

Vorstellung und Erörterung des Neugestaltungskonzepts Lübecker Straße Protokoll

Anwesende

- Podium: Herr Dittrich, Bezirksamt Mitte, Straßen- und Grünflächenamt
Herr Reimann, LK Argus
Herr Ketzner, KoSP GmbH (Moderator)
- Unterstützung: Frau Nötzold, Bezirksamt Mitte, Straßen- und Grünflächenamt
Frau Kufeld, Bezirksamt Mitte, Fachbereich Stadtplanung
Frau Kind, Herr Mushold, KoSP GmbH
- Anwohner*innen: 46 Anwohner*innen und Anwohner,
ganz überwiegend aus der Lübecker Straße

1. Begrüßung und Tagesordnung

Herr Ketzner begrüßt die Anwesenden, stellt die offiziellen Vertreter*innen sowie die weitere Tagesordnung vor:

2. Erster Vortragsblock: Bestands- und Konfliktanalyse, Auftrag aus dem Beteiligungsverfahren
Gelegenheit zu Rückfragen und Anmerkungen
3. Zweiter Vortragsblock: Varianten der Verkehrsorganisation
Gelegenheit zu Rückfragen und Anmerkungen
4. Dritter Vortragsblock: Ausarbeitung und Begründung der Vorzugsvariante
Gelegenheit zur ausführlichen Erörterung
5. Ausblick und Verabschiedung

Im Auftrag des Bezirksamtes Mitte von Berlin ergänzt Herr Dittrich die Begrüßung, umreißt die Ausgangslage, die Ziele der Neugestaltung und leitet zum ersten Vortragsblock über.

2. Bestands- und Konfliktanalyse, Auftrag aus dem Beteiligungsverfahren

Anhand der Folien 3 – 6 seines Beamervortrages erläutert Herr Reimann die Bestands- und Konfliktanalyse sowie den Auftrag aus dem bisherigen Beteiligungsverfahren.

Reine Verständnisfragen wie nach den Gehweg- und Fahrbahnbreiten werden kurz beantwortet.

Eine Wortmeldung bekräftigt die Konfliktanalyse mit den Beispielen 2. Reihe-Parkern, kein Durchkommen für Busse und Feuerwehr, zugeparkte Einfahrten und dadurch verstellte Möglichkeiten der Müllentsorgung.

Eine Stellungnahme beklagt den Mangel an Stellplätzen und die hohe Belastung der Birkenstraße. Die Lösung für die Lübecker Straße müsse die Auswirkungen auf das Umfeld, insbesondere die Birkenstraße, mitdenken.

Ein Bürger bezweifelt die Brauchbarkeit der „Moabiter Kissen“ in der bisher realisierten Form.

Zur Beantwortung der konzeptionellen Fragestellungen wird auf die folgenden Vortragsblöcke verwiesen.

3. Varianten der Verkehrsführung und -organisation

Anhand der Folien 7 – 9 stellt Herr Reimann die untersuchten Varianten für die Organisation des fließenden und ruhenden Verkehrs vor. Er begründet die Vorzugsvariante mit den kurzen Einbahnstraßenabschnitten in Richtung Perleberger Straße sowie der Fahrbahnaufteilung mit Längs- und Senkrechtparken.

Kritisiert wird vor allem, dass die Organisation des ruhenden Verkehrs eine einseitige Bevorzugung der Autobesitzer darstelle. Um die verlangte Feuerwehraufstellbreite zu gewährleisten solle nicht der Gehweg verschmälert, sondern auf das Längsparken verzichtet werden. Dadurch gebe es Raum für Begrünungen bzw. auch einen Radweg. Bezweifelt wird, dass das Mobilitätsgesetz beachtet werde.

Herr Reimann und Herr Dittrich erklären, die Vorzugsvariante verringere die Zahl der Parkplätze von derzeit 160 um 20 auf 140. Mit der auf 3,15 bis 3,30 m reduzierten Gehwegbreite würde das Regemaß für Gehwegbreiten weiter eingehalten. Das Mobilitätsgesetz mache keine dahingehenden Maßvorgaben. Das Längs- und Querparken verfolge das Ziel, die Fahrgasse auf das Mindestmaß zu reduzieren und dadurch das Schnellfahren und 2. Reihe-Parken zu unterbinden.

