ERGEBNISPROTOKOLL

STADTTEIL-FORUM
TIERGARTEN SÜD

14. Sitzung des Stadtteil-Forums Tiergarten Süd

6. März 2018 im Nachbarschafts-Café, Lützowstraße 27, Berlin

Anlagen

- PDF Präsentation (Stephan Lehmkühler)
- Beschlussvorlage Erhaltung des Fußballfeldes Pohlstr. 16 – 18
- Beschlussvorlage Teilnahme an der Mieten-Demo
- Anlage BVV-Beschluss „Endlich Lösungen für den Kiez um die Kurfürstenstraße“
- E-Mail des Bezirksamts Mitte/Sozialraumorientierte Planungskoordination zur Stadtteilkoordination Tiergarten Süd ab 1. März 2018

1. Begrüßung

Eröffnung der Sitzung um 18:02 Uhr

1.1 Gäste

Vorstellung der Gäste: eine Bewohnerin aus der Lützowstraße, Herr Stephan Lehmkühler (Netzwerk Fahrradfreundliche Mitte)

1.2 Protokoll der letzten Sitzung

Das Protokoll vom 13. Februar 2018 wird genehmigt.

1.3 Tagesordnung

- Das Sitzungsende wird beschlossen aus aktuellem Anlass auf 20.15 Uhr zu verlegen
- Tagesordnungspunkt 5 wird auf Antrag als erster Punkt vorverlegt.

5. Stadtteilkoordination

Seit 1.3. ist FiPP e.V. durch das Bezirksamt Mitte mit der Stadtteilkoordination betraut. Die Stelle wurde noch nicht besetzt. Sie ist erneut ausgeschrieben – soll zum 1.4.18 besetzt werden

Bis dahin ist Ansprechpartnerin: Frau Däxl (Tel. 265 589 69, E-Mail villaluetzow@fippev.de)

2. Hauptthema: Verkehrssituation Potsdamer Straße – welche mittelfristigen Verbesserungsmöglichkeiten für den Fahrradverkehr gibt es ?

Begrüßung des Gastes: Stephan Lehmkühler – Netzwerk Fahrradfreundliche Mitte

Konzeption: Leipziger - / Friedrich - / Potsdamer Str. (siehe Anlage PDF Präsentation)

3. Arbeit der Arbeitsgruppen (2018)

3.1 AG Bauen und Wohnen

- trifft sich 1x pro Monat für eine Stunde: 1. Freitag im Monat 16 Uhr
- Aufruf zur Teilnahme an der Mieten-Demo am 14.4.18 (siehe Beschlussvorlage Entwurf)
- Abstimmung zur Teilnahme an der Mieten-Demo:
  18 Ja-Stimmen, 1 x Enthaltung

3.2 AG Öffentlicher Raum und Verkehr

- trifft sich 1x pro Monat für eine Stunde: 1. Freitag im Monat 17 Uhr
- Themen:
  - Tempo 30 im Wohngebiet
  - Umbau der Flottwellstraße
  - Verbesserung der Fahrradverkehrsführung in der Potsdamer Straße

3.3 AG Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

- Vorschlag zur Einrichtung eines (Extra)-Stammtisches
- Präsentation der AG bei Stadtteilfesten
- Werbung für das Stadtteil-Forum und für Teilnahme an den AGs
- Aufstellung von Flyern in öffentlichen Einrichtungen und Geschäften

3.4 AG Nachbarn und Sexarbeit

- Vernetzung mit Schöneberg (geplant)
- Kontaktaufnahmen und weitere Abstimmung der Sofortmaßnahmen mit ProstSoz, Sozialarbeitern (Olga, Gangway, Zentrum für sexuelle Gesundheit) und mit dem Präventionsbeauftragten der Polizei zeitnah geplant
- Einladung der AG und des AK „Gegen den Strich“ an den Bürgermeister vorgesehen
- Anlage BVV-Beschluss „Endlich Lösungen für den Kiez um die Kurfürstenstraße“
- trifft sich nicht regelmäßig, aber immer dann, wenn wichtige Themen/Aktivitäten anstehen

3.5 AG Schule im Quartier

- Unterstützung der Allegro-Grundschule als allgemeines Anliegen

3.6 AG Magdeburger Platz

- 16.2.2018: Treffen auf dem Platz mit der Bezirksabgeordneten Frau Kreitmaier
- Vorschlag: mehr Bänke, event. Einen Kiosk aufstellen, Gehölzpflege, bessere Beleuchtung, Schranke für die Sackgasse am nördl. Ende des Platzes Tütenspender für Hundehalter aufstellen
- Es wurde durch die AG ein Antrag auf FEIN-Mittel für die weitere Gestaltung des Platzes, gestellt.

4. Aktuelle Anliegen

4.1 Fußballfeld auf der freien Fläche Pohlstraße

Neuer Antrag zur Zukunft / Erhaltung des Fußballfeldes Pohlstraße 16–18

Beschlussfassung: (siehe Beschlussvorlage)

16 Ja-Stimmen
2 Enthaltungen

6. SonstigesThemen für kommende Sitzung:

- Erläuterungen zum Wechsel der Trägerschaft der Stadtteilkoordination
- Wahl eine*r neuen Sprecher*in

Sitzungsende um 20:15 Uhr

Das Stadtteil-Forum hat derzeit 37 stimmberechtigte Mitglieder, davon waren laut Liste 23 Mitglieder anwesend, 11 Personen entschuldigt.

Das vorliegende Protokoll wurde in Absprache mit den Sprecher*innen erstellt.

Berlin, den 11. März 2018

Tom Nagel

Das Protokoll wurde ohne Änderung in der Sitzung vom 10. April 2018 verabschiedet.

NETZWERK
FAHRRADFREUNDLICHE
MITTE

Konzeption:

Leipziger / Friedrichstraße / Potsdamer Straße

„Lebensraum Leipziger Straße“

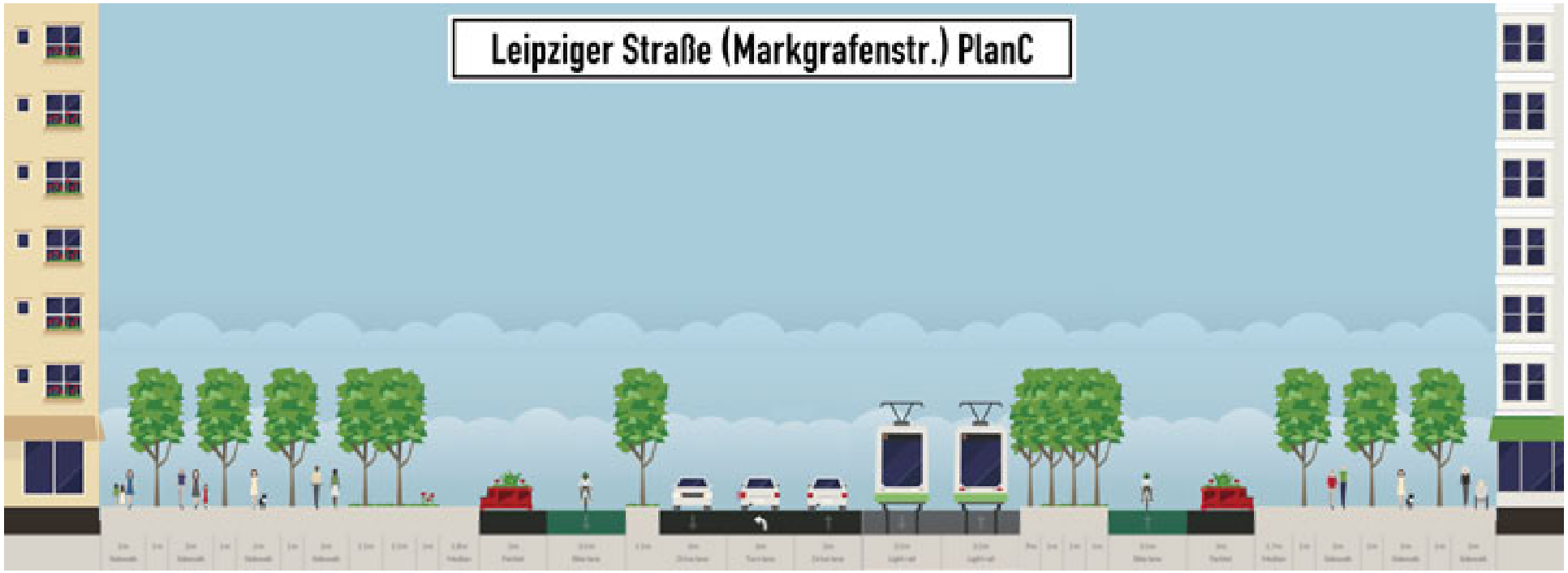
- Die verkehrliche Leistungsfähigkeit der Leipziger Straße wird durch die stadtverträgliche Stärkung des Umwelt-Verbunds (ÖPNV / Rad- und Fußverkehr) siginifikant erhöht.
- Dadurch wird gleichzeitig der städtische **„Lebensraum Leipziger Straße“** geschaffen.

„Lebensraum Leipziger Straße – Plan B“

Seperate Führung des Radwegs und dadurch „Verträglichkeits-Zonierung“.

„Lebensraum Leipziger Straße - Plan C“

Seperate Führung des Radwegs und einseitige südliche Führung der Tram zur Vermeidung der späteren Verschwenkung und daraus resultierenden Lärmbelastung auf Höhe der Charlottenstraße.



Leipziger Straße

- Der motorisierte Verkehr der Leipziger Straße (DTV-wt 2014: **68.500** zzgl. LKW) zerschneidet das Wohnquartier.
- Die aktuelle Luft- und Abgas-Belastung ist – auch im stadtweiten Vergleich – extrem hoch und verletzt regelmäßig die geltenden Grenzwerte (NOx).
- Zugleich ist die Leipziger Straße mit ca. 7.000 Bewohnern der innerstädtische Bevölkerungsschwerpunkt.
- Zur stadtverträglichen Erhöhung der Verkehrsleistung ist eine Straßenbahn (Alexanderplatz / Potsdamer Straße) geplant. Die BVG geht von ca. 50.000 Fahrgästen/Tag aus.
- Das Mobilitätsgesetz sieht zur Erhöhung der stadtverträglichen Verkehrsleistung einen Radweg pro Fahrtrichtung auch an dieser Hauptstraße vor.

Leipziger Straße

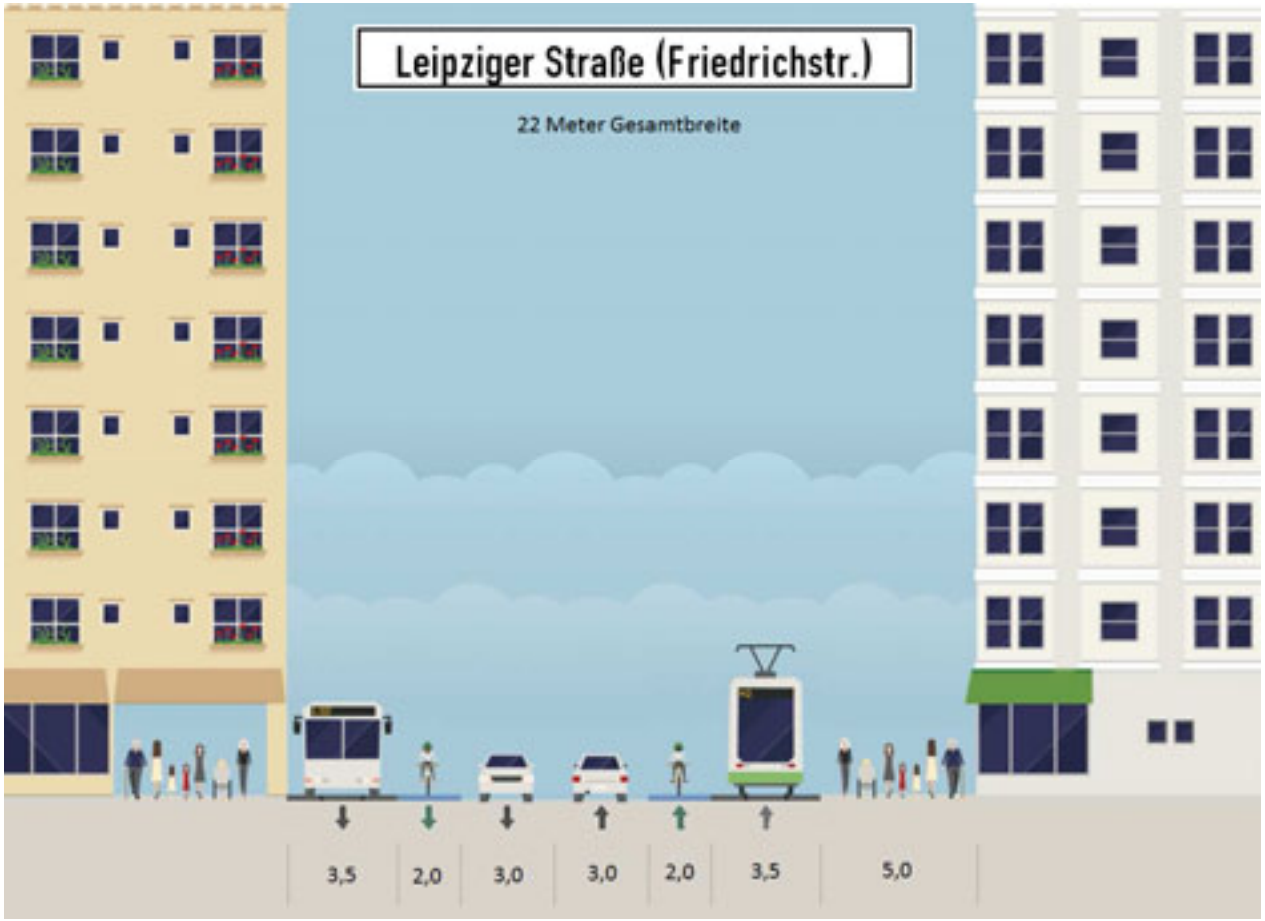
- Die Straßenbahn wird auf einer kombinierten Bus-/Tramspur in Seitenlage geführt, um:
  1. An Haltestellen ein reibungsloses Ein- und Aussteigen zu ermöglichen.
  2. Den Komfort der Fahrgäste durch direkte und kurze Wege zu erhöhen.
  3. Den fliessenden PKW- und Radverkehr nicht zu behindern.

- Bereits in Mittellage verbaute Gleise werden entfernt.

