

## Protokoll der Betroffenenrats-Sitzung Lehrter Straße (BRL) vom 1.6.2021 – Online

Anwesend: B. Angersbach, M. Gül, A. Haverbeck, J. Scheller, R. Scholz, J. Schwenzel, I. Staehle, S. Torka, S. Wagner; C. Cremer (QM Moabit-Ost), D. Tuckwiler (FDP), D. Bussenius (SPD), Referenten: A. Lipp (Atelier Loidl), E. Stokman (Grün Berlin GmbH)  
entschuldigt: R. Landmesser, M. Raasch, G. Sperr, U. Stockmar.

TOPs:

- 1) Kurze Vorstellungsrunde
- 2) Neuigkeiten zum Döberitzer Grünzug (Gäste: Eva Stokman, Grün Berlin GmbH und Andreas Lipp, Atelier Loidl)
- 3) Diskussion zur Umsetzung weiterer Verkehrsberuhigung (evtl. Durchfahrtbeschränkung für MIV)
- 4) Aktuelles aus der Lehrter Straße und Umgebung
- 5) Aktuelles zum QM-Gebiet Moabit-Ost
- 6) Aktuelles aus Moabit
- 7) Verschiedenes und Termine
- 8) Festlegung der Themen und Termin für die nächste Betroffenenratssitzung – Sommerpause?

### TOP 1) Kurze Vorstellungsrunde

s. Anwesenheitsliste oben: Anwohner\*innen, wenn nichts anderes angegeben.  
Das Protokoll der letzten Online-Sitzung (April) wurde mit den Teilnehmer\*innen bereits abgestimmt und ist im Netz unter: <http://www.lehrter-strasse-berlin.net/betroffenenrat> ).

### TOP 2) Neuigkeiten zum Döberitzer Grünzug (Gäste: Eva Stokman, Grün Berlin GmbH und Andreas Lipp, Atelier Loidl)

Anhand einer **aktualisierten Präsentation** erläutern Frau Stokman und Herr Lipp die Veränderungen seit der Online-Veranstaltung am 3.12.2020, dem sog. Zaungespräch. Der BRL hat im Nachgang darum gebeten, diese Präsentation zu erhalten, um sie hochzuladen. Da es sich jedoch um einen **Zwischenstand** handelt, will die Grün Berlin GmbH ihn nicht einer breiten Öffentlichkeit präsentieren.

Deshalb kann das Protokoll eher nur allgemeine Aussagen treffen.

Die **Bürgerbeteiligungsschritte** sind auf der Grün Berlin Webseite dokumentiert: <https://gruen-berlin.de/projekte/urbane-freiraume/doeberitzer-gruenzug/beteiligung> .  
Insbesondere auf die **Antworten zu den Fragen**, bei im Dezember unbeantwortet blieben, wurde hingewiesen und einige auch in der Präsentation dargestellt. Hier sind sie zu finden: [https://gruen-berlin.de/fileadmin/user\\_upload/Downloads/doeberitzer\\_gruenzug/210501\\_FAQ\\_DOEB\\_FINAL.pdf](https://gruen-berlin.de/fileadmin/user_upload/Downloads/doeberitzer_gruenzug/210501_FAQ_DOEB_FINAL.pdf)

**Eva Stokman** (Grün Berlin) berichtet:

Das Land Berlin hat mit den Flächeneigentümern (u.a. CA Immo und DB Netz AG vertragliche Vereinbarungen getroffen, auf den Flächen einen Grünzug bauen zu dürfen.

Einige von den **Flächen** werden jedoch noch **durch Dritte** (z.B. CA Immo und Deutsche Bahn/S21) **genutzt**, was den Baustart verzögert.

Folgendes stellt sie dar:

- Altlastenschaden (hinter Lehrter Str. 6) wurde beseitigt, aber die **Grundwasserreinigungsanlage** (hinter der Kleingartenmauer) muss evtl. noch länger bleiben. Im Juni (*aktualisiert*: August) wird ein weiteres Monitoring mit Grundwasseruntersuchungen durchgeführt, danach wird ca. im Sept./Okt. von der zuständigen Genehmigungsbehörde (Umweltamt Mitte) entschieden, ob die Anlage noch ein Jahr länger laufen muss.