Herr Dittrich verweist darauf, dass man das Längsparken nicht einfach weglassen kann, da gemäß Straßenverkehrsordnung StVO das Längsparken am Bordstein allgemein erlaubt ist, falls keine Verkehrszeichen dies verbieten. Nach Auskunft der Straßenverkehrsbehörde können aber keine Halteverbotsschilder angeordnet werden, weil „Feuerwehraufstellflächen“ keine Gründe gemäß StVO zur Anordnung von Verkehrszeichen sind.

Angegriffen wird, dass die von den Bürgern favorisierte Sackgassenlösung in Verbindung mit einem Stadtplatz vor dem Kinderspielplatz an der Einmündung Perleberger Straße nicht realisiert werden soll. Es stünde zu erwarten, dass die Einbahnstraße auch in Gegenrichtung befahren werde. Der Bezirk verweigere sich innovativen Lösungen. Angemerkt wird, dass die Hecküberhänge der querparkenden Fahrzeuge den Gehweg zusätzlich verschmälern. Hier müssten die Belange von Fußgängern, insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen, deutlichen Vorrang haben. Nicht eingesehen wird, warum eine Sackgassenlösung mit Wendestelle bei gleichzeitiger Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs nicht die eindeutig zu favorisierende Lösung sei.

Herr Reimann und Herr Dittrich bekräftigen, dass eine Wendestelle fast den gesamten Straßenraum von Hauskante zu Hauskante einnehmen würde. Gerade im Wendebereich käme es zu gefährlichen Konflikten zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern. Zudem gebe es zusätzliche Verkehre, wenn die kurze Ausfahrt in Richtung Perleberger Straße nicht mehr zur Verfügung stünde.

4. Vorzugsvariante und verkehrliches Konzept

Anhand der Folien 10 – 14 stellt Herr Reimann die Vorzugsvariante und das verkehrliche Konzept in Abschnitten und nach Themen vor.

Eher grundsätzlichere Wortmeldungen beschäftigen sich mit den allgemeinen Klimazielen und den daraus abzuleitenden Forderungen an die Neugestaltung der Lübecker Straße. Wiederholt werden die Forderungen, anstatt der vorgeschlagenen Gehwegverschmälerung auf die

Längsparker zu verzichten. Konkret gefordert wird, dass die Beschäftigten des Moa-Bogens und Schultheiss-Areals ihre Fahrzeuge statt in der Lübecker Straße in den dort befindlichen Parkhäusern abstellen. Gefragt wird, ob die Einrichtung einer Parkraumbewirtschaftungszone vorgesehen sei.

Herr Dittrich bestätigt, eine Untersuchung bezüglich der Einrichtung weiterer Parkraumbewirtschaftungszonen sei in Arbeit. Der Zwischenstand der Studie lasse erwarten, dass eine derartige Parkraumbewirtschaftung in Moabit empfohlen werde. Deren Anordnung und Realisierung würde gegebenenfalls mindestens ein Jahr in Anspruch nehmen. Die Lösung mit der Gehwegverschmälerung erfolge wegen der Feuerwehrforderungen und nicht aus freien Stücken. Man hätte sich eine wesentlich schmalere Fahrgasse gewünscht, um das schnelle Durchfahren und das 2. Reihe-Parken vollends zu verhindern.

Herr Dittrich verweist nochmals darauf, dass man leider die Fahrgasse von 5,50 m im Bereich von Parkständen vorsehen muss um der Forderung der Feuerwehr beim Fehlen eines 2. Rettungsweges nachkommen muss! Andererseits kann man nicht auf das Längsparken aufgrund der bereits geschilderten straßenverkehrsrechtlichen Probleme verzichten.

Insgesamt erfolge eine deutliche Verkehrsberuhigung und eine qualitätvolle Straßenraumgestaltung. Insbesondere erhält die bisher baumlose Straße trotz der dicht an dicht liegenden Leitungen zahlreiche Straßenbäume und damit Schattenspendler.

