



Donnerstag, 18. März 2021, 17 - 19 Uhr

Protokoll 5. AG Verkehr und Mobilität

Version: 1.2 / Stand: 14.06.2021, Franziska Kluge und Moritz Mechtel

Ort: Videokonferenz

Teilnehmer*innen: siehe Teilnehmer*innenliste

Agenda

1. Begrüßung und Aktuelles
2. Vorstellung des Leitbildentwurfes
3. Diskussion und Feedback der AG zum Leitbild
4. Offene Diskussion zur Einbettung des Mobilitätskonzeptes für das Dragonerareal in den Planungsraum/ Blick auf das „größere Ganze“
5. Zeitplan, nächste Schritte des Mobilitätskonzeptes und Ausblick Machbarkeitsstudie Verkehr
6. Verabredungen

1. Begrüßung und Aktuelles

- Franziska Kluge (S.T.E.R.N. GmbH) begrüßt die Anwesenden herzlich.
- Die Tagesordnung sowie die üblichen Etikette-Regeln für die Videokonferenz werden vorgestellt.
- Die Videokonferenz wird zur Unterstützung der Protokollierung aufgezeichnet. Von den Teilnehmer*innen gibt es dazu keine Einwände.
- Es gibt keine Anmerkungen zum Protokoll.



Peter Weis (BA/ UmNat) berichtet zum nachhaltigen Fuhrpark des Bezirksamtes in der Yorckstraße und den damit einhergehenden Ansprüchen an die Erschließung:

- Es gibt wichtige Verkehrsbeziehung, die in der bisherigen Präsentation des städtebaulichen Entwurfes als auch in den Überlegungen zum Mobilitätskonzept noch keine Berücksichtigung fanden: Dies sind die westliche Zufahrt zum Altbauhof von der derzeitigen Einfahrt des Rathauses sowie die östliche Zufahrt.
- Die westliche Zufahrt zum Altbauhof soll in ihrer Funktionsfähigkeit erhalten werden. Bei einer Veränderung der Lage muss auf den Baumbestand und ausreichenden Kurvenradius für Pkw und Lastenräder geachtet werden. Die Verkehrsbeziehung zum Altbauhof ist zwingend für den Fahrradfuhrpark. Im Altbauhof stehen rd. 60 Fahrräder, Anhänger und Lastenanhänger werden dazu kommen. Die Fahrräder sollen aus dem geplanten Fahrradhaus kommend über die Ausfahrt nach Westen auf die Yorckstraße fahren können. Auch sollen auf dem Rathaushof des Altbaus weiterhin kleine (E-) Fahrzeuge parken können, welche eine entsprechende Zufahrt benötigen. Die Durchfahrt zum Altbauhof umfasst auf dieser Seite ca. 2,10 m, so dass mit kleinen Fahrzeugen der Altbauhof befahren werden kann.
- Die alleinige Osteinfahrt wäre sowohl für den Pkw- als auch für den Radverkehr nicht ausreichend. Die Verkehrsbeziehung zum geplanten Fahrradhaus ist nach Westen orientiert. Das Fahrradhaus hat eine Schiebetür auf der Westseite. Für Fahrräder mit Lastenanhängern ist es nicht möglich über den schmalen Gehweg zu fahren.
- Auch für die Ostseite sind in der vorgestellten Version des städtebaulichen Entwurfs bisher keine Verkehrswege ausgewiesen, die eine Zufahrt für Fahrzeuge zur östlichen Einfahrt des Altbauhofs vorsehen. Dies ist ebenfalls zwingend notwendig, da auf dem Altbauhof Ladestationen für sieben E-Fahrzeuge vorhanden sind. Diese Lademöglichkeiten sollen erhalten bleiben.
- Des Weiteren sind um die geplanten Erweiterungen des Rathauses, insbesondere an der Ostseite, keine Flächen für die Feuerwehr ausgewiesen. Grünflächen und Spielgeräte können nicht ohne Weiteres auf dem Hof platziert werden ohne die für die Feuerwehr



notwendigen Bewegungsflächen zu beachten und dies mit der Feuerwehr und dem Facility Management abzustimmen.

- Ein weiteres Problem sind die im städtebaulichen Entwurf eingezeichneten Abfallstandorte. Die Fläche zwischen den beiden Übergängen zwischen Alt- und Neubau wird in jedem Fall Kfz-Stellfläche bleiben, da auch hier E-Ladepunkte für Fahrzeuge des Bezirksamtes geplant sind.

