

Verein für Lebensqualität an der Michelangelostraße e.V.

c/o Karin Spieker
Vorsitzende
10409 Berlin, Hanns-Eisler-Str. 24

E-Mail: vorstand@michelangelostrasse.org
Tel. 0152/55284104
Fax 030/42803013
<http://michelangelostrasse.org>

AZ beim Amtsgericht Berlin-Charlottenburg VR 35513 B
Steuerliche IdNr 27 / 680 / 56027

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

Aktennotiz

Gespäch LK Argus – Verein f. Lebensqualität zum Stand Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Datum: 29.06.2020
Zeit: 14:00 bis 16:00
Ort: BA Pankow, Storkower Straße 97

Teilnehmer:

BA	Frau Rusteberg
LK Argus	Herr Reimann
Planergemeinschaft Stadt und Raum	Herr Holtkamp
Verein:	Herr Freund Herr Dr. Lange
Entschuldigt:	Frau Spieker

Einordnung:

Der Termin fand auf Drängen des Vereins wegen der offenen Fragen zum 1. Stand des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes (VMK) statt.

Dieser 1. Stand des VMK wurde in einer ersten Steuerungsrunde am 12.12.2019 durch LK Argus vorgestellt und in leicht veränderter Weise am 23.01.2020 dem Ausschuss für Verkehr u. Öffentliche Sicherheit vorgetragen.

Wir haben dazu am 17.03.2020 unsere Einschätzung und Kritiken an das BA und LK Argus übermittelt (2020_03_17_Verein_Standpunkt zum VMK_Kurzfassung.pdf), da auf Grund der Corona-Ereignisse ein Treffen nicht mehr möglich war.

Nach nochmaliger Erinnerung und Bitte des Vereins am 26.5.2020 kam dann dieser Termin mit LK Argus doch noch zustande.

Ziel

Gespräch zwischen Vereinsvertretern und LK Argus zur Erläuterung und Klärung von offenen Fragen zum Arbeitsstand des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes (gemäß unserer Einschätzung und Kritiken vom 17.03.2020)

Gesprächsverlauf

Hr. Reimann: Einleitend erklärte er, dass einige Punkte der Stellungnahme des Vereins in das VMK eingearbeitet wurde, der jetzige aktuelle Stand – auf den sich in der Diskussion bezogen wurde – noch nicht mit dem BA abgestimmt ist.

→ sagte am Gesprächsende zu, dass der aktuelle Stand des VMK diese Woche an den Verein gesendet wird.

→ La: ist mit Datum 01.07.2020 erfolgt

Hr. Freund: Frage zur Aufgabenstellung und zum Ziel des VMK

→ Fr. Rusteberg übergab am Gesprächsende die Leistungsbeschreibung zur Erarbeitung eines Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes für das Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße als Ergänzung des Grün- und Freiraumkonzeptes mit Stand 30.01.2019 an der Verein.

Hr. Reimann: VMK in Schritten realisieren, nicht alle Schritte jetzt gleich (Geld fehlt), Durchmischung wird zunehmen (junge Familien), Konzept muss angenommen werden, Vorstellungen und Rahmenbedingungen müssen diese Annahme durch Bewohner hergeben. Die Schritte selbst wurden nicht weiter ausgeführt

Fr. Rusteberg: informierte, dass am 14.08.2020 um 17:00 in der KMH ein Workshop stattfindet (Öffnung 15.30Uhr).

Auf diesem soll das VMK vorgestellt werden und darüber in fließenden Arbeitsgruppen gesprochen werden, um ein Meinungsbild zu erhalten. Das gleichfalls erarbeitete Grün- und Freiraumkonzept soll, genau wie das Regenwasserbewirtschaftungskonzept auf Tafeln vorgestellt werden.

Anmerkung:

→ Wir sollten uns vor Beginn der Veranstaltung vergewissern, was auf den Tafeln nach dem heutigen Gespräch dargestellt ist

→ Da die Plätze limitiert sind, haben wir einen Bedarf von 12 Plätzen für den Verein angemeldet.