- **5 Kleingartenparzellen** werden Teil des Grünzugs. Es werden Gespräche mit dem Bezirksverband Wedding geführt. **Ersatzland** wird voraussichtlich Ende 2021 zur Verfügung gestellt.
- **Betonmischwerk** der CA Immo wird noch bleiben.
- **Notausstieg für U 5:** hier wird es in 2023/24 voraussichtlich Baumaßnahmen geben.
- **Baustelleneinrichtung der S 21** muss bleiben, nicht nur bis zur Fertigstellung des ersten Bauabschnitts mit Interimbahnhof (Anmerk.: zwischenzeitlich geändert auf Ende 2022), sondern bis zur Fertigstellung des richtigen Bahnhofs werden weiterhin Flächen benötigt.
- **Fuß- und Radbrücke** über die Bahnanlagen (auf Höhe Stadtplatz Mittenmang-Quartier): Es wurde eine Machbarkeitsstudie mit Gestaltungsideen (Brückenpfeiler, Streckensperungen) erstellt. Das Vorhaben befindet sich jedoch erst am Anfang der Sondierungsgespräche und Planungsphasen, deshalb wird dort (= im sog. Korridor entlang der Bahn) der Grünzug gebaut.

Um die angedachten Nutzungen im Süden (Ost-West-Verbindung) bauen zu können, gibt es **Gespräche über** einen möglichen **Flächentausch**, damit dort der Weg sowie Sport- und Spielflächen hergestellt werden können.

Ein **öffentlicher Spielplatz** ist östlich der Lehrter Straße 6 geplant, weil sich dort das Gelände aufweitet, Sportflächen beim Rettungsplatz (auf diesem Platz sind keine Eingriffe möglich, aufgrund der Anforderungen an einen Rettungsplatz).

**Andreas Lipp** (Atelier Loidl) stellt die **Gestaltung des Grünzugs** vor.

Das Wegenetz soll in zwei Qualitäten gebaut werden. Der Nord-Süd-Weg schlängelt sich und teilt sich im Süden zum Hauptbahnhof auf. Hergestellt aus Ortbeton (Besenstrichstruktur), Visualisierung: Bsp. aus dem Gleisdreieckpark. Breite in der Regel 4 m, die östliche Gabelung zwischen Hauptbahnhof und Döberitzer Straße 5 m. Wegbegleitend entstehen Grobschotterflächen, die das Betreten der ökologisch wertvollen Vegetation erschweren soll. Die Ost-West-Verbindung soll Teil der Radvorrangroute werden, d.h. Radweg 4 m (je Richtung 2 m) aus Asphalt und Gehweg 3 m aus glatt geschnittenem Großsteinpflaster. Im Bereich direkt angrenzend an den Rettungsplatz soll ein Rollfeld entstehen aus rotem Asphalt. In dem Sport- und Spielbereich soll eine Hügeltopographie aus EPDM-Kautschuk entstehen.

Das dunkle Betonpflaster des Rettungsplatzes bleibt außerhalb der neuen Flächen aus Kostengründen erhalten.

Der Weg hinter dem Geschichtspark soll von jetzt 3 m auf 4 m verbreitert werden.

Hier wird aufgerauhter, gegrindeter Asphalt eingesetzt.

► **Diskussion 1. Runde** (nicht in der Reihenfolge, sondern nach Themen zusammengefasst)

**Thema getrennter Fuß- und Radweg** auch im Korridor (Nord-Süd-Grünzug):

E. Stokman: in Grünanlagen haben Fußgänger\*innen grundsätzlich auf allen Wegen Vorrang. Der Weg wird sich schlängeln, auch mal hoch mal runter, er wird keine Rad-Schnellverbindung.

S. Wagner berichtet von Stresssituation für alle Beteiligten z.B. durch Jugendliche mit E-Rollern auf dem Quartiersplatz. Er befürchtet, dass in der Realität Radfahrende zu schnell auf dem Grünzug fahren werden. Vielleicht könnte die Lehrter Straße eine Fahrradstraße werden oder Treppenanlagen die schnellen Fahrenden bremsen.

