

PROTOKOLL

Ort / Zeit: 29.06.2011 im Tribünengebäude Poststadion , 10559 Berlin, 18.00 – 20.00 Uhr
Teilnehmer: ca. 40 Personen
Auditorium: Teilnehmerliste (*liegt dem Veranstalter vor*)
Podium: Ephraim Gothe, *Bezirksamt Mitte, BzStR Abt. Stadtentwicklung*
Siegfried Dittrich, *Bezirksamt Mitte von Berlin, Straßen- und Grünflächenamt*
Ute Block, *Bezirksamt Mitte von Berlin, Stadtplanungsamt*
Stefan Wagner, *CA Immo*
Klaus Schroll, *sinai*
Heinz Tibbe, *GRUPPE PLANWERK, Stadtumbau-Gebietskoordination (Moderation)*

Begrüßung, Einleitung

(Hr. Gothe, Hr. Tibbe)

In der heutigen Veranstaltung geht es um drei Themen:

1. Vor einem Jahr wurde eine Verkehrsstudie für die Lehrter Straße vom Büro SHP Ingenieure erarbeitet und vorgestellt. Heute soll über den aktuellen Stand der Planungen für die einzelnen vorgeschlagenen Maßnahmen berichtet werden.
2. Das städtebauliche Konzept für das künftige Neubaugebiet östlich der Lehrter Straße sieht in Höhe des Poststadions einen öffentlichen Stadtplatz vor, der zugleich eine Verbindung zum Sportpark sowie in östlicher Richtung zum geplanten bahnbegleitenden Grünzug und zur künftigen Europacity herstellen soll. Das Büro *sinai* wurde zum einen mit einer Studie zur Gestaltung dieses Stadtplatzes beauftragt, zum anderen mit der Entwicklung einer Gestaltungstypologie für das öffentliche nutzbare Erschließungsnetz im künftigen Neubaugebiet. Der aktuelle Stand dieser Planung wird erläutert.
3. Das Bezirksamt hat für den Bereich um die Lehrter Straße eine Untersuchung zur Prüfung der Möglichkeiten einer Erhaltungssatzung zum Milieuschutz nach § 172 BauGB beauftragt. Das Büro *TOPOS* hat nach einer Ausschreibung hierfür den Zuschlag erhalten und wird kurzfristig mit der Arbeit beginnen. Hr. Schwarz vom Büro *TOPOS* wird hierzu erste Auskünfte geben.

Zu 1. Stand der Straßenplanungen in der Lehrter Straße, Umsetzung der Ergebnisse der Verkehrsstudie (Hr. Tibbe)

Im Rahmen der Verkehrsstudie von 2010 wurde ein Bündel verschiedener Maßnahmen v. a. zur Minderung des Durchgangsverkehrs erarbeitet und im Juni 2010 auch öffentlich erörtert. Anschließend erfolgten Abstimmungen im bezirklichen SGA, mit SenStadt, der BVG und VLB. Als erstes sollen, finanziert aus Stadtbaumitteln, mehrere Querungshilfen innerhalb der Straßenabschnitte angelegt werden. Weitere Maßnahmen sind geplant und sollen sukzessive umgesetzt werden, sind finanziell jedoch gegenwärtig noch nicht gesichert. Im einzelnen:

- Insgesamt sollen sechs bzw. sieben Querungshilfen angelegt werden. (Höhe Stadtmission, Eingang Geschichtspark, Döberitzer Verbindung, Gerichtsgebäude, Discounter, Schleicherareal, Kita im nördlichen Abschnitt). An diesen wird das Fahrbahnprofil auf 6,0 m eingeeengt. Eine zusätzliche Geschwindigkeitsreduzierung soll durch davor jeweils doppelt angeordnete „Moabiter Kissen“ erreicht werden. Diese sind so bemessen, dass sie Pkw-Achsbreiten überragen, aber nicht so breit sind, dass der Busverkehr dadurch beeinträchtigt würde. Die Projektplanung erfolgt in diesem Jahr, mit der Umsetzung wird im kommenden Jahr begonnen.

