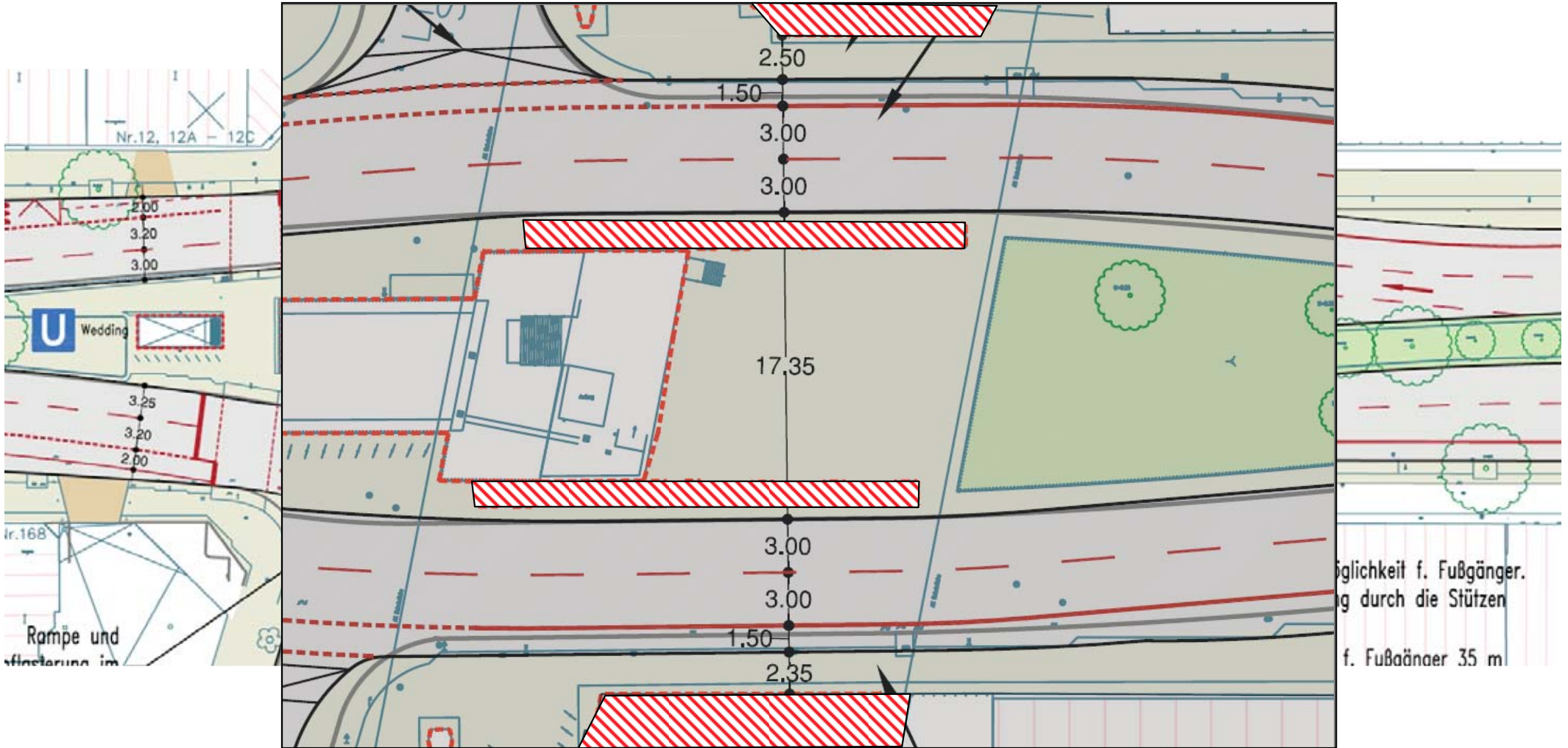
Verrücken des U-Bahn-Zuganges in Richtung Hauswand nicht möglich (verbleibende Gehwegbreite zu gering)



Verrücken der U-Bahn-Zugänge in Richtung Hauswand nicht möglich (Zugänge durch Gleislage der U-Bahn vorgegeben)