A. Lipp: Treppen schließen andere aus (Kinderwagen, Rollstühle), das ist keine barrierefreie Lösung.

C. Cremer spricht sich für Entzerrung von Rad- und Fußverkehr aus, auf Erfahrungen der Anwohner\*innen sollte gehört und Radfahren im Korridor verhindert werden.

Andere halten den Ansatz für richtig, keine getrennten Fuß- und Radwege anzulegen, weil der Korridor so schmal ist.

J. Scheller wünscht sich den ruhigen Weg für langsame Radfahrende, z.B. mit Kindern.  
E. Stokman: Konflikte zwischen Fußgänger\*innen und Radfahrenden gibt es in allen Parkanlagen, planerisch soll das nicht befördert werden. Anders ist es bei der Ost-West-Verbindung: der getrennte Fuß- und Radweg wurde in einer großen Abstimmungsrunde mit Bezirk, Senat, Behindertenbeauftragten entschieden. Auch steht hier mehr Fläche zur Verfügung.

### **Thema Verlängerung Weg bis zur Perleberger Brücke**

J. Scheller würde den Weg gerne verlängert sehen bis zur Perleberger Brücke, damit man nicht auf die Lehrter Straße abbiegen muss - durch den Hof der Kulturfabrik, Innenhof der 1990er Neubauten und an der Rückseite des Jobcenters. Er fragt, wer dazu angesprochen werden müsste.

S. Torcka: Dieser Abschnitt gehört nicht mehr zur beplanten Fläche, alle Eigentümer\*innen, Bezirk, Bahn und evtl. Senat.

### **Thema Wegebelag**

A. Haverbeck fragt, warum es der geriffelte Ort beton sein soll, auf Asphalt könne man besser gehen.

A. Lipp erklärt, dass es den Besenstrich in unterschiedlichen Rauigkeiten gibt und hier ein feinerer Strich, der nicht holprig sein wird, angewendet wird. Die große gegossene Fläche habe eine besondere Qualität, so könne der Weg 10 cm über dem Gelände liegen und damit erreicht werden, dass man auf dem Weg bleibt. Bei Asphalt müssten Kanten eingebaut werden.

A. Haverbeck gefällt der Ort beton auch, wenn er nicht zu rau ist.

E. Stokman regt an den Grünzug an der Südpanke (Nähe BND) anzuschauen, dort heller Ort beton mit Besenstrich. <https://gruen-berlin.de/projekte/urbane-freiraume/gruenzug-an-der-suedpanke>

R Scholz drückt seinen **Protest gegen die Gestaltung des Ost-West-Grünzugs** vor der Lehrter Straße 6-8 aus. Er wünscht statt des abgeschnittenen Kopfsteinpflasters den **Erhalt der alten Kopfsteinpflasterstraße** inklusive des Gehwegs aus historischen und ästhetischen Gründen vor dem Backsteingebäude der ehem. Eisenbahnerwohnungen, wie das auch eine Vielzahl von Personen bei der Umfrage des Betroffenenrats Anfang 2017 gewünscht hatten (hier war allerdings Erhalt Kopfsteinpflaster und Kleingärten mit 54% der Favorit, Teilnehmendenzahl 85 von insgesamt 97, die bei der Umfrage mitgemacht hatten, <http://lehrter-strasse-berlin.net/umfrage-doeberitzer-verbinding> ).

### **Weitere Projekt-Vorstellung: Spiel- und Sportangebote**

**A. Lipp** berichtet, dass die genaue **Ausgestaltung des Spielplatzes** hinter der Lehrter Straße 6 erst jetzt beginnt. Als Thema wurde „Fassbinderei“ gewählt, anknüpfend an den Fasshandel. Er zeigt einige Bilder: große Fässer als Objekte zum Klettern, Rutschen, Sitzen. Bänke mit Hecke sollen dort entstehen, wo der Zaun steht.

Es wird eine **Kinderbeteiligung** zur Spielplatzgestaltung mit dem Kinder- und Jugendbüro Mitte und der Kinderbeteiligung des Moabiter Ratschlags geben.

J. Scheller regt an, die Kita in der Klara-Franke-Straße einzubeziehen. Dazu gibt E. Stokman zu bedenken, dass sie für kleine Kinder ziemlich weit entfernt liegt (am anderen Ende des Grünzugs) und auch der Planungszeitraum für Kitakinder zu lange sei. Sie arbeiten häufig mit Schulen zusammen, z.B. gab es am Mauerpark ein halbes Jahr Projekte mit einer benachbarten Grundschule. Die Kontakte für die Kinder- und Jugendbeteiligung werden jetzt gemacht.

