Fuß- und Radverkehrskonzept
Aktives Zentrum Residenzstraße

Mobile Bürgerversammlung am 01. Dezember 2018

Protokoll

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat

STÄDTEBAU-FÖRDERUNG von Bund, Ländern und Gemeinden

aktive zentren Berlin

plan&rat

be Berlin

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

Fuß- und Radverkehrskonzept
Aktives Zentrum Residenzstraße

Ablauf

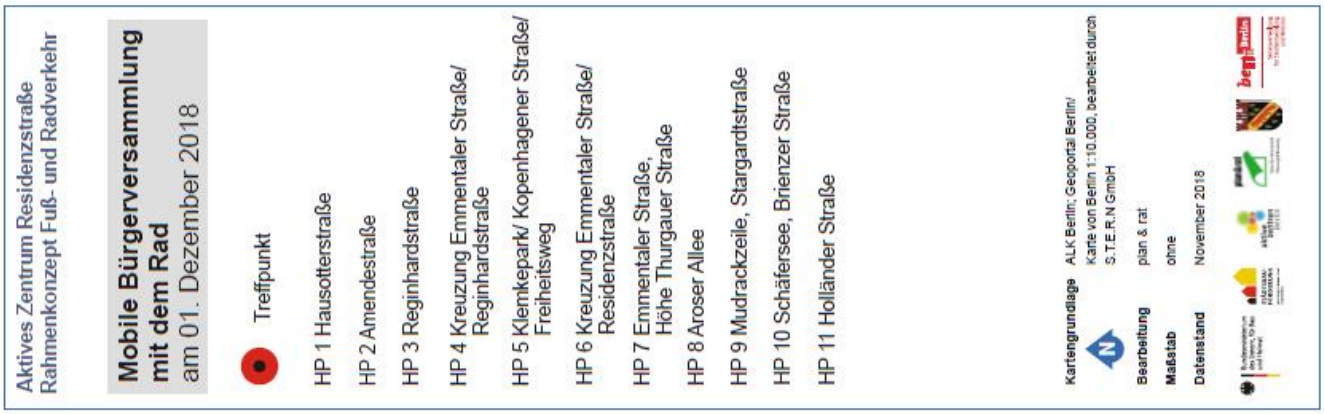
An dem Stadtspaziergang haben zusammen mit der Vertreterin der Gebietsbeauftragten S.T.E.R.N sieben Personen teilgenommen. Nach der Begrüßung erläuterte Frau Krause vom Büro plan & rat kurz den Verlauf der mobilen Bürgerversammlung. Die Führung übernahm Herr Schäfer (plan & rat). Den Teilnehmenden wurden Routenpläne ausgehändigt.