Alexander Matthes (BA/ Stapl) erläutert die Gründe für die Abweichungen im städtebaulichen Entwurf:

- Die Hinweise werden an das Bearbeitungsteam des städtebaulichen Entwurfes weitergeleitet, auch wenn das Rathausgrundstück im städtebaulichen Entwurf nicht im Detail betrachtet werden soll. Der Fokus des städtebaulichen Entwurfes liegt auf dem Dragonerareal und anderen angrenzenden Grundstücken. Für die Bearbeitung des Rathausgrundstücks wurde seitens des Hochbauamtes ein eigenes Architekturbüro beauftragt.
- Das Team für den städtebaulichen Entwurf wird in bestimmten Bereichen mit Signaturen arbeiten, die anzeigen, dass sich diese Bereiche noch in Bearbeitung befinden und die Überlegungen dazu noch nicht abgeschlossen sind. Entsprechend werden auch nach Abschluss des Entwurfes zu einzelnen räumlichen Bereichen und Fragestellungen noch konkrete Lösungen zu erarbeiten sein.
- Die Rathausneuordnungsplanung wird sich sicherlich noch verändern. Dies ist erst der Beginn eines langen Prozesses mit umfänglichen Abstimmungsbedarf. Im Zuge der Planungen für die Modernisierung des Altbaus und den Neubau ist es denkbar, dass sich auch die Planungen für die Verkehrsinfrastruktur noch verändern. Die Planungen zum nachhaltigen Fuhrpark des Bezirksamtes sind in dieser Form aber in jedem Fall einzubeziehen und in den städtebaulichen Entwurf aufzunehmen.



2. Vorstellung des Leitbildentwurfes

Benno Hilwerling (inno2grid GmbH) stellt den Entwurf des Leitbildes zur Mobilität im Dragonerareal und im Rathausblock vor (siehe auch Leitbildentwurf – in der überarbeiteten Version – im Anhang):

- Der Entwurf basiert sowohl auf den bereits erfolgten (Partizipations-)Prozessen im Modellprojekt Rathausblock, als auch auf rahmengebenden Dingen, wie dem Berliner Mobilitätsgesetz und dem, gerade veröffentlichten, Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr.
- Das Leitbild konzentriert sich auf drei wesentliche Punkte: *emissionsarme Mobilität*, *qualitätvoller öffentlicher Raum* und die *Stärkung der Identität*.
- *Emissionsarme Mobilität* ist als wichtigstes Thema den anderen beiden übergeordnet und umfasst die Unterziele:
 - Rad- und Fußverkehr stärken
 - Kurze Wege schaffen
 - Zugang zum ÖPNV optimieren
 - Alternative Mobilitätsoptionen anbieten
 - Lieferverkehre bündeln
 - Pkw-Stellplätze reduzieren und bündeln
 - Verkehre dekarbonisieren
 - Verkehrs- und Energiewende zusammendenken
- *Qualitätvoller öffentlicher Raum* umfasst:
 - Belebende und belebte Räume mit hoher Aufenthaltsqualität schaffen
 - Verkehr quartiersverträglich gestalten
 - Sichere und barrierefreie Mobilität gewährleisten
 - Vernetzung mit der Umgebung herstellen
- Die *Stärkung der Identität* scheint auf den ersten Blick wenig mit dem Thema Mobilität verbunden zu sein, ist aber gerade aufgrund der intensiven Teilhabeprozesse im Rathausblock von großer Bedeutung und umfasst die Ziele:
 - Selbstverwaltung, Mitwirkung und Mitentscheidung gewährleisten



- Innovationen bei Organisations- und Kooperationsformen zulassen
 - Lokales Gewerbe erhalten und gestalten
 - Zur Identifizierung mit dem Quartier einladen und Aneignung des Raums ermöglichen
- Das Leitbild wird dem Mobilitätskonzept vorangestellt und dient diesem als Rahmen.

3. Diskussion und Feedback der AG zum Leitbild

*Werden auch Leitlinien für die Machbarkeitsstudie Verkehr für den Rathausblock und Umgebung, d. h. für den größeren Raum, entwickelt? Für die Verkehrswende sollten das Innen und das Drumherum möglichst zusammengedacht werden, bspw. mit Blick auf Themen wie Parkraumbewirtschaftung und gewerblicher Verkehr, bspw. in der Großbeerenstraße.
(AG)*

Antwort B. Hilwerling (inno2grid GmbH): Das Leitbild soll für den Rathausblock und die angrenzenden Straßen gelten, aber nicht für den gesamten Planungsraum 02020202. Dieser wird in der Analyse zwar betrachtet und einbezogen, aber nicht so detailliert mit Maßnahmen bearbeitet wie der Rathausblock.