### **Rollfeld / Rettungsplatz**

Vorstellung von A. Lipp: Asphalt – Hügellandschaft aus Kunststoff zum Skaten, Rollen, Rennen, Parkour, Bemalungen. Stangen sind erste Ideen, auch Ballspielobjekte, Basketball,

evtl. ein Basketballbaum (Foto wurde gezeigt).  
Der rote Kunststoffbelag ist weich, geeignet für Sport und Fitness.

### **Spiel- und Liegewiese**

Hier sind größere einfache Schaukeln vorgesehen, die evtl. an die Gestalt von Oberleitungsmasten erinnern.

### **Sitzmöbel und weitere Ausstattung**

Westlich und östlich der Liegewiese sind große Holzmöbel, lange Bänke, teilweise mit Rückenlehne vorgesehen, auf denen man in zwei Richtungen sitzen kann.

Am Nord-Süd-Weg sind ganz übliche Bänke vorgesehen, 2 Banktypen werden vorgestellt. An den Querungen zum Mittenmang-Quartier auch Sitzmöglichkeit als Ortbetonbänke.

Am Rettungsplatz soll eine Jugendbank aus Leitplankenelementen aufgebaut werden.

Die Gestaltung der Tribüne am Kopf des Fernbahntunnels muss noch mit der Deutschen Bahn abgestimmt werden. Sie bietet einen Blick in die Weite, sowohl auf die Liegewiese, als auch in den Gleiskorridor. Angedacht ist eine Stahlkonstruktion aus Rosten, Höhe 3 m in etwa 5 m Entfernung vom Tunnelbauwerk.

Mülleimer, Fahrradbügel: Beispiele werden gezeigt.

**Beleuchtung:** Die Ost-West-Verbindung soll beleuchtet werden, Bsp. Leuchtenkopf Gleisdreieck und Europacity. Im Bereich des Rettungsplatzes größere Lichtstelen.

### **Bestandsmauer am Klara-Franke-Spielplatz:**

A. Lipp erklärt, dass die Mauer nicht verkehrssicher ist, sie würde einstürzen, wenn man nichts an ihr macht. Es wurde beschlossen sie nur zum Teil zu erhalten, sie auf Brüstungshöhe herabzusetzen, auch als Sitzmauer.

► **Diskussion 2. Runde** (nicht in der Reihenfolge, sondern nach Themen zusammengefasst)

### **Thema Bestandsmauer am Klara-Franke-Spielplatz**

S. Wagner ist wegen dem Erhalt der Bestandsmauer bei diesem Treffen. Wie bereits bei einer früheren Runde ausgeführt, ist diese Mauer mit der Brombeerhecke davor ideal für Tiere in der Stadt, Insekten und Vögel nisten dort, es gibt Fledermäuse, Igel und Fuchs sind zu finden nachts, wenn die Menschen auf dem Quartiersplatz weg sind. Abgesenkt und zugänglich wäre diese Nische für Natur in der Stadt verloren.

J. Scheller macht den Vorschlag die Mauer mit Masten, die der Bahnoptik angepasst sind, zu stützen.

A. Lipp erklärt, dass die Mauer, wenn sie gesichert wird, was notwendig ist, dadurch ihren Charakter verlöre. Außerdem schränkt sie den Weg zu sehr ein.

S. Wagner ist mit einer breiten Öffnung für den Weg einverstanden, aber sie könnte mit Zaun und Brombeerhecke als romantische Ruine erhalten werden.

S. Torca unterstützt die Idee Teile der Mauer eingezäunt zu erhalten und verweist auf die eingezäunten Steinhäufen im Nordhafenpark, die dort ebenfalls Naturschutzgründen dienen.

### **Thema Lärm und Beleuchtung**

A. Haverbeck bedankt sich für die guten Ideen und fragt, wie mit möglichem störenden Lärm von der Grünverbindung umgegangen werden soll und wie hell die Beleuchtung geplant ist.