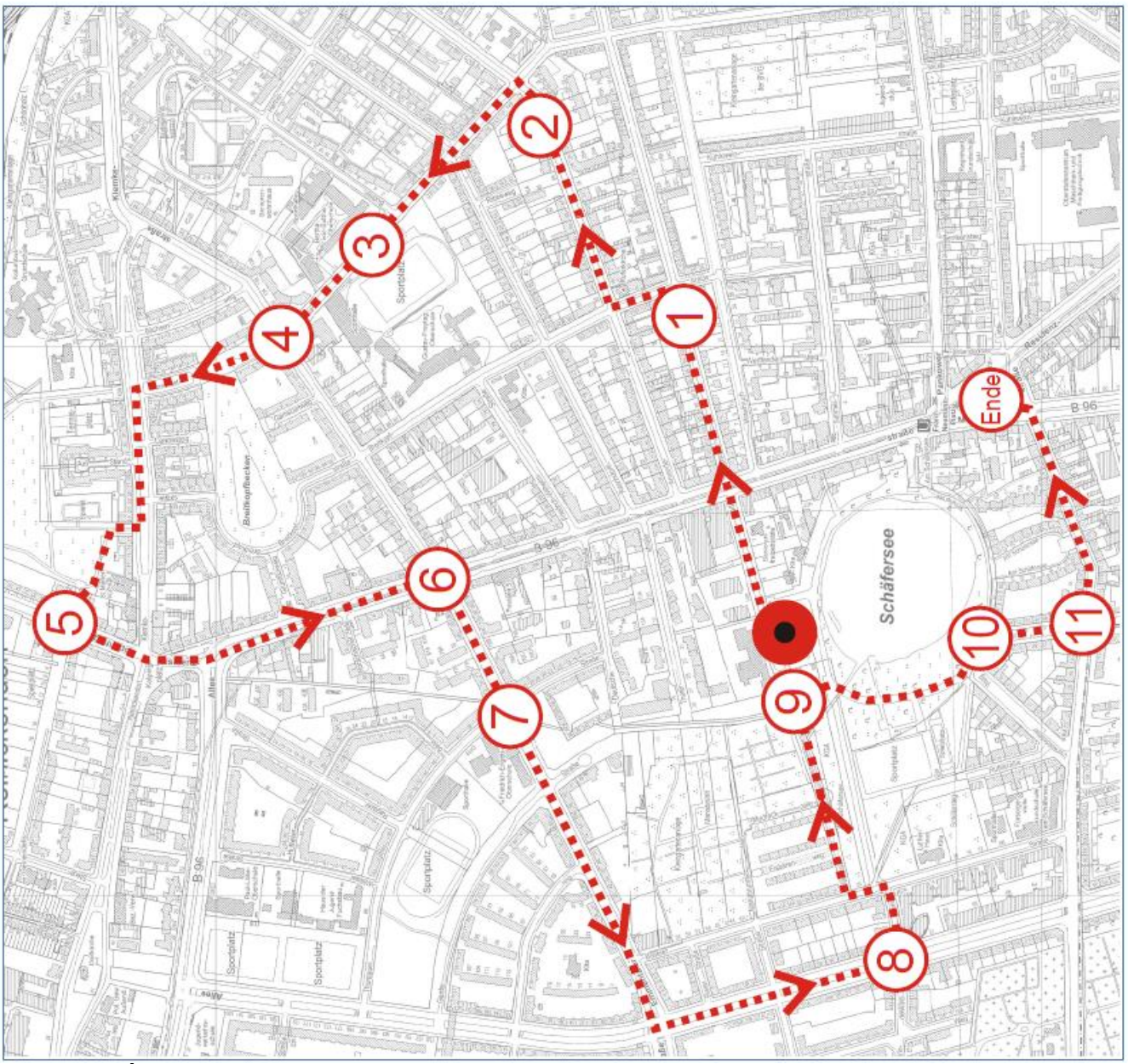
An den insgesamt elf Haltepunkten wurden nach einer kurzen Beschreibung der Situation die Anmerkungen und mögliche Verbesserungsvorschläge der Teilnehmenden aufgenommen.

Allgemeine Anmerkungen zur Verkehrssituation im Quartier

- Das Kopfsteinpflaster auf den Fahrbahnen im Nebenstraßennetz führt allgemein dazu, dass die Radfahrenden auf dem Gehweg radeln.
- Der Autoverkehr hält sich nicht an die vorgeschriebenen Geschwindigkeiten (Tempo 30).
- Es gibt keine Ordnungskontrollen für illegal auf den Schutzstreifen parkenden Pkw/Lkw (z. B. Paketdienste).
- Der Bezirk Reinickendorf wird als autoaffiner Bezirk bezeichnet.
- Mögliche Fahrradverbindungen bis zum S-Bahnhof Schönholz sollten ebenfalls thematisiert werden.

Fuß- und Radverkehrskonzept
Aktives Zentrum Residenzstraße





Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat

STÄDTEBAU-FÖRDERUNG von Bund, Ländern und Gemeinden

aktive zentren Berlin

plan&rat

be Berlin
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

Fuß- und Radverkehrskonzept
Aktives Zentrum Residenzstraße

Mobile Bürgerversammlung per Rad am 01. Dezember 2018

Haltepunkt Nr.1 : Hausotterstraße

Situationsbeschreibung:

Die Hausotterstraße (Tempo 30 Zone) befindet sich in direkter Fortsetzung zur Stargardtstraße auf der östlichen Seite der Residenzstraße und führt direktlinig bis zur Provinzstraße (S-Bahnhof Schönholz). Im ersten Abschnitt (Höhe Ribbeweg) ist die Straße asphaltiert, der überwiegende Teil besteht aus grobem Kopfsteinpflaster. An beiden Straßenrändern wird ganztägig längs geparkt, der nutzbare Straßenraum relativ schmal ist.

