

---

## Protokoll

### Informationsveranstaltung Verkehrsplanung am 1. März 2011 Umbau der Turmstraße und der Straße Alt-Moabit

**Ort:** Gemeindesaal der Ev. Kirche Moabit West, Ottostraße 16

**Zeit:** 19:00 Uhr bis 22:00 Uhr

**Teilnehmer:** ca. 100

**Podium:** Herr Gothe (Bezirksstadtrat Stadtentwicklung Mitte)  
Herr Wohlfarth von Alm (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung)  
Herr Katerbau (Straßen- und Grünflächenamt BA Mitte)  
Frau Radatz (Straßen- und Grünflächenamt BA Mitte)  
Frau Uhlmann (Ingenieurbüro Vössing Vepro GmbH)

**Moderation:** Herr Wilke (Koordinationsbüro für Stadtentwicklung und Projektmanagement GmbH)

---

<b>TOP 1</b>	<b>Aktueller Kontext</b>
<b>TOP 2</b>	<b>Rückblick / Bisheriger Prozess</b>
<b>TOP 3</b>	<b>Vorstellung der aktuellen Verkehrsplanung</b>
<b>TOP 4</b>	<b>Diskussion</b>
<b>TOP 5</b>	<b>Ausblick</b>

---

Herr Wilke eröffnet die Veranstaltung und begrüßt die Anwesenden. Er stellt den o.g. Ablauf sowie das Podium kurz vor und übergibt an Herrn Gothe für den ersten Tagesordnungspunkt.

#### **TOP 1      Aktueller Kontext**

Herr Gothe nennt eingangs ‚Kopenhagen‘ als vorbildliches Beispiel im Umgang mit dem rückläufigen Motorisierten Individualverkehr (MIV) in Innenstädten und der daraus resultierenden Chance für den ÖPNV/Radverkehr sowie für eine Qualitätssteigerung im öffentlichen Raum. Er stellt zwei wesentliche Sachverhalte heraus, mit denen es beim Umbau der Turmstraße und der Straße Alt-Moabit umzugehen gilt:

- 1) die erhebliche Fahrbahnbreite der Turmstraße resultierend aus der zunehmenden Motorisierung in den 50er Jahren,
- 2) Reduzierung der Motorisierung in der Berliner Innenstadt (Beispiel: Moabit ca. 200 Autos pro 1.000 EW im Vergleich zu Außenbereichen wie Zehlendorf mit ca. 400 Autos pro 1.000 EW).

Diese Sachverhalte sind Grundlage für das im Jahr 2010 erstellte Verkehrskonzept und die hier vorgestellte Vorplanung, welche die Reduzierung der Flächen für den motorisierten Individualverkehr zugunsten einer besseren Aufenthaltsqualität sowie dem Ausbau von Radverkehrsanlagen vorsieht.

## **TOP 2            Rückblick / Bisheriger Prozess**

Frau Radatz gibt einen kurzen Rückblick zur bisherigen Verkehrsplanung in der Turmstraße. So wurde im letzten Jahr ein Verkehrs- und Gestaltungskonzept von der LK Argus erarbeitet und der Stadtteilvertretung Turmstraße sowie der BVV vorgestellt. Frau Radatz und Herr Wohlfarth von Alm erläutern nachfolgend drei wesentliche Fragestellungen zur Planung, die sich aus der Diskussion mit der Stadtteilvertretung ergeben haben:

- 1) *Warum werden Rad-Angebotsstreifen anstelle von Busstreifen mit Radnutzung geplant?*  
Die Straßenbreite von 9 Metern pro Fahrtrichtung soll in drei Spuren (Bus/Pkw, Radstreifen, Parkstreifen) aufgeteilt werden. Die vorhandene Straßenbreite reicht ohne Eingriff in die Gehwege für eine Busspur mit Radnutzung (diese müssen aus Sicherheitsgründen breiter sein) nicht aus.
- 2) *Welche Verkehrsbedeutung hat die Thusnelda-Allee?*  
Aktuell geht die Planung davon aus, dass die Thusnelda-Allee für den MIV geschlossen wird, die neu zu bildende Platzsituation mit Busverkehr jedoch noch nicht feststeht. Herr Wohlfarth von Alm stimmt der Überlegung zu, nach Schließung der Thusnelda-Allee für den MIV den Platzcharakter zu stärken, sodass z.B. auch Straßenfeste o.ä. möglich sind. Jedoch müssen weiterhin der Bus- und Radverkehr über dieses Teilstück berücksichtigt werden. Argumente hierfür sind die Verknüpfung zweier Buslinien, die notwendige Leistungsfähigkeit des ÖPNV-Angebots sowie eine langfristige Straßenbahnplanung (eine Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Straßenbahn über den Hauptbahnhof Richtung Westen ist bereits beauftragt).
- 3) *Warum soll es einen Tempo-30-Bereich nur für den Bereich des Rathauses, nicht für die gesamte Turmstraße geben?*  
Frau Radatz begründet diese Entscheidung mit der Überlegung, kleinteilige Stadträume mit dieser Maßnahme herausstellen zu wollen. Herr Wohlfarth von Alm ergänzt, dass es zur Einrichtung längerer Tempo-30-Abschnitte auf Hauptverkehrsstraßen Nachweise zum Beispiel durch erhöhte Querungsnotwendigkeit (Verkehrssicherheitsaspekte) bedarf. Weiterhin würde ein ausgedehnter Tempo-30-Bereich zu einer Verlangsamung des Busverkehrs führen. Somit gibt es zu-