- Der im Mobilitätsgesetz (Teil III) vorgesehene Radweg wird auf der Leipziger Straße als geschützter Radweg mit einer Regelbreite von 2,5 Metern eingerichtet. An der Engstelle (Markgrafenstraße bis Wilhelmstraße und weiter bis Potsdamer Platz) wird er auf 2,0 Meter Breite reduziert. Er wird niveaugleich mit der kombinierten Bus-/Tramspur geführt.

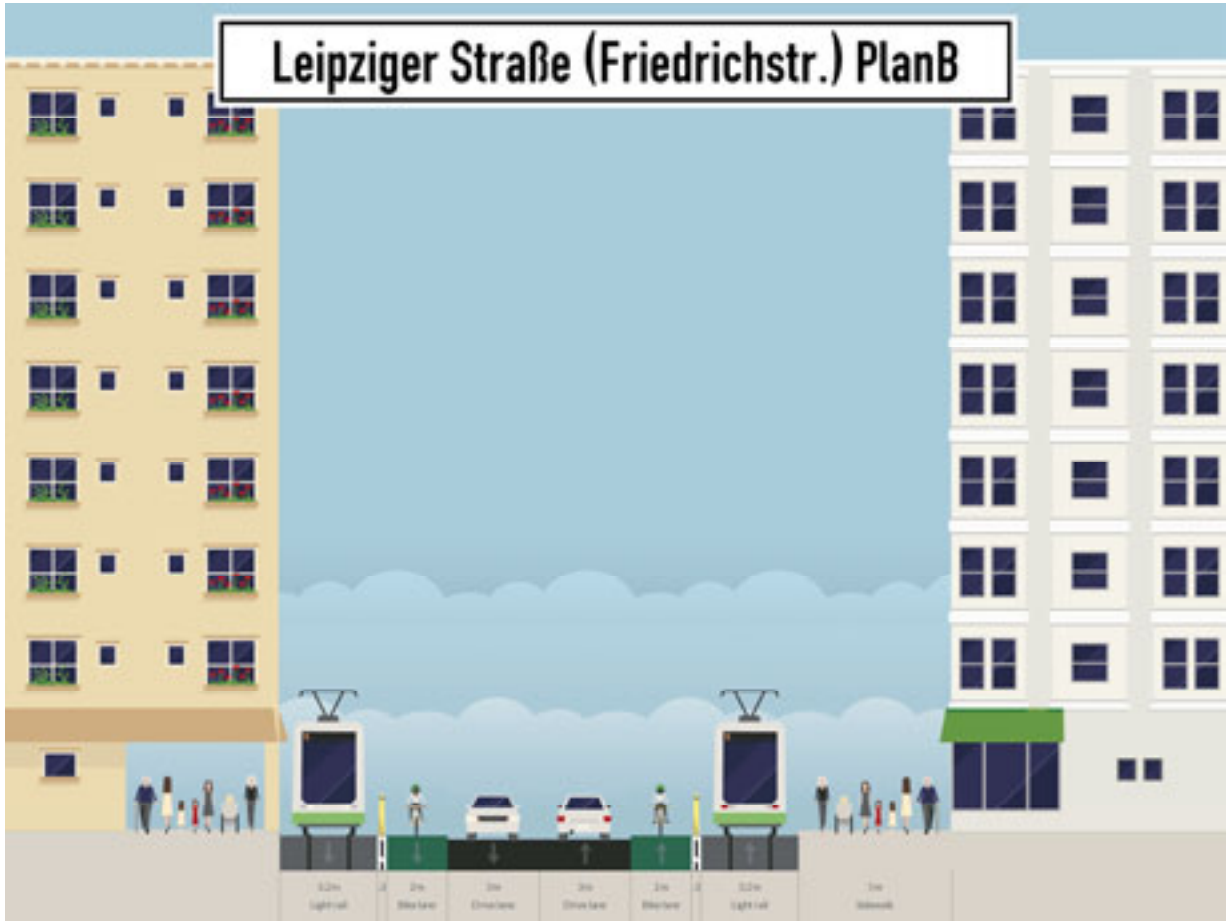
- Zur Senkung der Lärmbelastung wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 Km/h festgesetzt.

- Insgesamt wird die verkehrliche Leistungsfähigkeit der Leipziger Straße stadtverträglich erhöht.



Leipziger Straße

- Dieses „Mehr an Mobilität“ ist auch an der Engstelle auf Höhe der Friedrichstraße möglich.
- Hier wird die Planung des **„Lebensraums Leipziger Straße“** mit der Schaffung der **„Flaniermeile Friedrichstraße“** kombiniert.
- Die Stadtmitte wird revitalisiert!



Leipziger Straße

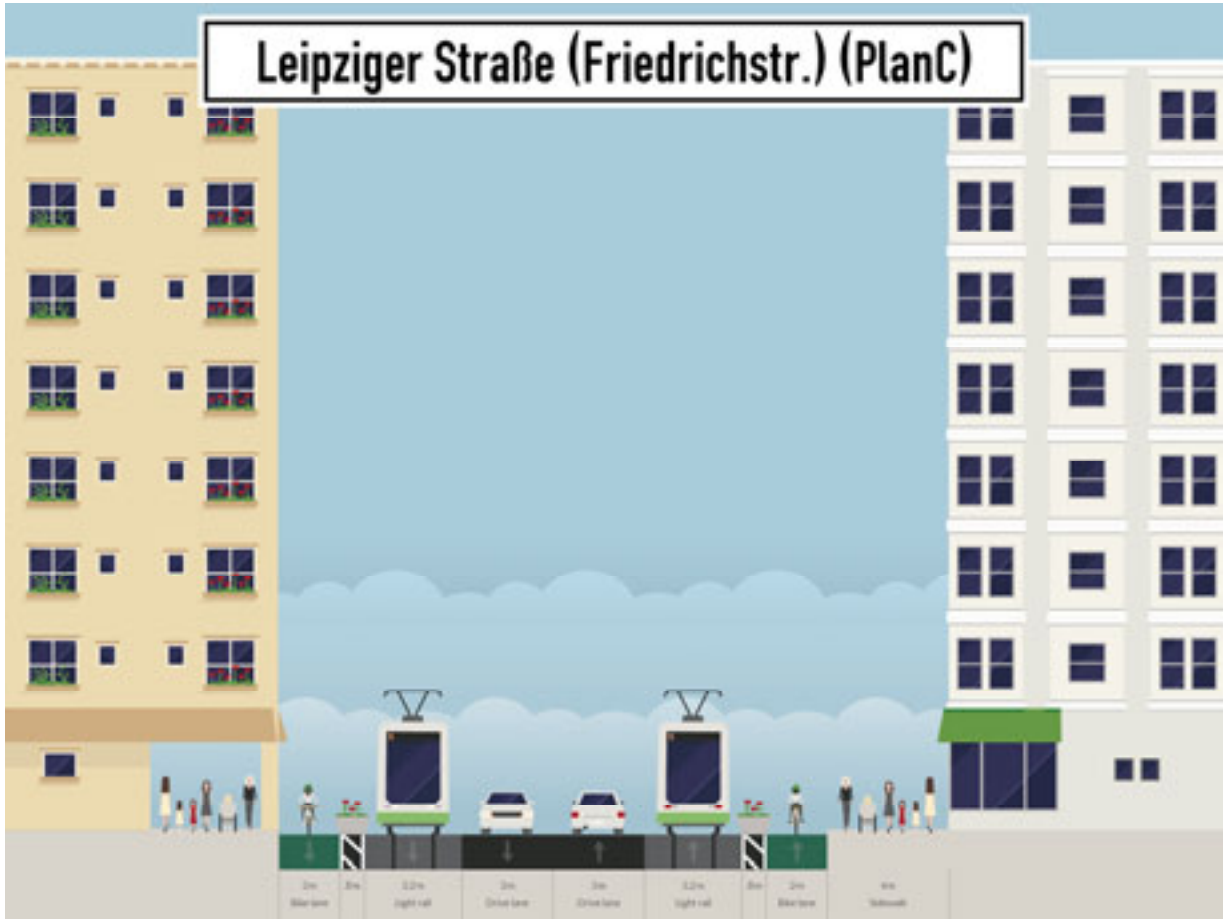
Plan B

Aussen-liegende Tramspur. Dadurch: direkter Zugang der Fahrgäste.

Keine Beeinträchtigung des fliessenden Verkehrs.

Trennung durch Poller.

Beibehaltung der Breite des südlichen Gehwegs.



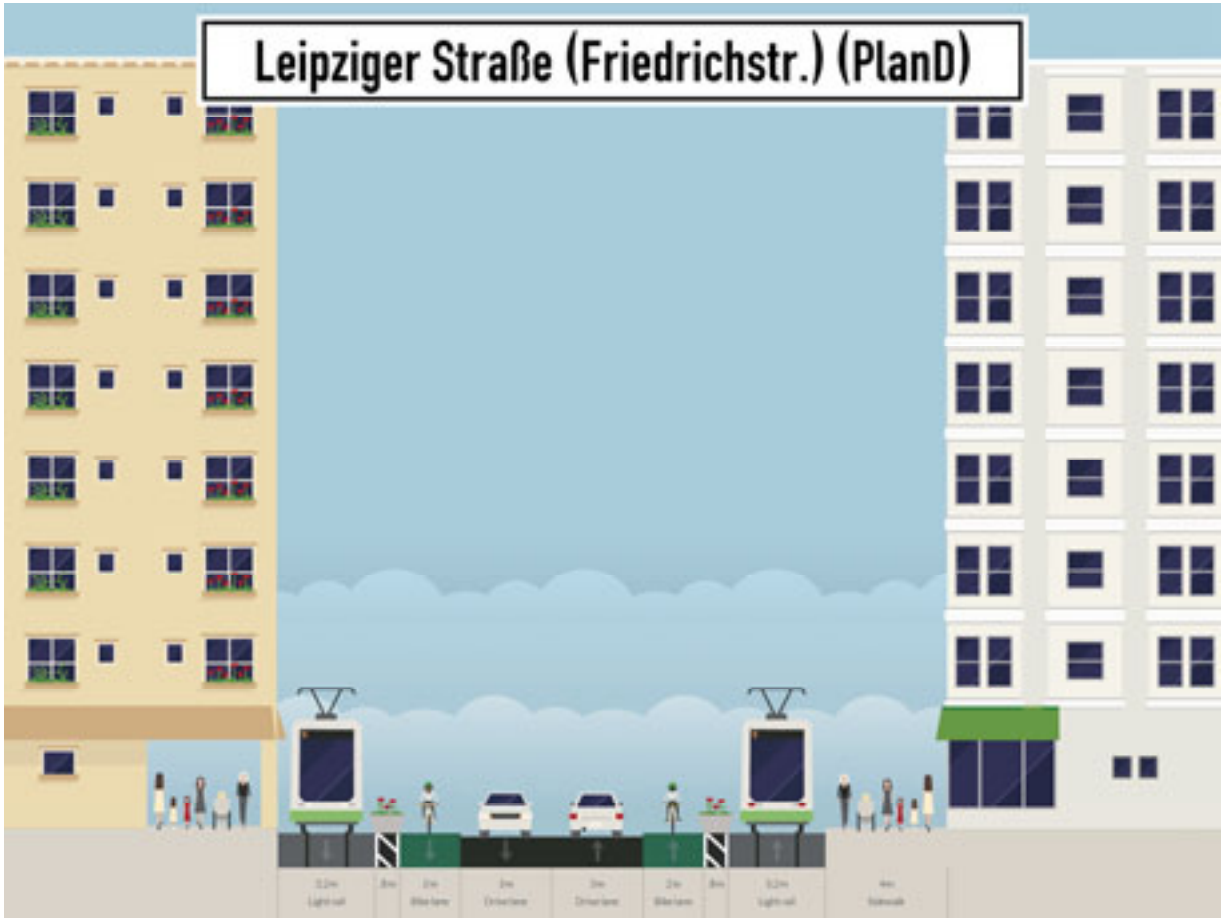
Leipziger Straße

Plan C

Aussen-liegende Radwege.

Trennung durch Grün-Elemente.

Dadurch schmalerer südlicher Gehweg.



Leipziger Straße

Plan D

Aussen-liegende Tramspur. Dadurch: direkter Zugang der Fahrgäste.

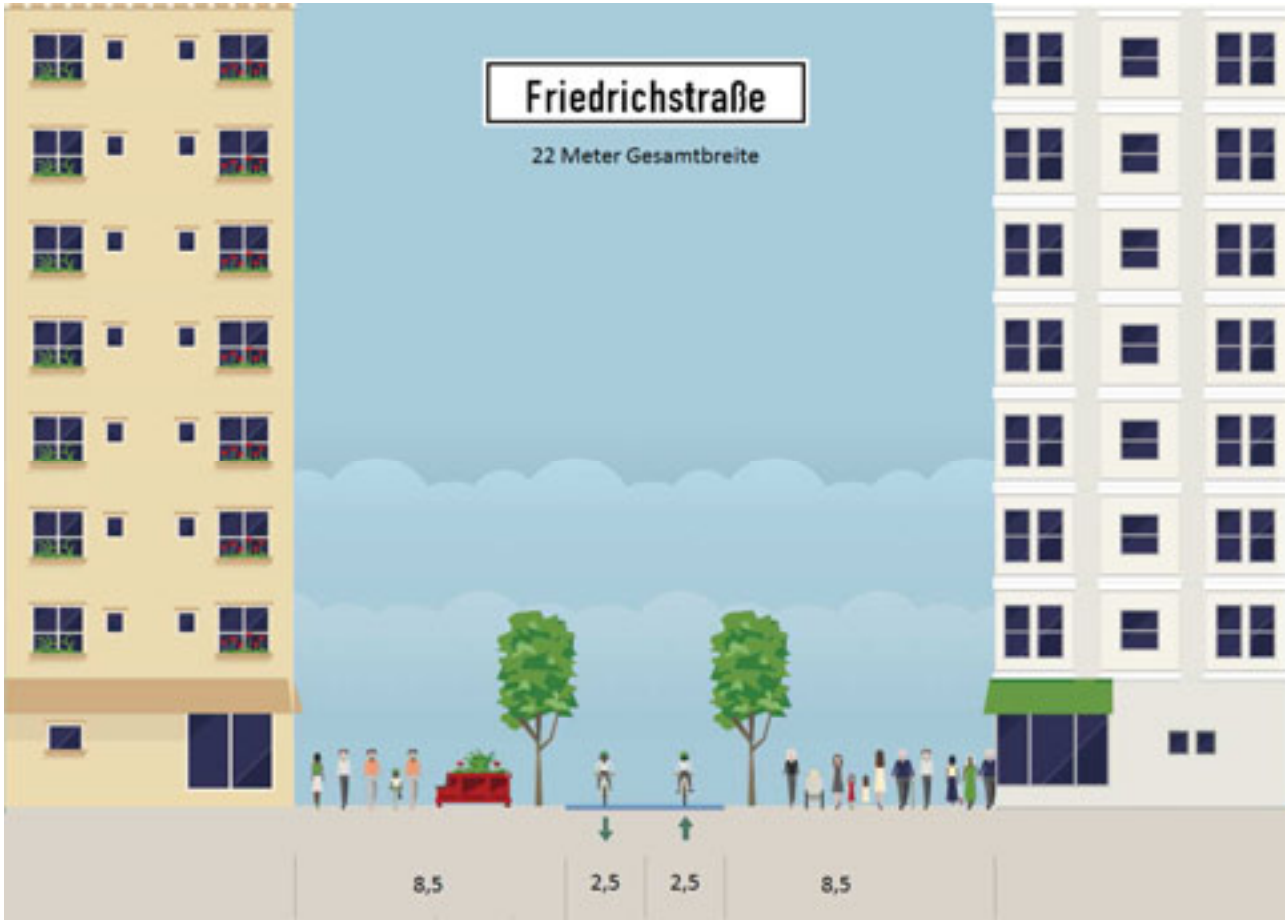
Keine Beeinträchtigung des fliessenden Verkehrs.