Anmerkungen:

- Die Hausotterstraße wird vom Pkw-Verkehr als Schleichweg (Umgehen der Pankower Allee) genutzt. Dennoch hält sich der Durchgangsverkehr in Grenzen.
- Der Abschnitt mit Kopfsteinpflaster wird mit dem Fahrrad gemieden.
- Die Querung der Residenzstraße (Höhe Hausotterstraße) ist nur durch eine Mittelinsel abgesichert. Weniger geübte Radfahrende und Kinder/Jugendliche sind dort gefährdet.

Vorschläge:

- Anlage von Asphaltstreifen auf Kopfsteinpflaster.
- Aufhebung der Parkstände auf einer Straßenseite, um mehr Straßenraum für den Radverkehr zu gewinnen. Ausweisung der Straße als Einbahnstraße.
- Aufstellung von Pollern, um illegales Parken (z.B. in den Kreuzungsbereichen) zu verhindern.

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat
STÄDTEBAU-FÖRDERUNG von Bund, Ländern und Gemeinden
aktive zentren Berlin
plan&rat
be Berlin Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

Fuß- und Radverkehrskonzept
Aktives Zentrum Residenzstraße

Mobile Bürgerversammlung per Rad am 01. Dezember 2018

Haltepunkt Nr.2 : Amendestraße

Situationsbeschreibung:

Die asphaltierte Amendestraße (Tempo 30 Zone) ist eine weitere potentielle West-Ost-Fahrradachse ausgehend von der Residenzstraße mit Anschluss über die Wintertraße/Hausotterplatz oder Herbststraße und Provinzstraße Richtung S-Bahnhof Schönholz. Entlang der Straße befinden sich mehrere Kindertagesstätten und ein Familienzentrum. Beidseitige Längsparkstände sind meist ganztägig durch ruhenden Pkw-Verkehr belegt, so dass Radfahrende immer mit sich öffnenden Autotüren rechnen müssen. Der verfügbare Straßenraum ist allerdings breiter als in der Hausotterstraße.

Anmerkungen:

- Die Amendestraße macht einen "geräumigeren" (breiteren) Eindruck als die Hausotterstraße. Es ist angenehmer zu fahren.
- Die Querung der Residenzstraße von der Amendestraße kommend ist durch eine Lichtsignalanlage für den Fuß- und Radverkehr abgesichert.
- Die Einfahrt in die stärker befahrene Reginhardstraße ist nicht immer einfach.

Vorschläge:

- Lücken zwischen den parkenden Autos schaffen: Ausweichstellen für den Radverkehr .
- Einrichtung einer Fahrradstraße.
- Dortigen stärkeren Durchgangsverkehr als in der Hausotterstraße aufheben.

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat
STÄDTEBAU-FÖRDERUNG von Bund, Ländern und Gemeinden
aktive zentren Berlin
plan&rat
be Berlin
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

Fuß- und Radverkehrskonzept
Aktives Zentrum Residenzstraße

Mobile Bürgerversammlung per Rad am 01. Dezember 2018

Haltepunkt Nr.3 : Reginhardstraße

Situationsbeschreibung:

Die asphaltierte Reginhardstraße (nur in Teilabschnitten 30km /h) bildet eine Nord-Süd-Achse durch das Quartier zwischen Markstraße und Klemkestraße. Im unmittelbaren Umfeld der Straße befindet sich das Bertha-von-Suttner- Gymnasium, die Hausotter-Grundschule und auch Bushaltestellen.

