

Protokoll der Betroffenenrats-Sitzung Lehrter Straße (BRL) vom 2.11.2021

Anwesend: U. Breitbach, G. Dietrich, E. Schabedoth, J. Schwenzel, G. Sperr, S. Torka;
entschuldigt: M. Raasch, U. Stockmar.

TOPs:

- 1) Verabschiedung des Protokolls der letzten BRL-Sitzung
- 2) Aktuelles aus der Lehrter Straße und Umgebung:
Durchfahrtsverkehr in der Lehrter Straße beschränken
Input: Bericht aus Nizza. Wie innerhalb weniger Jahre Durchgangsstraßen gesperrt, neue Straßenbahnen gebaut und ein grüner Park statt eines Betonriegels entstanden ist (Gast: Eva Schabedoth)
Bericht von der AG Verkehr Lehrter Straße am 31.10.
- 3) Aktuelles aus Moabit
- 4) Verschiedenes und Termine
- 5) Festlegung der Themen und Termin für die nächste Betroffenenratssitzung

TOP 1) Verabschiedung des Protokolls der letzten BRL-Sitzung

Das Oktober-Protokoll wird mit kleinen Änderungen insbesondere Präzisierungen beim Bericht über die ULAP-Veranstaltung verabschiedet (im Netz unter: <http://www.lehrter-strasse-berlin.net/betroffenenrat>).

TOP 2) Aktuelles aus der Lehrter Straße und Umgebung - Durchfahrtsverkehr in der Lehrter Straße beschränken

Bericht aus Nizza

E. Schabedoth berichtet in einem detailreichen Bildervortrag über die Mobilitäts- und Umweltpolitik der vergangenen 10-15 Jahre in Nizza, die zu einer erheblichen Wohnumfeldverbesserung beigetragen hat.

Da sie seit Jahren regelmäßig die Stadt besucht, hat sie einen guten Überblick. Sie ist verblüfft, wie schnell einschneidende Maßnahmen umgesetzt wurden, was der Selbsteinschätzung vieler Deutscher, ihr Land sei Vorreiter in ökologischen Fragen eklatant widerspricht.

Problembeschreibung: Die Stadt liegt an einem vergleichsweise schmalen Küstenstreifen, umgeben von Höhenzügen. An zwei Flüssen sowie entlang der Küste führen Autobahn und große Verkehrsadern durch die Stadt, häufige Staus. Zusätzlich bringen mindestens bei den vorherrschenden Windrichtungen Süd/Südwest der (seinerzeit künstlich vor der Küste aufgeschüttete) Flughafen (zweitgrößter in Frankreich) sowie der Fährhafen die Luftschadstoffe in die Wohnviertel. Die Lage und Anbindung vor allem des Fährhafens stellte jahrelang für die Anwohnenden ein erhebliches Problem dar, weil die – in der Hochsaison bis zu 5mal täglich anlegenden – Autofähren über eine schmale Wohnstraße entladen wurden.

Seit etwa 10 Jahren existiert dort eine gut organisierte **Anwohnervereinigung**, die starken Druck ausgeübt hat und ihrem Anliegen auch schon mal mit Kreuzungsblockaden Nachdruck verlieh.

Seit etwa 10 Jahren existiert eine gut organisierte **Bürgerinitiative**, die starken Druck ausgeübt hat. Es gab militante Sit-Ins auf Kreuzungen.

Maßnahmen rund um den Hafen: öffentliche Parkplätze, insbesondere rund um den benachbarten alten Hafen (Port Lympia) wurden drastisch verringert, um auf diesen Flächen eine alternative Abflussroute für die Fahrzeuge aus den Autofähren zu schaffen; als Ersatz wurde im Hafenbereich ein unterirdisches Parkhaus gebaut. Zusätzlich wurden die Ankunfts-, Liege- und Ladezeiten der Schiffe optimiert, es gilt auch eine Hafenstrom-Pflicht.