A. Lipp: Beleuchtet wird nur die Ost-West-Verbindung mit einer Orientierungsbeleuchtung, die nicht so hell ist, wie Straßenbeleuchtung. Für den Rettungsplatz gibt es keine Vorgabe, aber darauf kann keine Reihe von Lampen gesetzt werden, deshalb ist dort an Punktlichtern gedacht. Die Beleuchtung soll nicht besonders hell sein, denn auch der Bahnverkehr darf nicht geblendet werden. Es ist vorgesehen die Lampen stark abzukapseln, damit das Licht gebündelt wird. Der Stand der Technik wird beachtet und Licht verwendet, dass für Insekten wenig Störfaktor bringt.

Zum Lärm von Nutzer\*innen des Grünzugs erklärt er auf Nachfrage, dass dieser auch nachts zugänglich sein wird.

## **Thema Radvorrangnetz, Radschnellweg, Widmung der Flächen**

J. Scheller fragt an, ob nicht der Grünzug, der auf der östlichen Seite der Bahnflächen später angelegt wird für schnelles Radfahren vorgesehen werden könnte und der auf der jetzt geplante auf der westlichen Seite für langsames Radfahren.

A. Lipp erklärt, dass beide Grünzüge als Grünfläche gewidmet werden, in denen immer Fußgänger\*innen Vorrang haben.

E. Stokman ergänzt, dass Fußgänger\*innen auf beiden Seiten Grün und ruhige Wege brauchen. Im Mobilitätsgesetz sind die Radschnellwege und Radvorrangrouten geregelt, die gute übergeordnete Radverbindungen sein sollen.

J. Schwenzel ergänzt, dass die Heidestraße im Radschnellnetz eingeplant ist, das jedoch als problematisch angesehen wird, da zukünftig auch die Straßenbahn dort noch Platz braucht. Auch die Aufnahme des Döberitzer Grünzugs in eine Radvorrangroute sieht er kritisch insbesondere den Abschnitt im Fritz-Schloß-Park. Das ist eine sinnvolle lokale Radverbindung, aber keine überörtliche Verbindung.

I. Staehle fragt nach der Stichstraße vor der Lehrter 6-8 und schlägt vor die Verbindung Döberitzer Weg zu nennen und nicht Döberitzer Straße, die Bezeichnung Döberitzer Grünzug wird sich vermutlich im Sprachgebrauch in Döberitzer Weg ändern.

Eva Stokman stellt klar, dass der Abschnitt vor der Lehrter 6-8 und auch die bestehende Döberitzer Straße (an der Heidestraße) als öffentliches Straßenland gewidmet bleiben (hier müssen Feuerwehr, BSR usw. fahren können). Der dazwischen angelegte Grünzug wird als Grünanlage gewidmet. Einen Namen könnten sich Anwohner\*innen ausdenken.

J. Schwenzel ergänzt spontan, dass dann eigentlich „alte Turmstraße“ der historisch richtige Name sei. Allerdings mache eine offizielle Umbenennung der Straße(n) keinen Sinn. Seit dem Bau der Döberitzer Verbindung durch den Fritz-Schloß-Park ist dieser Name bekannt.

## **Verschiedenes und Ausblick**

E. Stokman weist auf den **Langen Tag der Stadtnatur am 18./19. September** hin, an dem mit dem Büro für ökologische Planungsbegleitung Vor-Ort-Begehungen stattfinden sollen, bei denen u.a. die ökologische Wertigkeit von Grobschotter und offenen sandigen Böden erklärt wird.

Die Kinder- und Jugendbeteiligung ist im August bis Oktober vorgesehen.

Oktober/November könnte die Grün Berlin GmbH wieder bei einer Betroffenenratssitzung berichten.

## **TOP 3) Diskussion zur Umsetzung weiterer Verkehrsberuhigung (evtl. Durchfahrtsbeschränkung für MIV)**

Das Thema kann nicht mehr diskutiert werden, es ist schon zu spät. Als Information: es gibt einen neuen Leiter des Straßen- und Grünflächenamtes, Herrn Kyek, aber weiterhin Personal-mangel. Eine Hauptaufgabe, die in diesem Jahr gebaut werden sollte, konnte nicht umgesetzt werden.