→ Nach dieser Veranstaltung soll eine 2. Steuerungsrunde stattfinden. Wir haben unsere Teilnahme dafür reklamiert; dem will Frau Rusteberg Rechnung tragen.

Hr. Lange: bekräftigt Aussage Hr. Reimann, dass das Konzept angenommen werden muss, bittet nochmals das BA, den Ablauf des Workshops zu überdenken, damit dieser nicht durch zu viele Themen überfrachtet wird

Hr. Freund: Für das VMK muss maßgeblich sein, welchen Bedarf die Anwohner an Verkehrsleistungen haben und wie dieser mit welchen Verkehrsträgern gesichert werden kann. Besonderes Gewicht haben dabei die Verfügbarkeit, die sehr unterschiedliche Verkehrszielstruktur, die persönlichen Verhältnisse der Einzelnen (Gesundheit, Alter, Wegelängen zum Stellplatz) und danach erst die Kosten (je mehr Personen den privaten Pkw nutzen, umso günstiger ist die Kostenstruktur gegenüber der Nutzung anderer Verkehrsträger). Die staatlichen Strukturen wie das BA müssen allen Interessen genügen und nachkommen, jedoch nicht die Reduzierung der Verkehrsmengen und damit der Pkw-Anzahl vorrangig aus der Sicht einer bestimmten Ideologie betreiben und dabei die anderen berechtigten Interessen unberücksichtigt lassen.

Hr. Reimann: Verkehr muss reduziert werden, die Zählungen vom 18.02. – 20.02.2020 zeigen einen geringen Raddurchgangsverkehr, der eine Änderung des bisherigen Standes nicht erforderlich macht.

Insbesondere sind nunmehr keine separaten Radtrassen im Bepanungsgebiet vorgesehen.

Es sind auch keine Rad-Schnellverkehrstrassen vorgesehen, der sonstige Radverkehr kann wie bisher über MAS und Storkower Straße sowie die Greifswalder Straße geführt werden.

Das Gebietsnetz für Fußgänger und Radfahrer dient den Anwohnern.

Der Mittelweg zwischen Gürtelstraße und MAS wird unseren Hinweisen folgend nicht als Radweg oder dafür nutzbar ausgewiesen. Im Nordosten der MAS soll gemäß unserer Forderung eine Radverbindung zur Gürtelstraße über die Kniprodestraße/neben Penny geprüft werden, weil die vorgeschlagene Radwegführung über Anwohner-Freiflächen hinter einer Kita und einer Behinderteneinrichtung als nicht zumutbar angesehen wird.

Dies wurde akzeptiert und soll in diesem Sinne geprüft werden, da auch die bestehende geschützte Grünanlage in der Gürtelstraße an der Friedhofsmauer erhalten werden kann.

Der Querschnitt der HES soll um einen zweiten Gehweg, der für die neu zu errichtenden Wohnhäuser erforderlich ist, verbreitert werden. Es sind Vorgaben der Regenentwässerung (nicht mehr in Mischwasserkanalisation einleiten) zu berücksichtigen. Zur Notwendigkeit des Gehweges auf beiden Seiten entspann sich eine Diskussion. Wichtiges Argument von Hr. Reimann war die auch rückseitige Erschließung der Neubauten. Die HES wird damit breiter, ein Ausweichen/Rückgriff auf die Grünflächen vor den Bestandsbauten HES wurde verworfen. Der breitere Straßenraum hat evtl. Auswirkungen auf die Bebauung.

Hr. Freund: Lieferverkehr muss gewährleistet bleiben, die Bäume im Gebiet müssen weiterhin erhalten werden, eine Ausgleichspflanzung ganz woanders ist nicht zielführend, es wird ein direkter Ausgleich vor Ort gefordert.

Insbesondere soll auch die Baumreihe an der HES bestehen bleiben.

