



Verein für Lebensqualität an der Michelangelostrasse e.V.
c/o Horst Krüger, Hanns-Eisler-Str. 44, 10409 Berlin

Verein für Lebensqualität an der Michelangelostraße e.V.

c/o Horst Krüger
Vorsitzender
10409 Berlin, Hanns-Eisler-Str. 44

E-Mail: vorstand@michelangelostrasse.org
Tel. 030/4231273
Fax 030/42803013
<http://michelangelostrasse.org>

Zuarbeit zum Beteiligungsverfahren / 3. Themenrunde Verkehr am 16.11.2017 (Stand 07.11.2017)

Verkehr

Grundlage ist die Verlegung der Michelangelostraße in Richtung Hanns-Eisler-Straße entsprechend der Festlegung des Senats und das Freihalten einer Straßenbahntrasse von der Ostseestraße in Richtung Weißenseer Weg sowie die Senatsplanung zum inneren Stadtring und dem damit erhöhten Verkehrsaufkommen auf der Michelangelostraße. Seit 1994 ist im vom Senat verabschiedeten Berliner Flächennutzungsplan vorgesehen, die Michelangelostraße zu verlängern und die Trasse durch die Kleingärten bis zum Weißenseer Weg zu führen. Der Senat will die B 2 als Umfahrung Weißensee führen und die Berliner Allee entlasten. Das ist in den Vorentwurfsplanungen nicht berücksichtigt.

Die für die Verlegung und Erweiterung der neu zu bauenden Michelangelostraße notwendige Fläche für eine Straßenbahntrasse (siehe Beschluss des Bezirksamtes vom 14.03.2017: Drs. VIII-0082/2017) geht voll zu Lasten der Park- und möglicher Bebauungsflächen im südlichen Bereich.

Wohin soll der Verkehr aus den neu gebauten Häusern an der Michelangelostrasse abfließen? - Die Hanns-Eisler-Straße hat dafür nicht den notwendigen Querschnitt; bereits jetzt führt der gegenläufig angeordnete Verkehr zu Verkehrsgefährdungen und Stauerscheinungen in den Wohngebieten. Die Wegebeziehungen in den beiderseits der Michelangelostraße liegenden Wohngebieten gewährleisten nach Zuwachs an Quell- und Zielverkehr durch zusätzliche neue Bewohner keine sichere Verkehrsführung. Hinzu kommen Verkehrsbehinderungen durch nicht ordnungsgemäßes Parken wegen fehlender Stellplätze.

Nach dem Städtebaulichen Vorentwurf wird der Verkehrsfluss auf einer gegenwärtig übergeordneten und künftig großräumigen Straßenverbindung der rund 800 m langen Michelangelostraße 6 mal durch einen Knotenpunkt oder durch einmündende nachgeordnete Straßen unterbrochen oder reguliert. Das führt zu vermehrtem Verkehrslärm und weiterer Luftverschmutzung.

Der Bus 200 endet etwas kurios am südöstlichen Rand des Wohngebietes Mühlenkiez zwischen Michelangelostraße und Hanns-Eisler-Straße. Eine verkehrliche Anbindung besteht lediglich zur Buslinie 156, die jedoch nur eingeschränkte Betriebszeiten aufweist. Insbesondere fehlt auf dem Weg zur wichtigen Straßenbahnlinie M4 zu vielen Zeiten eine Verbindung.

Unsere Forderungen:

- Die neue Michelangelostraße ist in der Oberfläche mit einem geräuschkindernden „Flüsterbelag“ zu versehen, um den Verkehrslärm zu reduzieren.