Maßnahmen Rückbau der Durchgangsstraße um Burgberg/Port Lympia: Anfang der 2000er Jahre wurde die Straße um das Burgberg-Kap verschmälert, Fußgänger und Radfahrbereiche stattdessen stark verbreitert, sowie ein großzügiger Aussichtsbereich mit Sitzbänken entlang der Küstenlinie geschaffen. 2004 gab es dafür einen internationalen Preis für Stadtplanung.

Promenade du Paillon: 2010 wurde ein halb verrotteter riesiger Betonriegel (euphemistisch aufgrund von Bepflanzung auch „Hängende Gärten“ genannt) zwischen der Altstadt und dem angrenzenden Viertel mit Busparkplatz, 500 Parkplätzen und Gewerbe abgerissen und stattdessen über die gesamte Länge eine 1,2 km lange und 12 ha große Parkanlage neu erbaut, mit Wasserflächen, großen Bäumen, vielen verschiedenen Sträuchern, viel Aufenthaltsqualität, Spielplätzen und Kunstwerken. Die parallelen Straßen (beides im Prinzip zentrale Hauptstraßen) wurden zusätzlich verschmälert, die ehemals 500 Parkplätze entfielen ersatzlos, Autofahrer werden auf ein bestehendes Parkhaus an der Oper (ca. 500m entfernt) verwiesen, ein weiteres ist in Bau. Auf einer der Parallelstraßen fährt nun eine der drei Linien der ebenfalls im Zuge des Stadtumbaus neu eingeführten Straßenbahn.

Beispiele von Straßenumgestaltung:

(1) Rue Bonaparte: typische kleine Straße mit schmalen Bürgersteigen in Hafennähe. Die Stadt hat das Planungsverfahren initiiert, Anwohnende und Gewerbetreibende wurden beteiligt. Der Verkehr wurde ausgeschlossen, es entstand eine Fußgängerzone mit zentralem Platz, Parkplätze entfielen, für Versorgungsfahrzeuge gibt es versenkbare Poller. Der Bereich belebte sich stark, u.a. durch Ausbau der Außengastronomie, Läden berichten von Umsatzsteigerungen. Allerdings wird dieser Bereich jetzt auch verstärkt von Touristen und Ausgewilligen entdeckt, zudem steigen Preise und Mieten.

(2) Avenue Jean Médecin: breite Durchgangsstraße mit vielen Geschäften vor Jahren komplett für den Autoverkehr gesperrt, stattdessen fährt jetzt dort die Tram, aber auch Zweiräder dürfen die Straße weiterhin nutzen. Umbau 2003 – 2007. Trotz vorheriger Befürchtung keine Einbußen für die Geschäfte.

Straßenbahnneubau: In den 1950er Jahren wurde die ehemals existierende Straßenbahn abgeschafft. Das Ende der 1990er neu aufgelegte Straßenbahnprojekt hat ausdrücklich das Ziel einer substanziellen Verringerung des Verkehrs und wurde entsprechendes als Gesamtpaket aus Straßenbahn, Verschmälerung der Fahrbahnen, Neuanlage/Verkehrsberuhigung zentraler Plätze, parallelem Ausbau von Radwegen, Errichtung von Fußgängerzonen in angrenzenden Bereichen sowie öffentlichen Park-and-Ride-Parkplätzen an den Endhaltestellen konzipiert. 2007 wurde die erste Strecke eröffnet, aktuell sind es 3. Das ganze Projekt wurde in nur 17 Jahren durchgezogen, und obwohl es zunächst auch in der Bevölkerung umstritten war, stellte es sich als großer Erfolg heraus; weitere Ergänzungen sind in Planung. Tickete kosten pauschal € 1,50. Wo immer möglich, wurden Rasengleise gebaut, in der Innenstadt fährt die Tram aus ästhetischen Gründen zum Teil in Batteriebetrieb, zum Teil aus Platzgründen unterirdisch. Ansagen sind mit Sinnsprüchen und Klangcollagen angereichert. (weitere Informationen: https://de.wikipedia.org/wiki/Stra%C3%9Fenbahn_Nizza)
Zusätzlich gibt es in Nizza auch weiterhin ein **leistungsfähiges Busnetz**, ebenfalls zum Einheitspreis von € 1,50 (Normaltarif).

