

Beschluss der Stadtteilvertretung Turmstraße vom 16.03.2021

Alt-Moabit nicht links liegen lassen!

Fünf Jahre vor der Aufhebung des Sanierungsgebietes Turmstraße und der Beendigung des Bund-Länder-Förderprogramms Lebendiges Zentrum Turmstraße fordert die Stadtteilvertretung Turmstraße alle Sanierungsbeteiligten, den Bezirk Mitte von Berlin und die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz dringend auf, eine zügige Umgestaltung der Straße Alt-Moabit im Sinne des geltenden Berliner Mobilitätsgesetzes zu initiieren.

Diese Hauptstraße mitten im LZ- und Sanierungsgebiet Turmstraße braucht durchgehend sichere und ausreichend breite Geh- und Radwege, Querungshilfen für Fußgänger*innen sowie ausreichende Wartebereiche für Kund*innen des ÖPNV.

Aus Sicherheitsgründen fordern wir die sofortige Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h (siehe auch STV-Beschluss vom 19.5.2020).

Erläuterung und Begründung

Alt-Moabit ist eine der Hauptstraßen im Lebendigen Zentrum und Sanierungsgebiet Turmstraße, deren Sicherheit und Aufenthaltsqualität für die schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen durch öffentlich geförderte Maßnahmen gestärkt werden sollen.

Seit 2008 bzw. 2011 wurden in dieser Straße jedoch trotz Bemühungen vorangegangener Stadtteilvertretungen keine ausreichenden Maßnahmen zur Erreichung dieses Zieles durchgeführt.

(Ausnahmen sind die Anlage einer kleinen provisorischen Mittelinsel zwischen Strom- und Kirchstraße, einer provisorischen Gehwegvorstreckung auf der Nordseite in Höhe der Bushaltestelle am südlichen U-Bahnausgang, eines verlängerten Mittelstreifens in Höhe Zinzendorfstraße und die Markierung eines Radangebotsstreifens auf der südlichen Fahrbahn östlich der Krefelder Straße bis zur Stromstraße.)

Mängel und Maßnahmenvorschläge zu ihrer Beseitigung

Im Folgenden sind seit vielen Jahren bekannte und kritisierte Mängel aufgeführt und konkrete, teilweise voneinander unabhängige, kurz- bis mittelfristig umzusetzende Maßnahmen zu deren Abhilfe zugeordnet.

Nr.	Mangel	Maßnahmen zur Abhilfe
1	Unzumutbar beengte Situation für Passant*innen und wartende Kund*innen des ÖPNV an der Bushaltestelle am südlichen U-Bahnausgang Turmstraße.	Die Bushaltestelle am U-Bhf. Turmstraße wird auch nach der Betriebsaufnahme der Straßenbahn in der Turmstraße weiterhin benötigt. Kurzfristig ist die Schaffung eines provisorischen, langfristig eines dauerhaften Haltestellenkaps erforderlich. Der Radverkehr wird vor dem Kap in einem dann 4,75 m bis 5,00 m breiten Sonderfahrstreifen „Bus“ geführt.
2	Gefährliche Führung der Richtung Osten Radelnden in Höhe der Heilandskirche aus dem geschützten Radweg heraus auf einen Radangebotsstreifen, der in einer Rechtskurve auf die sich an dieser Stelle verengende Fahrbahn führt	Die Spurmarkierung für KFZ zwischen Krefelder und Stromstraße ist (auch im Zusammenhang mit den unter Nr. 1 beschriebenen Maßnahmen) deutlich zu ändern. Da östlich der Krefelder Straße wegen der Radwegeinführung nach der Kurve nur eine KFZ-Fahrspur zur Verfügung steht, sind die Fahrspuren bereits westlich der Kurve auf eine Spur zu reduzieren, z.B. indem die linke Fahrspur an der Kreuzung mit der Krefelder Straße als Linksabbiegerspur markiert wird. Danach wird der KFZ-Verkehr über eine Fahrspur in Richtung Osten weitergeführt. Zeitnah ist in der Kurve durch Baken und Gelbmarkierung eine provisorische Verschmälerung der Fahrbahn auf eine Spur umzusetzen. Erst im eindeutig einspurigen Bereich sind die Radler*innen auf einem abgesicherten Radstreifen auf die Fahrbahn zu führen. Baulich kann die endgültige Absicherung der Radwegeinmündung nach Fertigstellung der Straßenbahn in der Turmstraße erfolgen, z.B. durch die Verbreiterung des westlich der Krefelder Straße gelegenen Grünstreifens nach Norden in den Bereich der derzeitigen rechten Fahrspur (siehe Skizze Seite 5).
3	Fehlen einer Mittelinsel als Querungshilfe zwischen Krefelder Straße und Stromstraße	Im Zusammenhang mit den Maßnahmen nach Nr. 1 und Nr. 2 sollte auch die Querung im Bereich des U-Bahn-Ausgangs sicherer gestaltet werden. Provisorien können zur Findung einer tragfähigen Lösung hilfreich sein.