Des Weiteren von Süden nach Norden:

- An der Einmündung der Lehrter Straße in die Invalidenstraße soll der ostseitige Bordlinienverlauf korrigiert werden, um u. a. die Auftrittsfläche für querende Fußgänger zu optimieren.

- Im Bereich um die Einmündung der Seydlitzstraße in die Lehrter Straße sind einzelne Maßnahmen konkret geplant, andere befinden sich noch in der Vorüberlegung.
Der geplante Zebrastreifen (FGÜ) über die Lehrter Straße in Höhe der Döberitzer Verbindung wurde bereits angeordnet und soll in absehbarer Zeit umgesetzt werden. Die Gehwegmaßnahmen wurden dafür bereits durchgeführt.
Im Kreuzungsbereich Seydlitzstraße / Lehrter Straße schlägt das Verkehrsgutachten Aufpflasterungen und Gehwegvorstreckungen vor. Denkbar ist indes auch eine umfassendere, platzorientiertere Lösung mit großflächiger aufgepflasterter Fahrbereichen, wobei auch die Busbetriebshaltestelle der Linie 120 von der Seydlitzstraße (vor dem Südosteingang in den SportPark) in die bestehende Pflasterbahn vor dem Seniorenwohnhaus Lehrter Straße 67 versetzt werden würde. Im Fall einer umfassenderen Neugestaltung würde die in Höhe Eingang Geschichtspark geplante Querungshilfe in eine Aufpflasterung der Lehrter Straße aufgehen.
- Der künftige Stadtplatz in Höhe des Eingangs Poststadion soll im Bereich der Lehrter Straße als „Begegnungszone“ gestaltet werden. Dazu soll die Fahrbahn aufgepflastert und durch beiderseitige 3 cm hohe (Tief-) Borde nahezu niveaugleich zu den Gehwegflächen ausgebildet werden. Die bisher nördlich davon gelegenen Bushaltestellen sollen möglichst jeweils vor den aufgepflasterten Bereich der Begegnungszone verlegt werden, da die geringeren Anfahrtschwindigkeiten nicht in Konflikt mit dem angestrebten gemäßigten Verkehrsablauf in der Begegnungszone treten.
- Der Kreuzungsknoten Lehrter Straße / Kruppstraße soll gemäß Verkehrsgutachten ebenfalls mit Gehwegvorstreckungen versehen und aufgepflastert werden.
- In Höhe des künftigen Quartiersplatzes (Schleicherareal / KuFa) soll die Lage des vorhandenen FGÜ (Zebrastreifen) nach Norden versetzt und um die Einbauten anlog den anderen Querungshilfen (tieferer Vorstreckungen, Moabiter Kissen) ergänzt werden.
- Um in der Perleberger Straße an der südseitigen Bushaltestelle vor der Einmündung Lehrter Straße die Rechtsabbiegevorgänge von Kfz über den Busstreifen zu unterbinden, wurde im Verkehrsgutachten die Anlage eines Trennbalken-Streifens entlang der Busspur vorgeschlagen. VLB lehnt diesen allerdings ab, da befürchtet wird, dass dem Fahrradverkehr auch bei einer Spurbreite von 4,50 m beim Überholen haltender Busse zu wenig Raum verbleibt und dadurch Sturzgefahr bei Berührung der Trennbalken besteht.

2. Vorstellung des Konzeptes für den geplanten Stadtplatz und das künftige Erschließungssystem im künftigen Neubaubereich östlich der Lehrter Straße

Bevor Hr. Schroll, Büro sinai, das Konzept zur Gestaltung des künftigen Stadtplatzes und des Erschließungssystems im künftigen Neubaubereich östlich der Lehrter Straße vorstellt, informiert er kurz über den Projektstand im Bereich des Schleicherareals:

Im ersten Bauabschnitt sollen noch in diesem Jahr Fundamente und Beläge abgebrochen und entfernt, die Stützmauer saniert und ein Zaun entlang der Bahn errichtet werden. Voraussichtlich noch in 2011 soll die Kinder- und Jugendlichen-Beteiligung durchgeführt werden. Weitere Baumaßnahmen sowie auch der Ausbau des KuFa-Gebäudes sind für 2012 vorgesehen.

