

Über Straßenbahnplanung und „Das Dilemma mit der Schultheiss-Tiefgarage“

Zum Bericht „Endstation Rathaus?“ in „ecke Turmstraße“, Nov. 2016

Die Zeitschrift „ecke turmstraße“ befasst sich im November 2016 unter „Endstation Rathaus?“ mit der geplanten Straßenbahn Hauptbahnhof - Rathenower - Turmstraße zum U-Bahnhof Turmstraße mit Endpunkt vor dem Rathaus Tiergarten. Dabei nimmt es die vom Bezirksamt Mitte „für das Aktive Zentrum“ und Sanierungsgebiet Turmstraße herausgegebene Zeitung mit Tatsachen, Problemursachen und der Wahrheit nicht so genau, insbesondere im Abschnitt *„Das Dilemma mit der Schultheiss Tiefgarage“*.

Mitleidend mit Großinvestor HGHI (= High Gain House Investment, Dr. Huth) meint die „ecke“:

„die HGHI, die derzeit das ‚Schultheiss Quartier‘ errichtet, will die dazugehörige Tiefgarage von der Turmstraße aus erschließen. Dagegen hatte die Senatsverwaltung seltsamerweise auch keine Einwände - obwohl sie gleichzeitig die Tram über die Turmstraße führen will.“

Nicht problemlos erreichbar sei die Tiefgaragenzufahrt „für jene, die von Westen bzw. über die Stromstraße kommen. Wie mit diesem Dilemma umgegangen werden soll, ist völlig offen.“

Schließlich wird mit Bezug auf „Sanierungsbeteiligte“ der ganz anders verursachte Kfz-Schleichweg Lübecker Straße zur Tiefgarage der Straßenbahn als Verursacher untergejubelt, falls *„keine vernünftige Lösung gefunden werden“ sollte*.

Dazu eine Auswahl gewichtiger Tatsachen

„Das Dilemma mit der Schultheiss Tiefgarage“ wird nicht von der Straßenbahn verursacht, sondern

von der gegen Ziele der Zentren-, Stadt-, Verkehrs- und Klimaschutzplanung Berlins gerichteten autofiierten Planung des Investors HGHI. So eine am Auto klebende Planung mitten in einer Millionenstadt noch 2014/15 ist rückwärtsgewandt und alles andere als stadtverträglich und zukunftsfähig. Das „Dilemma“ entsteht ausschließlich, weil die geplante zweigeschossige Tiefgarage mit über 400 Stellplätzen an diesem bestens mit ÖPNV erschlossenen Standort überdimensioniert ist. Warum? - darüber sollte nicht nur die „ecke“ informieren:

Das Schultheissquartier spekuliert mit den gut 400 Tiefgaragen-Parkplätzen auf eine Art Wegelagererei, um Kfz-Kunden der täglich von insges. gut 40.000 Kfz befahrenen Strom- und Turmstraße abzufangen und um so den kleinen und großen Nachbarzentren in Moabit, Wedding und Charlottenburg-Wilmersdorf Kaufkraft zu entziehen (umkämpft sind 4557,- Euro im Jahr je Einwohner handelsrelevantes Nachfragevolumen, Stand 2010); Daten siehe www. HGHI-Werbung mit Kundenpotentialen im

- „Kerneinzugsgebiet“ (5 PKW-Fahrminuten) = 77.888 Einwohner und im
- „Feineinzugsgebiet“ (10 PKW-Fahrminuten) = 170.000 Einwohner.

Die Nah- und Zentrenversorgung nach dem Stadtentwicklungsplan Zentren 3 und nach dem bezirklichen Zentrenkonzept (2010, Teil Moabit) geht von fußläufigen ca. 1000 m-Versorgungsradien aus. Dies wird durch den Kfz-gestützten Kannibalismus im Einzelhandel massiv gestört, der sich aus Schultheiss-Perspektive auf 50 Prozent der Einwohner von Mitte erstreckt (10 PKW-Minuten). - Und sich am stärksten natürlich in nächster Nähe auswirkt: im „Aktiven Zentrum“ der Turmstraße selbst.

Zu den hier besonders pikanten Stellen des Verkehrsgutachtens zum Schultheiss-Quartier (Hoffmann Leichter 07.08.2013) gehört die These (S. 14), es gäbe keinen relevanten Konkurrenz-Einzelhandel, dessen Kfz-Verkehr künftig auf das Schultheissquartier gelenkt werden kann, daher wird kein Abminderungsfaktor des Verkehrsaufkommens aus Konkurrenzgründen angesetzt.