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von 5.00 - 10.000 Kfz/24 Stunden weist darauf hin, dass die Straße Durchgangsfunktion für das Quartier hat. Der teilweise breite Straßenquerschnitt lädt zu Geschwindigkeitsübertretungen ein. Fahrradverkehrsanlagen gibt es nicht. Im Bereich der anliegenden Schulen sind Querungshilfen in Form von Mittelinseln vorhanden und auch großflächig auf dem Fahrbahnbelag aufgezeichnete Piktogramme (Verkehrszeichen "Achtung Fußgänger").

Anmerkungen:

- Eine Teilnehmerin bemerkt, dass sie sich auf der Reginhardstraße als Radfahrende wohler als auf der Residenzstraße fühlt und nutze sie daher als Alternative.

- Der Pkw-Verkehr hält sich in Grenzen, da die Straße nicht so einfach zu finden ist.

Vorschläge:

- Auf der Fahrbahn gibt es genügend Platz für die Anlage von Schutzstreifen bzw. Radfahrstreifen, die dann vom Pkw-Verkehr freizuhalten wären. Ausnahme ist der Bereich höhe Gymnasium (Mittelinseln).

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat
STÄDTEBAU-FÖRDERUNG von Bund, Ländern und Gemeinden
aktive zentren Berlin
plan&rat
be Berlin
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

- Ein anderer Teilnehmer hat keine guten Erfahrungen mit zugeparkten Schutzstreifen und plädiert eher dafür, die Parkmöglichkeiten an den Straßenrändern aufzuheben.
- Der Radverkehr könnte auch auf den Seitenbereichen neben den Fußwegen geführt werden.
- Im Bereich des Bertha-von-Suttner-Gymnasium sollte statt der Mittelinsel ein Fußgängerüberweg eingerichtet werden.

Fuß- und Radverkehrskonzept
Aktives Zentrum Residenzstraße

Mobile Bürgerversammlung per Rad am 01. Dezember 2018

Haltepunkt Nr. 4 : Kreuzung Emmentaler Straße/ Reginhardstraße

Situationsbeschreibung:

Die mit Lichtsignalanlagen ausgestattete Kreuzung Emmentaler Straße/ Reginhardstraße/ Armbrustweg befindet sich in unmittelbarer Nähe zu einem Supermarkt bzw. zur Bertha-von-Suttner Gymnasium.

Aus Richtung Reginhardstraße und Armbrustweg ist unmittelbar vor der Kfz-Haltelinie ein seitlicher, schmaler Radaufstellstreifen abmarkiert. Ebenfalls gibt es aus diesen Richtungen eine vorgesetzte, separate Grünanforderungstaste in Radfahrerhöhe.

Die Emmentaler Straße zwischen Residenzstraße und Klemkestraße hat keine Radverkehrsanlagen.

Die Kreuzung bietet sich für die Installation von „Rundum-Grün“ an, so dass auch eine diagonale Querung möglich wäre

Anmerkungen:

- Am Vormittag kommt es auf der Emmentaler Straße häufiger zu stockendem Verkehr aufgrund vieler Pkw aus Richtung Pankow. Dann ist die Fahrt mit dem Fahrrad dort unangenehm.

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat
STÄDTEBAU-FÖRDERUNG von Bund, Ländern und Gemeinden
aktive zentren Berlin
plan&rat
be Berlin Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

- Die im Bereich der Haltelinien abmarkierten Radfahrstreifen werden nicht selten durch ebenfalls an der Ampel wartende Pkw zugestellt, so dass von hinten kommende Radfahrende nicht bis zur Ampel nach vorne fahren können.

- Die Kreuzung wurde für den Pkw-Verkehr konzipiert. Ansonsten ist sie im Vergleich mit anderen Kreuzungen im Bezirk eher problemlos.