2. Einordnung der Radverkehrsanlagen

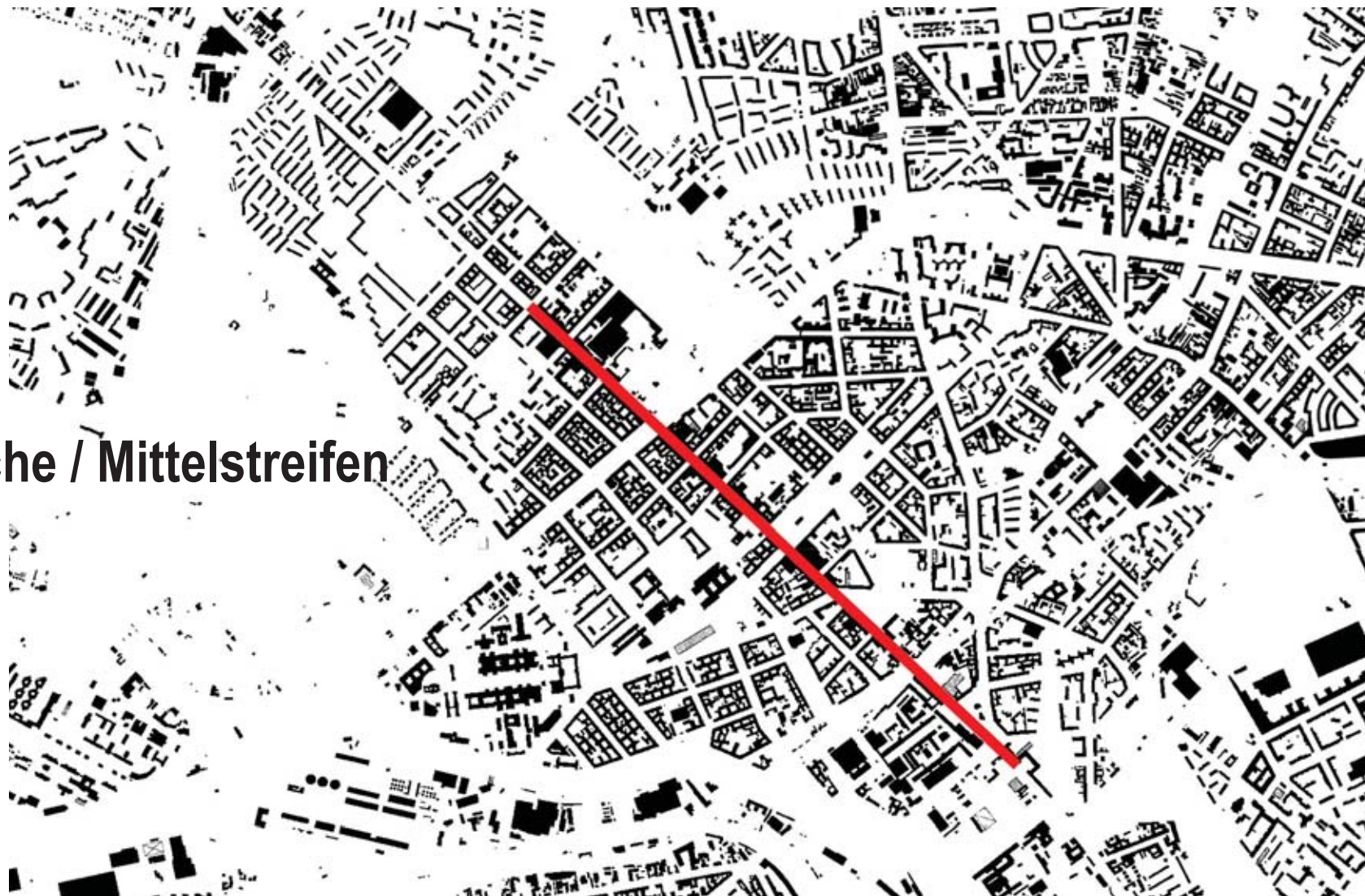
Engstelle S+U Wedding



Möglichkeit f. Fußgänger.
g durch die Stützen
f. Fußgänger 35 m



3. Gestaltung Seitenbereiche / Mittelstreifen





Zusammenfassung Analyse Öffentlicher Raum

- „Vollgestellte“ Gehwege erschweren Wegebeziehungen
- Ungeordnete Geschäftsauslagen
- Unzureichende Fahrradabstellanlagen
- Mangelhafte Aufenthaltsqualität
- Unterschiedliche, tw. schadhafte Beläge
- Unterschiedlichste Bepflanzungen und Baumscheiben
- Mangelhafte Gestaltung u. Trennwirkung Mittelstreifen



3. Gestaltung Seitenbereiche / Mittelstreifen



Gestaltungsvorgaben

- Einheitliches Ordnungsprinzip Seitenbereiche
- Einheitliche Gestaltung der Seitenbereiche
- Geschäftsauslagen / Schankflächen begrenzen
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Neuordnung / Ergänzung Fahrradabstellanlagen
- Mittelstreifen durchlässig und grün