Entgegengesetzte Aussagen sind dem Einzelhandels-Potenzial-Gutachten von STADT + HANDEL (25.3. 2013; 4 Monate vor Verkehrsgutachten) zu entnehmen, das der Bezirk in Auftrag gab und über ein Jahr vor BVV und Stadtteilvertretung Turmstraße geheim hielt:

S. 40-51 weisen auf die massive wechselseitige Konkurrenz z.B. durch Ankermieter (Schultheiss) der Branchen: Nahversorgung, Lebensmittel, Drogerie u. ä., Optik u. ä.. Abb. 23, S.45 zeigt Sättigungs-Sortimente schon heute. Dramatisch beschreibt S. 47 die absehbaren Auswirkungen mit Worten wie:

- „Umsatzverteilungseffekte innerhalb des Zentrums (Turmstr.) sowie benachbarter Nahversorgungszentren“ (gemeint: Hansaplatz, Edeka Levetzowstr., Moa-Bogen u. ä.):
- „Marktaustritt ... bestehender Anbieter“ (gemeint Pleite von Händlern)
- „funktionale Destabilisierung“ und
- „negative Auswirkungen auf die endogene Struktur des Stadtteilzentrums“ in westlichen Lagen

Kfz-Relevanz: Die mit Autos aus vollen Einkaufswagen abtransportierten Waren lassen sich leicht an Kassen und Parkplätzen der „Konkurrenz“läden und an Autos von Einkäufern, die Radstreifen der Turmstraße blockieren, ablesen.

Oder gab der Bezirk den HGHI-Verkehrsgutachtern das brisante Handelsgutachten nicht weiter?!

Ergebnis nach Verkehrsgutachten (Hoffmann Leichter 2013, S.15, 37):

4000 bis 5000 Kfz-Fahrten/Tag zusätzlich verursacht die Tiefgarage in der Umgebung; rund 50 Prozent mehr Kfz-Verkehr als bisher auf der Turmstraße östlich Stromstraße.

Die Tiefgarage Schultheiss mit über 400 Stellplätzen am Außenrand der Einkaufs-Turmstraße ist überflüssig und zielwidrig. 100 Stellplätze für Behinderte und andere - trotz Lieferservice - auf PKW-Einkauf Angewiesene sind genug und sie sind - kombiniert mit dem dringend nötigen Stellplatzmanagement in der Umgebung - konfliktarm planbar, wenn Rücksichtslosigkeit zum Umfeld nicht die Feder führt.

Konflikte durch Schultheiss-Tiefgarage mit Fuß- und Radverkehr im AZ Turmstraße

Hinzu kommt ein viel wichtigeres „Dilemma mit der Schultheiss-Tiefgarage“, das die „ecke“ gar nicht anspricht: Der Konflikt zwischen Tiefgaragenzufahrt und Fußgängern und Radfahrern auf der Turmstraße.

Der starke Fußverkehr Richtung Post und Gesundheitszentrum an dieser Stelle wird etwa im 10-Sekundentakt von ein- und ausfahrenden Tiefgarage-Parkern genervt. Halten die Autos, stehen sie bei Einfahrt auf dem Radstreifen, bei Ausfahrt auf dem Fußweg. Das Verkehrsgutachten hat den Fußverkehr nicht gezählt und spielt diesen Dauerkonflikt herunter.

Verbesserung der Aufenthaltsqualität, leichtere Überquerbarkeit und Stärkung des Fuß- und Radverkehrs gehören zu zentralen Förder-Zielen des „Aktiven Zentrums Turmstraße“. Die Schultheiss-Tiefgaragenplanung steht diesen AZ-Zielen schwer im Weg.

Warum greift die „ecke“ diese gravierenden Konflikte nicht so auf - wie die behaupteten zur Straßenbahn?

Ziel der Geschäftsstraßen-Entwicklung im Fördergebiet „Aktives Zentrum Turmstraße“ (AZ)

ist die Aufwertung der traditionellen Einkaufsstraße für rund 70.000 Einwohner Moabits auf kurzen, umweltfreundlichen Wegen.

