

Erörterungsveranstaltung zur „Machbarkeitsstudie Elbestraße“

## Ergebnisprotokoll

<b>Datum:</b>	Donnerstag, den 9. November 2023
<b>Ort:</b>	Mehrzweckgebäude Elbeschule, Elbestr. 11, 12045 Berlin
<b>Teilnehmende:</b>	ca. 80 Gäste
<b>Fachliche Begleitung:</b>	Herr Biedermann (Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr), Herr Pitz (Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt), Herr Rouart, Herr Jenisch, Herr Fellhölter (Straßen- und Grünflächenamt), Herr Tölle, Herr Kasat (Stadtentwicklungsamt), Frau Mohren, Herr Kann (bgmr Landschaftsarchitekten), Herr Pallasch (Ingenieurbüro Sieker), Herr Reibetanz (GRUPPE PLANWERK), Herr Fritz, Frau Khangahi (BSG Brandenburgische Stadterneuerungsgesellschaft mbH)
<b>Protokoll:</b>	Frau Otto (raumscript, Öffentlichkeitsarbeit für das Lebendige Zentrum und Sanierungsgebiet Karl-Marx-Straße / Sonnenallee)

Herr Biedermann begrüßte die Anwesenden und führte in die Veranstaltung ein. Die Umgestaltung der Elbestraße ist ein Sanierungsziel im Förder- und Sanierungsgebiet Karl-Marx-Straße/Sonnenallee. Mit der Maßnahme soll vor allem die Nutzung für den Fußverkehr verbessert werden. Die Elbestraße ist daneben eines von 12 Modellprojekten der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) zur Stärkung des Fußverkehrs. Gleichzeitig ist die Elbestraße ein Teilabschnitt der künftigen Radvorrangroute Treptow-Tempelhof, woraus sich spezifische Anforderungen an eine radverkehrsfriendliche Gestaltung ergeben. Neben Verkehrsfragen geht es in der Machbarkeitsstudie um die Umsetzung von Maßnahmen, die auf den Klimawandel reagieren sowie die Schulwegsicherheit, Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit verbessern.

Bei der heutigen Beteiligung zur Machbarkeitsstudie handelt es sich um eine frühzeitige Beteiligung, in deren Rahmen fünf verschiedene Varianten präsentiert werden. Im Anschluss an diesen Beteiligungsschritt werden alle eingegangenen Hinweise abgewogen und fließen in eine Vorzugsvariante ein, die dann den Abschluss der Studie bildet. Darauf aufbauend erfolgen die weiteren Planungsschritte, die auf die Umsetzung der Maßnahmen zielen.

Herr Fritz stellte anschließend die Anwesenden, die das Projekt fachlich begleiten, sowie den Ablauf des Abends vor. Er erläuterte zudem, wie sich die Maßnahme Elbestraße in den Kontext des Sanierungsgebiets einbettet.

Herr Pitz (SenMVKU) stellte in Grundzügen die Inhalte des Modellprojekts Fußverkehr vor, das sich auf Festlegungen im Berliner Mobilitätsgesetz gründet.

Anschließend erfolgte die Vorstellung der Bestandsanalyse und der fünf erarbeiteten Varianten durch das Planungsteam der beauftragten Büros bgmr Landschaftsarchitekten, Ingenieurbüro Sieker sowie GRUPPE PLANWERK. Die Präsentation kann auf der Internetseite des Sanierungsgebiets unter [www.kms-sonne.de/projekte/elbestraße](http://www.kms-sonne.de/projekte/elbestraße) heruntergeladen werden.

Im Anschluss bestand für das Publikum im Plenum die Möglichkeit, Fragen und Hinweise zu den vorgestellten Varianten einzubringen.

Zum Abschluss der gemeinsamen Erörterung dankten Herr Fritz und Herr Biedermann für das rege Interesse und die Anregungen. Herr Fritz verwies noch einmal auf die weiteren Schritte des Verfahrens und die Möglichkeit, sich online auf der Berliner Beteiligungsplattform [mein.berlin.de](http://mein.berlin.de) informieren und vom 10.11.23 bis zum 26.11.23 auch beteiligen zu können. Anfang 2024 soll die Machbarkeitsstudie mit der Festlegung einer Vorzugsvariante abgeschlossen werden. Die Veröffentlichung erfolgt zu gegebener Zeit auf der Internetseite des Sanierungsgebiets unter [www.kms-sonne.de/projekte/elbestraße](http://www.kms-sonne.de/projekte/elbestraße).

