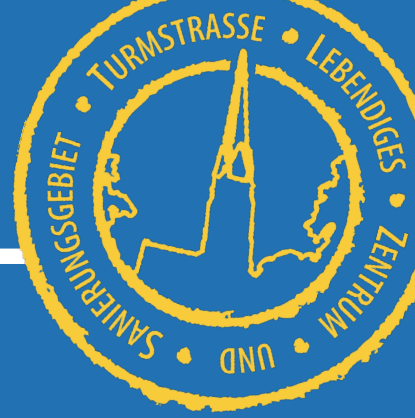




Dokumentation

Informationsveranstaltung zur Umgestaltung der Lübecker Straße

am 02.07.2026

im Hörsaal auf dem Gelände des Gesundheits- und Sozialzentrums Moabit (GSZM)



© KoSP GmbH



// AGENDA

- 1) Willkommen
- 2) Rückblick | Was bisher geschah!
- 3) Vorstellung der Vorplanung
- 4) Rückfragen aus dem Publikum
- 5) Ausblick | Wie geht es weiter?
- 6) Eindrücke der Veranstaltung

// TEILNEHMENDE

Bezirksamt Mitte von Berlin

Christopher Schriner
(Bezirksstadtrat für Ordnung, Umwelt, Natur, Straßen und Grünflächen)
Christopher Gradt
(Straßen- und Grünflächenamt, Fachbereich Straßenneubau,
Planung und Entwurf)
Annett Postler
(Stadtentwicklungsamt, Fachbereich Stadtplanung)

Kinder- und Jugendbüro Mitte

Maria Grüning und Julia Skiba

Verkehrsplanungsbüro

Markus Fichtner, Lukas Rieper und Antonia Schmidt
(GRUPPE PLANWERK)

Moderation und Organisation

Franziska Kind, Claas Fritzsche und Lennart Meyer
(KoSP GmbH, Prozesssteuerung Turmstraße)

Eingeladene

Anwohner:innen/Nutzer:innen aus der Nachbarschaft
(über Plakataushang, Online-Kanäle Turmstraße, Mail an Multiplikator:innen)
Akteur:innen aus Moabit (u.a. Stadtteilvertretung Turmstraße)

TOP 1 // WILLKOMMEN

Herr Fritzsche (KoSP GmbH, Moderation) begrüßt die ca. 40 Teilnehmenden und stellt die organisatorischen Rahmenbedingungen, den Ablauf des Abends sowie die anwesenden Vertreter:innen aus dem Bezirksamt Mitte von Berlin und dem Verkehrsplanungsbüro GRUPPE PLANWERK vor. Außerdem erläutert er den **Anlass der Veranstaltung**:

- **aktuellen Stand der Vorplanung zur Umgestaltung der Lübecker Straße vorstellen**
- **über die bisherigen Ergebnisse und das weitere Verfahren und die nächsten Schritte informieren**

Um einen Überblick zu erhalten, wer an der Veranstaltung teilnimmt, wird anschließend gefragt, wer von den Anwesenden in der Lübecker Straße wohnt, wer dort arbeitet und wer an der Beteiligung im Mai 2025 teilgenommen hat. Rund ein Drittel der Teilnehmenden wohnt in der Straße, etwa ein Drittel arbeitet dort und mehr als die Hälfte der Anwesenden hat an der Beteiligung im vergangenen Jahr teilgenommen.

Als Gastgeber begrüßt Bezirksstadtrat Herr Schriener die Anwesenden und erläutert die Rahmenbedingungen für die Umgestaltung von Straßen im Bezirk Mitte von Berlin. Grundsätzlich wird beim Umbau von Straßen mit einem Nutzungshorizont von etwa 50 Jahren geplant. Das bedeutet, dass man sich in der Planung stark mit **zukünftigen Herausforderungen** auseinandersetzen muss. Mögliche Fragestellungen können dabei sein:

- **Was bedeutet Straßenraum in der Zukunft?**
- **Was sind gegenwärtige und zukünftige Nutzungsansprüche an den Straßenraum?**
- **Was für Nutzengruppen existieren und welche Ansprüche haben sie?**
- **Wie wirkt sich der Klimawandel auf die Straße aus?**
- **Welche Maßnahmen müssen ergriffen werden, um Hitze, Trockenheit und Starkregenereignisse abzumildern?**

In der Summe müssen Planer:innen deshalb zwischen den vielfältigen aktuellen und künftigen Nutzungsansprüchen abwägen. Im Bezirk Berlin von Berlin ist die **Einwohner:innenzahl seit 2005** um etwa 80.000 Menschen **gestiegen**, während die Fläche des verfügbaren öffentlichen Raums annähernd unverändert geblieben ist. Daraus ergibt sich, dass diese **Flächen bei einer hohen Funktionsdichte intensiv und vielfältig genutzt** werden. Für die **Zukunft** ist davon auszugehen, dass **private Aktivitäten** (aufgrund hoher Mieten und damit kleinerer Wohnungen) noch **stärker** aus der Wohnung heraus in den **öffentlichen Raum** verlagert werden. Gleichzeitig sind im Verkehrsraum mehr private, berufliche und wirtschaftliche Verkehre vorhanden.