mindest keine generellen Gründe für eine ganzheitliche Verlangsamung im Bereich der Turmstraße. Frau Radatz hält es unter Umständen für denkbar, bei einer künftig anhaltenden Reduzierung des MIV ggf. Tempo-30-Bereiche ausweiten zu können.

### **TOP 3            Vorstellung der aktuellen Verkehrsplanung**

Frau Uhlmann präsentiert den aktuellen Stand der Vorplanung zum Umbau der Turmstraße einschließlich von Teilen der Stromstraße und der Straße Alt-Moabit östlich der Turmstraße. Sie verweist eingangs auf das Verkehrs- und Gestaltungskonzept aus dem letzten Jahr. Folgende fünf Rahmenbedingungen als Bestandteil für die Vorplanung ergeben sich:

- 1) Erhalt der vorhandenen Bordführungen mit nur punktuellen Umbauten
- 2) Keine Verdrängung des Verkehrs aus der Turmstraße in die Straße Alt-Moabit (damit Erhalt der Leistungsfähigkeit der Turmstraße)
- 3) Förderung des Umweltverbunds (Fußgänger, Rad, ÖPNV)
- 4) Berücksichtigung der Anforderungen für Liefern und Laden / Parken
- 5) Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Attraktivitätsverbesserung der Seitenräume.

Aus diesen Rahmenbedingungen ergeben sich Maßnahmen, die im Einzelnen nachfolgend vorgestellt werden:

#### *Maßnahmen für den Radverkehr*

Die Maßnahmen für den Radverkehr sollen ohne Einengung der Gehwege erfolgen. Es werden Regelquerschnitte für die Turmstraße, Stromstraße und Alt-Moabit und Sonderlösungen an Bushaltestellen sowie die Umgestaltung der Knotenpunkte Turmstraße/Stromstraße, Alt-Moabit/Stromstraße und Turmstraße/Beusselstraße gezeigt.

#### *Maßnahmen für den ÖPNV*

Die Maßnahmen für den ÖPNV werden in fünf Punkten zusammenfasst:

- 1) Busbeschleunigung Linie M27
- 2) Ausbildung von Bushaltestellen als vorgezogene (Halb)kaps
- 3) Busschleusen (Vorrangschaltung an Lichtsignalanlagen, Beispiel: Ecke Turmstraße/Stromstraße)
- 4) Behindertengerechte Haltestellen
- 5) Verbesserung der Umsteigebeziehung Bus – U-Bahn

#### *Maßnahmen für den Fußgänger*

Die Maßnahmen für den Fußgängerverkehr werden in sechs Punkten zusammenfasst:

- 1) Verbesserung der Querungsmöglichkeiten u.a. durch Gehwegvorstreckungen (Beispiele: Rathausvorplatz, Mittelinsel Straße Alt-Moabit)
- 2) Umbau von LSA-geregelten Einmündungen

- 3) Umbau von nicht LSA-geregelten Einmündungen
- 4) Blinden- und sehbehindertengerechte Gestaltung der LSA-geregelten Fußgängerfurten
- 5) Rückbau der Radwege, die sich derzeit auf den Gehwegen befinden (bordgeführte Radwege)
- 6) Behebung baulicher Mängel auf Gehwegen

#### *MIV, Liefern und Laden, Parken*

Frau Uhlmann erläutert, dass im Rahmen der Untersuchungen für den MIV keine Probleme auf der Strecke, jedoch in den einzelnen Knotenpunkten festgestellt wurden. Diese werden in der weitergehenden Verkehrsplanung ebenso Berücksichtigung finden wie die problematische Thematik des ‚Liefern und Ladens‘.