Vorschläge:

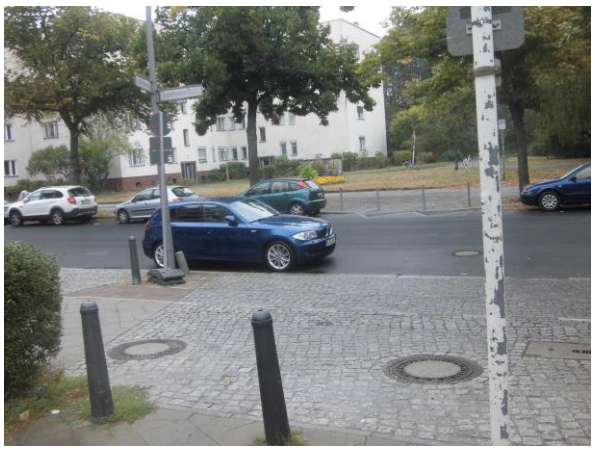
- Die auf die Haltelinien zuführenden Radfahrstreifen im Kreuzungsbereich sollten eine größere Länge haben, damit sich mehr Radfahrende dort hintereinander aufstellen können..

- Durch die bauliche Umgestaltung mit eckigeren Abbiegekurven (Gehwegvorstreckungen) könnte die Geschwindigkeit von abbiegenden Pkw verringert werden.

Fuß- und Radverkehrskonzept
Aktives Zentrum Residenzstraße

Mobile Bürgerversammlung per Rad am 01. Dezember 2018

Haltepunkt Nr. 5 : Klemkepark/ Kopenhagener Straße/ Freiheitsweg



Situationsbeschreibung:

Durch den Klemkepark (Kfz-frei, wassergebundene Oberfläche) verläuft der Fahrradwanderweg Nr. 5 des Bezirks Reinickendorf, der die Kopenhagener Straße quert und über den Freiheitsweg (asphaltiert) Richtung S-Bahnhof Alt-Reinickendorf führt.

Die Sichtbeziehungen an der ungesicherten Querung über die Kopenhagener Straße werden nur auf der östlichen Seite durch ein Parkverbot freigehalten. Am westlichen Fahrbahnrand ist die Querung häufig durch abgestellte Fahrzeuge verstellt.

Anmerkungen:

- Die Radfahrsicherheit auf der Klemkestraße wird unterschiedlich wahrgenommen: Eine Teilnehmerin bemerkt die eher ruhiger wirkende Verkehrssituation. Eine andere fühlt sich dort beengt.

- Die Führung von Radverkehrsverbindungen durch Grünanlagen wird positiv bewertet. Teilnehmende Frauen äußern allerdings Bedenken hinsichtlich der sozialen Sicherheit auf derartigen Wegen. Im Winter wird die Verbindung eher nicht genutzt.

- Die Querung der Kopenhagener Straße ist der zentrale Schwachpunkt der Verbindung Richtung Alt-Reinickendorf. Eine direktlinige Querung ist nicht möglich. Oftmals ist der Querungsbereich durch parkende Kfz verstellt. Weiter sind die Bordsteinabsenkungen unzureichend.

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat
STÄDTEBAU-FÖRDERUNG von Bund, Ländern und Gemeinden
aktive zentren Berlin
plan&rat
be Berlin
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

Fuß- und Radverkehrskonzept
Aktives Zentrum Residenzstraße

Vorschläge:

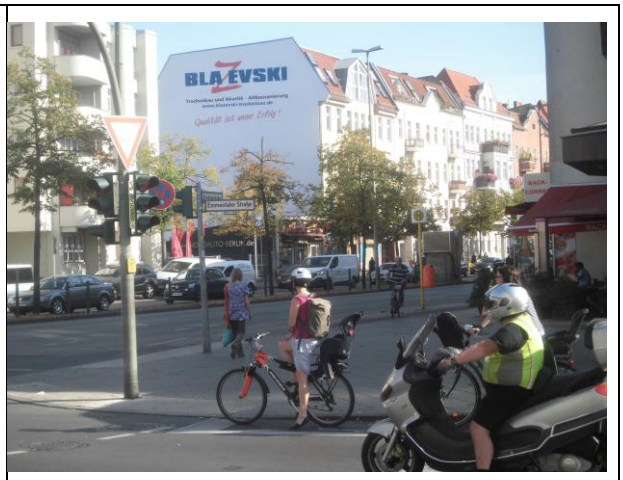
- Im Klemkepark sollte der Wegebelag ausgebessert werden. Weiterhin ist Beleuchtung notwendig.