Die Lübecker Straße liegt **zentral in Moabit** in einem Gründerzeitviertel mit Blockrandbebauung. Mit etwa 84.000 Einwohnenden auf einer Fläche von ca. 7,7 km² Fläche liegt die **Einwohnerdichte bei rund 10.900 Einwohnenden/km²**. In der direkten Umgebung findet man eine hohe bauliche Dichte bei vergleichsweise **wenig Grün- und Freiflächen** (abgesehen vom Kleinen Tiergarten/Ottopark) vor. Da die Sommermonate tendenziell heißer und trockener werden, sind bei der Gestaltung von Straßenräumen Maßnahmen mit kühlender und schattenspendender Wirkung, die Aufnahme von Niederschlagswasser (Schwammstadt-Prinzip), die Planung von Entwässerungsanlagen und die Berücksichtigung möglicher Starkregenereignisse von hoher Relevanz. Insgesamt sind der **Klimawandel** und die **Anpassung** an die Folgen des Klimawandels eine **zentrale Herausforderung** in der Planung von Straßenräumen.

Bereits heute ist abzusehen, dass die Zahl der **Tropennächte**, d.h. **Nächte**, in denen die **Lufttemperatur nicht unter 20 °C** sinkt, bis 2070 deutlich zunehmen wird. Während zwischen 1981 und 2010 nach Klimamodellen der Weltklimaorganisation IPCC im Schnitt zwei Tropennächte im Jahr zu verzeichnen waren, wird diese Zahl im Zeitraum von **2041 bis 2070** wohl **auf zehn bis zwölf Tropennächte** ansteigen.

Diesen Herausforderungen möchte der Bezirk bei der Umgestaltung seiner Straßen begegnen und dabei **visionäre Verkehrsinfrastrukturen für die Zukunft** schaffen. In der Lübecker Straße bietet sich nun diese Gelegenheit.

TOP 2 // RÜCKBLICK | WAS BISHER GESCHAH!

Frau Kind (KoSP GmbH, Prozesssteuerung Turmstraße) blickt anschließend auf die Genese des Projektes zurück. Die Lübecker Straße liegt seit 2010 bzw. 2011 im **Städtebauförder- und Sanierungsgebiet** Turmstraße. Über das Programm „**Lebendige Zentren**“ werden hier **bis 2028/31** Mittel des Bundes, des Landes Berlin und des Bezirks Mitte von Berlin investiert, um die Turmstraße und ihr Umfeld als **funktionsfähiges Stadtteilzentrum** für Moabit zu erhalten und zu entwickeln. Neben der Verbesserung von Infrastruktur, wie Kitas, Spielplätzen und Grünflächen – gehört da natürlich auch der Straßenraum mit dazu – wie zum Beispiel die Lübecker Straße.

Verkehrskonzept Turmstraße

Grundlage für die Planung ist das Verkehrs- und Gestaltungskonzept des Verkehrsplanungsbüros LK Argus aus dem Jahr 2010. Dort wurde die Mobilität im Förder- und Sanierungsgebiet ganzheitlich untersucht und unter reger Beteiligung der Öffentlichkeit folgende Ziele definiert:

- **Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Geschäftsstraße**
- **bessere Bedingungen für Fußgänger:innen, Radfahrer:innen und den ÖPNV**
- **Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Querbarkeit**
- **Verkehrsberuhigung der Nebenstraßen**

Neben den Seitenbereichen Turmstraße sowie dem Markthallenumfeld ist eine relevante Maßnahme dabei die Umgestaltung der Lübecker Straße. Als Straße ohne einen Straßenbaum und ohne Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, was sie stark von den anderen Moabiter Nebenstraßen unterscheidet, wurde hier dringender Handlungsbedarf gesehen.

Verkehrs- und Gestaltungskonzept Lübecker Straße 2017-2019

Darauf aufbauend wurde 2017 die Planung zur Umgestaltung der Lübecker Straße begonnen und ein Verkehrs- und Gestaltungskonzept vom LK Argus erstellt. **Planungsziele** waren die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches, bei dem die Geh- und Fahrbahn höhengleich ausgebildet sein sollten(d.h. keine Borde), die beidseitige Längsanordnung einer reduzierten Anzahl an Pkw-Stellplätzen, ein Einbahnstraßenabschnitt im Kreuzungsbereich zur Perleberger Straße sowie Baumscheiben an Querungen und Verschwenkungen. Von 2017 bis 2019 wurden **vier öffentliche Veranstaltungen** dazu durchgeführt. Da jedoch **Kapazitäten im Straßen- und Grünflächenamt (SGA)** zur Umsetzung des Projektes zu diesem Zeitpunkt **begrenzt** waren, musste das Projekt einige Jahre pausieren.

Wiederaufnahme der Planung ab 2024

Seit 2024 stehen nun wieder Personalkapazitäten im SGA bereit, sodass die Planung mit neuer Power aufgenommen werden konnte. Allerdings haben sich in der Zwischenzeit die **Rahmenbedingungen** für die Planung **geändert**. Die Klimaanpassung öffentlicher Straßenräume gerät immer stärker in den Fokus und mit dem Mobilitätsgesetz von 2021 sowie einem neuen Regelwerk zur Begrenzung von Regenwassereinleitungen wurden neue verbindliche Vorgaben an die Planung von Verkehrsanlagen gestellt, die in der bisherigen Planung nicht berücksichtigt worden waren. Aus diesem Grund wurde die **Planungsleistung erneut ausgeschrieben**. Den Zuschlag erhielt das Büro GRUPPE PLANWERK zusammen mit G.U.B. Ingenieur AG.