Mosai

Platter

Mosai

3. Gestaltung Seitenbereiche / Mittelstreifen



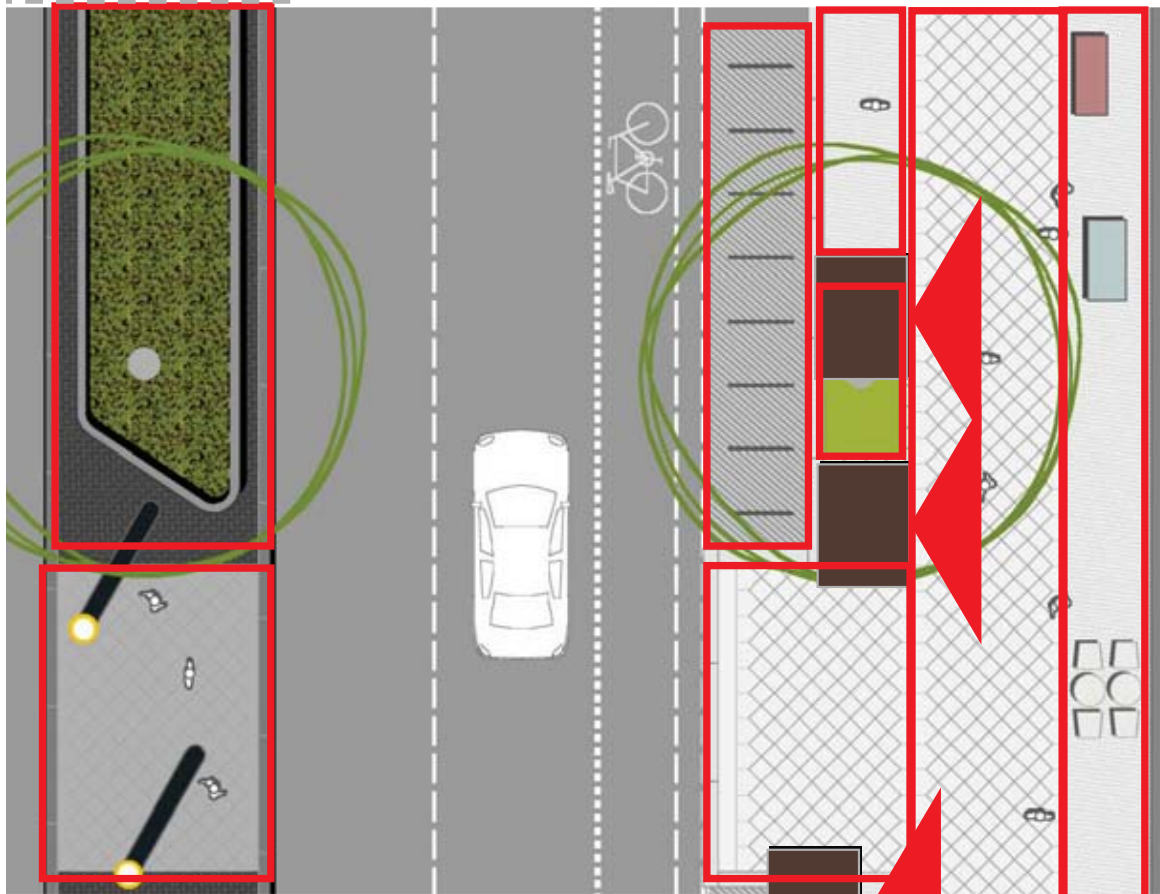
Regelprofil



3. Gestaltung Seitenbereiche / Mittelstreifen



Regelprofil



„Baukasten“ Gestaltungselemente

- Oberstreifen 1,5m = „Sondernutzungsbereich“ (Kleinsteinpfl.)
- Gehbahn 3,0m, („Bischofsmützen“)
- Breiter Unterstreifen (Kleinsteinpfl.)
- Einheitliche Baumscheiben
- Gehwegvorstreckungen
- Möblierung
- Fahrradständer (ggf. auch im Parkstreifen)
- Gestaltung Mittelstreifen (Hochbeete), Ergänzung Baumbestand
- Querungshilfen