Zum Thema ‚Parken‘ wird auf das im Mai 2006 erstellte Parkraumbewirtschaftungskonzept hingewiesen. Nach der vorliegenden Planung würden punktuell Stellplätze in der Turmstraße entfallen. Nach Festlegung der Ladezonen erfolgt eine Gegenüberstellung der Vorher-Nachher-Situation für das Parken.

#### *Straßenbegleitgrün*

Nach heutigem Planungsstand werden zwei Baumfällungen notwendig, dafür erfolgen Ersatz- und Neupflanzungen.

Bezüglich der Aufwertung der Seitenräume wird auf die Zusammenarbeit mit dem Landschaftsplanungsbüro Latz und Partner verwiesen, welches u.a. mit der Neugestaltung des Ottoparks und des westlichen Kleinen Tiergartens beauftragt ist. Im Rahmen dieser Planung soll auch die Aufwertung der Übergänge zwischen den Straßen- und Grünräumen abgestimmt werden.

#### *Verkehrssicherheit*

Der bisherige Unfallschwerpunkt Straße Alt-Moabit/Stromstraße wurde mit einer Verbesserung der Sichtverhältnisse bereits etwas entschärft. Die Vorplanung wird durch einen externen Gutachter in Bezug auf die Verkehrssicherheit überprüft (Verkehrssicherheitsaudit).

## **TOP 4            Diskussion**

*(Anmerkung: Die gestellten Fragen aus dem Publikum sowie die entsprechenden Antworten sind zur besseren Übersichtlichkeit in thematische Blöcke zusammengefasst und entsprechen damit nicht der chronologischen Reihenfolge.)*

### **Thema 1:            Schließung der Thusnelda-Allee**

Zu Beginn der Diskussion stellt Frau Nake-Mann von der Bürgerinitiative „Silberahorn“ ihr Anliegen zur Thusnelda-Allee vor und übergibt ein Anschreiben mit Unterschriftenliste an Herrn Wohlfarth von Alm. Die Bürgerinitiative fordert die komplette Schließung der Thusnelda-Allee auch für den Busverkehr. *(Anmerkung: Eine gegenteilige – vor der Veranstaltung ebenfalls in schriftlicher Form an die Verwaltung über-*

sandte – Auffassung vertritt die Bürgerinitiative „Fahrgastbeirat Tiergarten“ vom Moabiter Ratschlag).

Die Thusnelda-Allee wird nach dem Stand der Dinge für den Busverkehr nicht gesperrt werden. Eine Untersuchung zur Machbarkeit einer solchen Maßnahme (beispielweise zum Ausbau einer Fußgängerzone oder eines Stadtplatzes mit Busverkehr) ist vorgesehen. *(Herr Wohlfarth von Alm)*

Die Busverbindung über die Thusnelda-Allee ist für die Buslinie TXL unvermeidbar. Hier gibt es eine starke Nachfrage (auch nach Schließung des Flughafens Tegel) vor allem zwischen der Turmstraße und der Beusselstraße. Darüber hinaus entlastet die Linie TXL die Linie M27 in hohem Maß. Lösungen mit einer kompletten Schließung der Thusnelda-Allee auch für den Busverkehr bedeuten für die Linien TXL und M27 längere Fahrzeiten. *(Herr Köhler, BVG)*

**Thema 2: Leistungsfähigkeit der Turmstraße / Verkehrsverlagerung**

Die Voruntersuchung mit Verkehrsmodellen hat ergeben, dass auch nach der Schließung der Thusnelda-Allee die Leistungsfähigkeit der Turmstraße nicht wesentlich eingeschränkt wird. Der Verkehr ist für die Turmstraße als Geschäftsstraße unabdingbar und muss erhalten bleiben. Weiterhin wird es durch die Maßnahmen in der Turmstraße keine zusätzlichen Belastungen der angrenzenden Straßen Alt-Moabit, Stromstraße und Ottostraße geben. *(Herr Wohlfarth von Alm)*