Trennung durch Grün-Elemente. Dadurch schmalerer südlicher Gehweg.

Vermeidung weiteren Platzbedarfs an Tram-Haltestellen.

Friedrichstraße

- Die Friedrichstraße ist eine der attraktivsten Innenstadtlagen und wird vor allem touristisch gut angenommen.
- Die aktuelle „Straßenraumgestaltung“ wird diesem Anspruch nicht gerecht, da sie faktisch nicht vorhanden ist.
- Die aktuelle verkehrliche Nutzung entspricht nicht den Ansprüchen eines qualifizierten Einzelhandelsschwerpunkts.
- Die Situation des erforderlichen Lieferverkehrs ist nicht ansatzweise angemessen.
- Zur stadtverträglichen Verbesserung der Einzelhandelsfunktion sowie zur Verbesserung des Lieferverkehrs wird die **„Flaniermeile Friedrichstraße“** geschaffen.
- Die **„Flaniermeile Friedrichstraße“** demonstriert, dass die Erhöhung der Aufenthaltsqualität mit der gleichzeitigen Verbesserung des Situation des Lieferverkehrs einher gehen kann.



Flaniermeile Friedrichstraße

- Die substantielle Verbreiterung der Aufenthalts-flächen ist der entscheidende Schlüssel zur wahrnehmbaren Steigerung der Attraktivität.
- Der attraktive Stadtraum **„Flaniermeile Friedrichstraße“** revitalisiert die Stadtmitte!

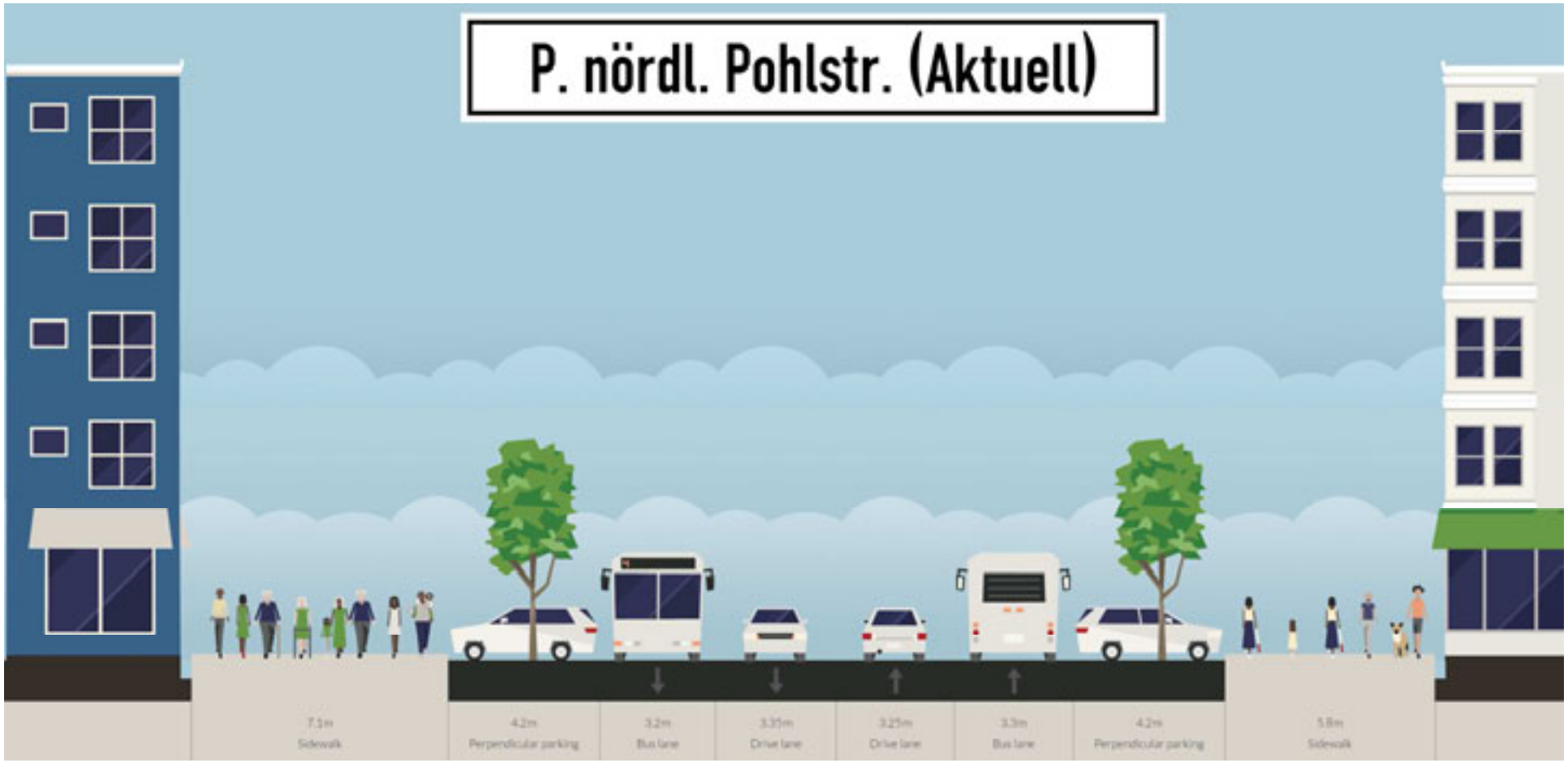
Flaniermeile Friedrichstraße

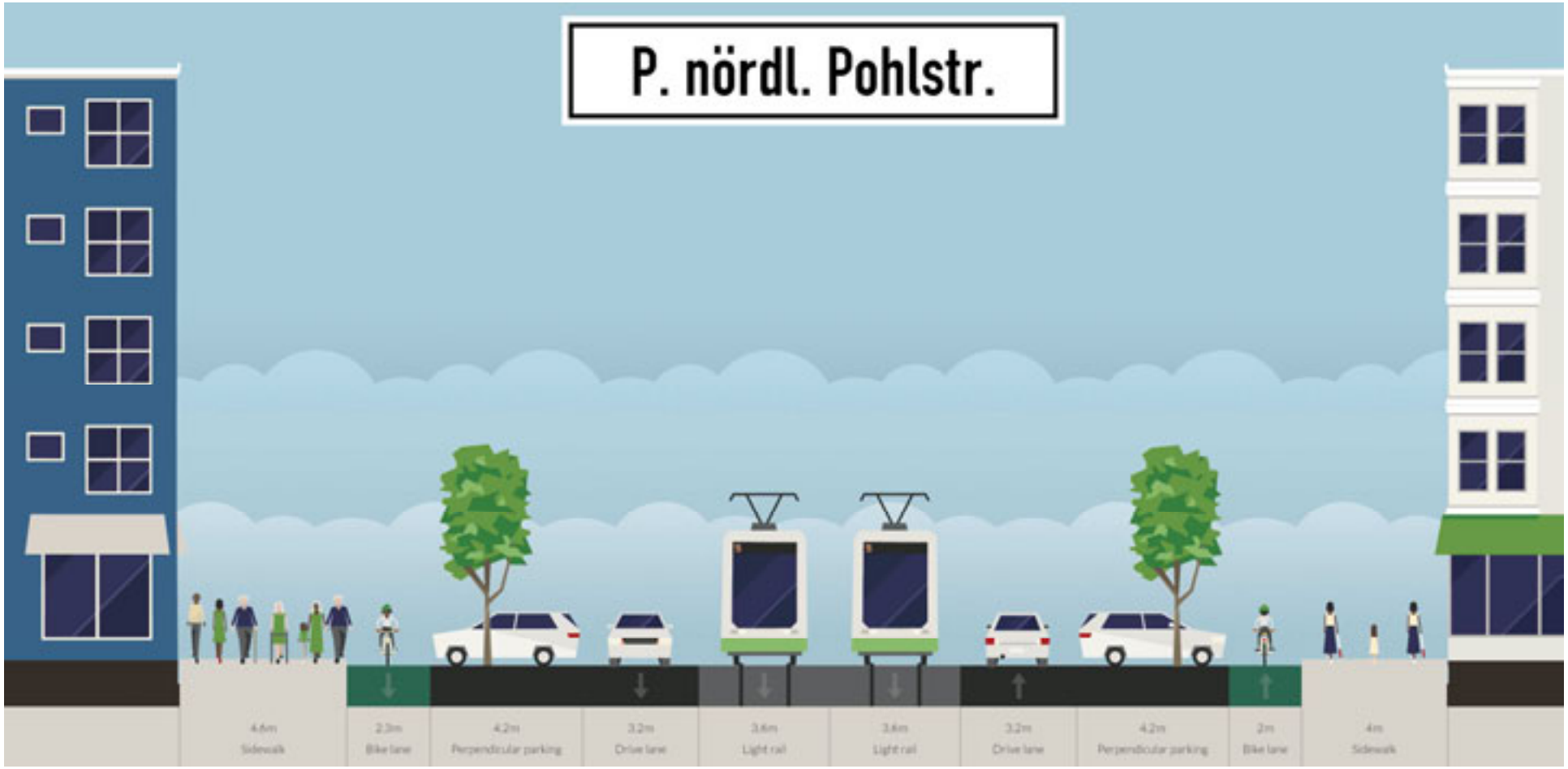
- Die Ausweisung dezidierter Lieferzonen ordnet die rückwärtigen Verkehrsräume.
- Der attraktive Stadtraum **„Flaniermeile Friedrichstraße“** bleibt auch auf Höhe der vorhandenen U-Bahn-Anlagen erhalten.

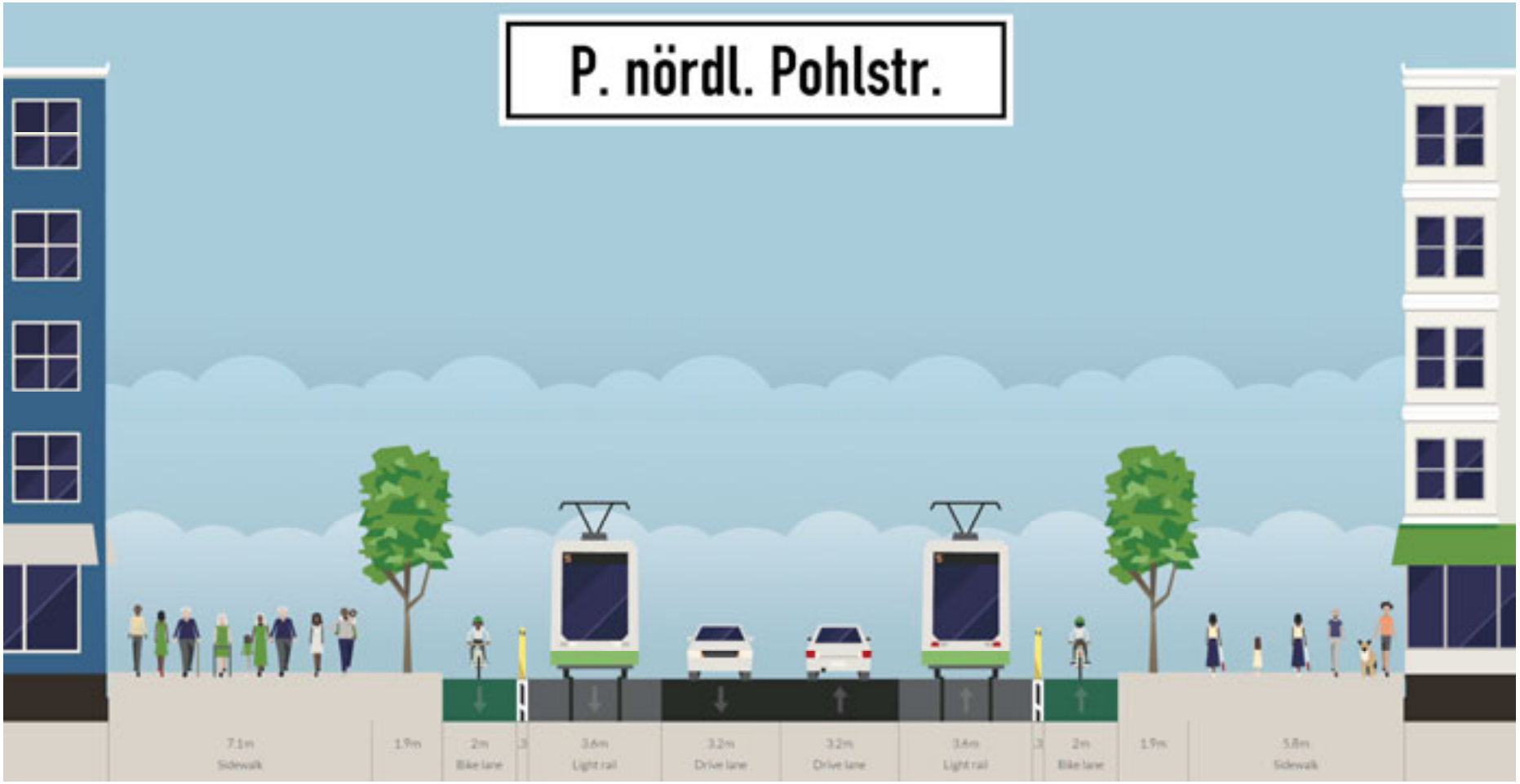
Friedrichstraße

- Die Aufenthaltsqualität und damit die Verweildauer der Fußgänger wird durch angemessen breite Gehwege sowie die gleichzeitig mögliche Schaffung von Platzsituationen maßgeblich erhöht.
- Die separate – klar getrennte – Führung des Radverkehrs erhöht das Komfortempfinden der Fußgänger.
- Sämtliche Zugänge zu Tiefgaragen bleiben erhalten. Die Anwohner-Parkregelung bleibt bestehen.
- Der motorisierte Durchgangsverkehr wird eliminiert.
- In den Querstraßen werden Lieferzonen eingerichtet, welche ausreichend dimensioniert sind.