3. Gestaltung Seitenbereiche / Mittelstreifen



Schnitt / Regelprofil



3. Gestaltung Seitenbereiche / Mittelstreifen



Gestaltung Mittelstreifen / Fahrbahnaufteilung



Bestand Straßenraum



3. Gestaltung Seitenbereiche / Mittelstreifen



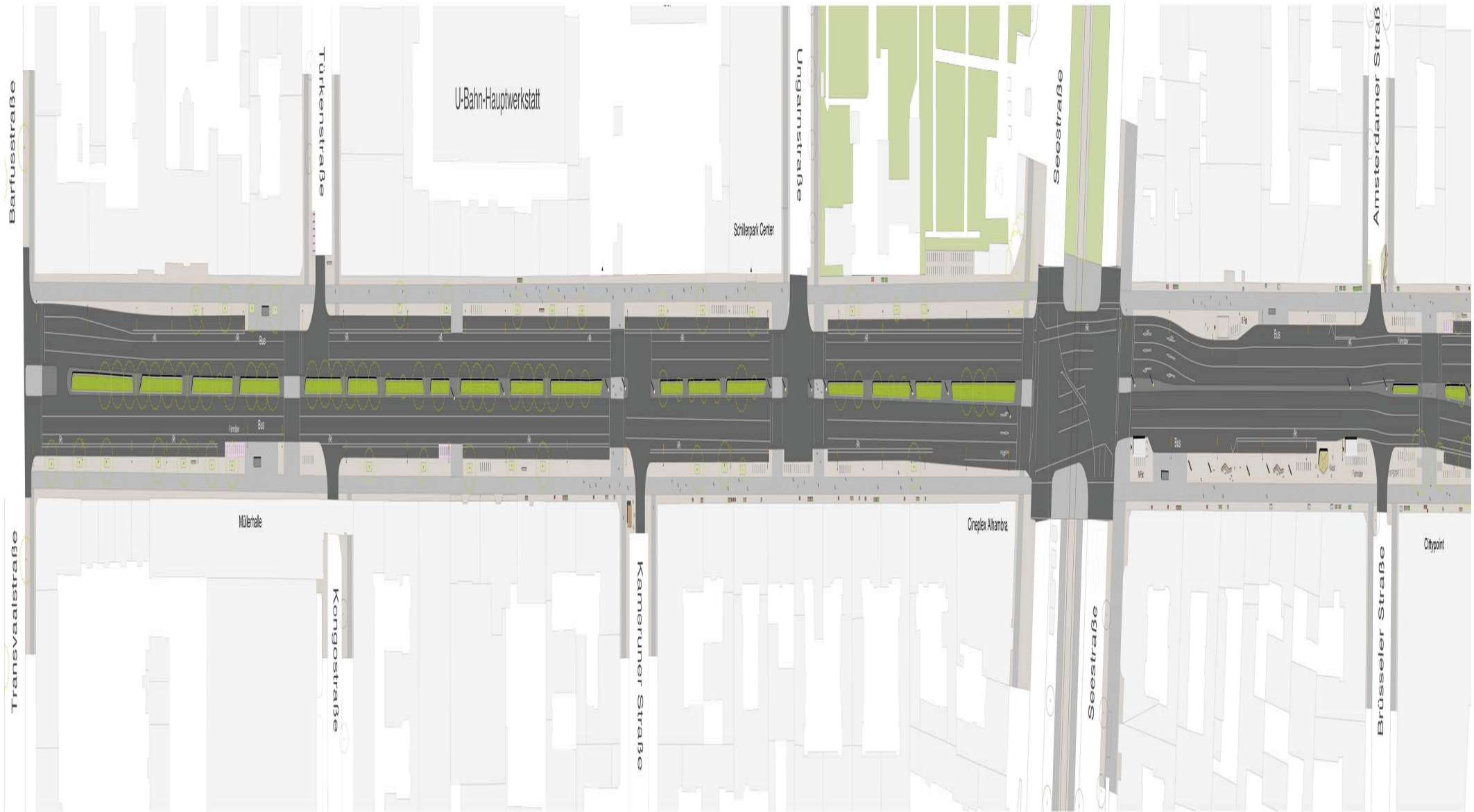
Mittelstreifen / Fahrbahnaufteilung / Beleuchtung S-Bahnbrücke