Wenn die „ecke“ an der Verwaltung Kritik üben will, ist das nicht nur am Senat, sondern auch am Bezirk Mitte angebracht, weil beide ihre Ziele der Stadtentwicklung allgemein und insbesondere Ziele des „Aktiven Zentrums Turmstraße“ durch die Genehmigung des Riesen-EKZ Schultheiss mit Groß-Tiefgarage aufgegeben haben; - vielleicht aus sachfremden, historisch interessanten Gründen (?) (s. Kontext: Ban-

kenskandal, Landesbank-Gläubiger von Schultheiss - mehrfacher Eigentümerwechsel mit Staatsbank IKB-Anteil; Skandal um Baugenehmigung trotz rechtswidrigen B-Plans Dez. 2015 usw.). Die zahlreichen Zielverstöße im Fall Schultheiss zum Nachteil der Zukunft der Turmstraße kann man - auch die „ecke“ - leicht erkennen, wenn man sich Ziele des öffentlich geförderten „Aktiven Zentrums Turmstraße“ vor Augen führt (s. bezirkliches Zentrenkonzept, Bezirksamt Beschluss 5.11.13) und im Internet den Stadtentwicklungsplan Berlin „Zentren 3“ vom 12.4.2011, hier Abschnitt 3.6.1 „Anforderungen an die städtebauliche Integration von Einkaufszentren“ ansieht.

Das aus der Städtebauförderung finanzierte Geschäftsstraßenmanagement hat sich jahrelang - trotz engagierter Nachfragen - nicht um den Störfaktor „Schultheiss“ gekümmert. - Neuerdings aber hat es dafür beim Versuch, mit HGHI-Chef Dr. Huth ins Gespräch zu kommen, eine autoritär-abweisende Abfuhr erhalten, wird mit einigem Entsetzen berichtet. - Keinen Zweifel über die Störung der AZ-Entwicklung der Turmstraße hinterlässt das erwähnte Einzelhandelsgutachten von „STADT + HANDEL“ (i.A. Bez. Mitte, 2013): das geplante riesige Einkaufszentrum Schultheiss wird zunehmende Ungleichgewichte der Geschäftsstraßenentwicklung auslösen:

- Die Turmstraße werde sich dem Schultheiss-Zentrum anpassen (müssen),
- sie werde in ein Haupt-Zentrum am Ostrand und im längeren Teil Turmstraße Mitte/West in ethnische und Ergänzungsfunktionen zerfallen - egal was Bezirk und die um Aufwertung bemühten Helfer der Geschäftsstraße machen und sagen. Der Wucht des HGHI-Zentrums haben sie nichts entgegen zu setzen.
- Kaufkraftenzug auch von der Markthalle sei zu befürchten,
- in der westlichen Turmstraße werde Schultheiss die Gefahr des „trading down“ - sprich Niedergang - erhöhen, weil HGHI die Kaufkraft unverhältnismäßig stark an sich zieht.

DAS ist das „Dilemma mit der Schultheiss-Tiefgarage“, das die Ecke übersieht: Einzelhandelsgier ohne Rücksicht auf das Umfeld - nicht die Straßenbahn!

Durcheinander von Planinhalten und zeitlichen Abläufen:

Recht großzügig geht die „ecke“ mit dem Inhalt von Plänen und zeitlichen Abläufen um - das sollte sich für eine vom Bezirk bezahlte Zeitung verbieten.

Die Tiefgaragen-Ein-/Ausfahrt „von der Turmstraße aus“ kann ohne Inanspruchnahme des Mittelstreifens der Turmstraße, den die Tram braucht, erfolgen. Planer wissen: eine Straßenbahn reduziert den PKW-Verkehr. Die Abbiegespur auf dem Mittelstreifen ist in keinem Bebauungsplan (B-Plan) des Schultheiss-Quartiers enthalten. Sie liegt außerhalb des Plangebietes. Dass Schultheissplaner die Tiefgaragen-Zufahrt vom Westen her mittig auf öffentliches Straßenland gemalt haben, ist ihre Sache und ihr Risiko.

1.) Das stellt das HGHI-Verkehrsgutachten bereits 2013 selbst fest, müsste die „ecke“ eigentlich wissen: Die Abbiegespur zur Tiefgarage wird - trotz damaliger Planungsbefangenheit der Turmstraße - wider besseren Wissens auf die Straßenbahnfläche des Mittelstreifens gelegt. Der so erzeugte Konflikt wird bewusst in Kauf genommen. Keine Spur von fachlichem Respekt gegenüber dem offenen politischen und öffentlichen Entscheidungsprozess.