Rahmenbedingungen für das Konzept

Der im Verfahren befindliche Bebauungsplan 1-67 bildet die Grundlage für die Straßenverkehrs- und Erschließungsflächen im künftigen Neubaugebiet östlich der Lehrter Straße. Danach soll der Stadtplatz als öffentliche Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung gewidmet und die übrigen Erschließungsflächen (Querschnitt 13m) und Stichwege (Querschnitt 9,5m) als private bzw. privatgemeinschaftliche Flächen belegt werden. Über den Stadtplatz soll die Lehrter Straße mit dem geplanten bahnbegleitenden Grünzug verbunden werden. Eine weitere, fußläufige Anbindung an den Bahngrünzug ist im südlichen Bereich des Grundstücks der CA Immo Deutschland GmbH (ehemals Vivico GmbH), in Verlängerung der südlichen Staßenerschließung vorgesehen.

Ausgangspunkt der Überlegungen zum Stadtplatz und zum Netz der öffentlich nutzbaren Räume war das im Rahmen des städtebaulichen Gutachterverfahrens Lehrter Straße Mittelabschnitt Ostseite in 2009 ausgewählte Konzept von carpaneto schöning, FAT.KOEHL Architekten und sinai.

Da die künftigen Bebauungen entlang des Stadtplatzes und Erschließungsnetzes gegenwärtig noch nicht konkretisierbar sind, stellt das Konzept auf eine klare Grundgestaltung ab, die in deren Rahmen mikroräumlich flexibel angepasst werden kann.

Entlang der Lehrter Straße gibt es eine Reihe von Plätzen unterschiedlicher Charakteristik. In dieser Platzabfolge, vom harten Vorplatz des „Blauen Hauses“ im Norden bis zum baumbestandenen, grünen Vorplatz des Geschichtsparks soll sich der künftige Stadtplatz als baulich gefasster, urbaner Platz und der gegenüberliegende Eingangsbereich zum SportPark Poststadion mit befestigter Platzoberfläche, einfügen.

In der Lehrter Straße und innerhalb des künftigen Quartiers sind verschiedene Verkehrsarten und -räume zu berücksichtigen:

- Fußgänger- und Radverkehrsverbindungen mit gebietsübergreifenden Anbindungen
- interne fußläufige Erschließungen
- motorisierter Verkehr im Quartier
- motorisierte Individualverkehr in der Lehrter Straße (6500 KFZ / 24h)
- Busverkehr mit Haltepunkten
- Standorte und Suchräume des ruhender Verkehrs

In der Lehrter Straße gilt bereits Tempo-30, im Abschnitt Eingangsbereich SportPark Poststadion / künftiger Stadtplatz soll eine Begegnungszone eingerichtet werden. Die Erschließungsstraßen im künftigen Quartier sind als verkehrsberuhigter Bereich vorgesehen. In diesem ist maximal Schrittgeschwindigkeit (ca. 7km/h) erlaubt, die Gestaltung erfolgt in der Regel als Mischfläche (niveaugleiche Oberflächen) und Parken ist nur in gekennzeichneten Bereichen gestattet. Fußgänger haben Vorrang, dürfen den Fahrzeugverkehr aber nicht unnötig behindern und Kinderspiel ist überall erlaubt. Eine Begegnungszone kann sich vom verkehrsberuhigten Bereich u. a. dadurch unterscheiden, dass eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h zugelassen werden kann und eine niveaugleiche Oberflächengestaltung nicht zwingend ist.