3. Gestaltung Seitenbereiche / Mittelstreifen

Straßenabwicklung

3. Gestaltung Seitenbereiche / Mittelstreifen



3. Gestaltung Seitenbereiche / Mittelstreifen



3. Gestaltung Seitenbereiche / Mittelstreifen



3. Gestaltung Seitenbereiche / Mittelstreifen



3. Gestaltung Seitenbereiche / Mittelstreifen



3. Gestaltung Seitenbereiche / Mittelstreifen



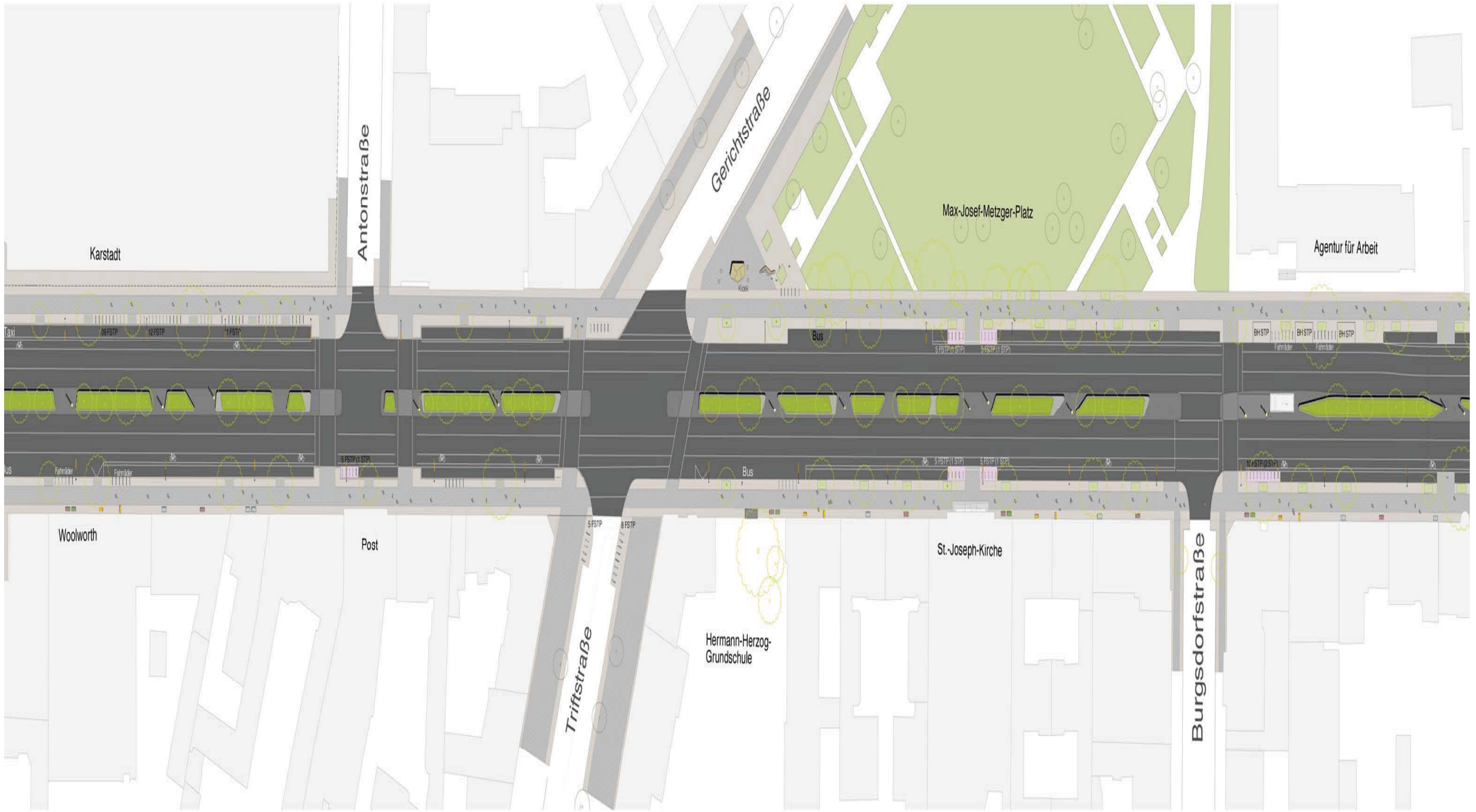
3. Gestaltung Seitenbereiche / Mittelstreifen