So heißt es im Schultheiss-Verkehrsgutachten 2013 (Textdatei S. 26 f, Abb. 16; Anlagen-Datei, Anl. 26):

Bei einem Trassenverlauf durch die Turmstraße könnte die Straßenbahn auf eigenem Gleiskörper Auswirkungen auf die Zufahrt zur Tiefgarage des Schultheiss Quartiers haben (Wegfall des „vorge schlagenen“ Linksabbiegefahrstreifens und der Wendestelle). Dann heißt es abschließend lapidar: „Eine tiefere Untersuchung und Bewertung der Straßenbahnoption in der Turmstraße hinsichtlich der Auswirkungen auf die Erschließung des Schultheiss Quartiers wird aufgrund des noch nicht feststehenden Realisierungszeitraums der Straßenbahnverlängerung an dieser Stelle nicht durchgeführt.“ (Kaum begrifflich: Warum wird so fahrlässig geplant?)

Man plant also gezielt auf Konfliktkurs munter weiter auf der Tram-Trasse - von der „ecke“ als „Dilemma“ verharmlost -, als hätte privater Kfz-Verkehr zur Tiefgarage im Aktiven Zentrum Turmstraße Vorrang vor dem ÖPNV.

Ohne Planungsgrundlage!

Ohne Beteiligung von Betroffenen und Öffentlichkeit!

Gesetzwidrig im Sanierungsgebiet (§ 137 BauGB, Teilnahmegericht!) - Im öffentlichen Raum!

Wo sind wir eigentlich?

Der in jahrelangem Verfahren erstellte Bebauungsplan zu Schultheiss selbst wurde vom Oberverwaltungsgericht am 18.12.2014 in vollem Umfang für nichtig erklärt. HGHI baut nun dennoch: nach uraltem Planungsrecht (Baunutzungsplan 1960), das die Schultheissbrauerei damals als Arbeitsgebiet (für Gewerbe) festlegte. - Die Zufahrt zur Tiefgarage über eine neue Spur auf dem Mittelstreifen ist HGHI-Planerwünschdenken. Die Behauptung der „ecke“ verdreht die Tatsachen, wenn sie meint: Der Senat habe keine Einwände gegen die Tiefgaragen-Erschließung von der Turmstraße aus gehabt, „gleichzeitig“ aber die Tram über die Turmstraße führen wollen.

2.) Als über Schultheiss am Rande des Rechts am 18.12.2014 die Baugenehmigung (des Bezirks) erging, stand die Straßenbahntrasse noch gar nicht fest. (Der Senat bevorzugte früher jahrelang eine andere Variante über Alt-Moabit zum U-Bhf. Turmstraße.)

Noch am 24.2.2015 schrieb **Senator Andreas Geisel** in einem Brief auf eine Bürgeranfrage zu diesem Thema klar und eindeutig, über die Straßenbahntrasse sei noch nicht entschieden. Und

„... die laufende Diskussion zur Trassenfindung (wird) nicht durch Sachzwänge, die in keinem Zusammenhang mit der Straßenbahn stehen, beeinflusst. Das gilt auch für die von Ihnen problematisierte geplante Zufahrt in die künftige Tiefgarage des Schultheiss Quartiers. ... Sollte die Trassenentscheidung zu Gunsten der Turmstraße ausfallen, kann ... die geplante Linksabbiegespur im Mittelstreifen der Turmstraße entfallen. Die Erschließung der Tiefgarage wäre dann an dieser Stelle auf ‚rechts rein, rechts raus‘ beschränkt“.

Soweit der Brief von Senator Geisel.

Ob und wie welche Autos die überflüssige Schultheiss-Großgarage dann erreichen oder überhaupt aufsuchen wollen, wird sich zeigen (viele Stellplätze dürften leer bleiben). Das ist kein Problem der im Stadtinteresse liegenden Planung des ÖPNV für die neue Straßenbahn, wie Senator Geisel klar macht.

3.) Erst am 5. März 2015 fand in der Heilandskirche - nach bürgerschaftlichem Druck - eine öffentliche Straßenbahn-Veranstaltung statt, bei der über die sinnvollste Trasse mit großer Bürgerkompetenz nachgedacht wurde. Die Entscheidung zugunsten der Turmstraße fiel beim **Senat erst gegen Ende 2015 / Frühjahr 2016**. Siehe „ecke“ Nr. 4/2016, Seite 4.

Nicht „ gleichzeitig “ mit der Tiefgarage - sondern erst nach den fragwürdigen Schultheiss-Genehmigungen wurde der Straßenbahnverlauf über die Turmstraße festgelegt!