- Zwischen den Bestandsgebäuden und den neuen Gebäuden nördlich der Michelangelostraße soll der bestehende baumbestandene Grünstreifen mit Breiten von 25 bis 45 m erhalten und als stark begrünte Mischverkehrsfläche zwischen der Kreuzung Greifswalder Straße und der Kniprodestraße als Boulevard vorrangig für Fußgänger vorgesehen werden. Darüber sollen aber auch alle Ver- und Entsorgungsverkehre zu den neuen und bestehenden Häusern abgewickelt werden. Dieser "Boulevard" sollte mit Ruhepunkten (Sitzplätzen) versehen werden und über Wege zu den Bestandsgebäuden sich zur parkähnlichen Wohnanlage des nördlichen Mühlenkiezes öffnen. Hinter den Bestandsgebäuden wird der vorhandene Weg nicht für Ver- und Entsorgungsverkehre umgestaltet.
- Drei Fußübergänge über die Michelangelostraße sollen ohne Lichtzeichenanlage und ohne andere technische Sicherungen ausgeführt werden.
- Drei Ausfahrten aus der Hanns-Eisler-Straße auf die Michelangelostraße sollen ausschließlich als Rechtsabbieger eingerichtet werden. Damit soll der Verkehr im Wohngebiet zur Suche von Ausfahrten reduziert werden. Linksabbiegen in Richtung Greifswalder Straße soll ausschließlich über LZA-geregelte Kreuzungen möglich sein.
- Die Zu- und Ausfahrt vom Ambulatorium Greifswalder Straße 122 und den Häusern Greifswalder Straße 118 – 121 soll über die Gürtelstraße 36 – 39 erfolgen.
- In den Wohngebieten werden als Höchstgeschwindigkeiten für die Mischverkehrsfläche (Boulevard) 10 km/h und für den Mühlenkiez durchgängig 30 km/h festgelegt und „für Durchgangsverkehr gesperrt“ bzw. „nur für Anwohner“ ausgewiesen.
- In den Wohngebieten sind soweit als möglich Richtungsverkehrsführungen einzurichten, um Verkehrsgefährdungen und Wartesituationen an Kreuzungen durch Begegnungsverkehr zu vermeiden bzw. zu vermindern.
- Die Hanns-Eisler-Straße darf keinesfalls zu einer Durchgangsstraße werden, damit kein Verkehr von der Michelangelostraße abgezogen wird.
- Es wird vorgeschlagen, die Buslinie 200 über die Michelangelostraße/Ostseestraße in direkter Linie bis zur Prenzlauer Allee/Ostseestraße/Wisbyer Straße zu verlängern und somit Anschluss an die Straßenbahnlinien M2, M13 und M12 herzustellen. Derzeitig vorhandene Haltestellen der Buslinie 156 können mit genutzt werden.
- Haltestellen für die Buslinien sollen insbesondere wegen des hohen Anteils an älteren Bürgern an folgenden Kreuzungen eingerichtet werden:
 - zwischen Greifswalder Straße und Michelangelostraße
 - zwischen Hanns-Eisler-Straße 40/42 und Michelangelostraße 31
 - zwischen Ausfahrt Hanns-Eisler-Straße/Sportplatz und Michelangelostraße 83
 - Kniprodestraße/Hanns-Eisler-Straße/ Stedinger Weg
- Ab Ende der Kniprodestraße an der Friedhofsmauer (nach der Kreuzung Michelangelo-/Kniprodestraße) soll die Gürtelstraße in Richtung Berliner Allee bis zur Kreuzung mit der Puccinistraße als Einbahnstraße für Pkw befahrbar eingerichtet werden und damit Kreuzungen des Wohngebietes mit der Michelangelostraße verkehrssicher entlasten. Die geschützte Grünanlage an der Gürtelstraße bis zur Friedhofsmauer bleibt dabei erhalten.

Parkflächen

Laut Angaben des Bezirksamtes fallen zahlreiche Stellplätze an der Michelangelostraße weg, was vollständig zulasten der derzeitigen Bewohner beiderseits der Michelangelostraße geht.

Die vorgestellten Lösungsansätze u.a. durch Parkpaletten im südlichen Bereich der Michelangelostraße reichen nicht aus und führen zu verstärkten Verkehrsbelastungen innerhalb des Wohngebietes.

Das Wohngebiet Greifswalder Straße war Teil des Wohnungsbauprogramms der DDR. Dafür liegen Bauentscheidungen vor. Das betrifft vor allem die darin getroffenen Festlegungen zu Flächen, die in funktionalem Zusammenhang (u.a. Parkplätze) mit den Wohngebäuden stehen und daher nicht ohne Nachteile für den Bestand anderen Nutzungen zur Verfügung stehen, wie die Anordnung des ruhenden Verkehrs außerhalb und am Rand der Wohnbebauung. (Wohnungsbauprogramm der DDR auf Beschluss der Berliner Stadtverordnetenversammlung Mai/Juni/Juli 1971).