Entwicklungstypologie für Schlüsselsituationen des Erschließungsnetzes

Für den Querschnitt der südlichen Ost-West-Erschließung wurden zwei Varianten entwickelt:

- Variante I: Privater Grünbereich: 2,0 m (gem. B-Plan Entwurf) - Längsparken entlang des privaten Grünbereichs: 2,5 m - Mischverkehrsfläche: 7m, davon 5,5 m befahrbar
- Variante II: Privater Grünbereich: 4,0 m (Erweiterung der Fläche im B-Plan Entwurf um 2,0 m) - Mischverkehrsfläche: 7,5 m davon 5,5 m befahrbar

Im östlichen Bereich der Anbindung an den Grünzug verringert sich der Querschnitt der Mischverkehrsfläche auf 4,0 m.

Die Grundtypologie für die an den Stadtplatz anbindenden Nord-Süd-Erschließungen sieht ein einheitliches Raster („Grid“) zur Gliederung des Straßenraums vor. In Längsrichtung gliedert sich der Querschnitt wie folgt:

- Schmalere Fußgängerbereich: 2,0 m
- Mittlere Nutzungszone (Stellplätze, Spiel- und Aufenthaltsflächen, Pflanzungen): 5,0 m, hier ist im Abstand von 5,5 m zu den ostseitigen Baugrenzen eine regelmäßige Baureihe vorgesehen.
- Fahr- und Fußgängerbereich: 6,5 m
- Private Vorzone: 3,0 m

In Längsrichtung ermöglicht die Rasterbreite von 2,5 m eine flexible Einteilung der Abschnitte. Das Rastermaß ist auf Querpark-Regelbreiten und die Längsabstände der Bäume ausgerichtet, integriert werden können Stellplätze für Menschen mit Einschränkungen sowie Zufahrten. Ferner können auf diesen Flächen Sitzmöglichkeiten, Fahrradstellplätze, Pflanzbereiche oder Spielgelegenheiten geschaffen werden.

Zum Querschnitt für die beiden vom Stadtplatz und der südlichen Erschließung ausgehenden Stichwege sieht eine Variante neben einer 4,0 m breiten Fahrgasse einseitig private Gärten und auf der anderen Seite entsprechend des B-Planentwurfes eine schmalere private Vorzone vor. Diese kann wahlweise befestigt oder begrünt

sein. Eine andere Variante verbreitert die private Vorzone gegenüber dem B-Planenturf auf 5,5 m, sodass hier auch Pkw-Aufstellmöglichkeiten (Querparken) unmittelbar vor den Gebäuden platziert werden könnten.

Gestaltungskonzept für den Stadtplatz

Um eine Vorstellung von der Größe des künftigen Stadtplatzes (4.430 m² allein östlich der Lehrter Straße) zu erhalten, wird seine künftige Dimension anderen Berliner Plätzen im Bezirk Mitte, wie Arkonaplatz (13.500 m²), Koppenplatz (4.340 m²) oder dem Friedrichswerdeschen Markt (Nördlicher Teil: 3.850 m², südlicher Teil: 7.500 m²), gegenübergestellt.

Der Stadtplatz wird künftig ein wichtiger Bestandteil eines übergeordneten Fuß- und Radwegenetzes sein. Vor allem in der Ost-West-Verbindung Sportpark / Fritz-Schloß-Park – künftiges Quartier Europacity um die Heidestraße wird der Platz eine zentrale Verknüpfungsfunktion der Quartiere übernehmen. Neben diesen übergeordneten Vernetzungen werden auch lokale, kleinteilige Beziehungen über dem Platz verlaufen.

Aus einer Simulation des Schattenwurfs zu verschiedenen Jahreszeiten werden verschiedene Nutzungszonierungen abgeleitet. Das bereits für die Erschließungsstraßen verwandte Raster kann auch für die Erschließungsbereiche an den Platzrändern angewandt werden. Entlang des nordwestlichen Erschließungsabschnittes könnte das Querparken zu Gunsten einer Außengastronomieaufnutzung auf bestimmte Tageszeiten beschränkt werden.