4.) **Der „Schleichweg Lübecker Straße“ hat mit der Straßenbahnplanung nichts zu tun.**

Hier führt die „ecke“ mit ihren Informanten die Öffentlichkeit auf eine falsche Spur.

Der Schleichweg Lübecker Straße wurde bereits am 12. März 2014 in der öffentlichen Veranstaltung zu Schultheiss (Heilandskirche) in einem Info-Blatt und mündlich kritisiert: Für Autos aus Nordost via Perleberger Straße zur Schultheiss-Tiefgarage ist der Schleichweg naheliegend und attraktiv, wenn die

Lübecker Straße nicht zur Sackgasse gemacht wird.

Damals war die Tram-Frage noch offen und kein Thema der Veranstaltung.

Schon das **Verkehrsgutachten** zu Schultheiss (Hoffmann Leichter 7.8.2013 !) **zeigt den Schleichweg** über die Lübecker für einen Anteil der zur Tiefgarage fahrenden Kfz auf, ohne eine Straßenbahn via Turmstraße! Der Kfz-Verkehr der Lübecker steigt demnach um rund 20 Prozent - rechnerisch (!), tatsächlich kann es viel mehr sein.

- Die Berechnung fußt auf der Simulation des Kfz-Verkehrs aus allen Himmelsrichtungen zur Tiefgarage im Schultheiss-Quartier.
- Wie die „ecke“-Informanden auf ihre drohende Befürchtung kommen, ohne „vernünftige“ Lösung des unterstellten Straßenbahn-Tiefgaragen-Konflikts könnte *„sich die Lübecker von der Wohnstraße zum Schleichweg entwickeln“*, ist ihr Geheimnis. Warum soll die Straßenbahn jetzt zum Sündenbock herhalten?

Der Schleichweg Lübecker Straße zur Tiefgarage liegt konfliktreich ohne Straßenbahn auf der Hand.

Ingenieurtechnisch nüchtern stellen das auch die Verkehrsgutachter bei der autogerechten Betrachtung der Leistungsfähigkeit der Straßenverkehrsknoten fest. Völlig ignoriert werden dabei sämtliche Neubelastungen von Anwohnern, Fuß- und Radverkehr und Wohnumfeld, inklusive Widersprüche zu Wohnbedürfnissen der dicht bebauten Lübecker Straße.

F a z i t

Gewiss hätten Bezirk und Senat im Interesse des Aktiven Zentrums Turmstraße längst Stopp-Schilder aufstellen sollen, bevor Abriss-Bagger und Krane ins Schultheiss-Areal und sein Industrie-Denkmal einrückten. Doch die durch überzogene 400 Tiefgaragen-Parkplätze selbstverschuldeten (oder bewusst herbeigeführten) Verkehrsprobleme der Schultheiss-Planer sind kein „Dilemma mit der Tiefgarage“ bei der Straßenbahnplanung, wie die „ecke“ mit „Sanierungsbeteiligten“ meint.

Wer trotz Planungsbefangenheit (Sicherung der Straßenbahn-Option) seine private Tiefgaragen-Zufahrt ohne Planungsrecht auf die Mitte der Turmstraße legt, braucht kein öffentliches Bejammern der erzeugten Konflikte in der „ecke“. Wären hier in dem Bezirksorgan nicht etwas mehr historische Redlichkeit und klare Analysen der Herrschaftsallüren des maßgeblichen Investors gegenüber Verwaltung, Politik und Bevölkerung in Mitte angebracht?

Der bestens ÖPNV-erschlossene Standort kann mit dieser guten Erreichbarkeit werben, er kann wie andere Akteure der Stadt vom Auto abraten, Parkplätze abbauen. Autofixierte Kunden werden Stellplätze auf geleiteten Wegen finden - oder sich die Verkehrsmittelwahl überlegen - zukunftsorientiert: Umstieg auf U-Bahn, Bus, Rad und Fuß und bald auf die Straßenbahn bequem bis vor die Tür sind im Sinne der Stadtentwicklung höchst erwünscht. So wollen es die Einzelhandels- und Zentrenkonzepte des Bezirks und des Senats. Das „Aktive Zentrum Turmstraße“ in Moabit braucht nicht mehr Autobelastungen, sondern auf kurzen Wegen umweltfreundlich und quartiersverträglich erreichbare Läden mit vielfältigem Angebot.

Ob das auch die mit dem Schultheiss-Zentrum und seinen 400 Tiefgaragen-Plätzen solidarische „ecke“ so sieht?

10. Dez. 2016 Reinhard Nake