Vorschlag:

Die Baumreihe bleibt bestehen und die zusätzlichen Verkehrsanlagen (2. Gehweg und ggf. gesonderter Radweg) werden hinter der Baumreihe in Richtung der neuen Häuser angelegt, damit wird Grün erhalten und es entsteht im Zusammenhang mit der Neubebauung ein grüner Boulevard mit hoher Aufenthaltsqualität.

Dies soll geprüft werden, allerdings werden allgemein solche „aufwändigen Verkehrsanlagen“ in Wohngebieten nicht angelegt.

Anmerkung:

→ Dieser Überlegung sollten wir schon auf Grund des wegfallenden Grüns und Freiraums Nachdruck verleihen.

Hr. Lange: Gleiches zur Baumproblematik trifft auch auf die Nordseite der MAS zu, auch hier sind die Bäume zw. Gehweg und MAS zu schonen.

Hr. Reimann: kurz- und mittelfristige Maßnahmen im Gebiet sind:

- Ertüchtigen und Ergänzen der Fuß- und Radwegeinfrastruktur
- Abgesenkte Gehwegauffahrten und Rampen an den Übergängen in der Kniprode, MAS und Gürtelstr. **Unsere Forderung:**

Diese müssen ohne hindernde Oberflächenstrukturen und Bordkanten rollatorenfähig sein

- Fahrradlenkung auf den Wegen, keine ausgewiesenen Radwege, da kontraproduktiv im Gebiet, besser Fußgänger und Radfahrer teilen sich Wege (Mittelpromenade soll Mischverkehr sein ohne Trennung Rad- und Fußverkehr), da dann evtl. keine gefährlichen Situationen auf den Radwegen

- Priorität hat die Gestaltung der Mittelpromenade, **Unsere Forderung:**

Der Radverkehr wird nicht über die Aufenthaltsfläche (Brunnenbereich am 1. Hochhaus), sondern zwangsweise über die TMS geführt werden, dazu sind entsprechende bauliche Einrichtungen zu schaffen. Dem soll Rechnung getragen werden.

- **unsere Forderung:**

Eine Radwegverbindung im Einsteinpark bis zum 2. Hochhaus soll unterbleiben und nicht ausgewiesen werden.

Hr. Reimann: begründet Trennung der TMS in zwei unabhängige Teilabschnitte nördl. und südl. der Mittelpromenade. Damit wäre eine wirkliche Promenade geschaffen, die nicht durch PKW-Verkehr zerschnitten wird.

Diskussion TMS: Hr. Lange und Hr. Freund argumentieren dagegen, da damit

- ein Aufsuchen von Parkplätzen im anderen Teil nur durch umständliches Umfahren über Außenstraßen mit zusätzlichen Nachteilen wie Luftverschmutzung, Lärm und CO₂ möglich ist
- de facto das Gebiet in zwei separate Teilgebiete zerschnitten wird
- der Lieferverkehr umständlicher und größere Wege zurücklegen muss
- Eine Trennung der TMS in zwei unabhängig voneinander verbleibende Abschnitte kann nach unserer Ansicht unterbleiben, wenn am Knotenpunkt Mittelpromenade und TMS eine bauliche Anlage errichtet würde, die den Pkw-Verkehr zur Geschwindigkeitsreduzierung zwingt und den Radverkehr auf die TMS leitet.

→ hier gab es Dissens zu Auffassung im VMK, der Verein hat sich gegen eine Trennung der TMS ausgesprochen.

Hr. Reimann: stellt ein überarbeitetes Stellplatzkonzept vor und geht von 2700 PKW (Stand 2019, der nicht als solcher ausgewiesen war) aus, wobei nur 80% der Stellplätze belegt sind. Hr. Freund hat Zahlen von 3155 Fahrzeugen aus 2014,

Darstellung der Parkplätze :

2013	2930	0% (Reduktion)
Schritt 1 (?)	2680	-9%

Schritt 2 (?)	2430	-17%
203x	2170	-26%

Er stellt weiterhin den Modalsplit vor, der sich – offensichtlich nach unserer grundsätzlichen Kritik zugunsten Rad, Fuß- und ÖPNV-Verkehr – ändert, weg vom Auto (von 2020: 30,9% auf 203x: 22,8%) und schließt daraus auf eine Reduktion der Anzahl der PKW.