- Die **„Flaniermeile Friedrichstraße“** demonstriert, dass die Erhöhung der Aufenthaltsqualität mit der gleichzeitigen Verbesserung des Situation des Lieferverkehrs einher gehen kann.


P. nördl. Pohlstr. (Aktuell)
7.1m
Sidewalk
4.2m
Perpendicular parking
3.2m
Bus lane
3.35m
Drive lane
3.25m
Drive lane
3.3m
Bus lane
4.2m
Perpendicular parking
5.8m
Sidewalk

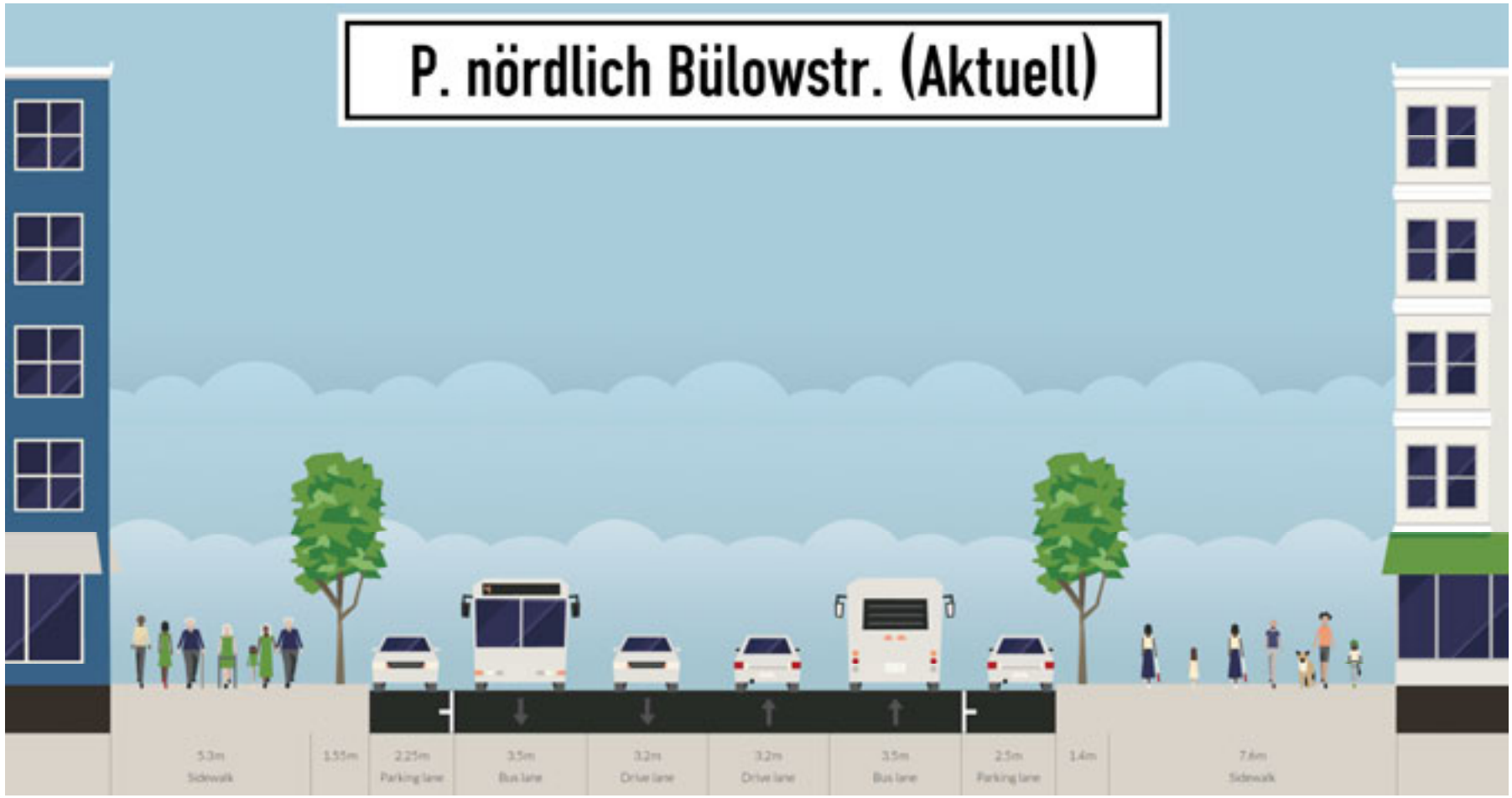

P. nördl. Pohlstr.
4.6m
Sidewalk
2.3m
Bike lane
4.2m
Perpendicular parking
3.2m
Drive lane
3.6m
Light rail
3.6m
Light rail
3.2m
Drive lane
4.2m
Perpendicular parking
2m
Bike lane
4m
Sidewalk


P. nördl. Pohlstr.
7.1m
Sidewalk
1.9m
2m
Bike lane
.3
3.6m
Light rail
3.2m
Drive lane
3.2m
Drive lane
3.6m
Light rail
.3
2m
Bike lane
1.9m
5.8m
Sidewalk

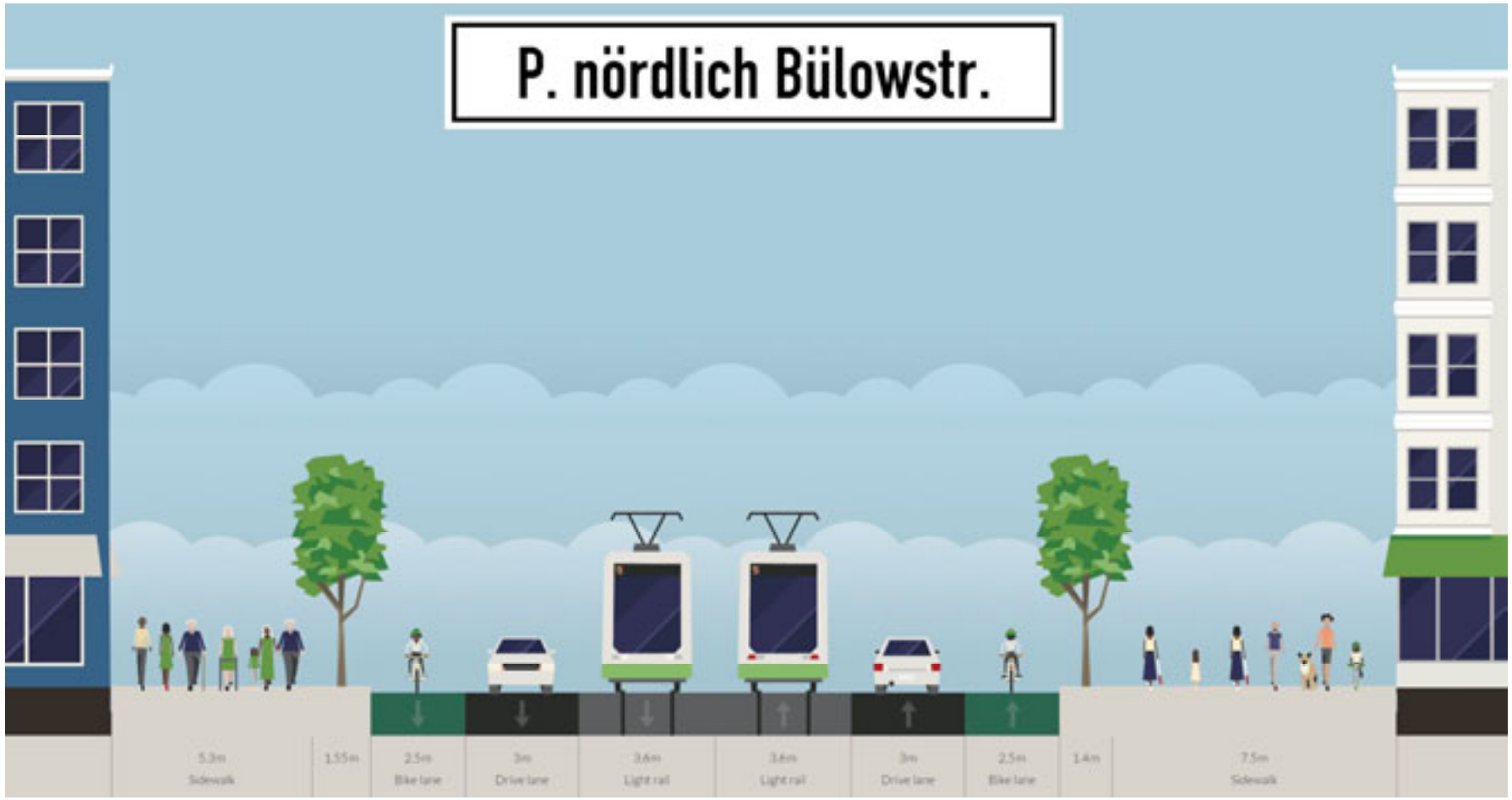
Potsdamer Straße nördlich Kurfürstenstraße

P. nördlich Kurfürstenstr. (Aktuell)
7.25m
Sidewalk
4.2m
Perpendicular parking
3.3m
Bus lane
3.25m
Drive lane
3.25m
Drive lane
3.1m
Bus lane
4.2m
Perpendicular parking
6.2m
Sidewalk

P. nördlich Kurfürstenstr.
4.85m
Sidewalk
2.3m
Bike lane
4.2m
Perpendicular parking
3m
Drive lane
3.6m
Light rail
3.6m
Light rail
3m
Drive lane
4.2m
Perpendicular parking
2.3m
Bike lane
3.9m
Sidewalk

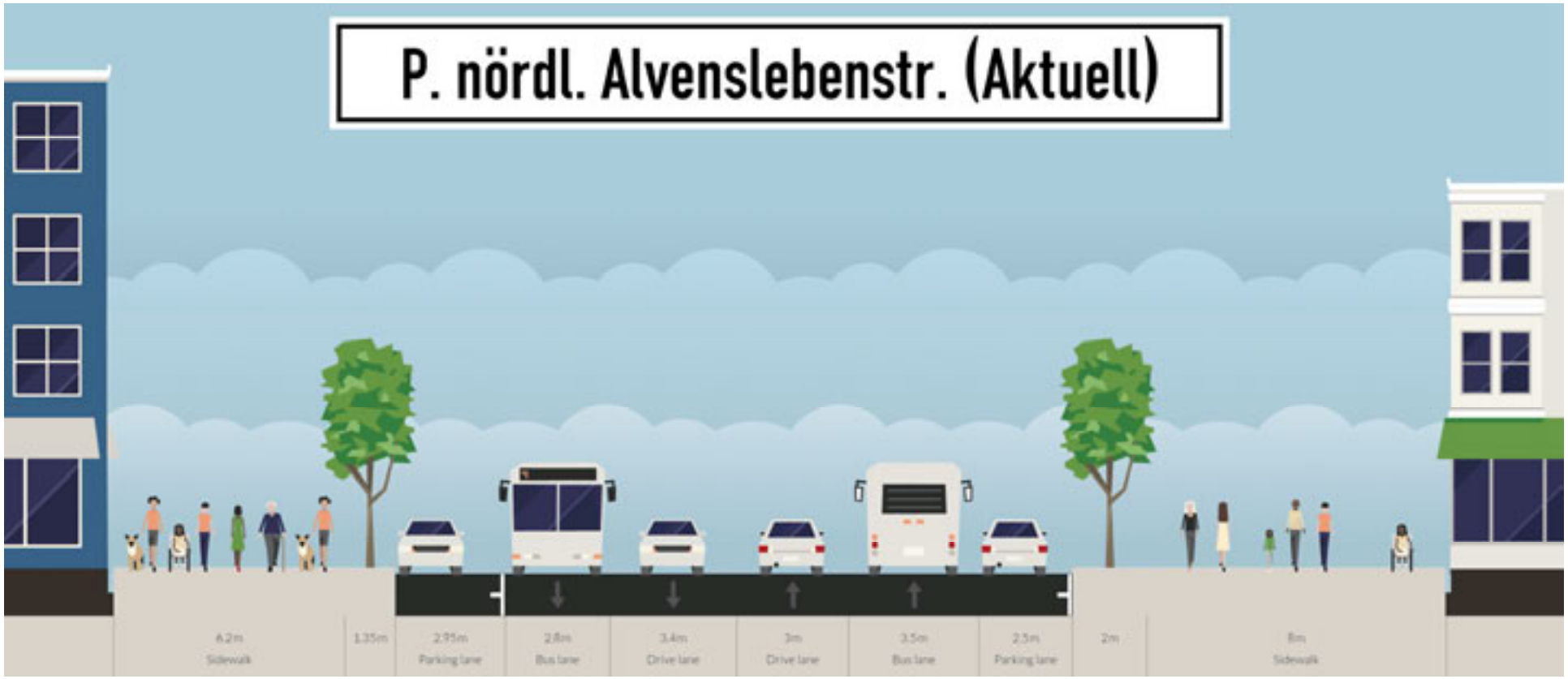

P. nördlich Bülowstr. (Aktuell)
5.3m
Sidewalk
1.55m
2.25m
Parking lane
3.5m
Bus lane
3.2m
Drive lane
3.2m
Drive lane
3.5m
Bus lane
2.5m
Parking lane
1.4m
7.6m
Sidewalk