Antwort S. Thomaier (Interlink GmbH): Am Ende soll ein Leitbild für den Gesamttraum Rathausblock stehen. Aktuell ist das Leitbild noch sehr auf das Dragonerareal fokussiert. Einige Punkte sind nicht komplett auf den kompletten Rathausblock übertragbar und müssen ggf. noch nachgeschärft werden.

Der Stichpunkt „Lieferverkehre bündeln“ mit einem zentralen Hub wird aus Sicht des Gewerbehofkonzeptes von der BIM nicht uneingeschränkt positiv gesehen. Eine dezentrale Anlieferung, so dass kleine LKWs zu den einzelnen, ebenerdigen Gewerbetreibenden fahren können, wird bevorzugt. Grundsätzlich ist der starke Fokus auf alternative Antriebe und Emissionsarmut schwierig, da im Gewerbehof vorerst eher die klassische Mobilität vertreten sein wird, die auch beachtet werden muss. (R. Giedat, BIM)

Antwort P. Weis, BA/ UmNat: Es leuchtet ein, dass ein Kfz-Betrieb von seinen Lieferanten direkt angefahren werden muss. Wenn wir aber weiterdenken, wird auch klar, dass



Kohlenstofffahrzeuge nicht die Zukunft sind. Bspw. werden diese Betriebe auch nicht immer vor Ort sein.

Antwort A. Matthes, BA/ Stapla: Ein Leitbild beinhaltet eine Vision, die in die Zukunft blickt. Entsprechend müssen Zukunftsthemen und Entwicklungen auf Landesebene wie bspw. die Dekarbonisierung des Verkehrs und eine mögliche Citymaut einbezogen werden. Berlin hat sich das Ziel gesetzt, bis 2050 zu einer klimaneutralen Stadt zu werden. Wir als Bezirksamt sehen diese Entwicklung sehr positiv.

Wichtig ist es, hier zwischen einem visionären Leitbild und der Bestandssituation zu trennen. Betriebe mit Fahrzeugen mit herkömmlichem Verbrennungsmotor können und sollen natürlich weiterhin auf dem Areal bleiben und werden nicht ausgeschlossen. Perspektivisch, unter Betrachtung eines längeren Zeithorizonts, werden einzelne Betriebe bzw. Betriebsarten sich sicherlich verändern und einige auch ganz verschwinden.

„Pkw-Stellplätze“ sollte durch „Kfz-Stellplätze“ ersetzt werden. In einem kfz-armen Quartier sind Wohnmobile etc. auch nicht gewünscht. Ebenso ist „kfz-freie Straßen“ eine eindeutiger Formulierung als „autofreie Straßen“ (P. Weis, BA/ UmNat).

Für den Gewerbehof muss es eine Feuerwehrumfahrt geben, die nicht von den Gewerbebetreibern zum Parken genutzt wird. Dies ist auch für Gewerbetreibende nicht erlaubt. Stellplätze für das Gewerbe sind – dies betrifft sowohl Nutzfahrzeuge als auch Pkws – also nur möglich außerhalb von Verkehrswegen. Unter dem Punkt „Kfz-Stellplätze beschränken und bündeln“ sollten nicht nur Pkws betrachtet werden, sondern der gesamte Lieferverkehr sollte möglichst in die untere Ebene gebracht werden. Dies hat natürlich Auswirkungen auf Kosten und Höhen der Tiefgarage. Bei einem so großen Gewerbeblock sind sonst aber permanent Fahrzeuge auf der Oberfläche unterwegs, die einzelne Firmen beliefern. Gerade dies ist ja nicht gewollt. Ausnahmen, wie die genannten Kfz-Betriebe bestätigen die Regel, aber sonst sollte das Ziel die Verringerung des Verkehrs mit Hilfe einer zentralen, unterirdischen Annahmestelle sein (P. Weis, BA/ UmNat).