Die Platzflächen schaffen vielfältige Nutzungsmöglichkeiten (Markt, Erschließung, vielfältige Bewegungen). Sie sollten in den befestigten Bereichen, ähnlich den anderen erschließenden Straßenräumen, in einem Plattenbelag (möglichst mit Naturstein-Oberfläche) gepflastert werden. In Teilflächen für Aufenthalt oder Spiel ist eine wassergebundene Decke vorgesehen. Hier gibt es auch Baumpflanzungen und Sitzmöglichkeiten. Die Fahrgasse in der Lehrter Straße sollte im Platzbereich mit Granitgroßsteinpflaster aufgepflastert werden. Nördlich und südlich davon werden jeweils Bushaltepunkte anzulegen sein.

Die Fläche zwischen der Fahrgasse Lehrter Straße und Eingangsbereich Poststadion sollte ebenfalls mit einem homogenen Belag (z. B. Asphalt) versehen werden. Die beiden Platzseiten werden mittels über die Fahrgasse durchlaufende Plattenbänder visuell und funktional (Gehkomfort) miteinander verbunden. Von der alten Backsteinmauer sollen im Platzbereich Pfeiler erhalten bleiben.

Für Baumpflanzungen an den Platzkanten und in den Erschließungsstraßen wird die schmalkronige Gleditschie „Skyline“ (ca. 10-15m hoch, Krone 5-7m breit) vorgeschlagen, für die Bäume im Platzbereich dachförmig gezogene Platanen. Für die Pflanzflächen empfehlen sich robuste Gräser, Stauden, Geophyten. Auf der Platzinnenfläche sollte möglichst ein kleiner Trinkbrunnen installiert werden. (Zur Ausstattung des Platzes mit Lichtstelen, Abfallbehälter, Fahrradbügel und Sitzelementen werden Assoziationsfotos gezeigt.)

3. Diskussion zu den Planungsständen und Konzepten Lehrter Straße / Stadtplatz / Erschließung

Welche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der Lehrter Straße wurden bereits beschlossen und wann sollen diese umgesetzt werden?

Die einfachen Querungshilfen sollen in 2012 gebaut und aus Stadtumbaumitteln finanziert werden. Für die übrigen Maßnahmen gibt es noch keine gesicherte Finanzierung. Sie sollen möglichst aber ebenfalls schrittweise umgesetzt werden. (Hr. Tibbe)

Warum soll der künftige Stadtplatz so „steinern“ gestaltet werden?

Die Lage und Bedeutung im städtebaulichen Gefüge des gesamten Quartiers Lehrter Straße / Sportpark Poststadion führte bewusst zu einer eher städtischen Gestaltung des Platzes. Andere eher parkähnliche öffentliche Bereiche gibt es bereits im Umfeld (Fritz-Schloß-Park, Geschichtspark) bzw. sie entstehen in Zukunft (Bahngrünzug, Neugestaltung Schleicher-Areal). Der Stadtplatz integriert auch Flächen für die Erschließung der Gebäude. Gleichzeitig ist er ein wichtiger Bestandteil der künftigen übergeordneten Ost-West-Verbindung. Unterschiedlichste Bewegungsarten (Radverkehr, Skater etc.) erfordern hier ebenfalls eher härtere Oberflächen. Der Platz soll auch bewusst einen anregenden Kontrast zur sehr grünen, teilweise idyllischen Lehrter Straße bilden. (Hr. Schroll)

An den Stadtplatz werden zukünftig vielfältige Nutzungsanforderungen gestellt. Er soll als Quartierszentrum und wichtiges Scharnier einer neuen Ost-West-Verbindung unterschiedlichste Anforderungen, für Fußgänger, Radverkehr, Erschließung, Autoverkehr, Stellplätze, Fußgänger, Außengastronomie, Fläche für Markt oder Stadtteilstadt etc. erfüllen. Vor diesem Hintergrund erscheinen flexibel nutzbare Oberflächen angemessener als eine parkartige Gestaltung. (Hr. Gothe)

Für die gewünschte Urbanität wird die Architektur der umgebenden Bebauung ausschlaggebend sein. Momentan erscheint diese noch nicht sehr ansprechend.