Umgestaltung von Plätzen: die beiden großen zentralen Innenstadtplätze Place Masséna und Place Garibaldi wurden so umgestaltet, dass der Verkehr nicht mehr über diese, sondern deutlich bis fast komplett reduziert nur noch am Rande der Plätze entlang führt, allein die Tram kreuzt hier direkt. Die umgestaltete Place Masséna ist jetzt auch abends deutlich belebt, nicht zuletzt wegen der leuchtenden Skulpturen (solche Kunstinstallationen waren auch ein Bestandteil des Tramgesamtkonzept.) und regelmäßig nun dort stattfindender Veranstal-

tungen. Die Place Garibaldi war früher mehr oder weniger ein Parkplatz, jetzt gibt es dort viel Außengastronomie sowie Bänke zum Verweilen.

Fahrradplan: Die Kommune Nizza hat einen sog. Fahrradplan entwickelt - was schon ziemlich erstaunlich ist, denn: „der Franzose fährt kein Fahrrad außer der Tour de France!“ Wo immer möglich, haben Fahrräder eigene Trassen, vom Autoverkehr getrennt mit Pollern oder Kanten. Nach nur 4 Jahren hatten 20% aller Straßen geschützte Radspuren mit glattem Belag. Das hat zu einer deutlichen Zunahme des Radverkehrs geführt. Schon vergleichsweise früh, vor 10 Jahren, entstand auf Initiative der Stadt ein Leihfahrrädersystem (Vélo Bleu), durchschnittlich alle 300 Meter gibt es heute eine Station, auch in den Außenbezirken, und die Tarife sind flexibel und recht kostengünstig. 2020/2021 wurde nicht nur die Neuanschaffung eines Rades bezuschusst (€ 100), sondern auch die Reparatur eines gebrauchten Fahrrads (€ 50), zudem stehen Mittel für Arbeitgeber bereit, allen Mitarbeiter*innen abgabenbefreit € 400 jährlich als Bonus zu zahlen, die mit dem Rad zur Arbeit fahren.

Diskussion – Übertragbarkeit? – Situation Bezirk Mitte

E. Schabedoth erwähnt, dass in Frankreich ein zentralistisches Durchregieren bei zunächst umstrittenen Themen einfacher sein könnte, obwohl sie den großen Einfluss der Bürgerinitiative betont hat. Die konservative Mitte-Rechts-Kommunalregierung setzt hier jedenfalls ein erstaunlich ökologisch orientiertes Programm um, letztlich konsequent auch gegen anfängliche Proteste so mancher Bürger*innen und Unternehmen.

J. Schwenzel gefällt dieses Demokratiemodell nicht. Die Straßenbahn wieder neu einzuführen, damit hat Straßbourg sehr früh angefangen, Nizza wird auch als Beispiel herangezogen. Weitere Beispiele werden erwähnt, wie das Einbahnstraßensystem von Ulm, um Verkehr rauszuhalten. Einbahnstraßen sind oft verwirrend, Erfahrung, dass man nicht mehr herausgefunden hat.

E. Schabedoth erwähnt, dass Änderung des Mobilitätsverhaltens nicht nur auf politischer Ebene abläuft, sondern die verschiedenen Mentalitäten eine große Rolle spielen. Z.B. ist es in Nizza (sowie in ganz Frankreich) durchaus üblich, Straßen um Schulen zweimal täglich für Schulbeginn und –ende zu sperren, und keiner findet das lästig. Zudem ist das allgemeine Rücksichtsniveau im Verkehr deutlich höher, ein solches Ausmaß an latenter Aggressivität wie in Deutschland hat sie dort noch nirgends erlebt.