**Im Folgenden sind die vom Publikum thematisierten Aspekte (Fragen und Hinweise) sowie die erfolgten Antworten der Planenden tabellarisch zusammengefasst.**

Nr.	Anregung / Frage aus dem Publikum	Antwort der Fachplanung / Verwaltung
1	Warum wird in <b>Variante 2</b> in Höhe Weserstraße durch den <b>Fahrbahnwechsel</b> der Fahrradtrasse eine mögliche <b>Gefahrenstelle</b> (Konflikte zwischen unterschiedlichen Verkehrsarten) in Kauf genommen?	Vorteil dieser Variante ist, dass max. viele Grundstücksüberfahrten durch direkte Zufahrten von der Straße aus zu erreichen sind.
2	Abgesehen von der Variante 5: Wo sind die neuen <b>Aufenthaltsqualitäten</b> , die in <b>den verschiedenen Varianten</b> geschaffen werden?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prämisse aller Varianten ist es, mehr Aufenthaltsqualität mit mehr zugänglichen Flächen für den Fußverkehr zu schaffen – gerade im Bereich der Schule gilt es, diese auch gemeinsam mit der Schule und der Schülerschaft zu gestalten</li> <li>• Einfache Form der Aufwertung: Aufstellung neuer Bänke / Sitzmöglichkeiten</li> <li>• Darüber hinaus liegt das Potenzial in den Gehwegverbreiterungen; ermöglichen vielfältige Nutzung.</li> </ul>
3	Gastronomie mit Bedarf an Außenflächen ist nicht ausgeprägt in der Elbestraße.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es ist nicht Bestandteil der Planung, die Erdgeschosszone zu beleben.</li> <li>• Aufenthaltsflächen zu schaffen, bedeutet nicht nur, neue Sitzbänke aufzustellen.</li> </ul>

	<b>Neue Aufenthaltsflächen</b> könnten zu einer <b>höheren Lärmbelastung</b> der Erdgeschosswohnungen führen.	Weitere Qualitäten können in den folgenden Detailplanungen herausgearbeitet werden. Die Planenden sind sich aber des Dilemmas bewusst, dass Sitzbänke gerade bei Nutzung in den Abendstunden mit erhöhter Lärmbelastung einhergehen können.
4	Elbestraße 26/28/29: Hier bestehen wichtige <b>Zufahrten für den Gewerbehof</b> mit hoher Verkehrsfrequenz (auch Kundenverkehr, Restaurant). Dieser Verkehr darf nicht behindert werden. Die zweite Einfahrt über die Ossastraße kann nicht den gesamten Verkehr abwickeln.	Diese Einfahrt und der Erschließungsverkehr wurden in den Varianten berücksichtigt.
5	Im Abschnitt zwischen Schandauer Straße und Weigandufer ist auf der „Schulseite“ eine weitere Grundstückszufahrt, die in der Bestandsanalyse bisher noch nicht aufgenommen wurde	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Grundstückszufahrten in diesem Abschnitt werden noch einmal überprüft.</li> </ul>
6	Die geplanten Versickerungsflächen scheinen in ihrer Anzahl noch relativ gering. Warum gibt es keine Variante, die aus der <b>Mittelpromenade eine Grünfläche</b> macht?	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grundsätzlich besteht bei der Mittelpromenade ein ausgeprägtes Gefälle - die Promenade ist erhöht und kann baulich nicht abgesenkt werden. Auch der Gehweg muss auf der Höhe der Häuserkante bleiben. So kann das Wasser von den Randbereichen nicht zur Mittelfläche hinfließen, um neue Grünbereiche zu bewässern.</li> <li>Prämisse für die Umbaukonzeption ist, dass die Mittelpromenade zukünftig dem Fuß- oder Radverkehr dient. Sie wird entsiegelt werden und beispielsweise mit einer wassergebundenen Wegedecke (Tenne) ausgestattet, wodurch das Wasser besser versickern kann als bisher. Die Promenade wird also auch als Fuß- oder Radverkehrsfläche grüner als bisher gestaltet werden.</li> </ul>
7	Wie wird die <b>Fahrradstraße</b> ausgestaltet?	In Fahrradstraßen gelten besondere Vorschriften. Grundsätzlich dürfen nur die Anlieger mit dem Kfz in Fahrradstraßen einfahren. Die Steuerung der Verkehrsströme im Kontext des umliegenden Straßensystems