Da auch die Finanzierung erneut gesichert werden musste, konnte bisher nur der **südliche Abschnitt zwischen Perleberger Straße und Turmstraße** inklusive des Knotenpunktes Perleberger Straße berücksichtigt werden. Die **Kostenschätzung** beläuft sich auf etwa **3,8 Millionen Euro**. Für den gesamten Straßenverlauf von der Turmstraße bis zur Birkenstraße lag die Kostenschätzung bei 5,9 Millionen Euro.

Beteiligungen zur Planung

Seit dem Projektbeginn wurden bereits **verschiedene Beteiligungsschritte** durchgeführt. Den Auftakt bildete eine **Gremienbeteiligung** am 13. Mai 2025. Da die Lübecker Straße sowohl im Förder- und Sanierungsgebiet Turmstraße liegt, in dem die Stadtteilvertretung Turmstraße als gewählte Bürger:innenvertretung aktiv ist, als auch Teil des Städtebaufördergebiets „Sozialer Zusammenhalt“ (Quartiersmanagement Moabit-Ost) ist, wurde eine gemeinsame Beteiligungsveranstaltung mit der Stadtteilvertretung Turmstraße und dem Quartiersrat Moabit-Ost durchgeführt. Im Rahmen dieser Veranstaltung wurden die Bestandsanalyse sowie erste Entwurfsansätze vorgestellt und mit den Gremien erörtert.

Neben den Anwohnenden sind auch die Gewerbetreibenden in besonderem Maße von einer Umgestaltung der Lübecker Straße betroffen. Aus diesem Grund wurden deren Bedarfe frühzeitig im Rahmen einer gesonderten **Gewerbetreibendenumfrage** erfasst und in den weiteren Planungsprozess einbezogen.

Ergänzend zu den Beteiligungsformaten vor Ort wurden die Bürger:innen über die digitale **Beteiligungsplattform mein.berlin.de** in den Planungsprozess eingebunden. Zum einen wurde eine **Befragung zur Nutzung des Straßenraums** durchgeführt, an der sich 112 Personen beteiligten. Zum anderen bestand die Möglichkeit, **Ideen auf einer interaktiven Karte** zu verorten sowie Beiträge anderer Teilnehmender zu kommentieren und zu bewerten. Auf diesem Wege gingen insgesamt 37 Vorschläge ein.

Den Abschluss dieser Beteiligungsphase bildete eine **öffentliche Veranstaltung am 28. Mai 2025** vor dem Spielplatz in der Lübecker Straße 20. Trotz ungünstiger Witterungsbedingungen nahmen rund 100 Personen an der Veranstaltung teil. Vorgestellt wurden vier Entwurfsvarianten, die von den Teilnehmenden kommentiert und bewertet werden konnten. Darüber hinaus bestand die Möglichkeit, eine Stimme für die persönlich favorisierte Variante abzugeben.

Da Straßenräume nicht nur von Erwachsenen, sondern auch von Kindern und Jugendlichen genutzt werden, wurde auch diese Zielgruppe gezielt in den Beteiligungsprozess einbezogen. In **Zusammenarbeit** mit dem **Kinder- und Jugendbüro Mitte** fand am **21. Mai 2026** eine **Beteiligungsveranstaltung** statt. Im Mittelpunkt standen dabei die Wünsche und

Vorstellungen der Kinder und Jugendlichen hinsichtlich der zukünftigen Nutzung der Lübecker Straße. Insbesondere wurden die Aktivitäten erfasst, die sie sich künftig im Straßenraum wünschen.

Die Ergebnisse der Beteiligungsveranstaltung vom Mai 2025 sowie der Kinder- und Jugendbeteiligung sind auf der Gebietswebsite turmstrasse.de/projekte/luebecker-strasse und auf der Beteiligungsplattform mein.berlin.de veröffentlicht.

TOP 3 // VORSTELLUNG DER VORPLANUNG

Herr Rieper (GRUPPE PLANWERK) stellt im Folgenden den aktuellen Stand der Vorplanung vor.

Rahmenbedingungen: Einwohner:innen, Parken, Nutzungen

Zunächst gibt Herr Rieper einen Überblick über die aktuelle Situation im südlichen Abschnitt der Lübecker Straße zwischen Turmstraße und Perleberger Straße. Nach Angaben des Amts für Statistik Berlin-Brandenburg (Stand 12/2023) sind dort **1.299 Personen wohnhaft**. Bei einem Schlüssel von 1,8 Personen je Haushalt (Mittelwert für den Bezirk Mitte nach IBB-Wohnungsmarktbericht 2024) entspricht das rund **720 Wohnungen**. Gleichzeitig sind 243 Kfz in der Straße gemeldet – rund **zwei Drittel der Wohnungen verfügen somit über kein eigenes Kfz**.

Im öffentlichen Straßenraum stehen aktuell **120 Stellplätze** zur Verfügung, davon ein Behindertenstellplatz sowie vier Stellplätze zum Laden von E-Fahrzeugen. Die südliche Lübecker Straße ist Teil der **Parkraumbewirtschaftungszone 75**, das heißt, zu bestimmten Zeiten darf dort nur mit Bewohnerparkausweis oder gegen eine Gebühr von 3 €/Std. geparkt werden. Auf privaten Flächen (Hinterhöfe, Tiefgaragen) kommen weitere 58 Stellplätze hinzu; zusätzlich können 497 Stellplätze im anliegenden Moa-Bogen oder im Schultheiss-Quartier angemietet werden.