Das Treffen der AG Verkehr Lehrter Straße zur Diskussion dieses TOPs wird auf den 10. Juni um 19 Uhr auf das Südplateau im Fritz-Schloß-Park verabredet (Protokoll des Treffens im Anhang).

## **TOP 4) Aktuelles aus der Lehrter Straße und Umgebung** Entfällt wegen Zeitmangel

## **TOP 4) Aktuelles zum QM-Gebiet Moabit-Ost** Entfällt wegen Zeitmangel

## **TOP 5) Aktuelles aus Moabit** Entfällt wegen Zeitmangel

**TOP 6) Verschiedenes und Termine**

Entfällt wegen Zeitmangel

**TOP 7) Festlegung der Themen und Termin für die nächste Betroffenenratssitzung**

Im Juli Sommerpause, August-Sitzung am 3. August

nächste Seite Anhang: Protokoll der Verkehrs AG Lehrter Straße vom 10.6.2021 ....

**Protokoll AG Verkehr Lehrter Straße am 10.6.2021, 19 Uhr Anhang zu BRL 1.6.21**  
Fritz-Schloß-Park, Südplateau

Anwesend: J. Scheller, J. Schwenzel, S. Torka, entschuldigt: M. Gül, B. Angersbach

Tagesordnung:

1. Neue Informationen zum Thema als kurze Einleitung
2. Strategie gegenüber der Bezirksverwaltung und Politik festlegen
3. Wollen wir eine Unterschriftensammlung machen (mit den Sprecher\*innen der Kostengemeinschaft Mittenmang Quartier und anderen Akteuren)?
4. Wollen wir eine weitere Verkehrszählung machen (evtl. mit Unterstützung / vor oder nach den Sommerferien)?
5. Kidical Mass im September. Gibt es dafür Kapazitäten?
6. Verschiedenes ...

Diskussion ging eher kreuz und quer, hier sortiert nach den TOPs.

**1. Neue Informationen zum Thema als kurze Einleitung** (Berichte aus Gesprächen/Mails, Veranstaltung Superblocks und weiteres)

J. Scheller berichtet über Kontakte mit Changing Cities zum Thema, weitere Informationen von J. Schwenzel:

Gründe für die Ablehnung von Verkehrsberuhigung durch das SGA des Bezirks seien entweder der fehlende politische Wille oder die fehlende Kapazität.

Man sollte sich auf keine fachliche Diskussion zur Zulässigkeit der Verkehrsberuhigung einlassen.

Man brauche eingebaute Sperren (Poller), sonst bestehe die Gefahr, dass Autofahrende das Durchfahrtsverbot missachten. Selbst bei versenkbaren Pollern bestehe ein Risiko, dass sich PKWs an die ca. alle 5 min. durchfahrenden Busse anhängen.

Fahrradstraße und Buslinie schließen sich aus.

Die Lehrter Straße gehört zum Radvorrangnetz (= wichtige Radverbindung), sie ist keine Radschnellverbindung (diese geht durch die Heidestraße).

Radvorrangnetz bedeutet (zumindest auf dem Papier): Vorrang für Radverkehr, gute Durchfahrbarkeit, MIV soll eingeschränkt werden. Noch nicht vom Abgeordnetenhaus verabschiedet (wohl erst in der nächsten Legislaturperiode).

Radschnellverbindungen sollten nicht durch Grünanlagen geführt werden, dagegen hat Infravelo (Planer) in einigen Fällen verstoßen. Es gibt Proteste wegen der Rücksichtslosigkeit, dass Fußgänger verdrängt werden.

Die Rixdorfer Schnalle wird gesperrt (in Neukölln ging das schnell).

In der Körtestraße wurde kürzlich ein versenkbarer Poller eingebaut. Hier wurde eine Fahrradstraße ausgeschildert, jedoch sind Autofahrende weiter durchgefahren.

J. Scheller hat an der Onlineveranstaltung zu Superblocks im Bezirk Mitte teilgenommen.

Herr Ross (SGA) war auch dabei, leider ist bei seinem Beitrag der Lautsprecher ausgefallen, so dass wir nicht wissen, was er dazu gesagt hat. Pressemitteilung zur Veranstaltung am 30.4.21:

<https://www.berlin.de/ba-mitte/aktuelles/pressemitteilungen/2021/pressemitteilung.1076739.php>

Die Kiezblockbewegung nimmt an Fahrt auf, passt aber nicht wirklich auf die Situation in der Lehrter Straße. Zwecks größerer Präsenz in der Öffentlichkeit könnten wir uns aber dennoch auf die Kiezblockseite setzen lassen.