Im gesamten Bereich Ortsteil Kreuzberg und Ortsteil Friedrichshain wird voraussichtlich in spätestens eineinhalb Jahren eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt. Die Einführung ist nur eine Frage der Zeit. Die dafür notwendigen Gutachten liegen vor. Sowohl in der



Obentrautstraße als auch in der Großbeerenstraße wird es entsprechend eine Parkraumbewirtschaftung geben. Voraussichtlich wird auch die Zahl der Kfz-Stellplätze an bestimmten Hauptstraßen verringert, da der Ausbau der Fahrradinfrastruktur Platz benötigt, so bspw. am Mehringdamm Richtung Norden (P. Weis, BA/ UmNat).

Derzeit ist es so, dass reine E-Mobilität, d. h. ein 100%iges E-Auto, nicht wirtschaftlich ist, wenn es eine Kopplung mit Solaranlagen gibt, da sich das Auto meist nicht an der Anlage befindet, wenn mittags der Strom produziert wird. Ein Hinweis im Leitbild, dass der mit Solaranlagen gewonnene Strom möglichst vor Ort genutzt und vermarktet werden soll für die dort abgestellten (Kfz-)Flotten, wäre sinnvoll.

Antwort B. Hilwerling (inno2grid GmbH): Dies ist ein wichtiger Hinweis. Der letzte Satz unter „Verkehr- und Energiewende zusammendenken“ impliziert dies, ist aber weniger explizit formuliert um noch etwas mehr Offenheit zuzulassen.

Der überarbeitete Entwurf des Leitbildes wird im Anschluss an die Sitzung der AG Verkehr und Mobilität erneut über den Verteiler der AG gesendet. Auch im Nachgang können noch Anmerkungen und Ergänzungen zum Leitbild an das Bearbeitungsteam oder an S.T.E.R.N. gesendet werden können.

4. Offene Diskussion zur Einbettung des Mobilitätskonzeptes für das Dragonerareal in den Planungsraum/ Blick auf das „größere Ganze“

Susanne Thomaier (Interlink GmbH) erklärt den Hintergrund der Diskussion: Aus der AG kam der Wunsch die Perspektive etwas zu weiten. An dieser Stelle soll Raum für Überlegungen sein zu Fragen wie bspw. Wo liegen im gesamten Rathausblock und darüber hinaus größere Handlungsbedarfe? Wo gibt es im Rathausblock Anknüpfungspunkte an das Leitbild? Als Auftakt für den zweiten Leistungsbaustein, die Machbarkeitsstudie Verkehr für den Rathausblock und Umgebung, soll gemeinsam überlegt werden, was Themen, Zielsetzungen und übergeordnete Handlungsbedarfe für den gesamten Rathausblock und den Planungsraum 02020202 sein könnten.



*Eine wichtige Vision ist, dass wir tatsächlich ein Kiez werden. Es entsteht keine richtige Kiezatmosphäre, da man sich eigentlich nicht wirklich draußen aufhält oder aufhalten möchte. Die Aufenthaltsqualität ist an den Straßen, auch aufgrund des Verkehrs, dafür nicht gegeben. Das beinhaltet auch eine enge Anbindung an das Dragonerareal. Ziel sollte sein, dass die Bewohner*innen in einigen Jahren sagen „Wir wohnen im Rathausblock“ und der so benannte Kiez allen ein Begriff ist. Der Möckernkiez sollte hierbei auch dringend eingebunden werden (AG).*

Wichtig ist es, bei den Überlegungen die Möckernstraße und den Raum bis zur Gneisenaustraße, als auch die Yorckstraße bis zu den Yorckbrücken, einzubeziehen (AG).

Antwort A. Matthes, BA/ Stapla: Wir haben ein bis 2026 festgelegtes Sanierungsgebiet, welches den Rathausblock und die vier umgebenden Straßen umfasst. Ggf. besteht die Möglichkeit einer Verlängerung des Sanierungszeitraums über 2026 hinaus. Fest steht, dass nur im genannten Bereich des Sanierungsgebietes Maßnahmen mit Mitteln der Städtebauförderung finanziert werden können. Ideen und Maßnahmen in konzepthafter Form können für den weiteren Planungsraum entwickelt werden und werden vom Fachbereich Straßen des Bezirksamtes aufgenommen. Ggf. besteht zu einem späteren Zeitpunkt die Möglichkeit diese Maßnahmen mit anderen Mitteln zu konkretisieren und umzusetzen. Im Rahmen des Sanierungsgebietes ist eine Detailplanung und Umsetzung von außerhalb des Sanierungsgebietes verorteten Maßnahmen nicht möglich.