Die dargestellte Architektur soll nur den Maßstab der Bebauung zeigen. Tatsächlich hängt sie von den jeweiligen Entwürfen für die einzelnen Bauprojekte ab. *(Hr. Tibbe)*

Zum urbanen Charakter sollen auch ausdrücklich erwünschte Einzelhandels-, Dienstleistungs- oder Gastronomienutzungen in den Erdgeschosszonen beitragen. *(Hr. Gothe)*

Bei der Planung der Stellplatzanlagen sollten die Anforderungen für Elektroverkehr berücksichtigt werden (Andockstationen). Eine Verkürzung der Stellplätze auf 3,0 m könnte entsprechenden Fahrzeugen einen sinnvollen Vorteil verschaffen.

Stellplätze müssen nach entsprechenden Vorschriften bemessen werden. Andockstationen lassen sich in die Stellplatzflächen integrieren. *(Hr. Dittrich)*

Offenbar sind sehr viele oberirdische Stellplätze vorgesehen. Soll das Parken im neuen Quartier mehrheitlich im öffentlichen Raum erfolgen oder sind auch Tiefgaragen vorgesehen? Wie viele Stellplätze sind geplant? Damit es keine negativen Auswirkungen auf die Lehrter Straße gibt, sollten im neuen Quartier selbst möglichst viele Stellplätze untergebracht werden.

Bei vollständiger Belegung der Stellplatzpotenziale lassen sich im gesamten Erschließungsnetz des Quartiers maximal ca. 90 oberirdische Stellplätze unterbringen. *(Hr. Schroll)*

Nach aktuellem Stand wird die CA Immo als gegenwärtiger Grundstückseigentümer die Erschließungsanlagen herstellen und die Baufelder an Investoren veräußern. Vor einer Konkretisierung der Hochbauvorhaben ist jedoch noch nicht klar, ob die Investoren Tiefgaragen realisieren werden. *(Hr. Wagner)*

Die bauordnungsrechtlich geregelte Verpflichtung zum Stellplatznachweis wurde in Berlin aufgehoben. Die künftigen Bauherren müssen somit keine Stellplätze planen. *(Hr. Dittrich)*

Der Bebauungsplan ermöglicht Tiefgaragen, schreibt diese aber nicht vor. Eine Minimierung der Stellplatzflächen im neuen Quartier selbst kann nicht gewünscht sein, da dies unmittelbare negative Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr in der Lehrter Straße haben würde. Im neuen Quartier sollen künftig ca. 400 neue Wohnungen sowie gewerblich nutzbare Flächen entstehen. Bei maximal 90 oberirdischen Stellplätzen sind Tiefgaragen unverzichtbar. *(Hr. Gothe)*

Eine sinnvolle Integration von Spielflächen für Kinder im Erschließungsnetz innerhalb des vorgestellten Rasters wird angezweifelt. Solche Flächen sind im Übrigen meist nicht rechteckig. Außerdem sollten Kinder überall spielen können.

Das Raster eröffnet lediglich Möglichkeitsräume für das Kinderspiel. Diese müssen nicht zwingend rechteckig gestaltet sein, auch eine stärkere Abgrenzung von Bereichen ist denkbar. *(Hr. Schroll)*

Ist es richtig, dass bei der geplanten südlichen Anbindung des neuen Quartiers an die Lehrter Straße die Bäume auf dem südlich angrenzenden Grundstück stehen bleiben können?

Die Bäume stehen nicht auf Grundstücksflächen der CA Immo. Die Konzeption geht von deren Erhaltung aus. Die Erschließung erfolgt auf der nördlich angrenzenden Fläche. *(Hr. Wagner)*

Gegenwärtig gibt es vielfach Probleme mit widerrechtlich parkenden Bussen vor dem Hostel. Diese blockieren dann die Fahrbahn der Lehrter Straße. Im Zusammenhang mit den geplanten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sollte über eine Lösung nachgedacht werden. Sonst könnte sich das Problem verschärfen und es vermehrt zu Verkehrsstaus kommen. Es wurde beim Bezirk ein Haltepunkt beantragt. Dieser sollte möglichst bewilligt werden.