**Thema 3: Einrichtung von Tempo 30**

Die Turmstraße ist eine Hauptverkehrsstraße mit einer nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) vorgesehenen Regelgeschwindigkeit von 50 km/h und als solche nicht generell als Tempo-30-Zone *(zur Erläuterung: Zonenregelung gemäß StVO Zeichen 274.1 erfordert u.a. Rechts-vor-Links, keine Radfahrstreifen, Verzicht auf Ampeln)* auszuweisen. Im speziellen Fall muss die Festlegung von Tempo 30 als Einzelausweisung ausführlich begründet werden (zum Beispiel aus Gründen der Verkehrssicherheit, Schutz vor Lärm oder Abgasen, aber auch bei schlechtem Straßenzustand). Aus verkehrslärmtechnischer Sicht besteht erst bei einer Überschreitung der 65 dB-Grenze nachts Handlungsbedarf, da die angrenzenden Bereiche als Mischgebiet ausgewiesen sind. Bei der Prüfung des vorhandenen Lärmpegels ist u.a. die Berechnung des Nachtlärms ausschlaggebend. *(Herr Wohlfarth von Alm)*

**Thema 4: Bus- und Radverkehr / Angebotsstreifen**

Eine der Rahmenbedingungen der Verkehrsplanung ist der Umbau im Bestand, also der Beibehalt der vorhandenen Bordführungen. In Teilen der Straße Alt-Moabit erlaubt der vorhandene Querschnitt nicht die Einrichtung einer Radspur auf der Fahrbahn. Eine Ausweitung wäre nur bei Fällung der Straßenbäume möglich. Im Abschnitt der Straße Alt-Moabit östlich der Stromstraße wird der Radstreifen daher nur auf der

südlichen Seite auf die Fahrbahn gebracht, während auf der nördlichen Seite ein separater Radweg in Kombination mit einem zusätzlichen Fußweg entlang des Parks angedacht ist. Diese Orientierung am Bestand führt aufgrund stellenweise unterschiedlicher Fahrbahnbreiten zu differenzierten Lösungen mit den Radstreifen bzw. Radwegen. *(Frau Uhlmann)*

Eine weitere Rahmenbedingung ist die Beschleunigung des Busverkehrs, die mit der vorgestellten Verkehrsplanung realisiert werden kann. *(Herr Wohlfarth von Alm)*

**Thema 5: Parkplätze / Parkstände (Ruhender Verkehr)**

Eine Ausweisung weiterer Parkzonen gemäß Parkraumbewirtschaftungskonzept Mitte wird in dieser Legislaturperiode nicht mehr erfolgen. *(Herr Gothe)*

**Thema 6: Lieferverkehr**

Für den Lieferverkehr werden gesonderte Anlieferungszonen in Abstimmung mit dem Geschäftsstraßenmanagement eingerichtet. *(Frau Uhlmann)*

**Thema 7: Straßenbahnplanung**

Im Gutachten zu einer neuen Straßenbahnlinie werden die Wirtschaftlichkeit und die mögliche Linienführung geprüft. Ergebnisse sind erst ab 2012 zu erwarten. *(Im Nachgang recherchiert: Der Einsatz von Ein- oder Zwei-Richtungs-Fahrzeugen hat nach dem bisherigen Erkenntnisstand keinen Einfluss auf die Führung zur Thusnelda-Allee, eine abschließende Aussage ist erst mit der genannten Untersuchung möglich.) (Herr Wohlfarth von Alm)*

**Thema 8: Sonstiges**

Die Taxisstände sind bei dem aktuellen Stand der Vorplanung durch eine notwendige Verlegung etwas eingeschränkt. Vom Verkehrsplanungsbüro wird vorgeschlagen, die bisher vorhandenen sechs Taxisstände auf die beiden Fahrbahnseiten aufzuteilen. *(Frau Uhlmann)*

Im Rahmen der Diskussion erfolgen einige Statements der Anwesenden, die nachfolgend zusammenfasst sind:

Herr Nake (StV Turmstraße) schlägt vor, die gesamte Turmstraße zur einer einheitlichen Tempo-30-Zone auszuweisen. Hierfür nennt er zwei wesentliche Argumente: Verkehrslärm und Verkehrssicherheit. Zur höheren Sicherheit für Radfahrer fordert er eine Überarbeitung des Verkehrskonzepts nach einem „Würzburger Modell“ (vorgezogene Aufstellflächen im Kreuzungsbereich als straßenbreit markierte Zone für sowohl geradeaus fahrende als auch abbiegende Radfahrer) als Alternative zum bisherigen Vorschlag. Weiterhin weist er auf die fehlenden Fahrradstellplätze im Bereich des Schult- heiß-Geländes hin.