- Die Poller im Querungsbereich der Kopenhagener Straße sollten an beiden Fahrbahnrändern installiert werden, um die Querungsstelle für parkende Kfz unnutzbar zu machen.

Fuß- und Radverkehrskonzept
Aktives Zentrum Residenzstraße

Mobile Bürgerversammlung per Rad am 01. Dezember 2018

Haltepunkt Nr. 6 : Kreuzung Emmentaler Straße/ Residenzstraße



Situationsbeschreibung:

Die durch Lichtsignalanlagen geregelte Kreuzung Emmentaler Straße/ Residenzstraße ist ein bedeutender Kreuzungspunkt zwischen der West-Ost-Achse Emmentaler Straße und der Nord-Süd-Achse Residenzstraße mit einem hohen Verkehrsaufkommen an Fuß- und Radverkehr. Nach der Unfallanalyse aus den Jahren 2015 - 2017 ist die Kreuzung eine Unfallhäufungsstelle für den Fußverkehr und ein unfallauffälliger Bereich für den Radverkehr. Es gibt keine vorgezogenen Aufstellflächen für den Radverkehr und keine roten Fahrbahnmarkierungen zur Sicherung des Radverkehrs im Kreuzungsbereich.

Anmerkungen:

- Die Kreuzung wird im Alltag eher gemieden, da sich Radfahrende dort sehr unsicher fühlen.

- Ein direktes Abbiegen ist nicht möglich.

- Pkw stehen häufig beim Abbiegen auf den für den Radverkehr vorgesehenen Fahrstreifen in Längsrichtung und blockieren damit den Fahrtweg von längs querenden Radfahrenden. Es kommt zu gefährlichen Ausweich- und Einengungssituationen für Radfahrende.

- Durch beim Abbiegen wartende Kfz sind die Sichtbeziehungen für Radfahrende häufig verstellt.

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat
STÄDTEBAU-FÖRDERUNG von Bund, Ländern und Gemeinden
aktive zentren Berlin
plan&rat
be Berlin
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

- Der Bereich hat keinerlei Aufenthaltsqualität.

Vorschläge:

- Es sollte geprüft werden, ob an der Kreuzung alle jetzt bestehenden Abbiegebeziehungen wirklich notwendig sind.

Fuß- und Radverkehrskonzept
Aktives Zentrum Residenzstraße

Mobile Bürgerversammlung per Rad am 01. Dezember 2018

Haltepunkt Nr. 7 : Emmentaler Straße, Thurgauer Straße

Situationsbeschreibung:

Die Emmentaler Straße dient als West-Ost-Achse für den Radverkehr und bindet Ziele im unmittelbaren Umfeld wie das Friedrich-Engels-Gymnasium und auch einen Supermarkt auf Höhe der Baseler Straße an. Die Geschwindigkeitsregelung beträgt streckenbezogenes Tempo 30 km/h (nachts), im Schulbereich ganztags Tempo 30 . Der Radverkehr wird auf Schutzstreifen geführt.

Anmerkungen:

- Die Geschwindigkeitsbeschränkung wird häufig nicht eingehalten.
- Die Schutzstreifen sind immer wieder durch in der zweiten Reihe parkende Fahrzeuge verstellt, so dass Radfahrende in den fließenden Kfz-Verkehr ausweichen müssen. Ein Sicherheitstrennstreifen wie in der Aroser Allee fehlt.
- Das Kopfsteinpflaster in der Thurgauer Straße lässt sich mit dem Fahrrad schlecht befahren.

Vorschläge:

- Stärkere Kontrollen von illegalem Parken.
- Geschwindigkeitskontrollen.