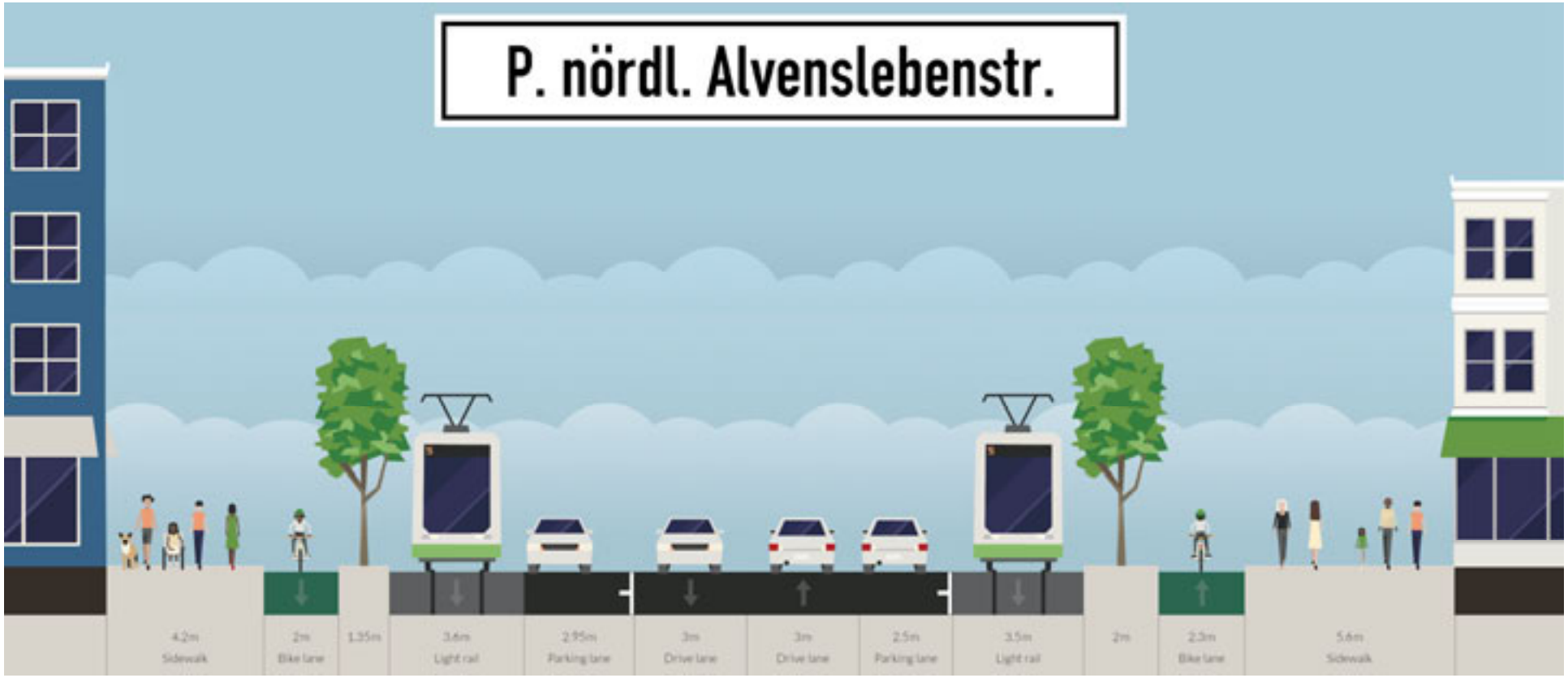
P. nördlich Bülowstr.
3.5m
Sidewalk
2m
Bike lane
1.55m
2.25m
Parking lane
3m
Drive lane
3.6m
Light rail
3.6m
Light rail
3m
Drive lane
2.5m
Parking lane
1.4m
2.3m
Bike lane
5.3m
Sidewalk

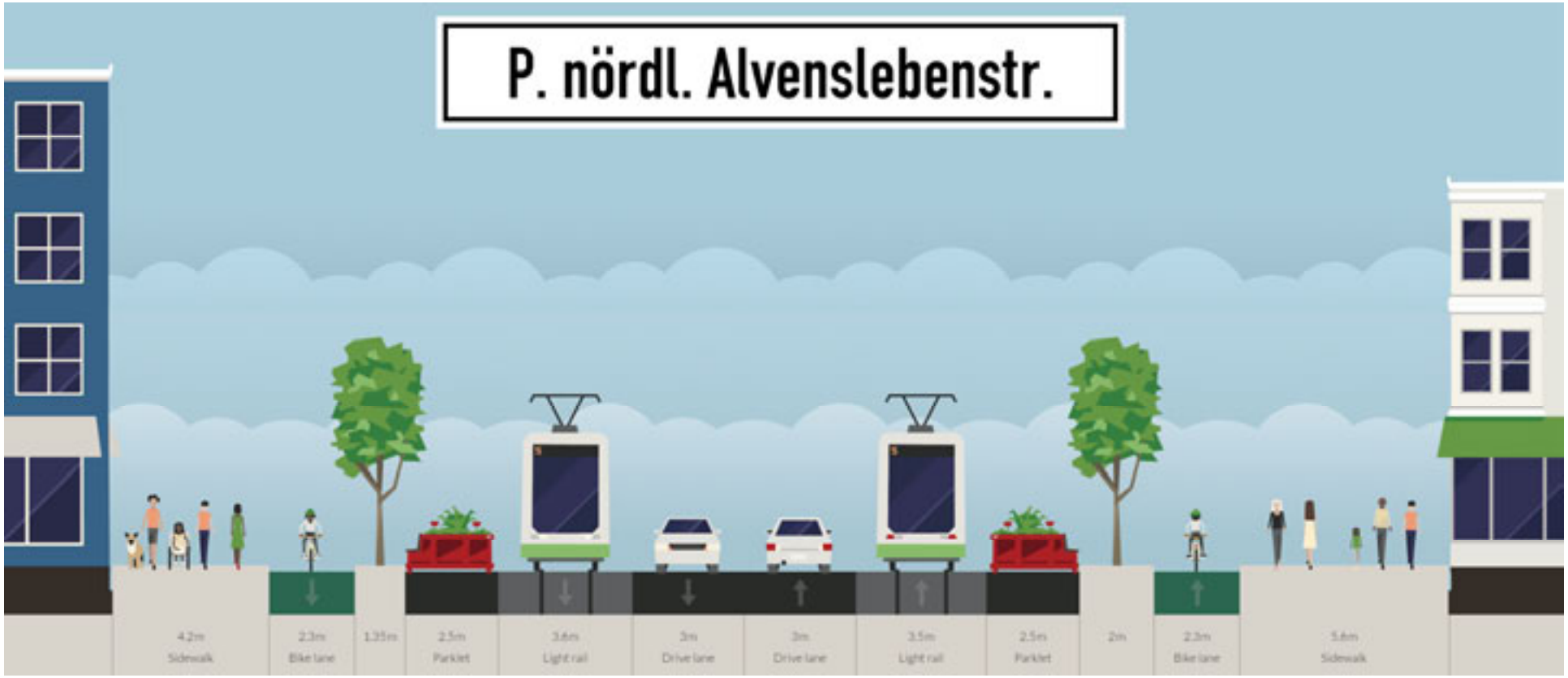

P. nördlich Bülowstr.
5.3m
Sidewalk
1.55m
2.5m
Bike lane
3m
Drive lane
3.6m
Light rail
3.6m
Light rail
3m
Drive lane
2.5m
Bike lane
1.4m
7.5m
Sidewalk

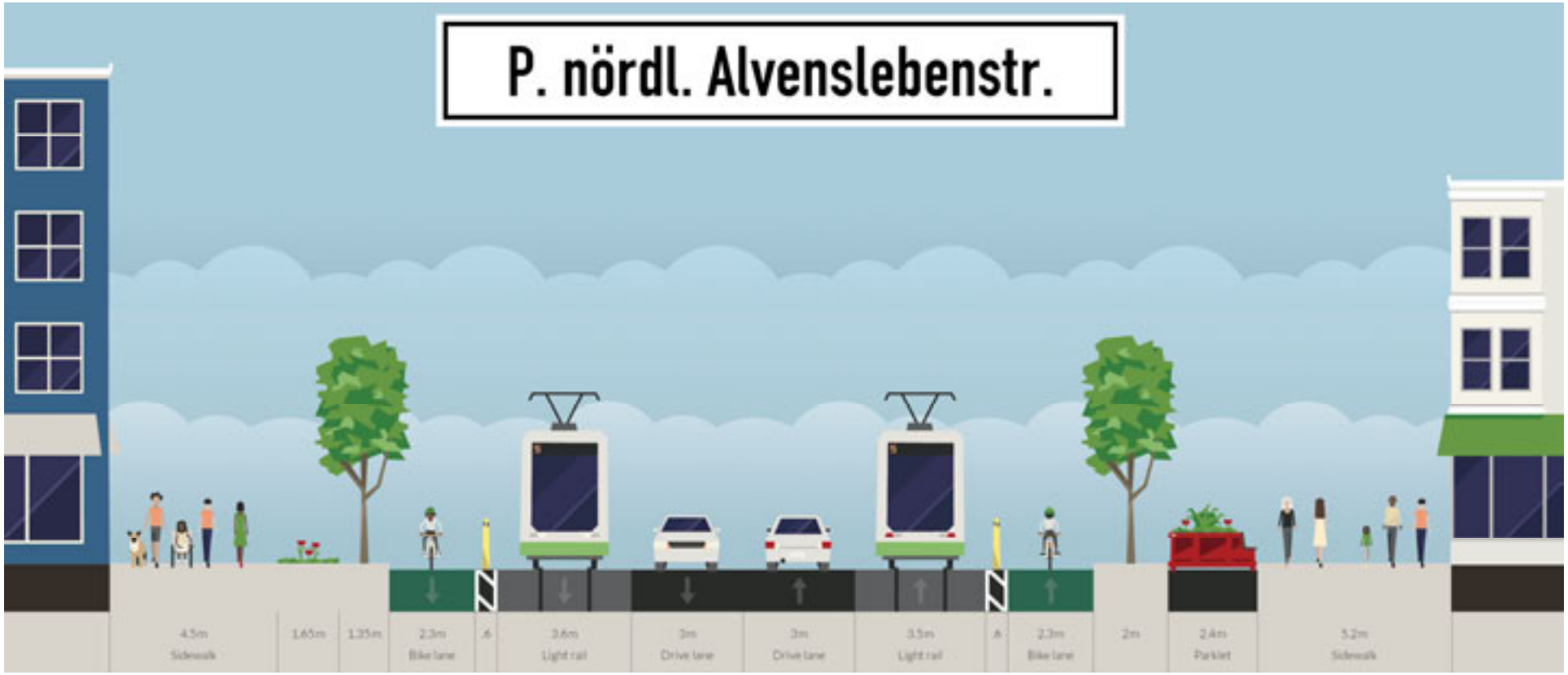
STOP

Potsdamer Straße nördlich Alvenslebenstraße


P. nördl. Alvenslebenstr. (Aktuell)
6.2m
Sidewalk
1.35m
2.95m
Parking lane
2.8m
Bus lane
3.4m
Drive lane
3m
Drive lane
3.5m
Bus lane
2.5m
Parking lane
2m
8m
Sidewalk


P. nördl. Alvenslebenstr.
4.2m
Sidewalk
2m
Bike lane
1.35m
3.6m
Light rail
2.95m
Parking lane
3m
Drive lane
3m
Drive lane
2.5m
Parking lane
3.5m
Light rail
2m
2.3m
Bike lane
5.6m
Sidewalk


P. nördl. Alvenslebenstr.
4.2m
Sidewalk
2.3m
Bike lane
1.35m
2.5m
Parklet
3.6m
Light rail
3m
Drive lane
3m
Drive lane
3.5m
Light rail
2.5m
Parklet
2m
2.3m
Bike lane
5.6m
Sidewalk


P. nördl. Alvenslebenstr.
4.5m
Sidewalk
1.65m
1.35m
2.3m
Bike lane
.6
3.6m
Light rail
3m
Drive lane
3m
Drive lane
3.5m
Light rail
.6
2.3m
Bike lane
2m
2.4m
Parklet
5.2m
Sidewalk

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (DTV_wt); hier: PKW

Quelle: Strassenverkehrszählung Berlin 2014
http://www.berlin.de/senuvk/verkehr/lenkung/vlb/download/ergebnisbericht_2014.pdf
Zugriff am 15.10.2017

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (DTV_wt); hier: LKW

Quelle: Strassenverkehrszählung Berlin 2014
http://www.berlin.de/senuvk/verkehr/lenkung/vlb/download/ergebnisbericht_2014.pdf
Zugriff am 15.10.2017

NETZWERK
FAHRRADFREUNDLICHE
MITTE

Diskussion:
Tempo30 auf der Potsdamer Straße

Tempo30 auf der Potsdamer Straße

Planungen des Senats:

Mitte Juni 2018	Einrichtung Tempo 30
Mitte Aug. 2018	Start der Messungen
Ende Juli 2019	Ende der Messungen
Ab Aug. 2019	Beginn der abschließenden Auswertung

Ende Oktober 2019 — **Entscheidung über Tempo 30 auf der Potsdamer Straße**

Impressum

Herausgeber:
Umweltbundesamt
Fachgebiet I 3.1 Umwelt und Verkehr
Postfach 14 06
06813 Dessau-Roßlau
Tel: +49 340-2103-0
info@umweltbundesamt.de
Internet: www.umweltbundesamt.de

/umweltbundesamt.de
/umweltbundesamt

Autoren:
Eckhart Heinrichs (LK Argus GmbH)
Frank Scherbarth (LK Argus GmbH, Kapitel 2.1)
Karsten Sommer (Rechtsanwalt)

Redaktion:
Marion Malow, Fachgebiet I 3.1 Umwelt und Verkehr
Petra Röthke-Habeck, Fachgebiet I 3.1 Umwelt und Verkehr

Gestaltung:
Atelier Hauer + Dörfler GmbH, Berlin

Publikationen als pdf:
https://www.umweltbundesamt.de/publikationen

Bildquellen:
www.shutterstock.com
S. 2: Gundolf Renze/fotolia.com
S. 21: Kara/fotolia.com

Stand: November 2016

ISSN 2363-832X

2.2.6 Verlagerungseffekte in untergeordnete Straßen

?

Suchen sich nicht viele Autofahrende Schleichwege durch das Nebennetz, wenn an der Hauptstraße Tempo 30 gilt?