Ausdrücklich begrüßt werden die angebotenen Lösungen für den Kreuzungsbereich Perleberger Straße und der zusätzliche Überweg Birkenstraße Richtung Moa-Bogen. Der Wille zur Gestaltung sei erkennbar, aber nicht ausreichend. Gefragt wird nach Abpöllerungen gegen widerrechtliches Parken, Parkplatzangebote für Fahrräder, Motorroller und -räder, Ladestationen für Elektrofahrzeuge und Car-Sharing-Stationen und die Breite und Anordnung der Moabiter Kissen. Angeregt wird, auf die Längsparker zu verzichten, den jeweiligen Gehweg zu verbreitern und damit wünschenswerte Außenangebote von Kneipen und Gaststätten zu ermöglichen. Wiederholt wird die Forderung der Sackgassenlösung und eines Stadtplatzes in der gesamten Straßenraumbreite.

Herr Reimann und Herr Dittrich erklären, erst die weiteren Planungen werden sich mit den vorgenannten Details beschäftigen. Die Anordnung der Moabiter Kissen erlaube den Radfahrern, an diesen vorbei zu steuern, ohne in den ruhenden bzw. fließenden Verkehr zu geraten. Die Sackgassenlösung verlange eine Wendestelle, die – wie erläutert - sehr viel mehr Nach- als Vorteile habe. Auch könne man nicht einfach auf die Längsparker verzichten. Wenn es – wie hier - keinen verkehrlichen Grund gemäß StVO gebe, das Längsparken zu verbieten, ließe es sich auch nicht anordnen.

Mehrere Wortbeiträgen münden in der Forderung, die gesamte Lübecker Straße zum verkehrsberuhigten Bereich zu erklären und entsprechend umzugestalten. Würden Gehwege und Fahrbahn auf ein Niveau gebracht, entfielen die scharfe Trennung von Fußgänger- und Fahrzeugverkehr und würden die potentiellen Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmer*innen auch an einer Wendestelle deutlich entschärft. Angeregt wird, im nördlichen Ast der Lübecker Straße die Einbahnstraßenrichtung umzudrehen, damit die aus dem Moa-Bogen ausfahrenden LKW nicht verleitet werden, über die Lübecker Straße in Richtung Perleberger Straße gelangen zu wollen.

Herr Dittrich sagt zu, die Anordnung eines Verkehrsberuhigten Bereichs in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde zu prüfen. Dies hätte den Vorteil, dass straßenverkehrsrechtlich dann Parkstände nur dort vorzusehen sind, wo sie ausdrücklich markiert werden. Dies könnte das straßenverkehrsrechtliche Problem mit dem Längsparken in normalen Straßen lösen. Wenn sich ein Verkehrsberuhigter Bereich im Rahmen des Konzeptes realisieren lasse, werde man dies

unterstützen. Zu bedenken sei, dass der bauliche Aufwand dadurch erheblich höher werde und zusätzliche Mittel verlange. Ob die vorgesehene Einbahnstraßenrichtung im nördlichen Ast der Lübecker Straße besser zu drehen sei, werden man überprüfen.

Herr Ketzner fasst die Einwände, Stellungnahmen und Annäherungen kurz zusammen. Man werde dem Wunsch der Anwohner*innen und Interessierten nachkommen und sowohl den Beamer Vortrag als auch das Protokoll der Veranstaltung auf die Fördergebietswebsite www.turmstraße.de einstellen.

5. Ausblick und Verabschiedung

Herr Ketzner erklärt, unter den Offiziellen sei abgestimmt, dass man die Gestaltung des Platzbereiches an der Einmündung Perleberger Straße gemeinsam mit den Anwohner*innen entwickeln möchte. Dies solle unter Beiziehung eines Landschaftsarchitekturbüros im Rahmen der weiteren Planung erfolgen. Wer an der Konzeptfindung mitwirken wolle, möge sich am Ende der Veranstaltung in eine entsprechende Liste eintragen. (Es erfolgen fünf Eintragungen.)

Herr Dittrich kündigt an, die heutigen Anregungen werde man prüfen und gegebenenfalls in das Konzept einarbeiten. Damit werde die Konzeptfindungsphase dann abgeschlossen. Die weitere sogenannte HOAI-Planung müsse ausgeschrieben und vergeben werden. Frau Nötzold ergänzt, für das erforderliche EU-weite Vergabeverfahren benötige man ca. ein halbes Jahr.

Herr Ketzner bedankt sich für die engagierte Beteiligung und verabschiedet die Anwesenden.

gez. Ketzner