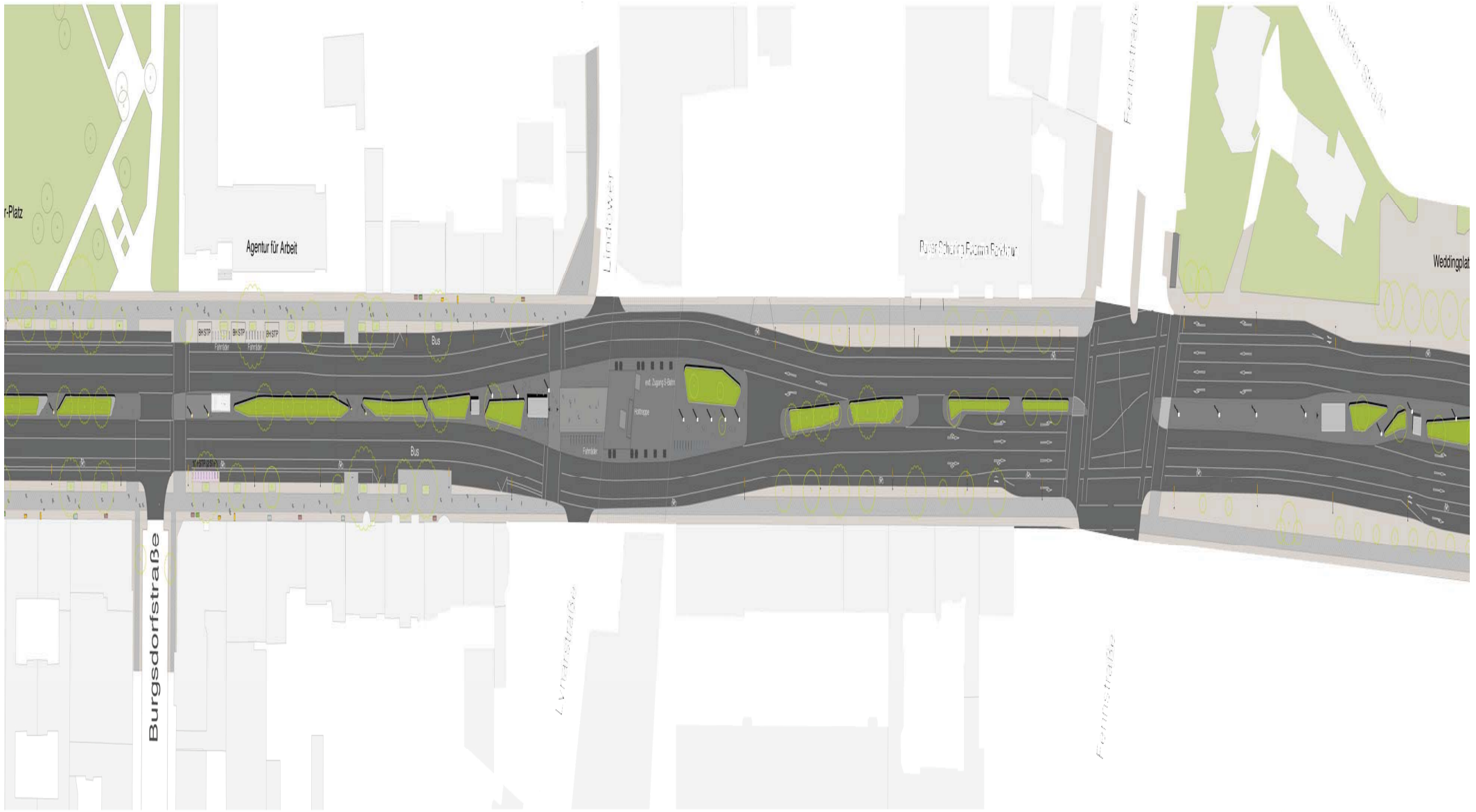
3. Gestaltung Seitenbereiche / Mittelstreifen



3. Gestaltung Seitenbereiche / Mittelstreifen



3. Gestaltung Seitenbereiche / Mittelstreifen



4. Realisierungsstufen Müllerstraße



4. Realisierungsstufen Müllerstraße

Zielstellung:

- ➔ schnellstmögliches Anlegen der durchgängigen Radverkehrsanlage in beiden Richtungen
- ➔ Beschränkungen ergeben sich hierbei vor allem aus der jährlich begrenzten Verfügbarkeit der Fördermittel