Bei der südlichen Lübecker Straße handelt es sich um eine **Quartiersstraße**. Sie weist zwar eine hohe Dichte an gewerblichen Nutzungen in den Erdgeschossbereichen auf, diese erzeugen jedoch überwiegend nur eine niedrige Frequenz an Besucher:innenverkehr. Der Charakter der Straße ist somit stark durch das **Wohnen** geprägt.

Zielsetzung bei der Straßengestaltung

Im Vergleich zum Verkehrs- und Gestaltungskonzept aus den Jahren 2017 bis 2019 wurde die Zielsetzung bei der Straßengestaltung wie folgt angepasst:

- **verstärktes Augenmerk auf der Verkehrsberuhigung und der Aufenthaltsqualität**
- **verstärktes Augenmerk auf Begrünung und Klimaresilienz**
- **zusätzlich dezentrale Entwässerung des im Straßenraum anfallenden Regenwassers**
- **zusätzliche Prüfung der Möglichkeit, das Regenwasser straßenseitiger privater Dachflächen ebenfalls dezentral zu versickern**

Vor-Ort-Veranstaltung im Mai 2025 (inklusive der vier Varianten)

Bei der **Beteiligungsveranstaltung** am 28. Mai 2025 wurden **vier Entwurfsvarianten** (A bis D) vor Ort präsentiert. Während Variante A sich an der klassischen, getrennten Straßenraumgliederung orientierte (Gehwege und Fahrbahn werden durch einen Bord separiert), verfolgten die Varianten B, C und D einen gleichrangigen Ausbau ohne Höhenunterschied zwischen Fahrbahn und Seitenbereichen, mit unterschiedlichem Grad an Begrünung und unterschiedlicher Anordnung der Aufenthaltsflächen. Aus den Kommentaren und dem Stimmungsbild der Teilnehmenden vor Ort ergaben sich als wiederkehrende Themen unter anderem Verkehrssicherheit, Geschwindigkeitsreduzierung, der Wunsch nach mehr Bäumen und Grün, mehr Fahrradabstellanlagen sowie die Idee einer „essbaren Stadt“. Kontrovers diskutiert wurde insbesondere das Thema Stellplätze – sowohl mit Stimmen für den Erhalt möglichst vieler Stellplätze als auch mit Zustimmung zu einer reduzierten Stellplatzanzahl zugunsten von Bäumen.

Vor Ort wurde über eine Punktevergabe ein Stimmungsbild zu den vier Varianten eingeholt, bei welcher der Entwurf D mit 79 von 103 Punkten unter den Anwohnenden deutlich bevorzugt wurde.

Variantenauswahl (Bewertungsmatrix)

Das Ergebnis der Beteiligung war ein wichtiger, aber nicht der alleinige Baustein für die weitere Planung. Ergänzend zur Beteiligung wurden die vier Varianten anhand einer fachlichen **Bewertungsmatrix** gegenübergestellt, die folgende Kriteriengruppen umfasste:

- **Radverkehr:** Sicherheit, Komfort & Attraktivität, Fahrradabstellanlagen
- **Fußverkehr:** Sicherheit, Komfort & Attraktivität, Barrierefreiheit
- **Kfz-Verkehr:** Geschwindigkeitsreduzierung, ruhender Verkehr, Liefern & Laden, Erschließungsfunktion (u.a. Müllabfuhr)
- **Aufenthalt & Soziales:** Begegnungs- und Verweilorte, Freizeitintegration (z.B. Kinderspiel), Wahrnehmung der Straße als zusammenhängender Raum, Minimierung des Durchgangsverkehrs
- **Beteiligung**
- **Klimaresilienz:** Entsiegelung & Begrünung, Verschattung, Verdunstung/Wasserrückhaltung/Versickerung
- **Städtebau**

Im Ergebnis dieser Bewertung schnitt Variante A in den meisten Kategorien deutlich schlechter ab als die Varianten B, C und D. Zwischen diesen drei Varianten zeigten sich dagegen nur geringe Unterschiede.

Auf dieser Grundlage wurde keine der vier Varianten unverändert übernommen, sondern eine eigenständige Vorzugsvariante entwickelt, die die jeweils positiv bewerteten Aspekte der drei bestbewerteten Varianten kombiniert. Leitend waren dabei:

- **die Auflösung der klassischen Straßengliederung zur Verkehrsberuhigung**
- **die Umgestaltung des gesamten Straßenraums insbesondere zugunsten von Fußverkehr und Aufenthalt**
- **die Gewährleistung der Erschließung aller Grundstücke (Anwohnende, Lieferverkehr, Müllabfuhr, Feuerwehr,...)**
- **die Integration von Grünflächen und Bäumen zur Verbesserung des Mikroklimas**
- **die Berücksichtigung der Ergebnisse der Kinder- und Jugendbeteiligung**

