

PROTOKOLL

Ort / Zeit: 21.06.2010 im KUBU, Rathenower Straße 17, 10559 Berlin, 18.00 – 21.00 Uhr
Teilnehmer: ca. 60 Personen
Auditorium: Teilnehmerliste (*liegt dem Veranstalter vor*)
Podium: Ephraim Gothe, *Bezirksamt Mitte, BzStR Abt. Stadtentwicklung*
Siegfried Dittrich, *Bezirksamt Mitte von Berlin, Straßen- und Grünflächenamt*
Prof. Dr. Thomas Richter, *SHP Ingenieure*
Heinz Tibbe, *GRUPPE PLANWERK, Stadtumbau-Gebietskoordination (Moderation)*

1. Begrüßung, Einleitung

(Hr. Gothe, Hr. Tibbe)

Seit der Eröffnung des Hauptbahnhofes und u. a. der Schließung der Heidestraße an der Invalidenstraße wird eine Zunahme des Durchgangsverkehrs und vor allem des Taxiverkehrs in der Lehrter Straße beobachtet. Zugleich ist der Bezirk nach Klage eines Taxifahrers gegen die Tempo-30-Anordnung, Übertragung der Lehrter Straße durch SenStadt in die bezirkliche Zuständigkeit und Gerichtsurteil veranlasst, die in der Lehrter Straße angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzung zu begründen.

Die zunehmenden Durchgangsverkehrsbelastungen veranlassten die Anlieger zu einer Unterschriftensammlung, die im November 2008 eingeleitet und im Juni 2009 dem Bezirksamt übergeben wurde. In der Auftaktveranstaltung der Zukunftswerkstatt Lehrter Straße / Kruppstraße im Februar 2009 wurden verschiedene Vorschläge zur Minderung der Verkehrsprobleme entwickelt und benannt. Die Anlieger schrieben im September 2009 an die Senatorin für Stadtentwicklung und an Hr. Gothe und erörterten im Dezember 2009 in einer Betroffenenratssitzung, an der auch Hr. Grätz, BVG, teilnahm, zahlreiche bisher formulierte und weitere Vorschläge. Daraufhin entschied Hr. Gothe, die Möglichkeiten des Umgangs mit dem Verkehr in der Lehrter Straße in einer weiteren Zukunftswerkstatt-Veranstaltung zu vertiefen. Grundlage dieser heutigen Veranstaltung ist eine Verkehrsstudie, deren bisheriges Ergebnis das Büro SHP Ingenieure, das im April nach einer Ausschreibung unter 4 Büros ausgewählt wurde, erstmals vorstellt. Die Verkehrsstudie befasste sich mit drei Kern-Aufgaben:

- Durchführung einer Verkehrsanalyse
- Prüfung der Machbarkeit der bisherigen Handlungsvorschläge
- Entwicklung fachlich fundierter Lösungs- und Maßnahmenvorschläge

2. Ergebnisse der Verkehrsstudie

(Hr. Prof. Dr. Richter)

Die Lehrter Straße hat nach Herabstufung durch SenStadt zwar den formellen Status einer Erschließungssstraße. Aufgrund des großzügig dimensionierten Straßenraums (7,25 m Fahrbahnbreite, großzügige Seitenräume) und des geradlinigen Streckenverlaufs bildet die Lehrter Straße jedoch neben der Rathenower Straße und der Heidestraße weiterhin eine wichtige Süd-Nord- / Nord-Süd-Verbindung für den Kfz-Verkehr.