Die verkehrsberuhigenden Maßnahmen haben u. a. das Ziel, Durchgangsverkehr aus der Lehrter Straße herauszuhalten. Dadurch soll sich das Verkehrsaufkommen insgesamt reduzieren. Das Hostel hat auf dem Hof eine Fläche für Busse. Dem rechtswidrigen Parken auf der Fahrbahn sollte daher nicht mit der Planung einer Haltezone begegnet werden. *(Hr. Dittrich)*

4. Bericht über Untersuchungen zum Milieuschutz rund um die Lehrter Straße

Die bereits erfolgten und weiteren Entwicklungen entlang der Lehrter Straße führten in der BVV zu der Frage, wie befürchtenden Verdrängungsprozessen frühzeitig entgegengewirkt werden kann. Hierzu haben alle Parteien in der BVV die Abt. Stadtentwicklung veranlasst, eine Studie zu beauftragen, die dieser Frage nachgehen und Mög-

lichkeiten und Instrumente aufzeigen soll, sozialunverträgliche Auswirkungen zu verhindern. Das Büro TOPOS wurde im Ergebnis einer Ausschreibung mit der Erstellung dieser Studie beauftragt. Ein Zwischenbericht wird am 16. August vorliegen, der Endbericht am 6. September.

Das Büro TOPOS Stadtforschung hat in der Vergangenheit durch ähnliche bzw. vergleichbare Projekte (z. B. Untersuchung Milieuschutz Stephankiez) Erfahrungen gesammelt. Die Studie für das Umfeld der Lehrter Straße soll ebenfalls vor allem aufzeigen, ob die Voraussetzungen für eine Erhaltungssatzung mit Milieuschutz nach § 172 BauGB erfüllt und ob ein entsprechender Instrumenteneinsatz sinnvoll ist. In einem ersten Arbeitsschritt werden vorhandene, verfügbare Daten ausgewertet. Zusätzlich sind aber gerade das Wissen und die Erfahrungen der Anwohner hilfreich. Ein Kontakt zur Initiative „Wem gehört Moabit“ besteht ebenfalls. Darüber hinaus sind Hinweise willkommen. *(Hr. Schwarz, TOPOS)*

Kontakt: TOPOS Stadtforschung, www.topos-planung.de, Telefon: 030 - 86490427

Wie ist der Untersuchungsbereich genau abgegrenzt?

Zum Untersuchungsbereich gehören die Bereiche beiderseits der Lehrter Straße sowie im Süden die an die Heinrich-Zille-Siedlung angrenzenden Bereiche und im Norden der Bereich zwischen Lehrter Straße und Bahntrasse. *(Hr. Schwarz)*

Ein nordöstlich angrenzender Teilbereich gehörte schon zum Untersuchungsgebiet Stephankiez und wurde aus diesem Grund nicht mit in die Betrachtung einbezogen. *(Fr. Block)*

Restriktionen im Hinblick auf die Umwandlung von Mietwohnraum in Einzeleigentum werden kontrovers diskutiert. Ferner wurde gefragt, ob es sinnvoll bzw. denkbar ist, Umwandlungen in Gewerbe sowie in Ferienwohnungen zu begegnen und ob das Ergebnis der Untersuchung veröffentlicht wird.

Die Untersuchung wird auch die Möglichkeiten des Instrumenteneinsatzes zu Nutzungs-Umwandlungen einbeziehen. Von einer Veröffentlichung wird ausgegangen. Denkbar wäre zusätzlich eine öffentliche Vorstellung. *(Hr. Schwarz)*

5. Ausblick

Die Lehrter Straße zeichnet sich durch eine Vielzahl von heterogenen Milieus aus, welche es zu schützen und weiter zu entwickeln gilt. Die Ergebnisse der Studie zum Milieuschutz könnten auf einer der nächsten Veranstaltungen vorgestellt werden. Weitere Punkte könnten ggf. die Vorstellung von ersten Bauprojekten im neuen Quartier östlich der Lehrter Straße, konkretere Planungen zum Bahngrünzug und die Döberitzer Verbindung sein. *(Hr. Gothe)*

Henning / Tibbe
GRUPPE PLANWERK