Kinder- und Jugendbeteiligung im Mai 2026

Die Kinder- und Jugendbeteiligung wurde am 21. Mai 2026 vom Kinder- und Jugendbüro Mitte durchgeführt. 34 Kinder im Alter von 6 bis 12 Jahren sowie 11 Jugendliche im Alter von 13 bis 18 Jahren haben an der Beteiligungsveranstaltung teilgenommen. Die Rückmeldungen lassen sich vier Themenfeldern zuordnen:

- **Spiele & Bewegen:** Wunsch nach Möglichkeiten für Fußball, Tischtennis und Basketball sowie nach Balancier- und Hüpfmarkierungen und Skate-/Rollermöglichkeiten – allgemein nach Orten, an denen Bewegung im Alltag möglich ist
- **Sicherheit & Wege:** sichere Querungen, weniger schnell fahrende Autos, bessere Sichtbeziehungen an Kreuzungen sowie der Erhalt breiter Gehwege
- **Treffen & Aufenthalt:** bequeme Sitzgelegenheiten, Treffpunkte mit Tisch, Schatten und guter Beleuchtung sowie Sauberkeit, Mülleimer und Trinkbrunnen
- **Grün & Klima:** mehr Bäume, Blumen und blühende Pflanzen, mehr Schatten und kühlere Aufenthaltsmöglichkeiten sowie eine bunte Gestaltung

Wie die Kinder- und Jugendbeteiligung deutlich macht, ist eine kind- und jugendgerechte Straße nicht nur sicherer, sondern auch grüner, bunter, kühler und einladender – Aspekte, die in die Vorzugsvariante eingeflossen sind.

Vorzugsvariante

Der aktuelle Stand der Vorzugsvariante wird im Überblick und im Detail als Lageplan vorgestellt. Die Befahrung der Straße ist weiterhin in beide Richtungen möglich. Es ist eine Verkehrsberuhigung der Straße vorgesehen.

Materialität

Die Vorzugsvariante sieht durchgängige Pflasterflächen (z.B. aus Beton- oder Naturstein-Großpflaster mit ebener Oberfläche) für die Verkehrsfläche vor. Nicht für den fließenden Verkehr benötigte Flächen können mit einem höheren Grünanteil und einer besseren Versickerungsfähigkeit befestigt werden (z.B. Großpflaster mit durchlässigen Rasenfugen, Rasengitter o.Ä.). Damit dienen sie sowohl der Versickerung als auch als potenzielle Aufstell- und Rettungsflächen für die Feuerwehr. Neben den gepflasterten Bereichen sind ebenfalls Grünflächen mit Baumstandorten vorgesehen, ebenso wie Muldenflächen.

Mulden

Für die gesamte Lübecker Straße ist eine dezentrale Entwässerung vorgesehen. Ein zentrales Gestaltungselement sind dementsprechend Versickerungsmulden: begrünte, leicht vertiefte Flächen, die Niederschlagswasser aufnehmen, zwischenspeichern und dezentral versickern lassen.

Aufenthalt & Kinderspiel

Die Vorzugsvariante sieht abwechslungsreich geformte Grün- und Aufenthaltsflächen mit Betonmauern mit Holzauflage als Sitzmobiliar vor, die gleichzeitig zum Balancieren genutzt werden können. Auch „lummelfähige“ Sitzgelegenheiten werden im Zuge der Kinder- und Jugendbeteiligung berücksichtigt, ebenso wie kleine „Sitzwürfel“ in unterschiedlichen Höhen. Zudem werden unterschiedliche Pflastermuster für Bewegungsspiele, wie Nachfahren oder Balancieren genutzt. An einem Standort nahe der Hausnummer 48/49 ist perspektivisch ein Basketballkorb als Sportangebot vorgesehen

sowie eine Tischtennisplatte nahe der Hausnummer 16. Die geschützt gelegene Fläche vor der Botschaft von Tadschikistan ist eine Option für eine befahrbare Mauer als Skate-Element.

Fahrradabstellanlagen

Im gesamten Straßenraum werden an mehreren Stellen Fahrradabstellanlagen installiert.

Stellplätze

Alle vorherigen Stellplätze entfallen künftig, abgesehen von einem Behindertenstellplatz vor der Hausnummer 40. Dadurch wird der Parksuchverkehr künftig gänzlich unterbunden. Aufgrund der Anordnung als verkehrsberuhigtem Bereich ist das Halten für Liefern und Laden durchgängig im Straßenbereich möglich.

Knotenpunkt Perleberger Straße

Für den Knotenpunkt Perleberger Straße wird die bereits 2019 diskutierte Lösung mit einer langen Mittelinsel übernommen: Aus der Lübecker Straße wird dadurch nur noch das Rechtsabbiegen möglich sein, wodurch der Durchgangsverkehr über die Perleberger Straße in die Turmstraße unterbunden wird. Der Verkehr auf der Perleberger Straße selbst bleibt in beide Richtungen befahrbar; zusätzlich entsteht eine mittige Querungshilfe für den Fußverkehr zwischen dem nördlichen und dem südlichen Abschnitt der Lübecker Straße.

Visualisierung

Abschließend zeigt Herr Rieper eine Luftbild-Visualisierung der Vorzugsvariante, die einen Gesamteindruck der zukünftigen Straßengestaltung vermittelt. Er weist ausdrücklich darauf hin, dass es sich um eine vorläufige, beispielhafte Darstellung und nicht um einen finalen Entwurf handelt.