Fallbeispiele

Eine Begleituntersuchung der Tempo-30-Anordnung am Juri-Gagarin-Ring in **Erfurt** stellt keine Verlagerungseffekte fest.[20] Auch frühere Untersuchungen aus **Berlin** stellen keine deutlichen Verlagerungseffekte und signifikant höheren Verkehrsbelastungen in anderen Straßen fest.[21]

20 Stadt Erfurt/VMZ (Bearb.): „Analyse Tempo 30 in einem Straßenabschnitt der Stadt Erfurt", Kurzbericht 2012.
21 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin/VMZ (Bearb.): Analyse der Wirkungen von Tempo 30 im Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Berlin – Zusammenfassung der Ergebnisse zu AP 100 und AP 200, Juni 2007 und Dezember 2007.

Fazit zu Verkehrsverlagerungen:

!

Bisherige Tempo-30-Anordnungen haben den vorliegenden Untersuchungen zufolge nicht zu nennenswerten Schleichverkehren geführt. Die Planung sollte eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit immer im Netzzusammenhang und gemeinsam mit der Qualität des Verkehrsflusses betrachten, um die Attraktivität der Hauptstraßen für den Durchgangsverkehr beizubehalten.

2.2.2 Qualität des Verkehrsflusses und Reisezeiten im Kfz- und öffentlichen Verkehr

? Verursacht Tempo 30 Staus und volkswirtschaftliche Kosten durch längere Fahrtzeiten?

! Fazit zur Qualität des Verkehrsflusses und zu den Reisezeiten im Kfz- und öffentlichen Verkehr:

In der Praxis wurden bei Messfahrten Reisezeitverluste an Tempo-30-Strecken von 0 bis 4 Sekunden je 100 Meter festgestellt. Dies ist auch bei längeren Abschnitten oder einer Aneinanderreihung von mehreren Regelungen volkswirtschaftlich kaum relevant.

Wichtiger für die subjektive Wahrnehmung und damit die Akzeptanz von Tempo 30 ist die Homogenität des Verkehrsflusses. Der Verkehrsfluss kann Messungen zufolge bei Tempo 30 besser sein als bei Tempo 50.

Bei neuen Anordnungen sind vorhandene Grüne Wellen hinsichtlich einer Anpassung an die veränderte Höchstgeschwindigkeit ebenso zu prüfen wie betriebliche und wirtschaftliche Aspekte des ÖPNV.

2.1 Einfluss der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf die Leistungsfähigkeit von Hauptstraßen

?

Sinkt die Leistungsfähigkeit einer innerörtlichen Hauptverkehrsstraße mit Tempo 30?

!

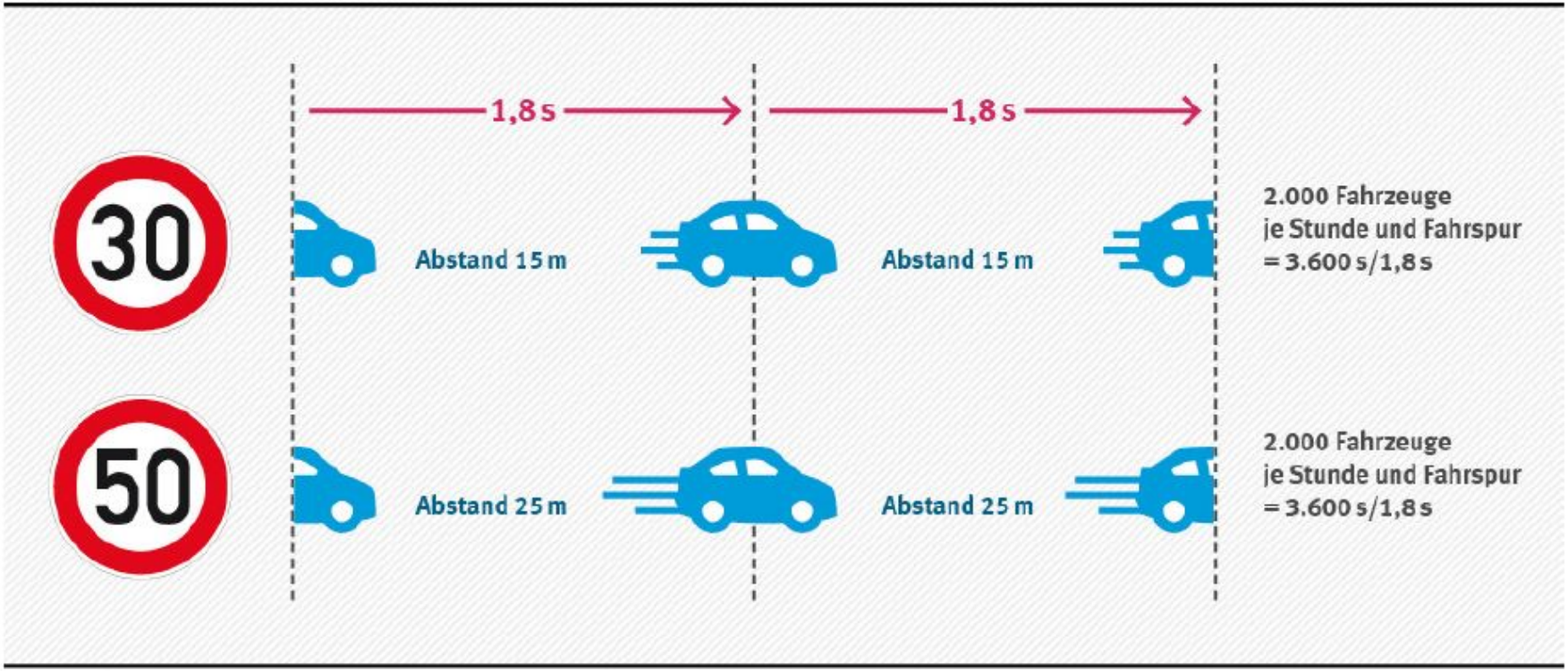
Fazit zum Einfluss der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf die Leistungsfähigkeit von Hauptstraßen:

Eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hat in den meisten Fällen keinen nennenswerten Einfluss auf die Leistungsfähigkeit einer Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr. Andere Faktoren wie die Qualität der Lichtsignalprogramme, die Anzahl querender Fußgänger oder Bushalte, Parkvorgänge oder Halten in zweiter Reihe haben in der Regel einen größeren Einfluss.

Die Funktion einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr wird daher durch Tempo 30 nicht oder nicht nennenswert beeinträchtigt.

Abbildung 01

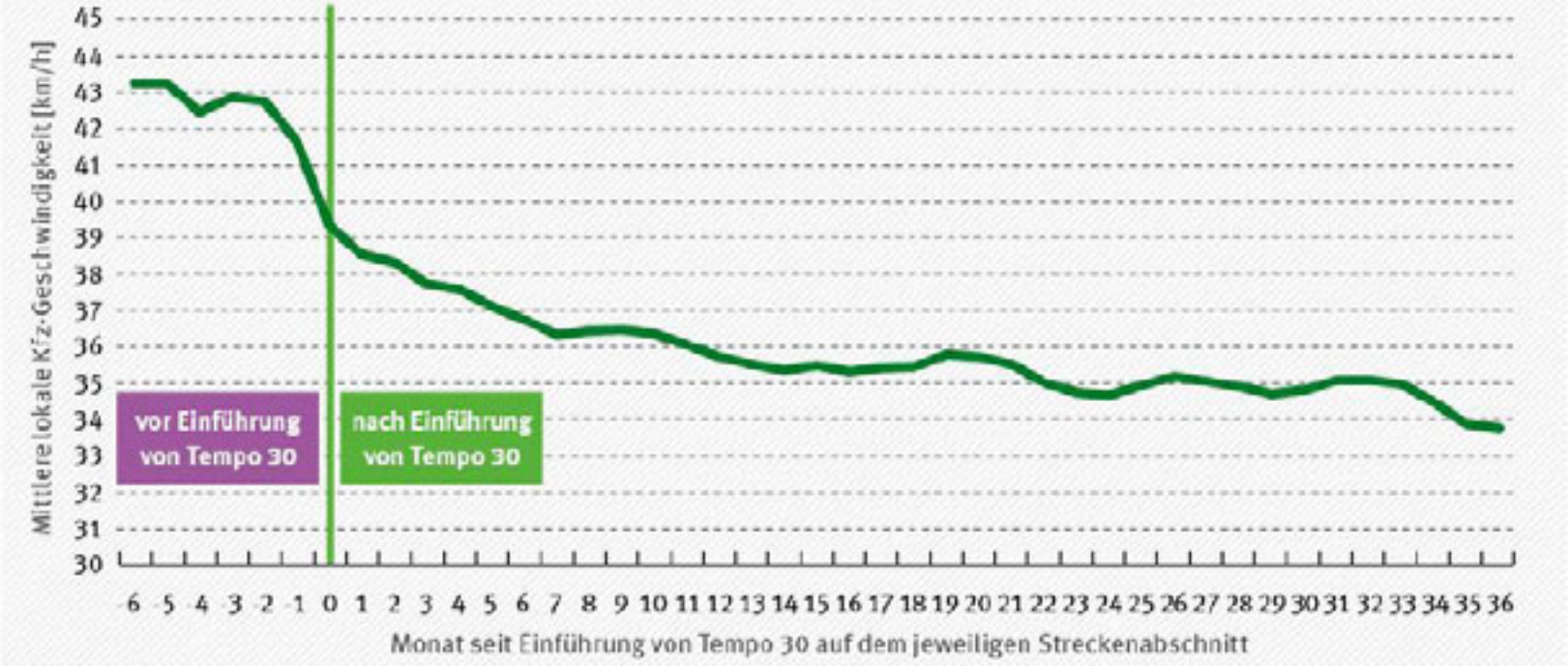
Prinzip der Sättigungsverkehrsstärke



Quelle: LK Argus, eigene Darstellung.

Abbildung 04

Mittlere Kfz-Geschwindigkeiten vor und nach der Tempo-30-Anordnung an den 19 untersuchten Straßenabschnitten



Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin/LK Argus, VMZ (Bearb.): Evaluierung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen in Berlin, März 2013.

Fazit zu den Geschwindigkeiten:

Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen hat in der Mehrheit der untersuchten Fälle auch ohne Begleitmaßnahmen eine geschwindigkeitssenkende Wirkung. Vor allem die hohen Geschwindigkeiten nehmen ab. Je länger Tempo 30 besteht, desto besser wird die Geschwindigkeitsregelung eingehalten.

Bei den Wirkungen von Tempo-30-Anordnungen gibt es große Schwankungsbreiten. Im Einzelfall sind daher Begleituntersuchungen zu den Wirkungen sinnvoll, die wegen der langen Eingewöhnungszeiträume frühestens ein halbes Jahr nach der Anordnung und über mehrjährige Zeiträume erfolgen sollten.

2.2.4 Luftschadstoffe

?

Führt Tempo 30 zu einem höheren Schadstoffausstoß, weil die Kraftfahrzeuge mit höheren Drehzahlen und häufigeren Beschleunigungen unterwegs sind?

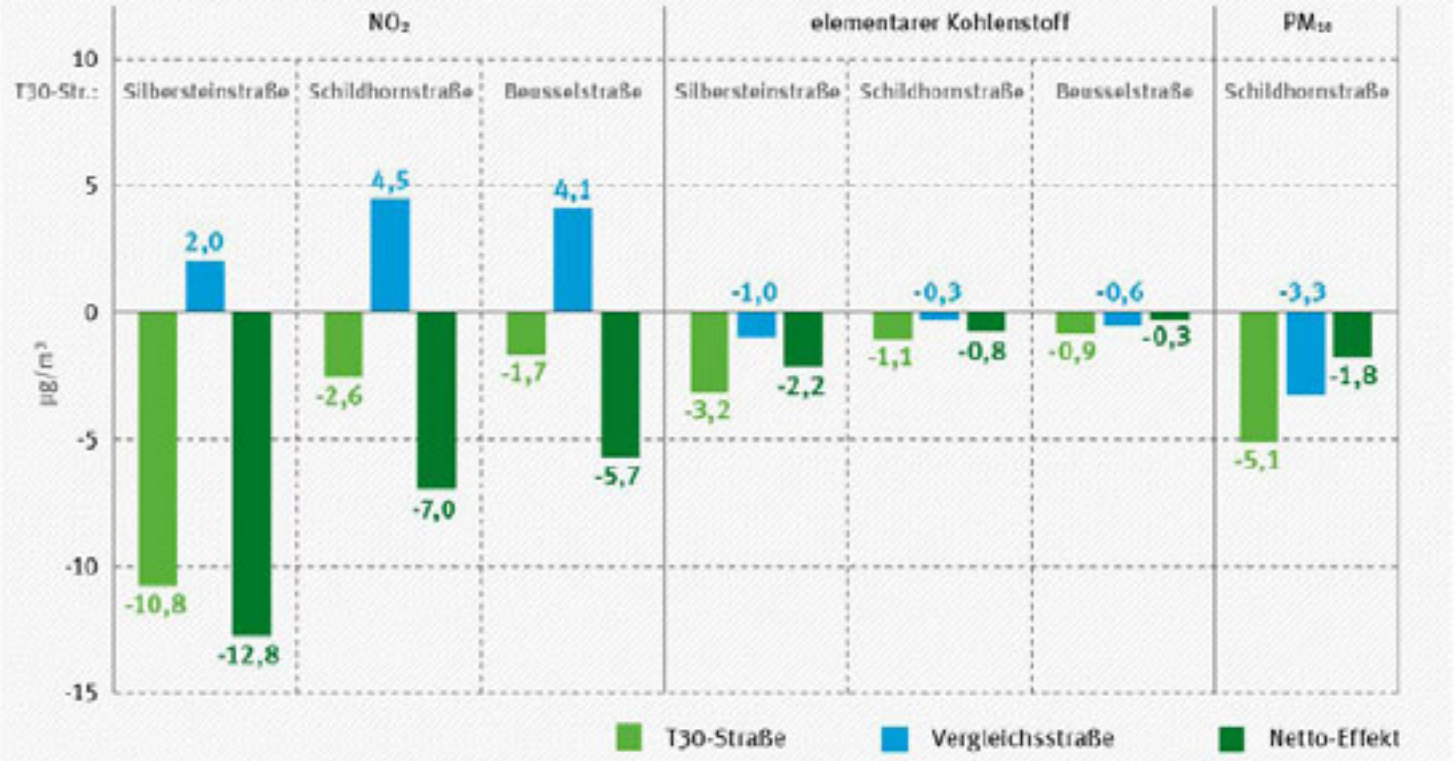
!