In der Verkehrsstudie wurden die folgenden Probleme quantifiziert:

- hoher Durchgangsverkehr
- verkehrliche Mehrbelastung seit Eröffnung des Tiergartentunnels im Zuge der B 96 und der damit verbundenen Neuordnung des Straßennetzes
- beliebte Taxi-Route
- zusätzliche Belastung im Zuge der zahlreichen Bauprojekte entlang der Lehrter Straße
- Nicht-Einhalten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h
- wenige gesicherte Querungsmöglichkeiten für Fußgänger

Die Ergebnisse der verkehrlichen Analyse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Der Kfz-Verkehr in der Lehrter Straße besteht etwa zur Hälfte aus Durchgangsverkehr
 - Eine Verkehrszählung an 2 verschiedenen Tagen (jeweils 24h) hat eine durchschnittliche Querschnittsbelastung von 6.000-6.500 Kfz/d ergeben. Es wurde über den Tag eine relativ gleichmäßige Verkehrsverteilung festgestellt, eine auffällige Spitzenstunde gibt es nicht.
 - Durch eine Kennzeichenerfassung (in der Zeit von 7-10 und 15-19 Uhr) konnte ein Durchgangsverkehrsanteil von etwa 50% nachgewiesen werden. Dieser Wert entspricht dem einer Hauptverkehrsstraße. (Der Quell- oder Zielverkehrsanteil bezieht auch Seydlitzstraße und Kruppstraße mit ein.)
- Etwa ein Drittel des Durchgangsverkehrs besteht aus Taxifahrten
 - 42 % des Durchgangsverkehrs in Richtung Norden und 30 % in Richtung Süden ist Taxiverkehr
 - Messfahrten haben gezeigt, dass die Lehrter Straße die kürzeste und schnellste Verbindung in der Verkehrsbeziehung Hauptbahnhof – Siemensstraße/Beusselstraße ist.
- Neubauprojekte können in der Lehrter Straße zur einer Mehrbelastung von rund 5.200 Kfz/Tag führen
 - In die Abschätzung der zusätzlichen Kfz-Verkehrserzeugung wurde die städtebauliche Entwicklung auf dem Vivico-Grundstück östlich der Lehrter Straße (aus Gewerbenutzungen: ca. 2.900 Kfz/Tag, aus Wohnnutzungen: ca. 900 Kfz/Tag) drei Hotelprojekte, das Projekt der Stadtmission an der Seydlitzstraße, die Intensivierung der Sportparknutzungen / DAV-Projekt und das Projekt Amala-SPA in der Seydlitzstraße einbezogen.
- Die mittleren Geschwindigkeiten liegen bei 33/37 km/h
 - Die Überschreitungen werden auf die o. g. Fahrbahngeometrie zurückgeführt.
- Die Lehrter Straße hat keinen Unfallschwerpunkt
 - Eine konkrete Unfallhäufungsstelle kann nach Auswertung der vergangenen 3 Jahre in der Lehrter Straße nicht definiert werden. Verzeichnet wurden in diesem Zeitraum 11 Unfälle mit Leichtverletzten und 3 Unfälle mit Schwerverletzten. Bei den Schwerverletzten handelt es sich um erwachsene Rad- bzw. Kradfahrer. Eine häufige Unfallursache bei den Leichtverletzten war plötzlich auf die Fahrbahn treten von Kindern, vor allem im nördlichen Abschnitt zwischen Kruppstraße und Perleberger Straße

In die Entwicklung, Prüfung und Bewertung der aus der Verkehrsanalyse abgeleiteten Konzeptüberlegungen wurden die bisherigen Lösungs- und Handlungsvorschläge der Anlieger einbezogen.

Aus verkehrsgutachterlicher Sicht realisierbare Lösungsansätze:

- Minikreisverkehre für die Einmündungen Kruppstraße und Seydlitzstraße und ggf. an der Zufahrt Poststadion / VIVICO-Gelände
 - Verringerung der Fahrgeschwindigkeit
 - Führung des Fußgängerverkehrs über gesicherte Furten
 - Gleichberechtigung aller Zufahrten
 - (Geringe) Umwege für Fußgänger
 - Ausbildung der Haltestellen Kruppstraße als Haltestellenkaps
 - Die Umgestaltung der Knotenpunkte zu Kreisverkehren erscheint aus verkehrlicher Sicht sinnvoll, ist aber aus städtebaulichen Gründen zu diskutieren
- Aufpflasterung an den Einmündungen Kruppstraße und Seydlitzstraße und ggf. an der Zufahrt Poststadion / VIVICO-Gelände
 - Verringerung der Fahrgeschwindigkeiten
 - Ebenerdige Querung der Fahrbahn möglich
 - Optisch wirksame Teilaufpflasterung, schwache Rampenneigung (1:25) stellt keine Behinderung für Busse dar
 - Ausbildung der Haltestellen als Haltestellenkaps
- Plateaufpflasterungen in Form von „Berliner Kissen“ (in Kombination mit Gehwegvorstreckungen)
 - Verringerung der Fahrgeschwindigkeit

