

Beschlüsse der Stadtteilvertretung Turmstraße vom 19.05.2020 über fünf Anträge der AG Mobilität

zur Drucksache – 2455/V: „Mehr Platz für das Rad – temporäre Radwege schaffen!“:

Die Stadtteilvertretung Turmstraße begrüßt ausdrücklich den Antrag auf Initiative der BVV-Fraktionen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen für die Implementierung von temporären Radstreifen in Berlin-Mitte, entsprechend unserer Funktion vor allem auf der Straße **Alt-Moabit**.

Auf den Straßenabschnitten mit Hochbordradwegen können die derzeit gültigen Abstandsregeln durch Platzmangel und anhaltend hohes Fuß- und Radverkehrsaufkommen oft nicht eingehalten werden. Dieses Problem wird vor Geschäften zusätzlich durch Warteschlangen auf den Gehwegen verschärft.

Neben der Möglichkeit der Einhaltung geltender Infektionsschutzaufgaben bieten die beantragten Radstreifen auf der Fahrbahn den zusätzlichen Vorteil einer höheren Verkehrssicherheit.

Der Senat hat die Tramverlängerung vom U-Bahnhof Turmstraße nach Westen durch die Turm- und den östlichen Teil der Huttenstraße zum S- und U-Bahnhof Jungfernheide beschlossen.

Eines der wichtigsten Ziele des Aktiven Zentrums Turmstraße lautet:

„Die Straßenräume sind geprägt vom motorisierten Verkehr. Sie sollen zukünftig eine größere Bedeutung für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer erhalten und für diese attraktiver und sicherer gestaltet werden. Die Umbaumaßnahmen sollen vor allem in den Hauptverkehrsstraßen ... die Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer nachhaltig erhöhen.“ (Siehe <https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/stadtplanung/staedtebauforderung/aktive-zentren/artikel.161856.php#ziele>)

Im Vorfeld der Planungen für die Tramverlängerung fasst die Stadtteilvertretung Turmstraße folgende, voneinander unabhängige Beschlüsse:

Turmstraße für motorisierten individuellen Durchfahrtsverkehr sperren

Die Stadtteilvertretung Turmstraße plädiert dafür, im Zuge der Tramverlängerung zum U- und S-Bahnhof Jungfernheide die Turmstraße zwischen Stromstraße und Beusselstraße für den motorisierten individuellen Durchfahrtsverkehr zu sperren.

Begründung

Im „Nadelöhr“ zwischen Strom- und Beusselstraße sollte der motorisierte individuelle Durchfahrtverkehr aus der Turmstraße herausgenommen werden. Ausschließlich Tram-, Bus-, Rad-, Fuß-, Liefer- und Rettungs- sowie der individuelle Anwohnerverkehr sollen zukünftig die Turmstraße in diesem Bereich nutzen. Dies ermöglicht ein sicheres Vorankommen der verbleibenden Verkehrsteilnehmer*innen. Die Tram würde an den Abschnitten, an denen sie auf Straßenniveau zusammen mit dem motorisierten Verkehr fährt, nicht durch den alltäglichen Stau behindert. Gleichzeitig bedeutet es eine Entlastung der durch die Tram weiter zunehmenden Lärmemissionen für Anwohner*innen, Nutzer*innen, Erwerbstätige und die Gäste der Straßenrestaurationen der Turmstraße. Fußgänger*innen wird durch ein geringeres Kraftfahrzeug-Aufkommen das Querens der Turmstraße erleichtert. Davon profitieren insbesondere Personen mit Kindern, mitgeführten Gerätschaften (Kinderwagen, Einkaufstrolleys, Rollatoren, Räder) und Personen mit Mobilitätseinschränkungen jeglicher Art.