TOP 4 // RÜCKFRAGEN AUS DEM PUBLIKUM

Anschließend hat das Publikum die Möglichkeit Anregungen zur Planung zu geben und Nachfragen zu stellen.

Wortbeitrag 1: Nachfrage zu Baumpflanzungen, der Erreichbarkeit für die Feuerwehr und dem Erhalt von Stellplätzen

- Einrichtung eines Behindertenstellplatzes ist vorgesehen; die andere Stellplätze fallen weg, da sie im verkehrsberuhigten Bereich nicht vorgesehen sind
- eine Durchfahrtsbreite von 3,5 m plus der Aufstellfläche von insgesamt 5,5 m ist für die Feuerwehr ausreichend, die notwendigen Schleppkurven sind berücksichtigt worden
- die Rettung über Leiterwagen ist eher unüblich, Fenster sind nur zweiter Rettungsweg, Anleitern ist für die Feuerwehr möglich, Fahrzeuge sind relativ flexibel aufstellbar und zur Not schafft sich die Feuerwehr den benötigten Platz

Wortbeitrag 2: Nachfrage zum weiteren zeitlichen Ablauf

- Kapazitäten beim SGA sind vorhanden und eingeplant und die Finanzierung für südlichen Abschnitt gesichert
- Baustart ist, abhängig von den noch umzusetzenden Maßnahmen der Berliner Wasserbetriebe, für 2028 geplant

Wortbeitrag 3: Anwohnerin drückt Freude aus, dass Planung jetzt vorankommt; Straße sollte bereits in der 80er Jahren umgebaut werden, dann kam Mauerfall dazwischen; Notwendigkeit zur Anpassung aufgrund aktueller Herausforderungen ist gegeben; sie zieht Vergleich zu Begegnungsflächen am Nollendorfplatz, fragt nach Möglichkeit zur Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung

- idealerweise ergibt sich maximale Geschwindigkeit sowieso aus der baulichen Gestaltung
- in verkehrsberuhigten Bereichen darf maximal mit Schrittgeschwindigkeit gefahren werden (5 bis 10 km/h)

Wortbeitrag 4: Nachfrage zum widerrechtlich Parken im Straßenraum und der Gefahr, dass Autos trotzdem rasen; Haltung der Bewohner:innen zum Basketballkorb, Vorschlag schalldämpfender Bodenbelag

- der Fußverkehr wird durch die bauliche Gestaltung in den mittleren Bereich (die Fahrgasse) geleitet, wo er auch hingehört und prägt damit den Charakter der Straße und beruhigt den Verkehr
- Verschwenkung verhindert eine durchgängige Sichtachse und hemmt damit die Fahrtgeschwindigkeit
- Anhalten und Ausladen ist weiterhin erlaubt, Parken ist im verkehrsberuhigten Bereich nur in dafür ausgewiesenen Flächen gestattet
- Parken kann nicht vollständig verhindert werden, wird der Charakter der Straße gestört (in diesem Fall ist davon auszugehen), darf das Ordnungsamt die Fahrzeuge umsetzen
- Maßnahme befindet sich noch in der Vorplanung (Fläche ist als Chiffre für eine Sportnutzung zu verstehen), ob der Basketballkorb am Ende umgesetzt wird, zeigt sich noch, ansonsten Aufstellung anderer Spiel- und Sportgeräte

Wortbeitrag 5: Nachfrage zum Anteil der Eigentümer:innen und Mieter:innen, Anregung Wohnungseigentümer:innen-gemeinschaften (WEGs) aktiv beteiligen

- Beteiligung fand im Jahr 2025 im Straßenraum statt, dazu gab es eine Beteiligung der Gewerbetreibenden, dies bot allen Interessierten die Möglichkeit sich zu informieren und einzubringen
- Es existiert kein Recht für Eigentümer:innen, dass sich der Straßenraum vor Ort nicht ändert
- eine Einzelbeteiligung war in diesem Fall nicht zweckmäßig und war nicht geboten

Wortbeitrag 6: Eigentümer findet Planung gut, gewagt und zukunftsgerichtet, Nachfrage zum Schutz der Nachtruhe insbesondere bei Spiel- und Sportflächen

- Thema Lärmschutz ist beim SGA präsent
- Schutz für Anwohnende (Nachtruhe) wird vom SGA geprüft
- so eine Gestaltung des Straßenraums ist für den Bezirk noch relativ neu, Erfahrungen müssen gesammelt werden, Reaktionen auf die gesammelten Erkenntnisse erfolgen entsprechend

Wortbeitrag 7: Nachfrage zu den vorgesehenen Baumarten, insbesonder bezüglich guter Schatten- und Kühleffekte

- bisher sind Arten noch nicht festgelegt, zunächst wurden jetzt mögliche Baumstandorte identifiziert (die trotz vieler Leitungen im Boden bepflanzt werden können)
- eigentlich vorgeschriebene Regelabstände zu Leitungen wurden teilweise unterschritten (sind aber vertretbar), hier müssen noch Abstimmungen mit den Leitungsträgern erfolgen
- gemäß den jeweiligen Standorten werden dann geeignete Arten ausgewählt, Staudenpflanzungen etc. sind auch vorgesehen, Wechsel zwischen Baumarten soll höhere Resilienz erzeugen (gegen Pilze, Krankheiten etc.)