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat
STÄDTEBAU-FÖRDERUNG von Bund, Ländern und Gemeinden
aktive zentren Berlin
plan&rat
be Berlin
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

Fuß- und Radverkehrskonzept
Aktives Zentrum Residenzstraße

Mobile Bürgerversammlung per Rad am 01. Dezember 2018

Haltepunkt Nr. 8 : Aroser Allee

Situationsbeschreibung:

Die Aroser Allee (Tempo 50 km/h) bildet einen Abschnitt der Radialroute Nr. 5 vom Märkischen Viertel kommend Richtung Berlin Mitte. Auf Höhe der Genfer Straße ist ein neuer Grundschulstandort in Planung. Kindertagesstätten befinden sich im unmittelbaren Umfeld. Pro Fahrtrichtung gibt es zwei Kfz-Spuren, abmarkiert ist ein Schutzstreifen mit einem Sicherheitstrennstreifen zu längsparkenden Pkw. Die geradlinige Streckenführung verleitet immer wieder zu überhöhten Geschwindigkeiten.

Anmerkungen:

- Die Schutzstreifen haben sich bewährt und werden gerne genutzt, allerdings könnten sie noch breiter sein. Problematisch sind nötige Ausweichsituationen in den recht schnell fließenden Kfz-Verkehr, wenn die Streifen durch Parken in der zweiten Reihe verstellt sind. Ein Teilnehmer fährt im morgendlichen Berufsverkehr Richtung Berlin Mitte immer über Parallelstraßen, weil die Schutzstreifen zugeparkt sind.

- Der Sicherheitstrennstreifen zu den Längsparkständen wird im Vergleich zu der Führung auf Schutzstreifen in der Emmentaler Straße positiv hervorgehoben.

- Die Kreuzung Aroser Allee/ Emmentaler Straße birgt besonders für links abbiegende Radfahrende erhebliche Unsicherheitsmomente. Abmarkierte Fahrbahnbereiche für den Radverkehr im Kreuzungsbereich werden als sehr unsicher empfunden.

Vorschläge:

- Das direkte Linksabbiegen an den Kreuzungen der Aroser Allee muss besser abgesichert werden.

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat
STÄDTEBAU-FÖRDERUNG von Bund, Ländern und Gemeinden
aktive zentren Berlin
plan&rat
be Berlin Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

Fuß- und Radverkehrskonzept
Aktives Zentrum Residenzstraße

Mobile Bürgerversammlung per Rad am 01. Dezember 2018

Haltepunkt Nr. 9 : Mudrackzeile, Stargardtstraße

Situationsbeschreibung:

Die Mudrackzeile (Radfahren auf der Fahrbahn von Baseler Straße bis zum Ende der Bebauung, danach getrennter Geh- und Radweg) bildet zusammen mit der Stargardtstraße (Zone 30) eine West-Ost-Achse von der Aroser Allee kommend Richtung Residenzstraße. Entlang der Achse befinden sich Wohnanlagen, ein Seniorenheim, die Stadtbibliothek, ein Seniorentreff und ein Familien- und Stadtteilzentrum.

Anmerkungen:

- Die West-Ost-Achse erschließt sich dem zu Fuß Gehenden bzw. Radfahrenden im momentanen Zustand nicht.

- Aufgrund der wechselnden Führungsarten, schlechter Wegeoberflächen und mangelnder Bordsteinabsenkungen weichen viele Radfahrende auf die Freizeitwege entlang des Schäfersees aus.

- Die Längsparkstände in der Mudrackzeile mit rückwärts ausfahrenden Pkw stellen eine Gefährdung für den Radverkehr dar.

Vorschläge:

- Die Verbindungsfunktion der West-Ost-Achse müsste als solche erkennbar werden. Dazu bedarf es einer baulichen Aufwertung, sowohl die Führung als auch die Wegeoberflächen betreffend.

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat
STÄDTEBAU-FÖRDERUNG von Bund, Ländern und Gemeinden
aktive zentren Berlin
plan&rat
be Berlin
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

- Sollte die Achse als solche funktionieren, müsste die Vorfahrt auf der Baseler Straße aufgehoben werden.
- Die Parkstände entlang der Mudrackzeile sollten in Längsparkstände umgewandelt werden.
- Die Einrichtung einer Fahrradstraße sollte geprüft werden.