- Keine Beeinträchtigung von Bussen, Rettungsfahrzeugen und Radfahrern, da diese darüber hinweg bzw. daran vorbei fahren können
- Individuelle Gestaltungsmöglichkeiten
- Anordnung von jeweils zwei nebeneinander liegenden Kissen, jeweils vor den Querungsbereichen (Busfreundlich, durch Pkw mit mindestens 2 Rädern zu überfahren)
- Reduzierung der Fahrbahnbreite im Querungsbereich auf 5,00 m (Begegnungsfall Bus/Pkw)
- Mögliche Standorte für diese Art von Querungsbereichen wären: Kindertagesstätte, Spielplatz, Zugang Poststadion, Poststadion, Döberitzer Verbindung, Zugang Geschichtspark Seydlitzstraße, Seniorenwohnhäuser

Bauliche Maßnahmen für besondere Bereiche (Straßenabschnitte in Höhe Eingang Poststadion und „Lehrter Platz“):

- Begegnungszonen nach Schweizer Vorbild
 - geringe Geschwindigkeiten
 - Nachteil: Fußgänger haben Vorrang, bei Busverkehr ungünstig
- Shared Space
 - geringe Geschwindigkeiten
 - Fußgänger ohne Vorrang

Als Lösungen für die betreffenden beiden Bereiche werden verkehrsgutachterlich einfache Aufpflasterungen mit flachen Borden, ohne Ausschilderungen, vorgeschlagen. Damit können die Fußgängerverbindungen über die dann platzähnlichen Bereiche verbessert werden. Auf Stellplätze ist hier zu verzichten. Am „Lehrter Platz“ könnte durch eine Verlagerung der Betriebsbushaltestelle (langfristig in die Invalidenstraße) der Fahrbahnraum der Seydlitzstraße reduziert werden.

Maßnahmen an den Kreuzungen Lehrter Straße / Perleberger Straße und Lehrter Straße / Invalidenstraße

- Absicherung des Busfahrstreifens Perleberger Straße durch Trennbalken
 - Aufbringung 1,20 m langer, 45 mm hoher Trennbalken mit Reflektoren
 - Möglichkeit, die Busspur als Rechtsabbiegestreifen zu nutzen, wird erschwert
 - Trennbalken können im Notfall jedoch überfahren werden
- Vorziehen des Seitenraumes im Knotenpunktbereich Lehrter Straße/ Invalidenstraße
 - Verkleinerung der Fahrbahnfläche
 - Verbesserung der Übersichtlichkeit

Sonstige Maßnahmen:

- Dialog Displays

Aus verkehrsgutachterlicher Sicht nur schwer zu realisierende Vorschläge:

- Lkw-Fahrverbot, Anlieger frei: *Schwer zu kontrollieren*
- Überholverbot, durchgezogene Mittellinie: *Könnte geschwindigkeitssteigernd wirken*
- Teilspernung der Lehrter Straße für den allgemeinen Kfz-Verkehr auf Höhe Kruppstraße oder Seydlitzstraße: *Umwege nicht nur für Taxis u. a., auch für Anlieger, zusätzliche Belastung umliegender Straßen*
- Ausweisung der Lehrter Straße als Einbahnstraße Richtung Norden, Bus frei: *Straßenquerschnitt zu breit, Umwege für Taxis und Anlieger, zusätzliche Belastung umliegender Straßen, größerer Teil des Verkehrs Richtung Norden*
- Verlagerung der Einsatzfahrten der Polizei aus der Kruppstraße in Richtung Westen: *Die Polizei sollte in Notfällen jede Straße nutzen können*
- Einrichtung von Schranken oder Pollern im Süden der Lehrter Straße: *Gefahr von technischen Störungen*
- Integration von Fußgänger-Lichtsignalanlagen an relevanten Stellen: *untypisches Element in Tempo-30-Zonen, kostenintensiv, technisch anfällig*