Bei bestimmten Straßen wie der Wartenburgstraße und der Ruhlsdorfstraße wären Überlegung in Richtung Flaniermeile und weniger „Blechmeile“, bspw. als Pilotprojekt ähnlich der Bergmannstraße, wünschenswert. Längerfristig ist auch eine Veränderung der Ruhlsdorfer Straße denkbar, ohne das große Hauptverkehrsnetz zu beeinträchtigen. Da der Teil der Blücherstraße auf Höhe der ZLB voraussichtlich als Sackgasse an der Kreuzung Mehringdamm verkehrlich beschränkt wird, sind perspektivisch auch Veränderungen in der Obentrautstraße denkbar. Dies sind aber natürlich komplexe Prozesse und Entscheidungen, die beim Straßen- und Grünflächenamt liegen (P. Weis, BA/ UmNat).



Haupthindernis für eine Kiezentwicklung ist der massive Autoverkehr. Das Leitbild eines autoarmen Quartieres sollte daher für den ganzen Kiez gelten. Wichtig ist hierbei auch die Frage, wie wir im Kiez mehr Begrünung erreichen – das Thema fehlt im Leitbild (AG).

Antwort P. Weis, BA/ UmNat: Die Zahl der aktuellen Kfz-Stellplätze auf öffentlichem Straßenland wird sich weiter reduzieren, u. a. mit der neuen Radverkehrsanlage in der Möckernstraße. Mit der Verstetigung der Pop-Up-Radverkehrsanlage am Tempelhofer Ufer und am Schöneberger Ufer fallen ebenfalls Stellplätze endgültig weg. Zusammen mit der geplanten Parkraumbewirtschaftung wird dies die Attraktivität einer privaten Pkw-Nutzung im Quartier weiter einschränken.

Was ist der aktuelle Stand zur Studie Radfahr- und Fußgängerpromenade? (AG)

Antwort A. Matthes, BA/ Stapla: Die Studie wurde vom Fachbereich Straßen beauftragt und ist erst mal nur eine Machbarkeitsstudie (Stand 2020), welche die Bedingungen und die mögliche Form einer Umsetzung geprüft hat. Eine Umsetzung ist damit noch nicht zwingend gegeben.

Antwort P. Weis, BA/ UmNat: Die Studie wurde auf Basis des letzten Koalitionsvertrages erstellt. Der Start der Umsetzung vor der nächsten Wahl ist unwahrscheinlich, da sich derzeit viele Projekte in der Umsetzung befinden.

5. Zeitplan, nächste Schritte des Mobilitätskonzeptes und Ausblick auf die Machbarkeitsstudie Verkehr

Benno Hilwerling (inno2grid GmbH) skizziert die nächsten anstehenden Schritte:

- Die Beteiligung auf mein.berlin.de war sehr erfolgreich, ca. 90 Hinweise sind eingegangen. Die Schwerpunkte der Rückmeldungen lag auf den Themen Verkehrsberuhigung, Absicherung des Radverkehrs und Barrierefreiheit. Die Ergebnisse der Online-Beteiligung werden auf mein.berlin.de dargestellt und im weiteren Prozess berücksichtigt und geprüft.

(Nachtrag: Die Ergebnisse sind unter <https://mein.berlin.de/projekte/rathausblock-mobil/> einsehbar).



- Derzeit erfolgen die Ausarbeitung des Mobilitätskonzeptes und Abstimmungen mit verschiedenen Akteuren.
- Im Mai wird der Entwurf des Mobilitätskonzeptes im Verkehrswenderat präsentiert und diskutiert.
- Voraussichtlich im Mai werden die Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes in einer erweiterten AG Sitzungen vorgestellt. Parallel dazu wird es auf mein.berlin.de eine weitere Möglichkeit für Feedback geben.
*(Nachtrag: Aufgrund eines erhöhten Abstimmungsbedarfes mit anderen Dienstleitern, den Kooperationspartner*innen des Modellprojektes und den Fachämtern verschiebt sich die Präsentation des Mobilitätskonzeptes im Rahmen der AG Verkehr und Mobilität).*
- Im Mai/Juni startet die vertiefte Erarbeitung der Machbarkeitsstudie Verkehr. Einige Bausteine befinden sich bereits in der Bearbeitung.

6. Verabredungen

- Die nächste Sitzung der AG Verkehr und Mobilität wird voraussichtlich als offene Sitzung zur Präsentation der Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes stattfinden. Der genaue Termin wird noch bekanntgegeben.