Das lässt sich auch in Berlin beobachten, wenn Autofahrer*innen aus Holland oder Dänemark an Querungshilfen anhalten auch ohne Zebrastreifen.

J. Schwenzel berichtet aus den Koalitionsverhandlungen in Berlin, dass 25% in bestimmten Bereichen der Innenstadt verkehrsberuhigt werden sollen. Da müssen man schauen, wie das umgesetzt wird und uns inhaltlich einbringen. Z.B. hat die (damals noch zukünftige) Verkehrsstadträtin von Mitte erklärt, dass es keine Parkmöglichkeiten an Schulen geben soll um gegen die „Eltern-Taxis“, die andere Schüler*innen gefährden, zu wirken.

Nachtrag: Dr. Altmutter Neumann, Stadträtin für Ordnung, Umwelt, Natur, Straßen und Grünflächen: <https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/bezirksamt/almutter-neumann/> , mail: verkehrsstadtraetin@ba-mitte.berlin.de

Bericht aus der Verkehrs AG Lehrter Straße am 30.10.

Es wurde vereinbart am Sa. 15.1.2022 von 13-18 Uhr eine Zukunftswerkstatt mit Anwohner*innen zu Visionen für die Gestaltung des Straßenraum bei der Durchfahrtsperre bzw. Querungsmöglichkeit zwischen dem Platz der Nachbarschaft (Lehrter Straße 24a-e) und dem Haupteingang Poststadion zu organisieren. Für die Flyer werden Gelder bei der Stadtteilkasse bzw. Aktionsfond Moabit-Ost angefragt. Der Termin ist vom Sportamt für uns im Tribünengebäude bestätigt.

Achtung (Nachtrag): Angesichts der Coronalage Ende November wird der Termin entweder verschoben werden müssen oder hauptsächlich Online stattfinden.

Diskussion und Anmerkungen zur Situation in der Lehrter Straße

Die **Pollerlösung** für das Durchfahrtsverbot der Lehrter Straße wird erneut in die Diskussion eingebracht. Versenkbare Poller können funktionieren (Beispiel Graefestraße für Versorgungsbetriebe und Anwohnende), jedoch bezweifeln einige Anwesende, dass alle Busse und Polizeifahrzeuge in der Lehrter Straße mit der entsprechenden Technik ausgestattet werden können. Deshalb wäre eine Pollerlösung hier schwieriger.

Außerdem müssen bestimmte Autos und Busse die Möglichkeit haben ins **Poststadion** hineinfahren zu können bei Spielen.

G. Dietrich hält die Planung mit den **reduzierten Parkmöglichkeiten im Poststadion** nicht für sinnvoll. Bei einem Spiel vergangenen Freitag war alles abgeriegelt, die PKW standen überall in der Lehrter Straße quer und quer.

Die **fehlende Überquerungsmöglichkeit** am Platz ist auch ein Planungsfehler. Sie ist gespannt, welche Visionen bei der Zukunftswerkstatt entwickelt werden können.

TOP 3) Aktuelles aus Moabit (und noch Lehrter Straße)

Bushaltestellen und Radspuren

G. Dietrich kritisiert den Bushalt auf der Heidestraße auf dem Radstreifen.

J. Schwenzel erwähnt die Bushaltestelle am Hauptbahnhof, auch hier kommt es zu Konflikten zwischen Radfahrenden und Fußgängern, die einsteigen möchten und den Radstreifen nicht beachten.

E-Roller auf den Gehwegen

G. Dietrich berichtet, dass es in Leipzig E-Roller nur an Abholstationen gibt und wundert sich, warum das in Berlin nicht geregelt wird.