Wortbeitrag 8: ursprüngliche Variante in der Beteiligung war eher organisch gestaltet, jetzt ziemlich kubistisch; Vorschlag, dass auf Höhe der Botschaft sich Sportbereiche besser eignen könnten, da keine Schallspiegelung von Fassaden

- gerade Kanten/Borde sind baulich einfacher umzusetzen, da die Steine nicht aufwendig behauen oder gerundet werden müssen was geringere Baukosten bedeutet
- organische Formsprache wurde versucht trotzdem weitgehend so aufzunehmen
- ein Sportbereich vor der Botschaft wird geprüft

Wortbeitrag 9: Nachfrage zur Prüfung der Einrichtung einer Einbahnstraße

- wurde überlegt, erzeugt aber ggf. mehr Verkehr in Nebenstraßen, da Umfahrungen stattfinden
- die vorgesehene Straßengestaltung wird voraussichtlich ähnliche Verkehrsberuhigungseffekte erzielen
- Maximales an Verkehrsberuhigungsmaßnahmen bereits vorgesehen

Wortbeitrag 10: Nachfrage zum Umgang mit den vorhandenen Elektrostellplätzen

- werden wahrscheinlich in Nachbarstraßen umgelegt, da Stellplätze immer Verkehr anziehen (Devise „mal schauen, ob noch Stellplätze frei sind“, Parksuchverkehr)

Wortbeitrag 11: begrüßt die Planung, äußert aber Bedenken, dass insbesondere für alternde Bevölkerung keine Stellplätze vor der Haustür fehlen und somit längere Wege entstehen

- die meisten Anwohnenden haben schon jetzt keinen Stellplatz vor der Haustür
- ein kurzer Weg zum ÖPNV ist zudem vorhanden
- Angrenzend sind Stellplatz-Kapazitäten vorhanden (v.a. Parkhäuser Schultheiss-Quartier, Moa-Bogen)
- die Planung folgt dem allgemeinen europäischen Trend zur Stellplatzreduzierung und sorgt gleichzeitig für angenehmere Wege und Sitzmöglichkeiten
- Straßenquerung wird sicher möglich (bisher behindern Autos das Sichtfeld)

Wortbeitrag 12: Nachfrage zur Berücksichtigung von Fassadenbegrünung (reduziert Schall, gut fürs Klima, Bäume brauchen lange zum Wachsen)

- die Umsetzung einer Fassadenbegrünung müsste durch Eigentümer:innen erfolgen
- Straßen- und Grünflächeamt (SGA) nimmt Anträge für Fassadenbegrünung gerne entgegen
- Bereiche mit Grünfläche vor der Fassade eignen sich besonders dafür, solche Flächen sind in Planung vorgesehen
- ggf. Lösung zur Regenwassereinleitung, Regenwasseragentur berät: <https://regenwasseragentur.berlin/inspirieren-lassen/ratgeber/fassadenbegrueung/>

Wortbeitrag 13: Nachfrage zu Folgen für Menschen mit Geheinschränkung bzgl. der Einleitung von Regenwasser über die Gehbereiche in die Mulden, Hervorhebung der Notwendigkeit für Lieferflächen, Bedenken bei Setzung der Bäume bzgl. Behinderung des Windflusses

- Umbau reduziert durchfahrenden Verkehr erheblich, Zielvision soll ähnlich wie stark begrünte Fußgängerzone sein, in der Anlieger- und Lieferdienste immer durchfahren dürfen, Lieferflächen wurden in Variantenuntersuchung geprüft, im verkehrsberuhigten Bereich ist Halten und Liefern allgemein gestattet
- Regenwassereinleitung in Mulden an mehreren Stellen vorgesehen, Rinnen sind flach und können durchlaufen werden

Wortbeitrag 14: Planung wird begrüßt, Nachfrage zu Ideen zur Regenwasserspeicherung und wie sicher die geplanten Baumstandorte bereits sind

- Ziel: Bäume sollen auf beiden Straßenseiten gepflanzt werden
- bei Einhaltung aller Abstandsempfehlungen (zur Fahrbahn, Gehweg, Leitungen) könnten in Berlin nur sehr wenige Bäume gepflanzt werden
- Kompromiss: Infrastruktur wird parallel instandgesetzt, damit nicht regelmäßig nachgerüstet werden muss
- Pflanzung kann dann auch mit reduzierten Abstandsflächen umgesetzt werden, bei Havarie etc. ggf. Fällung nötig
- Regenwasserspeicherung (z.B. Regenwasserbank) wird geprüft, setzt Initiative der Anwohner:innen voraus (für Nutzung und Pflege), Anwohner:innen sollen angesprochen/angeschrieben werden

Wortbeitrag 15: Vorschlag zur Ansprache der landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften mit Immobilien in der Straße als Potenzialstandorte für Fassadenbegrünung/Regenwassernutzung

- wäre etwas, das politisch angestoßen werden müsste und einer Initiative aus diesem Bereich bedarf
- ggf. Impuls über die Bezirksverordnetenversammlung (BVV)

Wortbeitrag 16: Nachfrage zum Sachstand der Fassadenbegrünung an Wohnungslosenunterkunft (Lübecker Straße 6)

- Projekt läuft über das Begrünungsprogramm Turmstraße und befindet sich in Planung, jedoch sind leider zeitliche Verzögerungen wegen erhöhten Abstimmungsbedarfs auf Seiten der Eigentümerin aufgetreten