Fazit zur Luftreinhaltung:

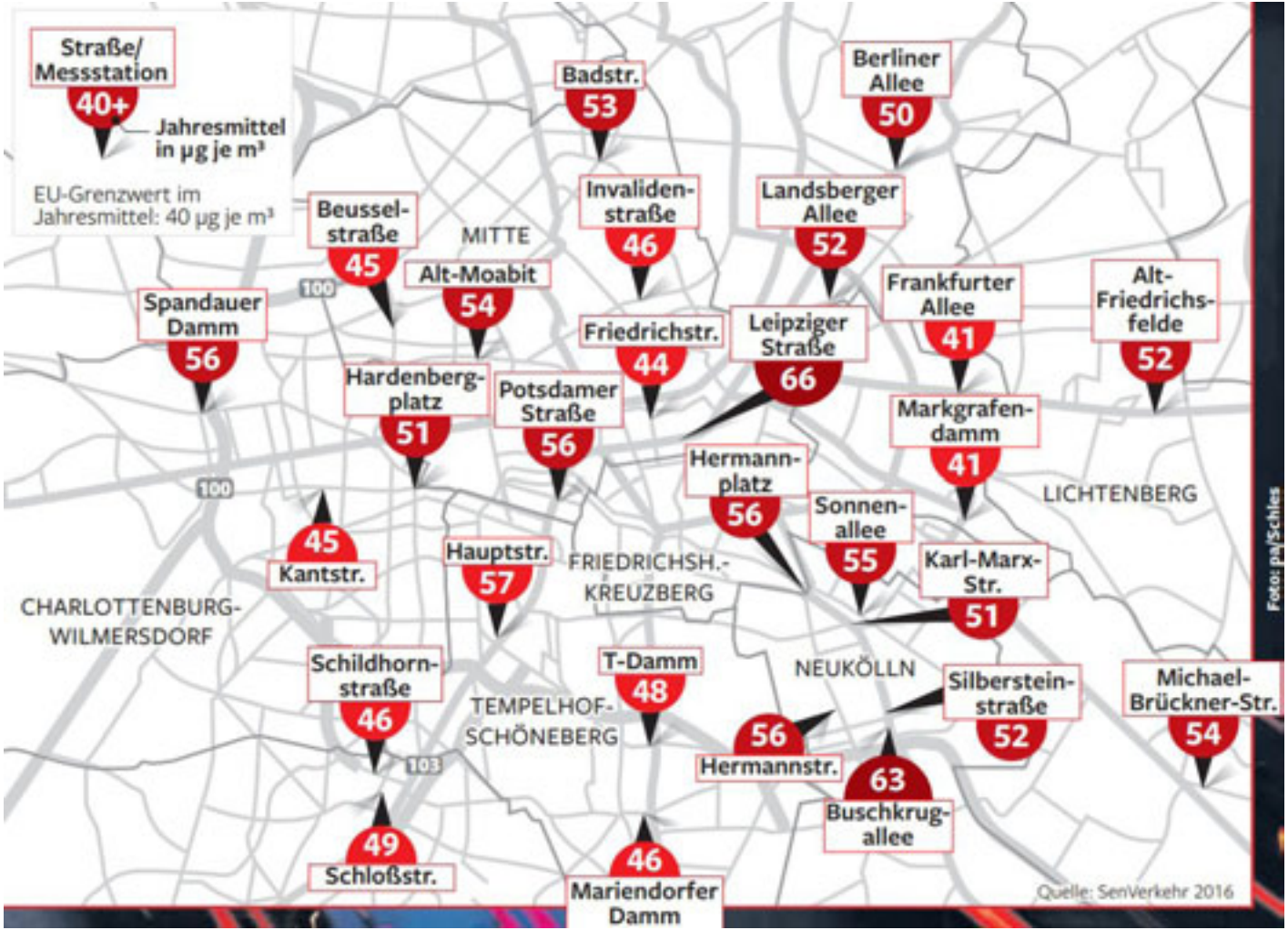
Tempo 30 reduziert die Luftschadstoffbelastung, wenn es gelingt, die Qualität des Verkehrsflusses beizubehalten oder zu verbessern.

Abbildung 08

Differenz der lokalen Verkehrsbeiträge an Berliner Hauptverkehrsstraßen (Mittelwerte über jeweils 3 Jahre vor und nach der Tempo-30-Anordnung)



Quelle: Rauterberg-Wulff, A., Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin, 2016 (unveröffentlicht).


Straße/ Messstation
40+
Jahresmittel in µg je m³
EU-Grenzwert im Jahresmittel: 40 µg je m³
Badstr. 53
Berliner Allee 50
Beussel-straße 45
MITTE
Invaliden-straße 46
Landsberger Allee 52
Alt-Moabit 54
Spandauer Damm 56
Friedrichstr. 44
Leipziger Straße 66
Frankfurter Allee 41
Alt-Friedrichs-felde 52
Hardenberg-platz 51
Potsdamer Straße 56
Markgrafen-damm 41
Hermann-platz 56
Sonnen-allee 55
LICHTENBERG
45 Kantstr.
Hauptstr. 57
FRIEDRICHSH.-KREUZBERG
Karl-Marx-Str. 51
CHARLOTTENBURG-WILMERSDORF
Schildhorn-straße 46
T-Damm 48
NEUKÖLLN
Silberstein-straße 52
Michael-Brückner-Str. 54
TEMPELHOF-SCHÖNEBERG
56 Hermannstr.
63 Buschkrug-allee
49 Schloßstr.
46 Mariendorfer Damm
100
103
Quelle: SenVerkehr 2016
Foto: pa/Schles

2.2.3 Lärm

?

Sind Fahrzeuge bei Tempo 30 nicht ähnlich laut wie bei Tempo 50, weil sie in einem niedrigeren Gang fahren? Und ist eine Abnahme des Lärmpegels um bis zu 3 Dezibel [dB(A)] überhaupt wahrnehmbar?

Fazit zur Lärmbelastung:

Tempo 30 führt in der Mehrzahl der untersuchten Fälle zu wahrnehmbaren Lärmentlastungen. Dazu tragen vor allem nachts auch die geringeren Lärmspitzen bei.

!

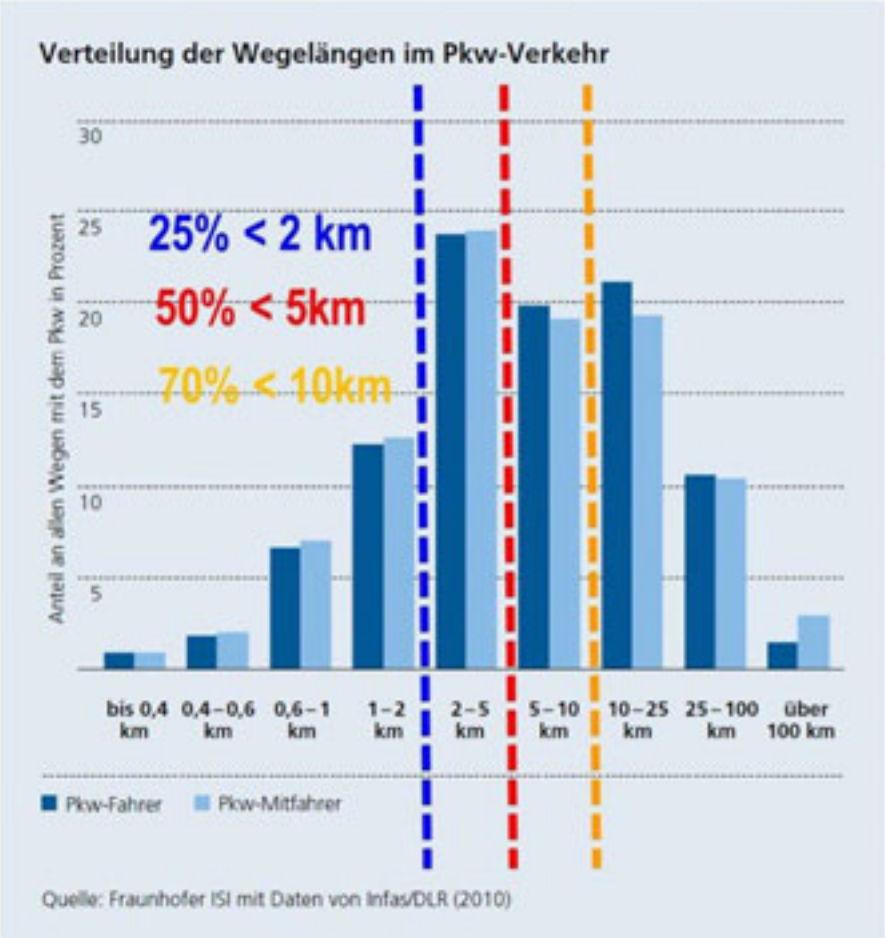
Allgemeine Erkenntnisse

Mittelungs- und Maximalpegel nehmen in der Regel deutlich ab

Mit dem Begriff „Lärm" wird unerwünschter Schall bezeichnet, der belästigend oder gesundheitsschädigend wirken kann. Da sich die individuellen Wünsche und Bedürfnisse der Menschen stark voneinander unterscheiden, greift es daher häufig zu kurz, „Lärm" ausschließlich an bestimmten Dezibel-Werten festzumachen. Es ist jedoch unstrittig, dass dauerhafte hohe Geräuschbelastungen gesundheitliche Langzeitfolgen wie z. B. Herz-Kreislauf-Erkrankungen verursachen können.

Den straßenverkehrsbehördlichen Tempo-30-Anordnungen liegen in der Regel Immissionsberechnungen nach RLS-90 zugrunde. Je nach Rahmenbedingungen ergeben diese Berechnungen für Tempo 30 und Tempo 50 Differenzen des Mittelungspegels von ca. 2 bis 3 dB(A). Dies liegt deutlich im wahrnehmbaren Bereich.[8] Die – allerdings nur noch selten – publizierte Meinung, dass Pegeldifferenzen erst ab 3 dB(A) wahrnehmbar seien, ist bereits seit langem widerlegt.[9]

Die Begleituntersuchungen an Hauptverkehrsstraßen zeigen nach der Anordnung von Tempo 30 rund 1 bis 4 dB(A) niedrigere Mittelungspegel. Geschwindig-



Making the most out of urban road space

The car is the most spatially inefficient mode of transport in dense urban centres.

Transport capacity of 3.5m wide lane space per hour:

22,000
Rail passengers

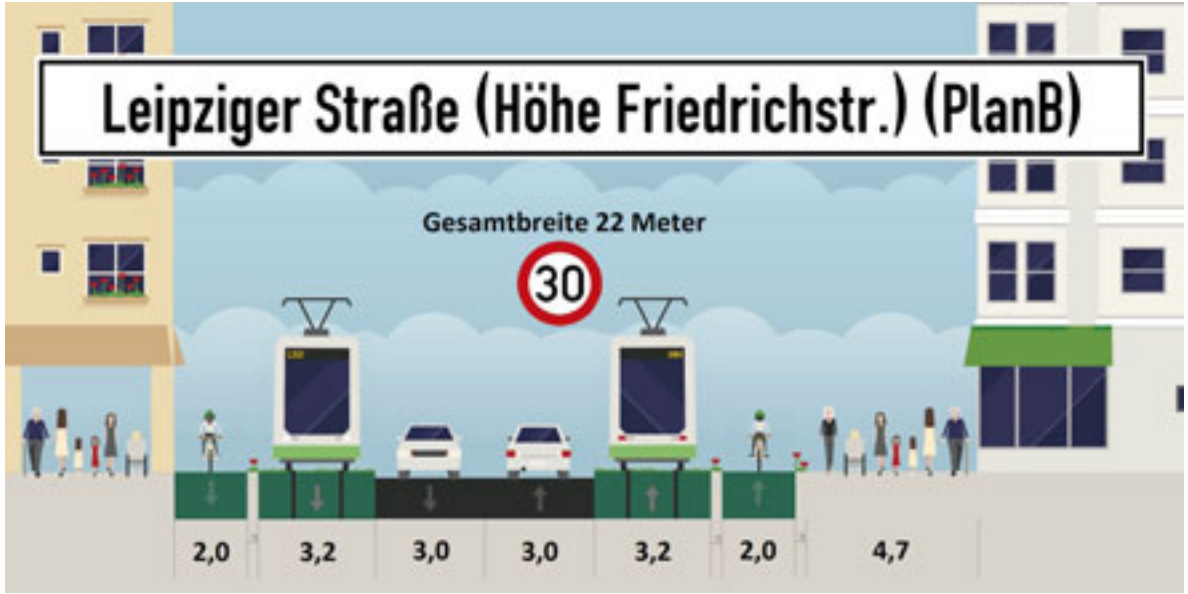
19,000
Pedestrians

14,000
Cyclists

9,000
Bus passengers

2,000
Private car passengers

Source: Botma and Papendrecht, 1991. Traffic operation of bicycle traffic, TU-Delft



Jetzt:

2 * 2.200 Personen / Std
=> 4.400 Personen / Std

In Zukunft:

1 * 2.200 Personen + (248 * 3 * 6 =) 4.464 + 7.000 Pers. / Std
=> 13.664 Personen / Std

Tempo30 auf der Potsdamer Straße

Planungen des Senats:

Mitte Juni 2018	Einrichtung Tempo 30
Mitte Aug. 2018	Start der Messungen
Ende Juli 2019	Ende der Messungen
Ab Aug. 2019	Beginn der abschließenden Auswertung

Ende Oktober 2019 — **Entscheidung über Tempo 30 auf der Potsdamer Straße**

Beschlussvorlage

Zukunft des Fußballfeldes in der Pohlstr. 16-18 weiter in der Schwebe - Jetzt endgültig sichern!

Stellungnahme des Stadtteil-Forums Tiergarten Süd

Für die Jugendarbeit in den U-Bahnbögen spielt das Fußballfeld in der Pohlstr. 16-18 eine immense Rolle. Es gibt trotzt des neu angelegten Park auf dem Gleisdreieck keine Alternative.

Seit Jahren versuchte daher der damalige Quartiersrat zu erreichen, dass der Bezirk die Fläche für Zwecke der Jugendarbeit sichert, zuletzt mit einer Stellungnahme vom 4. Juni 2012, in der der notwendige Bedarf auch eingehend erläutert wird (s. Anlage). Am 17. Dezember 2015 hat dann die damalige BVV das Bezirksamt ersucht, die Fläche wieder in bezirkliches Eigentum zu überführen. Jetzt, mehr als zwei Jahre später, ist die Situation weiter ungeklärt.