- Querschwellen: Können den Busverkehr behindern
- Weitere Fußgängerüberwege (FGÜ): Da Fußgängerübergänge keine Entwurfselemente für Erschließungsstraßen sind, wird empfohlen von Neuanlagen (über den bereits abgestimmten FGÜ in Höhe Döberitzer Grünverbindung hinaus) abzusehen. Für den vorhandenen FGÜ werden vorgelagerte Berliner Kissen und eine Verbesserung der Sichtbarkeit durch Gehwegvorstreckungen (s. o.) vorgeschlagen.
- Geschwindigkeitsüberwachung: Eine dauernde Überwachung ist personell und technisch nicht leistbar
- (Teil)-Wiederöffnung der Einmündung Heidestraße in die Invalidenstraße: Schwierige Verkehrsführung durch Versatz der Einmündungen Heidestraße und Friedrich-List-Ufer in die Invalidenstraße, künftige planfestgestellte Straßenbahntrasse in der Invalidenstraße, Kategorische Ablehnung durch SenStadt

3. Diskussion

Nach Beantwortung von Verständnisfragen bestand die Gelegenheit, die Pläne zu studieren und Detailfragen mit dem Gutachter zu erörtern.

Anmerkungen, Fragen und Antworten zu den vorgetragenen Inhalten in der gemeinsamen Diskussion:

- Die künftige Schließung des Flughafens Tegel wird keinen erheblichen Einfluss auf den Taxiverkehr durch die Lehrter Straße haben, da wenig Taxifahrten zwischen dem Hauptbahnhof und Flughafen Tegel stattfinden. Vielmehr werden nach Öffnung des BBI vermehrte Taxifahrten zwischen dem Hauptbahnhof und dem Berliner Norden, mit hoher Routenpräferenz der Lehrter Straße, zu erwarten sein. (*Vertreter der Taxiinnung*)
- Die V85 (Geschwindigkeit von 85 % der durchfahrenden Kfz) von 40/45 km/h ist für die Lehrter Straße mit ihrer Tempo-30-Anordnung als sehr hoch einzustufen. (*Hr. Schwenzel, Anlieger*). Hr. Prof. Richter bestätigte die Einschätzung und weist darauf hin, dass die V85 in der Lehrter Straße aufgrund ihrer Fahrbahnbreite, Gradlinigkeit und fehlender verkehrsberuhigender Maßnahmen zu erwarten war.
- Auf dem VIVICO-Gelände sollte mehr Wohnen und dafür weniger Gewerbe entwickelt werden, was die Verkehrsbelastung reduzieren würde. (*Anlieger*)
- Für Radfahrer ist die Situation in der Lehrter Straße mangelhaft, so dass viele Radfahrer den Gehweg nutzen, was zu Konflikten mit den Fußgängern führt. Daher sollten Radfahrstreifen bzw. Angebotsstreifen angelegt werden. (*Anlieger*). Hr. Prof. Richter erläuterte, dass in Tempo 30 Zonen Radfahrer in der Regel auf der Fahrbahn fahren und separate Fahrstreifen eher Elemente von Hauptverkehrsstraßen sind. Diese könnten ferner zu einem weiteren Anstieg der Geschwindigkeiten führen. In Anbetracht der geplanten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sollten die Radfahrer auf der Fahrbahn verbleiben.
- Frühmorgens zwischen 4:00 Uhr und 8:00 Uhr nutzen auch sehr viele Lkw die Lehrter Straße, dem ein LKW-Fahrverbot entgegenwirken sollte. (*Anliegerin*) Hr. Prof. Richter führte dazu aus, dass ein derartiges Verbot nur schwer zu kontrollieren ist.
- Für den Baustellenverkehr auf der künftigen VIVICO Baustelle sollte eine rückwärtige Zufahrt geschaffen werden, um die Belastung der Lehrter Straße zu minimieren.
- Das Thema Heidestraße/Invalidenstraße wurde noch einmal differenziert diskutiert und gewünscht, wenn nicht eine vollständige Öffnung möglich ist, zumindest das Rechtsabbiegen von der östlichen Invalidenstraße in die Heidestraße zuzulassen. Hr. Dittrich verdeutlichte daraufhin nochmals, dass eine derartige Änderung sehr unrealistisch ist, da die Schließung dieser Einmündung Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich sei. Künftig soll hier im Zusammenhang mit dem benachbarten Kunstcampus eine Fußgängerzone entstehen. Aufgrund der querenden Fußgänger bezweifelt er auch, dass die Zahl der abbiegenden Fahrzeuge hoch sein würde.

4. Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

Hr. Gothe fasste die Vorschläge und die Diskussion zusammen und nannte eine aus Sicht des Bezirksamtes sinnvolle Reihung der Maßnahmen:

- Erste Priorität sollte die Verkehrsberuhigung mit Berliner/Moabiter Kissen und Einengungen als Querungshilfen haben. Der Busverkehr darf dabei nicht beeinträchtigt werden. SHP wird dazu aufgefordert, die Standorte zu konkretisieren. Ferner sollten die gutachterlich vorgeschlagenen Maßnahmen an den Einmündungen Perleberger Straße und Invalidenstraße umgesetzt werden.
- Die Einmündungen Kruppstraße und Seydlitzstraße sollten aufgepflastert werden, auch hier darf es nicht zu einer Behinderung des Busverkehrs kommen. Im Zusammenhang mit der Aufpflasterung der Seydlitzstraße sollte der Standort des Buswarteplatzes in die südlich abknickende gepflasterte Fahrgasse verlegt werden, wobei mittel- bis langfristig eine vollständige Verlegung anzustreben ist.
- Der Bereich in Höhe des Haupteinganges zum Poststadion und des ostseitig geplanten Platzes sollte in dritter Priorität ebenfalls aufgepflastert werden, wobei eine Mitfinanzierung durch VIVICO angestrebt werden sollte.
- Die Möglichkeit einer rückwärtigen Abwicklung des Baustellenverkehrs auf der künftigen VIVICO Baustelle wird geprüft, wobei diese nicht zu einer Beeinträchtigung des dort geplanten und noch vor dem Städtebau anzulegenden bahnbegleitenden Grünzuges führen darf.
- Eine größere Aufpflasterung südlich der Seydlitzstraße und die Aufwertung der querenden Fußgänger- und Radverkehrsverbindung zum Hauptbahnhof wird zwar begrüßt, sollte aber erst später umgesetzt werden.
- Ein Lkw- Fahrverbot, ggf. nur nachts, sollte auf Realisierbarkeit geprüft werden.
- In der Lehrter Straße könnten temporär Dialog-Displays aufgestellt werden. Für diese führt der Bezirk eine Warteliste.
- Zur Öffnung der Heidestraße, z.B. nur für Taxen (rechts rein / rechts raus, ohne Querbarkeit der Mitte der Invalidenstraße) wird das Bezirksamt eine Anfrage an SenStadt richten.

Die Ergebnisse dieser Veranstaltung fließen in den in Kürze zu erwartenden, abschließenden Bericht des Gutachterbüros ein.

Hr. Tibbe wies darauf hin, dass die bisher im Rahmen des Stadtumbauprogramms für Maßnahmen im Straßenraum der Lehrter Straße vorgesehenen Finanzmittel nicht ausreichen, um damit das gesamte Kompendium der sinnvollen Vorschläge realisieren zu können, aber eine schrittweise Umsetzung kleiner Maßnahmen, wie der Querungshilfen, zu einer Verbesserung der Situation in der Lehrter Straße führen können. Dabei sollten bereits heute auch künftige, sich aus den städtebaulichen Veränderungen in den Begleiträumen ergebenden Querungsbeziehungen berücksichtigt werden.

Hr. Gothe bedankte sich bei allen Teilnehmern und schloss die Sitzung gegen 21:00 Uhr.

24.06.10 / 05.07.10

Prof. Dr. Richter / Tibbe