Wortbeitrag 17: Nachfrage zum Umbau der Mittelinsel in der Perleberger Straße

- Perleberger Straße ist Teil des übergeordneten Straßennetzes, deshalb Zuständigkeit von SenMVKU
- Abstimmung mit SenMVKU ist geplant, parallele Umsetzung ist gewünscht und vorgesehen

Wortbeitrag 18: Plädoyer für den Fokus auf die Nutzenden (wenige Wohnungen befinden sich in Privateigentum, viele Familien und viele ältere Menschen sowie Personen mit wenig finanziellen Mitteln leben hier), Nachfrage ob Änderungen an der Planung vorgesehen sind z.B. mehr Spielmöglichkeiten; Nachfrage nach Umsetzung des nördlichen Abschnittes zwischen Perleberger Straße und Birkenstraße

- durch den Ausschluss vom ruhenden Verkehr sowie einer starken Verkehrsberuhigung wird dem hier begegnet, meist reicht einfaches mobiles Spielzeug (das durch die Familien, Kinder selbst mitgebracht wird) zur Aneignung der Fläche
- personelle und finanzielle Kapazitäten zur Umsetzung des Nordabschnitts werden im Bezirksamt (vgl. TOP Ausblick) aktuell geprüft

TOP 5 // AUSBLICK | WIE GEHT ES WEITER?

Herr Fritzsche bedankt sich auch im Namen des Bezirksstadtrates Herr Schriner und der Planungsbeteiligten bei allen Anwesenden für die vielen Rückmeldung und Impulse. Diese werden in der Dokumentation der Veranstaltung zusammengefasst. Er weist darauf hin, dass die Dokumente zu der Veranstaltung im Anschluss auf mein.berlin.de und auf der Projektseite auf turmstrasse.de/projekte/luebecker-strasse veröffentlicht werden.

Zum Abschluss wirft Frau Kind den Blick in die Zukunft und stellt den **Zeitplan** vor, wie dieser sich aktuell darstellt. Die **Vorplanung** zur Umgestaltung der Lübecker Straße ist weitgehend fertiggestellt. Bis Ende des Jahres 2026 wird nun die **Entwurfs- und Genehmigungsplanung** erstellt. Es ist vorgesehen, die angepasste Planung dann als Banner am Spielplatz in der Lübecker Straße auszuhängen. 2027 sollen dann die **Ausführungsplanung** und die **Ausschreibung der Bauleistungen** folgen. Der Baustart ist im Jahr 2028 geplant. Abhängig vom Umfang der Maßnahmen der Berliner Wasserbetriebe ist eine **Bauzeit von etwa zwei Jahre** avisiert.

Parallel prüfen das Straßen- und Grünflächenamt und das Stadtentwicklungsamt zurzeit, ob eine Planung und Umsetzung der Lübecker Straße im **Nordabschnitt zwischen Perleberger- und Birkenstraße** doch noch im Zusammenhang mit dem Förder- und Sanierungsgebiet Turmstraße erfolgen kann. Dafür müssen die Finanzierung in Höhe von 2,1 Mio. Euro sowie die Personalkapazitäten beim Straßen- und Grünflächenamt gesichert werden.

Über aktuelle Entwicklungen und Meilensteine wird weiterhin auf mein.berlin.de, auf der Gebietswebsite turmstrasse.de und der [Projektseite vom Bezirksamt](https://www.turmstrasse.de/newsletter) informiert. Unter www.turmstrasse.de/newsletter können Sie sich zum Newsletter über das Förder- und Sanierungsgebiet anmelden. Den Instagram-Account des Förder- und Sanierungsgebiets Turmstraße ist unter [lebendiges.zentrum.turmstrasse](https://www.instagram.com/lebendiges.zentrum.turmstrasse) zu finden. Bei Fragen und Anregungen erreichen Sie das Team der Prozesssteuerung unter der E-Mail turmstrasse@kosp-berlin.de.

Herr Fritzsche verabschiedet von allen Teilnehmenden und bedankt sich für die vielen Nachfragen und Anmerkungen. Im Anschluss gibt es die Möglichkeit Karteikarten an die Stellwand „Themenspeicher“ zu hinterlassen (keine Hinweise eingegangen) sowie an den Stellwänden im Foyer das **persönliche Gespräch mit den Planungsbeteiligten** und dem Bezirksstadtrat zu suchen. Dabei wurden folgende Anregungen mitgegeben:

- bezüglich der Skate-Elemente vor der Botschaft sind Pflastersteine als Untergrund unpraktisch und laut, eine glatte Variante wäre hier deutlich nutzungsfreundlicher
- Bitte zu prüfen, ob ein Baum (ggf. in einzelner Baumscheibe) so verortet werden kann, dass der Bereich vor dem Spielplatz besser beschattet wird
- Bitte zu prüfen, wie der Radverkehr auf der Perleberger Straße geschützt werden kann
 - vor Kfz, die aus der Straße zu weit vorfahren, um an parkenden Kfz vorbeischaun zu können, ob die Straße frei ist
 - vor Kfz, die hinter der Mittelinsel wenden wollen und dafür die Schutzstreifen mit nutzen müssten

// Eindrücke der Informationsveranstaltung



// Eindrücke der Informationsveranstaltung