Herr Nake bittet darüber hinaus um einen weiteren Termin zum Thema „Schließung der Thusnelda-Allee“ gemeinsam mit Vertretern der ‚BI Silberhorn‘, des ‚Moabiter Ratschlags‘, des Fahrgastverbands, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Abt. VII und der BVG. Dem Treffen wurde generell zugestimmt.

Herr Bleis (StV Turmstraße) verweist auf ein Überangebot an Pkw-Stellplätzen in zum Teil vorhandenen bzw. geplanten Parkhäusern von Großprojekten (ehemaliges Schultheiß-Gelände, Hertie-Gelände, Moa-Bogen). Für das Schultheiß-Gelände liegt derzeit der Bebauungsplanentwurf aus. Herr Bleis fordert eine Bürgerveranstaltung zu diesem Verfahren.

Eine Anwohnerin fordert die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung, da nach bisherigem Planungsstand weitere Parkplätze wegfallen würden.

Herr Schmidt (StV Turmstraße) weist auf einige noch unbeantwortete Fragen aus dem Schreiben der Stadtteilvertretung an das Straßen- und Grünflächenamt vom 02.01.2011 hin. *(Frau Radatz sagt Herrn Schmidt eine umgehende Antwort zu. Anmerkung: Fragen zum südlichen U-Bahn-Eingang Turmstraße im Bereich der Straße Alt-Moabit können derzeit nicht beantwortet werden, da die Planungen noch nicht fertiggestellt sind. Nach Abschluss der Planungen wird eine Abstimmung erfolgen.)*

Herr Liepelt bringt die Turmstraße als Geschäftsstraße in Erinnerung. Er sieht im Verkehr vor allem die dienende Funktion und damit die unabdingbare Notwendigkeit für eine hohe Leistungsfähigkeit der Turmstraße. Auch er schlägt vor, die Thusnelda-Allee gänzlich zu schließen.

Herr Wilke und Frau Radatz weisen zum Abschluss der Diskussion darauf hin, dass sich die Verkehrsplanung aktuell in einem Bearbeitungsstadium (Vorplanung) befindet, in dem zunächst grundsätzliche Fragen, aber noch nicht alle Detailfragen abschließend geklärt werden.

## **TOP 5            Ausblick**

Herr Katerbau erläutert die weiteren Planungsabläufe und gibt einen Ausblick auf die vorgesehenen Maßnahmen im Jahr 2011. Nach der aktuell diskutierten Vorplanung für die übergeordneten Straßen schließen sich die Genehmigungsplanung, verkehrliche Anordnung und Ausführungsplanung und letztlich die Ausschreibung an. Der Baubeginn wird erst im Jahr 2012 erwartet, Ausnahme ist der Bereich um den U-Bahn-Aufzug Wilhelmshavener Straße und Teilbereiche der Gehwege. Der Schwerpunkt der Bautätigkeit im Jahr 2011 wird auf erforderlichen Umgestaltungen im bezirklichen Straßennetz (Nebenstraßen) liegen.

Im Zuge der weiteren Bürgerbeteiligung verweist Herr Wilke zum Abschluss der Veranstaltung auf das Straßenfest im Umfeld der Arminiushalle im Sommer diesen Jahres (25./26. Juni 2011). Darüber hinaus ist ein Bürgerworkshop im Herbst 2011 zur Umgestaltung der Straßenräume rund um die Ar-

miniushalle geplant. Als nächste Veranstaltung steht die Wahl der ‚Stadtteilvertretung Turmstraße‘ am 14. März 2011 in der Heilandskirche an, zu der Herr Wilke die Anwesenden ebenfalls herzlich einlädt.

Als Schlusswort fasst Herr Gothe die Veranstaltung nochmal kurz zusammen und nennt drei Punkte als wesentlichen Konsens:

- 1) ein tragfähiges Grundkonzept für Fußgänger, Radfahrer und Geschäftstreibende ist entwickelt worden,
- 2) eine Reihe von notwendigen zusätzlichen Prüfungen ist zugesagt worden,
- 3) eine Planung für den westlichen Bereich von Alt-Moabit einschließlich Thusnelda-Allee wird zeitnah erfolgen und abgestimmt werden.

Die Veranstaltung wird um 22:00 Uhr geschlossen.

---

Berlin, 21. März 2011

Koordinationsbüro, René Uckert

**Verteiler:** Podiumsteilnehmer  
Verteilerliste  
Frau Krutzsch (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung)  
Herr Hinz, Frau Hurny, Frau Möbus (Sanierungsverwaltungsstelle BA Mitte)