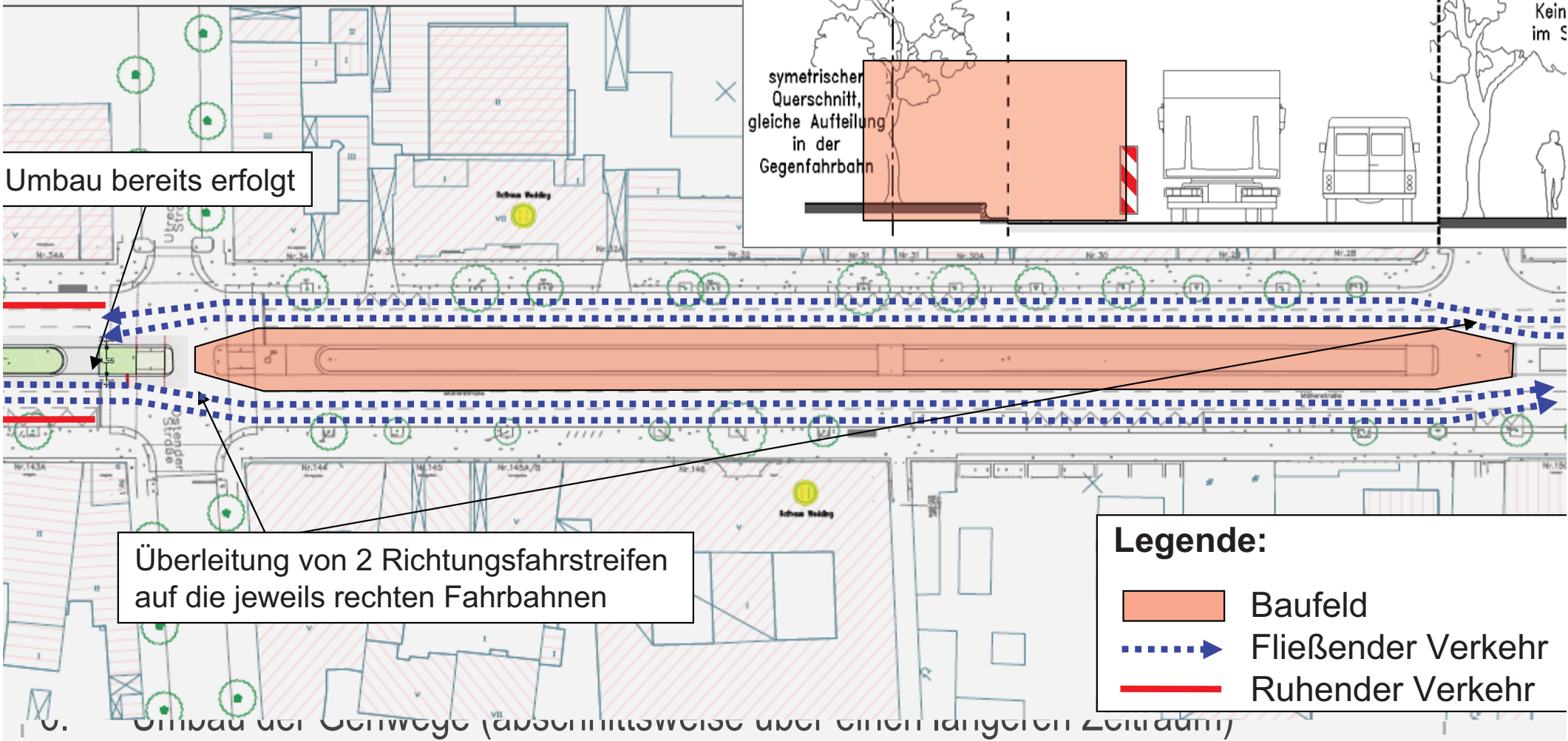
Angestrebter Ablauf:

1. Weiterführung der Planungen zur Ausführungsreife
2. Verengung des Mittelstreifens als Voraussetzung für die Anlage des Radstreifens
3. dabei auch gestalterischer Umbau des Mittelstreifens (Vermeidung mehrfacher Sperrungen)
4. Bau der Bordvorstreckungen (Priorität bei Querungen ohne Ampeln) sowie der Kaphaltstellen
5. Bau der weiteren Vorstreckungen
6. Umbau der Gehwege (abschnittsweise über einen längeren Zeitraum)

4. Realisierungsstufen Müllerstraße

Zielstellung:

→ schnellstmögliches Anlegen der durchgängigen



Umbau bereits erfolgt

Überleitung von 2 Richtungsfahrstreifen auf die jeweils rechten Fahrbahnen

Legende:

- Baufeld
- ▶ Fließender Verkehr
- Ruhender Verkehr



5. Maßnahmenansätze im Nebennetz

5. Maßnahmenansätze im Nebennetz

Untersuchungen zu den Verkehren im Nebenstraßennetz im Mai 2011:

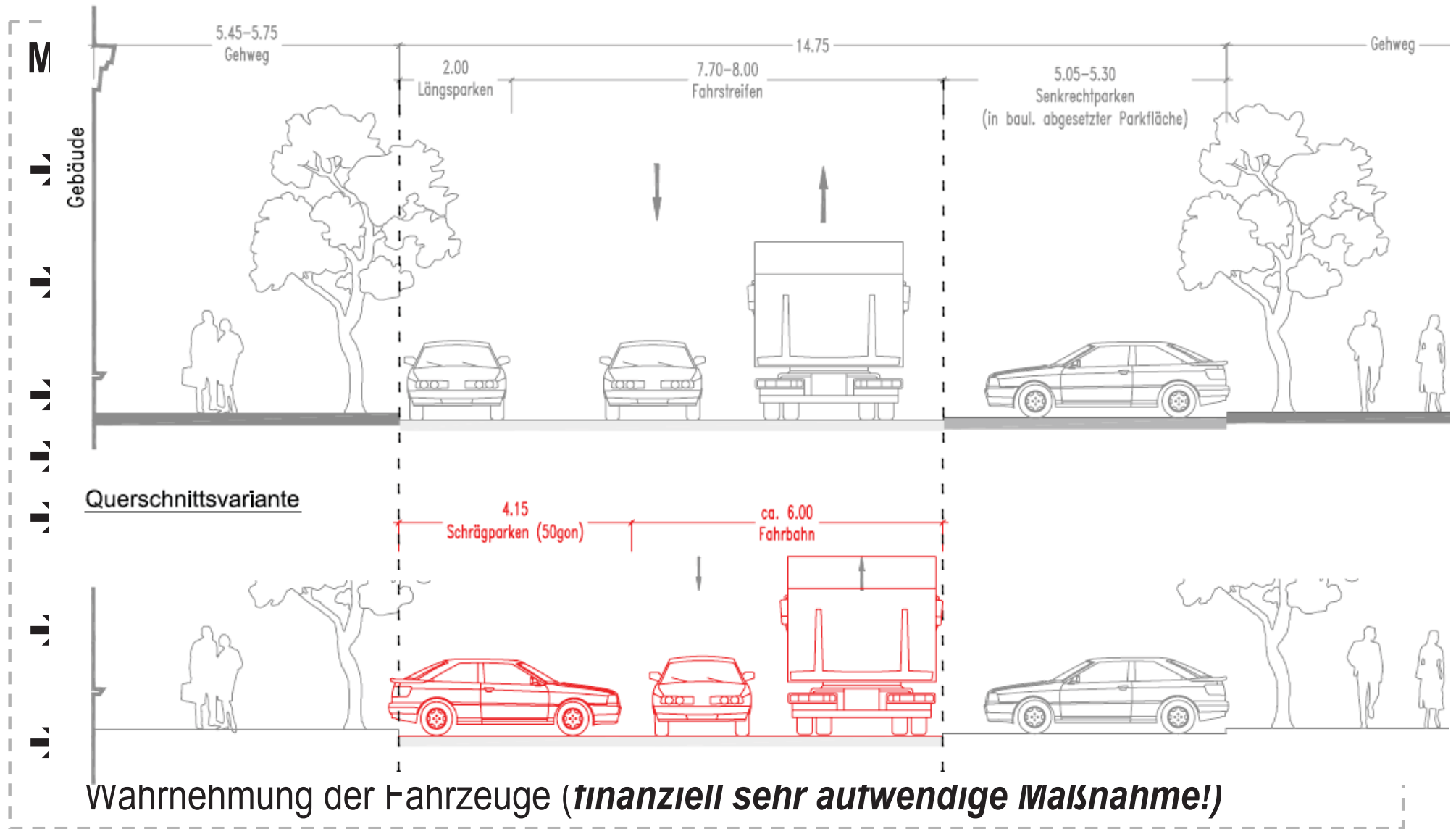
- ➔ Vorstellung der Ergebnisse einer Erhebung zur Einordnung der Verkehre fand im Rahmen einer gesonderten Veranstaltung statt
- ➔ es wurde ein nennenswerter Anteil gebietsfremder Verkehre insbesondere in der Genter Straße festgestellt
- ➔ Ursächlich hierfür ist wahrscheinlich:
 - Lage (parallel zur Müllerstraße)
 - Ausreizung der Grenzen der Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten der Müllerstraße insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten
 - breiter Fahrbahnquerschnitt der Genter Straße
 - fehlende Herausstellung der untergeordneten Funktion der Straße

Maßnahmenansätze im Nebennetz

Maßnahmenvorschläge zur Reduzierung (werden durch den Bezirk diskutiert und entsprechend der Möglichkeiten weiter verfolgt):

- Erhöhung der Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten Sellerstraße/ Müllerstraße bzw. Fennstraße/ Müllerstraße (Untersuchungen laufen bereits)
- Setzung von Prioritäten beim Umbau der Müllerstraße (Einfahrtbereiche) entsprechend der Erkenntnisse (Triftstraße, Brüsseler Straße, Ostender Straße)
- Bauliche Herausstellung des Einfahrtbereiches Genter Straße
- Bauliche Herausstellung der Verbindung Campus – Bibliothek
- Umordnung des Parkens in der Genter Straße (Längsparken zu Schrägparken) zur Einengung der Straße und Erhöhung der Stellplatzreserven
- Bauliche Umgestaltung der Knotenpunkte mit der Brüsseler Straße/ Ostender Straße mittels Bordvorstreckungen
- Änderung des Fahrbahnbelags zur Minderung der Lärmpegel und damit der Wahrnehmung der Fahrzeuge (**finanziell sehr aufwendige Maßnahme!**)

Maßnahmenansätze im Nebennetz



Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