J. Schwenzel berichtet über ein Modell für Moabit aus den 1990er Jahren (Rieseberg Modell), bei dem Moabit in 4 Blocks aufgeteilt werden sollte um den Durchgangsverkehr heraus zu halten. Es war die Adaption eines Modells aus der Stadt Groningen.

## **2. Strategie gegenüber der Bezirksverwaltung und Politik festlegen**

- Wir bleiben bei unserem Vorschlag eines Zweirichtungsradweges auf ca. 50 Metern beim Haupteingang Poststadion / Quartiersplatz Mittenmang mit Durchfahrtsperre für MIV, aber Erlauben von Bus, Polizei, Entsorgungsfahrzeugen und Zufahrt zum Poststadion. Entweder mit oder ohne zusätzlich sperrenden versenkbaren Poller.
- Auf der Ebene der Verwaltung erwarten wir Widerstand gegen unser Konzept eher von dem als konservativ eingeschätzten SGA-Mitarbeiter (Arnold), zuständig für die verkehrsrechtliche Anordnung; die Planung geht da vermutlich leichter mit. Daher wollen wir die Verwaltung zunächst nicht ansprechen.
- Dem neuen SGA-Leiter, Herr Kyeck, sollten wir genug Zeit geben sich einzuarbeiten, sonst wird er sich hinter die Mitarbeiter\*innen stellen.
- Es gibt viel Frust über die langsame Umsetzung, Bsp. Umbau Lübecker Straße.
- Vor der Wahl macht es keinen Sinn das an die Politik heranzutragen, außer vielleicht bei Diskussionen zu Wahlthemen, da die Beschlüsse danach wieder neu in die BVV eingebracht werden müssen. Da sollten wir aber jetzt bereits vorbereiten.
- Dazu die Präsentation noch mal aufarbeiten.
- Nach der Wahl einen Antrag in die Fraktionen einbringen, der mit Changing Cities abgestimmt ist (an 3 Parteien schicken) am Tag nach der konstituierenden Sitzung der BVV. J. Schwenzel und S. Torca erarbeiten einen Antragsentwurf.

## **3. Unterschriftensammlung**

Wäre wichtig für die Einrichtung einer Fahrradstraße als Unterstützer\*innen (Anwohnerantrag) oder um mehr öffentlichen Druck für unser Konzept zu erreichen. Wird zunächst nicht weiterverfolgt, da Antrag über Fraktionen einfacher ist. Zumindest zwecks Fahrradstraße geht es nicht, dann wäre der Busverkehr raus!

## **4. Verkehrszählung**

Für eine erneute Zählung mit Kennzeichenverfolgung, wie von J. Scheller vorgeschlagen, scheint es nicht genügend Kapazitäten zu geben. Sie wird auch (zumindest jetzt im Sommer) nicht für unbedingt notwendig erachtet.

Es gibt deutlich weniger Taxen nach der Schließung des Flughafens Tegel.

Wir sollten erst den Bericht über die Verkehrszählung von 2019 fertigstellen. J. Schwenzel und S. Torca sprechen M. Mieth an. Mit einer überarbeitbaren Version könnte auch J. Scheller die Überarbeitung machen.

## **5. Kidical Mass**

J. Schwenzel berichtet, dass die Bezirksgruppe Charlottenburg-Mitte des ADFC sich bisher nicht mit der Kidical Mass befasst. Es gibt im ADFC-Vorstand Norbert Kasten, der für Kinder- und Jugendarbeit zuständig ist und angefragt werden könnte. Das macht J. Scheller. Der sog. autofreie Tag ist im September (22.9.)

J. Scheller fragt bei Anwohner\*innen nach Interesse. Es sieht aber eher so aus, als ob in diesem Jahre keine Kapazität dafür da ist.

## **6. Verschiedenes**

S. Torca berichtet, das sich Nachbar\*innen positiv über die Auswirkung der Parkraumbewirtschaftung im Süden der Lehrter Straße äußern.