Der Modalsplit wurde gegenüber der ersten Fassung geändert, da das Gebiet nicht mit der der Innenstadt vergleichbar ist. Der Modalsplit geht jetzt von 22,8% MIV anstelle von 10% MIV für 2030 aus.

Dadurch ermittelte Hr. Reimann nunmehr 2170 Stellplätze anstelle der bisherigen 1870.

Diskussion PKW: Hr. Lange sieht im Modalsplit kein geeignetes Mittel um auf eine PKW-Reduktion zu schließen. Auf wenn 95% aller Wege eines Anwohners ohne MIV erfolgen würden, können die restlichen 5% das Festhalten am PKW durchaus begründen (Fahrten nach außerhalb, Garten, Freunde, im Umland schlecht erreichbare Ziele und Transporte dahin usw.)

Im Weiteren zeigte sich, dass die Zahlen zur PKW-Reduktion gegenüber der ersten Fassung geändert wurden und ohne intensive Beschäftigung mit den konkreten Zahlen keine Wertung möglich ist. Hier gab es Dissens. Auch deshalb wurde die Übergabe des geänderten VMK an den Verein erbeten.

Wir haben grundsätzlich kritisiert, dass die vorhandenen Stellplätze nicht in vollem Maß nachgewiesen sind.

Im VMK sind über 200 Stellplätze erklärt, die nicht verfügbar sind (118 Auf dem Edeka-Parkplatz Greifswalder Straße, der nur stundenweise nutzbar ist, Stellplätze am Rand anderer LOR, die nur einmal für diese zugerechnet werden können wie in der Greifswalder Straße und Gürtelstraße.

Wir haben korrekten Nachweis gefordert.

Nicht beachtet wurde die Reduktion der PKW-Stellplätze durch temporäre oder generelle Inanspruchnahme von Parkplätzen während oder nach der Bautätigkeit, z.B. schon beim Schulneubau (1. Bauabschnitt) bzw. durch Parkverbote wg. Baustellenverkehr in der HES. Hr. Reimann sagte dazu, dass das nicht Bestandteil des VMK wäre.

Wir haben gefordert, dass diese Eingriffe in die Stellplätze bereits vor Baubeginn durch Lösung auch im VMK auszugleichen sind.

Abschlussdiskussion

Die Diskussion war offen, Hr. Reimann bemängelte leicht, dass sich der Verein, genau wie auch bei anderen Konzepten in anderen Gebieten, wieder nur an den Stellplätzen abarbeitet. Damit würde ein schönes Konzept zerredet und wieder nur auf die Stellplatzproblematik reduziert.

Er hätte gern vom Verein auch die jetzt positiven Seiten etwas herausgestellt gesehen.

Hr. Freund und Hr. Lange erkennen diese positiven Seiten ja an, da es dort keinen Dissens gab. Insofern gibt es bei einigen Teilen schon eine gleiche Auffassung, nur haben wir so etwas nicht extra gelobt.

Hr. Freund betonte, dass wiederholte Äußerungen von Hr. Reimann „Wir lassen mehr Stellplätze nicht zu, wir geben nicht mehr Raum“ eine ideologische Voreingenommenheit zum Ausdruck bringen, die andere berechnete Interessen nicht beachtet, die jedoch auch in einem Kompromiss enthalten sein müssen.

Im Workshop wird der Verein seine Meinung zu einzelnen Punkten des VKM kundtun (auch konträre), wäre aber auch bereit, den Konsens zu anderen Aspekten zu artikulieren.

Heinz-Holger Lange: 01.07.2020; Endfassung 02.07.2020
Hans-Joachim Freund: 01.07.2020