Unsere Forderungen:

- Keine Verlagerung des ruhenden und fließenden Verkehrs in das bestehende Wohngebiet, da die Straßen im Kiez schon heute überlastet sind. Es würde durch im Wohngebiet entstehende Parkplätze die ökologische Bilanz verschlechtert und das Verkehrsrisiko erhöht.
- Parkplätze für Bewohner und Gewerbetreibende sollten mit mindestens 0,75 Autos/Wohnungseinheit berechnet werden. Damit würde sowohl dem Ausweichen von ruhendem Verkehr von bewirtschafteten Parkflächen der Nachbargebiete Rechnung getragen als auch einer zukünftigen Entwicklung zu geringeren Anteilen Autos/Wohnungseinheit.
- Berücksichtigung der vor dem Bau des Wohngebietes Greifswalder Straße getroffenen Bauentscheidungen bei der jetzigen Planung.
- Keine Errichtung von Tiefgaragen, da diese sich mit der Forderung nach kostengünstigem Bauen nicht vereinbaren lassen.

gez. Horst Krüger, Vorsitzender

Nachtrag vom 30.11.2017

1. Das zu erarbeitende Verkehrs- und Stellplatzkonzept soll unbedingt die Verdrängungseffekte aus der Parkraumbewirtschaftung aus den benachbarten Wohngebieten berücksichtigen. Das betrifft u.a. die im Gutachten zur Parkraumbewirtschaftung im Legien-Viertel genannten fehlenden 200 Stellplätze, für die als Stellbereich der Mühlenkiez genannt ist. Soweit bekannt, ist in entsprechenden Untersuchungen von LK Argus dieser Bedarf nicht einbezogen.
2. Wegen des Beparkens der Straßen im Mühlenkiez bestehen häufig keine Möglichkeiten, Notfallfahrzeuge, Behindertenfahrzeuge Fahrzeuge für Belieferungen ordnungsgemäß und sicher abzustellen. Teilweise werden deshalb dafür Grünflächen benutzt. Als verkehrsorganisatorische Maßnahme wird vorgeschlagen, vor jedem Hauseingang oder zwischen zwei Hauseingängen Stellplätze zu markieren, die wie Stellplätze für Behinderte ausschließlich von o.g. Fahrzeugen benutzt werden dürfen.
3. Veränderungen der Linien 200 und 158
Eine Endhaltestelle für den 200-er Bus zwischen den beiden Richtungsfahrbahnen der Ostseestraße erscheint wegen der unzureichenden Breite wenig realisierbar. Jedoch könnte nach einer Wende über die Kreuzung Wisbyer Straße / Talstraße / Gudvanger Straße in der Ostseestraße (südliche Fahrbahn) eine Endhaltestelle angefahren werden. Diese könnte durch eine geringfügige Verlegung oder Verschmälerung des Fußgängerweges und Verschwenkung des Radweges eingerichtet werden. Es sind nur kurze Wege bis zum BVG-Pausenheim.

Eine längere Alternative bestünde darin, die Linie 200 über die Ostseestraße / Wisbyer Straße / Neumannstraße bis Elsa-Brandströmstraße zu verlängern und dort eine Endhaltestelle einzurichten. Von dieser sollte auch die Buslinie 158 über Neumannstraße / Thulestraße / Am Steinberg / Hamburger Platz / Gustav-Adolf-Straße / Langhansstraße / Prenzlauer Promenade / Ostseestraße / Roelckestraße und in der Gegenrichtung über Roelckestraße / Ostseestraße / Gustav-Adolf-Straße / Hamburger Platz / Am Steinberg / Thulestraße / Neumannstraße / Elsa-Brandströmstraße führen. Beide Linien hätten dann Anschluss an die Buslinie 250. Darüber hinaus hätte die Buslinie 158 dann noch Anschluss an die Buslinie 255. Mit diesem Vorschlag würde das Gebiet um die Neumannstraße / Elsa-Brandströmstraße wesentlich besser verkehrlich für den Nahverkehr erschlossen werden. Die Buslinie 156 bliebe bei diesem Vorschlag unverändert.

gez. H. J. Freund / K. Spieker
30.11.2017