<p>4</p>	<p>Auf langen Strecken enge und teils schadhafte Hochbordradwege, die zur Verengung der ebenfalls teils schadhafte Gehwege und daher auch Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr führen.</p> <p>Das betrifft die südliche Gehwegseite</p> <p>- zwischen Gotzkowsky- und Elberfelder Straße</p> <p>- zwischen Strom- und Kirchstraße</p> <p>Das betrifft die nördliche Gehwegseite</p> <p>- v.a. zwischen Otto- und Gotzkowskystraße</p>	<p>Auf der südlichen Straßenseite</p> <p>a. Zwischen Gotzkowsky- und Zinzendorfstraße ist ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn zu markieren. Dafür fallen ca. zehn Parkplätze weg. Diese Maßnahme erfordert keine Bautätigkeiten und ist kurzfristig umzusetzen.</p> <p>b. Zwischen Zinzendorf- und Jagowstraße kann der Radfahrstreifen auf der Fahrbahn markiert werden. Dafür ist der Parkstreifen zu Lasten der zweiten Fahrspur um 2,5 – 3,0 m auf die Fahrbahn zu verschieben. Die Fahrbahn ist hier mit ca. 16 m überbreit und kann deutlich reduziert werden.</p> <p>c. Zwischen Jagow- und Elberfelder Straße kann der Radfahrstreifen auf der rechten Fahrspur markiert werden. In der derzeitigen Baustellensituation zeigt sich, dass diese Lösung ohne deutliche Einschränkungen möglich ist.</p> <p>d. Zwischen Strom- und Kirchstraße ist ein durchgehender Radfahrstreifen auf der Fahrbahn zu markieren. Nahe der Kreuzung zur Stromstraße entfallen dafür ca. sechs Plätze für den ruhenden Verkehr. Im weiteren Verlauf wird der Radverkehr jeweils links der vorhandenen Parkplätze geführt. Auf dem verbleibenden Parkstreifen sind Abschnitte für den Lieferverkehr zu reservieren und zu überwachen, um das Halten von Lieferfahrzeugen in zweiter Reihe zu unterbinden, das Radfahrende zu gefährlichen Ausweichmanövern zwingt.</p> <p>Auf der nördlichen Straßenseite</p> <p>e. Zwischen Otto- und Gotzkowskystraße ist ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn zu markieren. Sein Beginn unmittelbar westlich der Einmündung Ottostraße ist besonders abzusichern.</p>
-----------------	---	---

5	Führung der Radler*Innen auf dem Fußweg mit Beschilderung „Rad frei“ auf der Nordseite von Alt-Moabit zwischen Moabiter Freiheit und Stromstraße	Die Beschilderung „Gehweg mit Rad frei“ ist kurzfristig abzuordnen. Sofern der Gehweg erhalten werden muss, ist auf der Fahrbahn eine angemessene Radverkehrsanlage als Fortsetzung des von Osten kommenden Radangebotsstreifens zu markieren.
6	Nicht ausreichende Anordnung einer Temporeduktion in dieser unfallträchtigen und von Lärm- und Schadstoffen belasteten Wohn- und Geschäftsstraße	Die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h westlich der Rathenower Straße/ Paulstraße in beiden Fahrtrichtungen ist zügig umzusetzen, bevor die Straßenbahn-Bauarbeiten auf der Turmstraße beginnen.
7	Fußgängerunfreundliche Schaltung der Bedarfs-LSA zwischen Elberfelder Straße und dem Ottopark mit dem Spielhaus mit langen Wartezeiten und kurzen Grünphasen, die zu häufigem Queren bei Rot führen	Die Reaktionszeiten sind zu verkürzen und an eine Mindestgrünphase des Autoverkehrs anzupassen. Das heißt, bei Ablauf dieser Grünphase muss das Fußgängersignal sofort umgesetzt werden (Reaktionszeit = 0). Die Grünphasen für Zufußgehende sind so zu verlängern, dass auch langsamere Passant*innen die gesamte Straße in einem Zug queren können.

Fünf Jahre vor dem Ende des Status „LZ- und Sanierungsgebiet“ können wir leider weder im Bezirk, noch in der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz ein Engagement erkennen, sich den Zielen von 2008 bzw. 2011 und der Umsetzung des Berliner Mobilitätsgesetzes durch konkrete Maßnahmen zu nähern. Wir bitten dringlich um Aufgreifen unserer Vorschläge und zügige Abstellung der geschilderten gravierenden (Sicherheits-)Mängel.

Beispielhafter Lösungsvorschlag zu Nr. 2:

Reduzierung der Fahrbahn auf eine Fahrspur durch

- Markierung der Linksabbiegerspur und
- Verbreiterung des Grünstreifens

→ Sichere Führung der Radler*innen auf die Fahrbahn