Das Stadtteil-Forum Tiergarten Süd setzt sich wie auch der Quartiersrat weiter dafür ein, dass die Fläche für die sportliche Kinder- und Jugendarbeit dauerhaft nutzbar ist

Diese Stellungnahme sollte an folgende Stadträte gesandt werden:

- Bezirksbürgermeister, Herrn von Dassel
- Jugendstadträtin Frau Obermeyer
- Sportstadtrat, Herrn Spallek
- Statentwicklungsstadtrat, Herrn Gothe.

Stellungnahme des QR Magdeburger Platz

Erhalt und Weiternutzung des kleinen Fußballfeldes in der Pohlstraße 16-18

Unser Kiez verändert sich rasant. Freiflächen verschwinden und machen Baugruben Platz.

Die letzte, noch erhaltene unbebaute Fläche im Bereich der östlichen Pohlstraße wird als kleines Fußballfeld im Rahmen der offenen Kinder- und Jugendarbeit genutzt. Verantwortlicher Träger und Nutzer der Fläche ist der Stadtteilverein Tiergarten. Seit Beginn der offenen Kinder- und Jugendarbeit im östlichen Teil der Pohlstraße war und ist Fußball Schwerpunkt der Arbeit und fördert als Teamspiel, neben der sportlichen Herausforderung, Fairness, respektvollen Umgang miteinander und die Gruppenfähigkeit der MitspielerInnen. Das betrifft Jungen wie Mädchen.

Nach dem Verlust des bisher genutzten Außengeländes (ehemals „Beachgarden“ Pohlstraße 11, jetzt Neubau Dennewitzstraße 1) steht dem Jugendteam nur noch das kleine Fußballfeld als Außenfläche zur Verfügung.
Der öffentliche Spielplatz und das daneben liegende öffentliche Kleinstpielfeld in der Pohlstraße werden intensiv genutzt, auch durch die russische Schule (Lützowstraße 106, Gewerbehof), da die Schule keine eigenen Flächen für Sport und Freizeit besitzt. Im Unterschied zum Fußballfeld kann dort kein Feldfußball gespielt werden.

Als Quartiersrat sehen wir diese Entwicklung mit Sorge.

Allzu oft wird argumentiert, dass Einrichtungen der Kinder- und Jugendarbeit den neu entstehenden Park auf dem Gleisdreieck als neue Möglichkeit nutzen sollten. Diesen Argumenten stehen wir zunehmend skeptisch gegenüber. Auf dem neuen Park wird ein hoher Nutzungsdruck von vielen Bevölkerungsgruppen lasten. Ein Kleinspielfeld mit Ballfangzaun, ist bisher erst südlich der U2 geplant. Bei allen Angeboten im nördlichen Teil des Parks wird es keine deutliche Abgrenzung der sportlich zu nutzenden Flächen und der Fußwege / Radwege / Fernradwege geben. Das die Flächen für die Kinder- und Jugendarbeit nutzbar sind, ist eher unwahrscheinlich.

Wir kritisieren die Haltung des Bezirksamtes Mitte, welches alle verfügbaren Freiflächen im Bereich der östlichen Pohlstraße aus Kostengründen in den Liegenschaftsfond übergab. Damit gab der Bezirk alle Möglichkeiten aus der Hand, den neu entstehenden Straßenraum noch städteplanerisch ausgleichend beeinflussen zu können. Wir vermissen ein Konzept, das die Kontinuität der Kinder- und Jugendarbeit berücksichtigt und die Bedarfe einbezieht.

Deshalb fordern wir das Bezirksamt Mitte von Berlin und alle Parteien in der BVV auf, sich für einen Erhalt dieser Fläche für die Kinder- und Jugendarbeit einzusetzen, sie aus dem Liegenschaftsfond herauszulösen und wieder in den Besitz des Bezirksamtes Mitte zu übernehmen.

Wir setzten uns dafür ein, dass diese Fläche für die sportliche Kinder- und Jugendarbeit dauerhaft nutzbar ist.

Der QR Magdeburger Platz
am 4. Juni 2012

Beschlussvorlage für die Sitzung des Stadtteil-Forums am 6. März:

Das Stadtteil-Forum Tiergarten Süd ruft auf zur Teilnahme an der Mietendemonstration, die am 14. April 2018 unter dem Motto:

ZUSAMMENSETZEN – Für eine solidarische Stadt!
WIDERSETZEN – Für eine solidarische Stadt – gegen hohe Mieten und Verdrängung!

stattfindet.

Das Stadtteil-Forum Tiergarten Süd ruft alle Mieter im Stadtteil auf, sich an der Mietendemo am 14. April 2018 zu beteiligen.
Wir sehen in unserem Stadtteil sehr genau, wie schnell Verdrängung erfolgen kann. Da wird ein Häuserkomplex mit ehemaligen Sozialwohnungen von Investoren gekauft, es wird luxusmodernisiert und eine Verdoppelung der Nettokaltmiete angekündigt. er nicht zahlen kann, muss die Wohnung aufgeben, die dann modernisiert als Eigentumswohnung für 4-4.500 € je m² verkauft wird. So geschieht es gerade in der Lützow- / Ecke Genthiner Straße mit fast 100 Wohnungen.
Die Mieten bei Neuvermietungen im Stadtteil sind mit die höchsten in der Stadt.
Es wird extrem viel gebaut, es wird eng: Aber 90% der Wohnungen sind sehr teure Eigentumswohnungen, nur für Spitzenverdiener.
Überall ist zu sehen: Es geht nur um Profitmaximierung, nicht um Wohnraumversorgung.

Dagegen müssen wir demonstrieren, z.B. mit folgenden Forderungen:

- Gegen Verdrängung durch Luxusmodernisierung!
- Für bezahlbare Mieten
- Gegen Umwandlung in Eigentumswohnungen
- Wohnen darf keine Ware sein
- Für Neubau bezahlbarer Wohnungen, keine Luxuswohnungen
- Milieuschutz jetzt!
- Für Milieuschutz für Gewerbe
- Für mehr öffentlich geförderten Wohnungsbau
- Bodenspekulation stoppen!
- Für Besteuerung von Spekulationsgewinnen

Wir treffen uns am 14. April um 13.30 Uhr an der Grünen Bibliothek, Lützowstraße 27 und gehen gemeinsam zum Potsdamer Platz.

Vorbereitung von Plakaten am ?????

WIDERSETZEN – GEGEN VERDRÄNGUNG UND MIETENWAHNSINN

In Berlin werden Menschen durch steigende Mieten verdrängt. Mietwohnungen werden in Eigentum umgewandelt. Nachbarschaften werden zerstört. Soziale Einrichtungen und Gewerbetreibende finden keine bezahlbaren Räume mehr. Die Obdachlosigkeit wächst. Rassismus und Diskriminierung erschweren zusätzlich die Wohnungssuche. Selbst am Stadtrand gibt es kaum noch bezahlbaren Wohnraum.
Rund 75 % der in Deutschland lebenden Menschen haben Angst, wegen hoher Wohnkosten ihre Wohnung zu verlieren oder zu verarmen. *

Diese Misere hat System!

In dieser Gesellschaft wird mit Wohnungen und dem öffentlichen Raum Geld gemacht. Wohnungen werden wie Waren gehandelt, die den Profit steigern sollen. Immer mehr Einkommen geht für die Miete drauf. Mieter*innen konkurrieren um sogenannten günstigen Wohnraum oder Sozialwohnungen, die Mangelware geworden sind.
Aber menschenwürdiges Wohnen ist ein Grundbedürfnis und Menschenrecht.
Deshalb muss das Prinzip „Profit vor Menschen“ abgeschafft werden.

Für eine solidarische Stadt!

- Die kein Geschäftsmodell ist, sondern Lebensraum für Alle - unabhängig z.B. von Herkunft, Sprache, Alter, Behinderung oder Einkommen.
- In der die Häuser fürs Wohnen und nicht für den Profit gebaut werden.
- In der Menschen nicht mehr in Notunterkünften und Heimen leben müssen.
- Und in der Wohnraum Allgemeingut wird.

Wir fordern einen radikalen Kurswechsel in der Wohnungs- und Mietenpolitik!

Widersetzen Wir Uns!

Für diese Stadt wollen wir gemeinsam kämpfen! Seite an Seite, solidarisch – schon betroffen oder nicht. Immer mehr Menschen wehren sich selbstorganisiert in Hausgemeinschaften, Initiativen, vor Gericht oder auf Demonstrationen. Sehr oft mit Erfolg: Widerstand lohnt sich!

Kommt zur DEMONSTRATION AM 14. APRIL UM 14 UHR AM POTSDAMER PLATZ.

Setzt euch in Euren Kiezen zusammen zu den berlinweiten AKTIONSTAGEN VOM 04. BIS ZUM 14. APRIL 2018.

* Caritas-Studie Januar 2018

Drucksachen
der Bezirksverordnetenversammlung Mitte von Berlin
V. Wahlperiode

Beschluss Aktueller Initiator: Bezirksverordnetenversammlung Mitte, Schug Ursprungsdrucksachenart: Antrag, Ursprungsinitiator: Fraktion der SPD Matischok, Fischer	**Drucksachen-Nr:** **1031/V** Ursprungs-Datum: 13.02.2018 Aktuelles Datum: 22.02.2018

Endlich Lösungen für den Kiez um die Kurfürstenstraße

Beratungsfolge:

Datum	*Gremium*	*Sitzung*	*Ergebnis*
22.02.2018	BVV Mitte	BVV-M/0015/V	ohne Änderungen in der BVV beschlossen

Das Bezirksamt wird ersucht, in Zusammenarbeit mit dem Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, einen zeitnah umsetzbaren Maßnahmenkatalog für Verbesserungen der Situation in dem von den Begleiterscheinungen der Prostitution geprägten Kiez rund um die Kurfürstenstraße und den dazugehörigen Straßenstrich zu erarbeiten. Neben den Vorschlägen aus dem Stadtteil-Forum Tiergarten Süd vom Januar sollen auch die Vorschläge, Erfahrungen und Lösungsansätze aus Tempelhof-Schöneberg, u.a. aus dem Projekt „Nachbarschaft und Straßenprostitution“ berücksichtigt werden. Eine Zusammenarbeit mit dem Senat und dem Runden Tisch Prostitution sollen ebenfalls angestrebt werden.
Alle diesbezüglichen Vorschläge sollen ergebnisoffen geprüft werden und, soweit sich eine Umsetzbarkeit schwierig gestaltet, Umsetzungsalternativen im Sinne der jeweiligen Zielrichtung erarbeitet werden. Dieser Maßnahmenkatalog soll vor Verabschiedung als Vorlage zur Kenntnisnahme mit den Ausschüssen der Bezirksverordnetenversammlung als gemeinsame Sondersitzung der Ausschüsse UNVG, WAOG, Soziale Stadt und dem Hauptausschuss beraten werden. Dafür ist auch die Durchführung einer gemeinsamen Sitzung mit Mitgliedern der BVV Tempelhof-Schöneberg anzustreben.

Das Bezirksamt soll neben den Erkenntnissen aus bisherigen Maßnahmen der Bürger*Innenbeteiligung auch auf die Erfahrungen und Kenntnisse der Anwohner*innen, der Anlieger, der im Kiez aktiven Träger sowie Vertreter*innen des Straßenstrichs zurückgreifen, um ein gutes und konfliktfreies Zusammenleben aller Beteiligten zu ermöglichen. Entsprechend sind alle diese Akteure zu o.g. Sondersitzung einzuladen. Eventuell notwendige bauliche Maßnahmen sollen mit ausreichenden finanziellen Mitteln untersetzt werden.

Eine Beratung des Maßnahmenkatalogs vor Ende April ist anzustreben.

Frist: 11.06.2018

From: [redacted]@ba-mitte.berlin.de
To: info@forum-tgs.de
Cc: [redacted]@ba-mitte.berlin.de, mgh-villaluetzow@fippev.de
Subject: [Sprecher*innen] Stadtteilkoordination Tiergarten Süd ab 1. März
Date: 6. März 2018 17:07

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Nachgang zur Diskussion in der Sitzung des Stadtteil-Forums am 9. Januar möchten wir Sie über den aktuellen Stand zum Trägerwechsel der Stadtteilkoordination Tiergarten Süd informieren:

Ab 1. März 2018 wurde der Träger FiPP e.V. mit den Aufgaben der Stadtteilkoordination Tiergarten Süd betraut. Der Träger FiPP e.V., der bereits die Hauskoordination des Kiez Zentrums Villa Lützow innehat, ist damit ab sofort Ansprechpartner für alle Themen und Belange der Stadtteilkoordination. Zum 1. April 2018 wird auch die gegenwärtig vakante Stelle der Stadtteilkoordination wieder besetzt sein. Bis dahin wird die Hauskoordinatorin des Kiez Zentrums Villa Lützow, Alexandra Däxl, vorbereitende Maßnahmen durchführen, im Stadtteil über die nächsten Schritte informieren und allen Akteuren als Ansprechpartnerin zur Verfügung stehen.

Eventuelle Fragen und Anregungen an die Stadtteilkoordination richten Sie bitte an Frau Däxl: Tel. 265 589 69, E-Mails senden Sie bitte an villaluetzow@fippev.de<mailto:villaluetzow@fippev.de>

Die endgültigen Kontaktdaten werden auf der Internetseite der Stadtteilkoordination unter https://www.berlin.de/stk-mitte/unsere-stadtteilkoordinationen/stk-tiergarten-sued/ veröffentlicht, sobald die konkrete Person feststeht, die die Stadtteilkoordination ab 1. April 2018 umsetzen wird.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]
Sozialraumorientierte Planungskoordination
.....
Bezirksamt Mitte von Berlin
- SPK 3 -
Müllerstr. 146
13353 Berlin
.....
Tel.: (030) 9018-[redacted]
Fax: (030) 9018-[redacted]
E-Mail: [redacted]@ba-mitte.berlin.de<mailto:[redacted]@ba-mitte.berlin.de>
Diese E-Mail-Adresse ist nicht für das Empfangen oder Versenden elektronisch signierter Nachrichten geeignet.
Elektronische Zugangsöffnung gem. § 3a Abs. 1 VwVfG: post@ba-mitte.berlin.de<mailto:post@ba-mitte.berlin.de> bzw. post@ba-mitte.berlin.de<mailto:post@ba-mitte.berlin.de>-mail.de

_____
Sprecher*innen_lists.forum-tgs.de mailing list
sprecher*innen@lists.forum-tgs.de
[redacted]