Fuß- und Radverkehrskonzept
Aktives Zentrum Residenzstraße

Mobile Bürgerversammlung per Rad am 01. Dezember 2018

Haltepunkt Nr. 10 : Schäfersee, Brienzerstraße

Situationsbeschreibung:

Die Freizeitwege (wassergebundene Oberflächen) rund um den Schäfersee sind sowohl für den Fuß- als auch für den Radverkehr abseits des Straßenverkehrs attraktive Verbindungen durch das Quartier. Die Brienzer Straße stellt den Anschluss an die Holländerstraße her. Die asphaltierte Straßenoberfläche weist zum Teil erhebliche Oberflächenschäden auf.

Anmerkungen:

- Im Winter werden die Freizeitwege weniger gerne genutzt, da Laub und Nässe die Wegeoberflächen rutschig machen.
- Im Sommer kommt es aufgrund vieler zu Fuß Gehender zur Verlangsamung des Radverkehrs. Zu wirklichen Konflikten kommt es allerdings nicht.
- Der mit Verbundsteinpflaster ausgestattete Kfz-taugliche Wegeabschnitt zwischen Brienzer Straße und Wendekehre "Am Schäfersee" wird illegal als Pkw-Schleichweg genutzt, z.B. wenn sich der Verkehr auf der Holländer Straße staut.
- Radverkehr ist dort bei der momentanen Beschilderung (Durchfahrtsverbot für Fahrzeuge aller Art mit Zusatz "Lieferverkehr frei") nicht zugelassen.

Vorschläge:

- Der Fußweg im südlichen Bereich des Schäfersees sollte für illegalen Kfz-Verkehr durch Abpollerung bzw. andere Barrieren unbefahrbar gemacht werden.

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat
STÄDTEBAU-FÖRDERUNG von Bund, Ländern und Gemeinden
aktive zentren Berlin
plan&rat
be Berlin Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

- Radverkehr ist auf dem Abschnitt zu legalisieren.

- Bordsteinabsenkung von Brienzer Straße Richtung Freizeitwege Schäfersee.

Fuß- und Radverkehrskonzept
Aktives Zentrum Residenzstraße

Mobile Bürgerversammlung per Rad am 01. Dezember 2018

Haltepunkt Nr. 11 : Holländer Straße

Situationsbeschreibung:

Die Holländer Straße (Höchstgeschwindigkeit 30 km/h) ist eine West-Ost-Achse durch das Quartier. Neben Wohnbebauung befinden sich dort die Schäfersee-Grundschule und zwei Kindertagesstätten. Auch Bushaltestellen sind vorhanden. Im nördlichen Seitenbereich ist ein nicht benutzungspflichtiger, schmaler Radweg durch eine weiße Mittellinie von einem ebenfalls schmalen Fußweg abmarkiert.

Radfahrende in Fahrtrichtung Franz-Naumann-Platz werden im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt (DTV von 10.00 - 15.000 Kfz/24 Stunden).

Anmerkungen:

- Wenn es sich vermeiden lässt, wird die Holländer Straße nicht als Radroute genutzt.
- Die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h wird nicht eingehalten.
- Beim Fahren auf der Fahrbahn fühlen sich Radfahrende durch Kfz immer wieder bedrängt (live bei der Fahrt erlebt)
- Der nicht benutzungspflichtige, noch abmarkierte Radweg im nördlichen Seitenraum ist zu schmal und zu uneben.
- Die Wartezeit auf Fußgänger-Grün an der Ampel vor der Schäfersee-Grundschule ist zu lang.
- An der Grundschule fehlen Fahrradabstellplätze.

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat
STÄDTEBAU-FÖRDERUNG von Bund, Ländern und Gemeinden
aktive zentren Berlin
plan&rat
be Berlin
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

Fuß- und Radverkehrskonzept
Aktives Zentrum Residenzstraße

Vorschläge:

- Anlage von Asphaltstreifen auf Kopfsteinpflaster.
- Aufhebung der Parkstände auf einer Straßenseite, um mehr Straßenraum für den Radverkehr zu gewinnen.
- Aufstellung von Pollern, um illegales Parken (z.B. in den Kreuzungsbereichen) zu verhindern.
- Ausweisung der Straße als Einbahnstraße.