J. Schwenzel erwähnt Strafen für Anbieter, die aber anscheinend nicht wirksam sind.

Im Oktober fand eine Aktion des Frauenbeirats Stadtplanung mit dem Mädea-Mädchentreff „**Wem gehört der Gehweg**“ statt, die Ergebnisse sollen im März 2022 ausgestellt werden:

<https://www.berlin.de/ba-mitte/aktuelles/pressemitteilungen/2021/pressemitteilung.1134718.php>

Fahrraddiebe unterwegs

U. Breitbach hat in den letzten Tagen mehrere Räderreste entdeckt und vermutet gezielte Diebstähle.

Monitoring Sportlärm Hockeyanlage

Bis zur Sitzung gab es noch keine Antworten vom Stadtplanungsamt, Stadtrat Gothe und dem Büro für Bürgerbeteiligung, das zuletzt auch noch angefragt wurde.

Nachtrag: Antwortmail des Stadtrats vom 29.11.: „ich kann Ihnen folgende Info aus dem Bereich Stadtplanung geben: ‚Ein Gutachten ist bekannt (liegt jedoch nicht vor), dieses wurde aber nach Abschluss des B-Planverfahrens erstellt (vertragliche Regelung). Es kommt zum Ergebnis, dass die Lärmschutzwand nicht notwendig sei. Der Vorhabenträger war wohl sehr bemüht das Gutachten zu erstellen. Die Groth Gruppe hat es durch das Büro Müller-BBM erstellen lassen, dies bot sich an, weil schon die anderen Gutachten durch dieses Akustikbüro erstellt wurden. Inhaltlich müsste das Gutachten durch unser Umweltamt geprüft worden sein. Wirklich auskennen und erklären kann es bestimmt nur der Gutachter selber.““

Das heißt wir müssten erneut an das Umweltamt (und die neue Stadträtin) herantreten, bzw. Anwohner*innen an die Groth Gruppe.

Spielplatzbeteiligung Döberitzer Grünzug

Dazu wurde relativ kurzfristig eingeladen von der Kinder- und Jugendbeteiligung des Moabiter Ratschlag e.V.. G. Sperr berichtet, dass Eltern sich Sonnensegel gewünscht haben.

Zu den Ergebnissen der Umfrage von Anfang 2017 geht es hier: <http://lehrter-strasse-berlin.net/umfrage-doeberitzer-verbinding>

Bis zur Sitzung gab es noch keine Rückantwort, ob der neue Stand zum Döberitzer Grünzug bei dem Dezembertreffen vorgestellt wird. *Nachtrag*: auf Febr. 22 verschoben.

Abriss Häuser Tegeler Straße

Bezirksamt scheint nicht viel gegen den Abriss und für die Mieter*innen zu tun. Rechtliche Situation schwierig. Bayer sollte im nächsten Stadtentwicklungsausschuss (Ende November) die Pläne vorstellen.

Nachtrag: der Ausschuss konstituiert sich jedoch erst Anfang Dezember, wie die anderen Ausschüsse auch:

<https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/bezirksverordnetenversammlung/online/au010.asp>

Bezirksamt Mitte am 5.11. vorgestellt:

<https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/bezirksamt/>

TOP 4) Verschiedenes und Termine

Die **Mitgliederversammlung** des **Vereins** für eine billige Prachtstraße – Lehrter Straße, Träger des B-Ladens, findet am 11.11. um 18:30 Uhr statt. **Neue Mitglieder sind herzlich willkommen.**

Abschlusspräsentation der 3 städtebaulichen Entwürfe zum **ULAP-Gelände** am 16.12. um 18 – 21 Uhr. *Nachtrag*: wird aufgrund der Coronalage Online stattfinden. Zunächst hieß es, dass eine Anmeldung nötig sei, jetzt ist der Einwahllink auf [mein.berlin.de](https://moabionline.de/events?event_id=24414) zu finden:

https://moabionline.de/events?event_id=24414

TOP 5) Festlegung der Themen und Termin für die nächste Betroffenenratssitzung

BRL-Sitzung vom 1. Februar 2022 – Döberitzer Grünzug