		ist eine Frage der späteren Feinjustierung der Planung.
8	Ist die Aufstellung von <b>Spielgeräten in der Aufenthaltsfläche vor der Schule</b> in der Variante 5 möglich?	Ziel sollte die Schaffung einer für die Schule und Nachbarschaft gut nutzbaren Fläche sein; dabei ist auch die Aufstellung von Spielgeräten möglich, Erschließung und Feuerwehrlächen müssen allerdings gewährleistet bleiben. Dies müsste im weiteren Planungsprozess ausgearbeitet werden.
9	Warum erfolgt in <b>Variante 3</b> eine bauliche <b>Trennung der Fahrradtrassen</b> ?	Die Breite des Mittelstreifens ist zu gering, um einen Zweirichtungsverkehr für den Fahrradverkehr zu ermöglichen. Deshalb muss eine Trasse auf der Fahrbahn geführt werden.
10	Gewährleistung der <b>Barrierefreiheit</b> im Bereich der <b>Mittelpromenade</b> („Berollbarkeit“)	Das Ziel ist die Entsiegelung der Mittelpromenade. Trotzdem kann die „Berollbarkeit“ z.B. durch wassergebundene Wegedecken gewährleistet oder durch eine Kombination von Bodenbelägen umgesetzt werden. Dies müsste im Rahmen der weiteren Planungen konkretisiert werden.
11	Wie <b>lange</b> könnten die Umbaumaßnahmen andauern?	<p>Hierzu kann zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Aussage getroffen werden, da dies auch von dem konkreten Umfang der Umgestaltungen abhängig sein wird. Nach jetzigem Stand könnte die Umsetzung im Jahr 2026 beginnen.</p> <p>Grundsätzlich untersucht diese Studie in einem ersten Planungsschritt verschiedene Ideen der Ausgestaltung, womit sie sich von der späteren Objektplanung unterscheidet. Für die jetzt nachfolgend zu entwickelnde Vorzugsvariante können auch Teile von verschiedenen Varianten übernommen werden; in der Feinplanung werden die bestehenden Grundlagen vertiefend bearbeitet.</p>
12	Wie ist mit <b>Mietsteigerungen</b> umzugehen, die sich aus den <b>Aufwertungsmaßnahmen</b> ergeben können?	Bezirksstadtrat Biedermann erinnert daran, dass er sich politisch stark für Maßnahmen gegen Mietsteigerungen einsetzt und alle bestehenden rechtlichen Möglichkeiten auszuschöpfen sucht. Es braucht weitere wirkungsvolle Instrumente, die derzeit

		allerdings leider fehlen. Umgekehrt kann die Sorge vor Mietsteigerungen aber nicht dazu führen, dass nicht mehr in die Verbesserung des öffentlichen Raums investiert wird. Hier ist gemeinsam weiter an Lösungen zu arbeiten.
13	Umgang mit <b>Vermüllung</b> und <b>Hundekot</b> von / in geplanten Tiefbeeten: Wie werden die Tiefbeete gereinigt und kann Müll/Dreck das Wasser gefährden? Hintergrund: Schlechte Erfahrungen nach Umgestaltung am Weigandufer. Wie kann die spätere Pflege der Flächen gewährleistet werden?	Tiefbeete sind rechtlich Abwasseranlagen. Die Reinigung der Tiefbeete erfolgt daher durch die Berliner Wasserbetriebe. Hier fehlen im Bezirk noch Praxiserfahrungen; am Weigandufer sind die BWB nicht zuständig. Auch wenn durch die natürliche Filterung des Bodens keine Gefahr für die Sauberkeit des Grundwassers besteht, bleibt Hundekot ein relevantes Thema bei der Verunreinigung in der gesamten Stadt. Tiefbeete haben den Vorteil, dass Hunde diese Flächen aufgrund der „Stufe“ nicht gerne nutzen. Eher besteht die Gefahr, dass Müll in die Tiefbeete hineingeworfen wird. Hier sind klare Betriebskonzepte / Pflegeverträge mit den verantwortlichen Stellen zu entwickeln und umzusetzen. Es ist notwendig, sich für eine Aufstockung der Mittel für die Pflege der Flächen einzusetzen.
14	Entstehen durch <b>Gehwegvorstreckungen</b> <b>Nadelöhre</b> für den Kfz-Verkehr (und damit gefährliche Situationen beim Abbiegen in die Elbestraße)?	Die Gehwegvorstreckungen verschmälern die Fahrbahn nicht; die Fahrbahnbreite bleibt durchgängig gleich, es wird aber das Parken an dieser Stelle verhindert.