Querbarkeit der Turmstraße für Fuß- und Radverkehr bestmöglich gestalten

Die Stadtteilvertretung Turmstraße plädiert dafür, dass bei der Planung der Tram zwischen Rathaus Tiergarten und Rostocker Straße engmaschig barrierefreie und sichere Quermöglichkeiten der Geschäftsstraße Turmstraße für Fußgänger*innen und Radler*innen installiert werden.

Begründung

Es muss darauf geachtet werden, dass die Barrierewirkung der neuen Tram für die schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen (Fuß- und Radverkehr) so gering wie möglich ausfällt. Dies könnte durch eine Gestaltung der Turmstraße als „verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ erreicht werden. Die Tram würde dafür zwischen Rathaus Tiergarten und Beusselstraße ähnlich wie am Alexanderplatz im Straßenniveau geführt, so dass die Straße auf ganzer Strecke gequert werden kann.

Erscheint dies nicht realisierbar, sollten alternativ zwischen Rathaus Tiergarten und Rostocker Straße im Abstand von maximal 100 m barrierefreie (also auch mit Kinderwagen, Rollator und Rollstuhl leicht passierbare) und durch LSA gesicherte Querungshilfen errichtet werden. Die LSA können korrespondierend zugunsten der Tram geschaltet werden, so dass die Züge durchfahren können.

Im Falle dieser Alternative sollte die Tram weitestmöglich in Rasengleisen geführt werden.

Ohne dichte Abfolge von Querungshilfen wäre die Tram in Mittellage eine neue Barriere, die ein wichtiges Ziel des Aktiven Zentrums (Förderung der Turmstraße als Geschäftsstraße und lebendiges Stadtteilzentrum) gefährdet.

Tempo 30 für Alt-Moabit westlich der Rathenower Straße/Paulstraße

Die Stadtteilvertretung Turmstraße plädiert dafür, auf der Straße Alt-Moabit westlich der Rathenower Straße/Paulstraße ab sofort durchgängig eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h einzuführen.

Begründung

Derzeit beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Straße Alt-Moabit zwischen Rathenower und Krefelder Straße 50 km/h, zwischen Krefelder und Gotzkowskystraße nur nachts (zwischen 22 und 6 Uhr) 30 km/h und westlich der Gotzkowskystraße 30 km/h (incl. Dieselfahrverbot bis einschließlich Euro 5/V).

Der Durchgangsverkehr wird durch den Tramneubau in der Turmstraße vermutlich zum Großteil auf die Straße Alt-Moabit ausweichen. Für diese Straße werden schon jetzt hohe Schalldruckpegel (durchgängig über oder nur knapp unter 70 dB am Tag und über oder nur knapp unter 60 dB nachts) verzeichnet sowie starke Belastungen mit Luftschadstoffen wie z. B. Stickstoffdioxid und Feinstaub.

Um bestehende Belastungen zu verringern sowie eine weitere Zunahme von Lärm- und Schadstoffemissionen zu vermeiden, sollte in der Straße Alt-Moabit westlich der Rathenower Straße bzw. Paulstraße durchgängig eine Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 30 eingeführt werden.

Radverkehr behinderungsfrei planen

Die Stadtteilvertretung Turmstraße plädiert dafür, im Zuge der Tramverlängerung zum U- und S-Bahnhof Jungfernheide den Radverkehr entsprechend dem Mobilitätsgesetz zu führen und zu schützen.

Begründung

Derzeit werden Radler*innen auf den Radangebotsstreifen der Turmstraße sehr oft durch parkende Fahrzeuge zum Ausweichen in den fließenden Verkehr gezwungen. Bei der Neugestaltung der Straßen im Zuge der Tramverlängerung soll darauf geachtet werden, dass auf den für Radfahrer*innen vorgesehenen Straßenteilen dem Mobilitätsgesetz entsprechend ein Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge verhindert wird, z. B. durch breite, farblich markierte und möglichst baulich getrennte Radfahrstreifen, die nur bei Notwendigkeit (z. B. an Bushaltestellen und Lieferzonen) unterbrochen werden.