



**Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V.**

Potsdamer Str. 68, 10785 Berlin, Tel. (030) 2655 0864, Fax (030) 2655 1263, e-mail: bln\_berlin@t-online.de

Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V. ● Potsdamer Str. 68 ● 10785 Berlin

**Senatsverwaltung  
für Stadtentwicklung und Umwelt  
Referat II A  
- Städtebauliche Projekte -  
Brückenstraße 6  
10179 Berlin**

Bearbeiter  
C. Rixe (NABU)  
M. Schlegel (BUND)

Unser Zeichen:

1/0909.4/B/5

Berlin, 30.11.2015

**Betr: Bebauungsplanentwurf 1-14 – Stellungnahme im Rahmen der öffentlichen Beteiligung**

hier: Stellungnahme der BLN, des BUND (LV Berlin), des NABU (LV Berlin), der Baumschutzgemeinschaft Berlin, der GRÜNEN LIGA Berlin, der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (LV Berlin), des Naturschutzzentrums Ökowerk Berlin, der NaturFreunde (LV Berlin) und der übrigen BLN-Mitgliedsverbände

Bezug: Öffentliche Auslegung eines B-Planes 1-14 Molkenmarkt / Klosterviertel

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach Einsichtnahme in die Unterlagen nehmen wir wie folgt Stellung:

**Naturschutzfachliche Bedenken:**

Das Berliner Landschaftsprogramm (LaPro) sieht für die Planfläche eine Schaffung zusätzlicher Lebensräume für Flora und Fauna vor, ebenso wie eine Kompensation von Nutzungsintensivierung durch Entsiegelung, Dach- und Wandbegrünung. Aus Ihrem Entwurf ist jedoch lediglich von einer Dachbegrünung die Rede. Dabei ist es besonders wichtig, angesichts des stetigen Zuwachses an Gebäude- und Verkehrsflächen, durch eine ökologische Bauweise sowie Dach- und Wandbegrünung einer umweltbewussten und klimaschonenden Bauweise gerecht zu werden. In diesem Zuge würden wir Sie außerdem bitten, eine detaillierte Aussage zu der geplanten Begrünung des Plangebietes zu machen, da dieses Vorhaben bis jetzt nur vage beschrieben wird.

Das LaPro sieht außerdem eine Entwicklung des gebietstypischen Baumbestandes vor. Da laut der Analysekarte für Grün- und Freiflächen die Stadtbäume im Plangebiet als potenziell empfindlich gegen-

über Niederschlagsrückgängen reagieren, empfehlen wir angesichts der rückgängigen Niederschlagsmengen durch Folgen der Klimaerwärmung Bäume zu pflanzen, die einen größeren Toleranzbereich gegenüber Trockenheit aufweisen und dennoch dem typischen Berliner Artenspektrum entsprechen. Geeignete Arten wären etwa die Elsbeere (*Sorbus torminalis*), die Silberlinde (*Tilia tomentosa*), die Winterlinde (*Tilia cordata*), die Stieleiche (*Quercus robur*), der Feld-Ahorn (*Acer campestre*) und die Grauerle (*Alnus incana*).

Wir weisen zudem noch darauf hin, dass die Rodung der Bäume und der sich dort befindenden Vegetation außerhalb des Schutzzeitraumes (zwischen 1. Oktober und 28. Februar) erfolgen muss, damit mögliche Brutstätten der heimischen Vogelarten nicht gefährdet werden. Etwaige Baumhöhlen sind unbedingt zu kartieren.

Das Plangebiet ist außerdem Vorranggebiet mit den Anforderungen an Emissionsminderung. Aus dem derzeitigen Bebauungsplan geht jedoch hervor, dass die Straßenabschnitte Mühlendamm / Spandauer Straße, Mühlendamm / Grunerstraße sowie Grunerstraße / Judenstraße drei Fahrspuren pro Richtung vorgesehen sind. Damit würde es zu einer erhöhten Lärm- und Schadstoffbelastung für Einwohner und Passanten kommen und das obwohl sich das Plangebiet in einem stadtklimatisch und lufthygienisch stark belasteten Bereich befindet. Es ist daher notwendig, die Verkehrsbelastung dauerhaft zu senken, anstatt sie durch weitere Fahrspuren zu fördern. Es kann außerdem nicht sein, dass eine autobahnähnliche Straße durch ein rekonstruiert „historisches“ Bauviertel verlaufen soll. Dem Ziel des Senats, die Innenstadt vom Durchgangsverkehr zu entlasten, wird mit dieser Planung nicht mehr entgegengekommen.

#### **Verkehrliche Bedenken:**

Generell begrüßen wir das Ziel, mit dem Bebauungsplan 1-14 die historischen Stadtstrukturen wiederherzustellen, jedoch sind wir davon überzeugt, dass der Erhalt einer sechsspürigen Straßentrasse (Grunerstraße, Mühlendamm) weiterhin einer Verknüpfung der beidseitigen Stadtquartiere entgegensteht.

Wir erwarten zudem, dass das Planfeststellungsverfahren für die im Stadtentwicklungsplan Verkehr vorgesehene Straßenbahnneubaustrecke (Maßnahme I 3.4.3) von der Spandauer Straße via Spittelmarkt und Potsdamer Platz zum Kulturforum wenn nicht zeitgleich, dann doch zeitnah geplant und realisiert wird.

#### **Nachfrageentwicklung / StEP Verkehr**

Im „Mobilitätsprogramm 2016“ des aktuellen StEP Verkehr sowie im Hauptdokument heißt es unter „4. Straßenverkehr neu organisieren und Stadtqualitäten verbessern:

Trotz niedriger Motorisierung und rückläufigem Kfz-Verkehrsaufkommen weisen insbesondere die Zentrenbereiche mit hoher Nutzungsdichte und zum Teil auch die überwiegend dem Wohnen dienenden Stadtteile weiterhin hohe Verkehrsdichten [...] auf. Daraus resultieren hohe Belastungen (Luft, Lärm)

[...] sowie starke Beeinträchtigungen der Aufenthaltsqualität und des Stadtbilds in den betroffenen Räumen. Hinzu kommt, dass sich die Bedeutung der Verkehrsarten nicht im Straßenbild wiederfindet: für den Umweltverbund, mit dem etwa zwei Drittel der Wege der Berliner Bevölkerung zurückgelegt werden, steht in der Regel nicht mehr als ein Drittel des Straßenraums zur Verfügung. Dies führt nicht nur zu funktionalen Mängeln, sondern auch zu Beeinträchtigungen von Wohn- und Aufenthaltsqualität.

Durch bereits erfolgte und weiterhin absehbare Rückgänge des Kfz-Verkehrs kann eine der Bedeutung des Umweltverbunds angemessene Neuzuteilung des Verkehrsraums erfolgen. Die Umgestaltung geht darüber hinaus mit Maßnahmen zur Erhöhung der stadträumlichen Qualität einher (z. B. breitere Gehwege, Schaffung von Platzsituationen, Baumpflanzungen).

In diesem Zusammenhang wird dort, wo möglich, auch die Wiederherstellung historischer Straßenführungen und -räume angestrebt (z. B. im Bereich Grunerstraße/Molkenmarkt).

Im StEP Verkehr wird daher unter „III.2 Ziele der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung“ allgemein die „Reduzierung des motorisierten Verkehrsaufwands“ und konkret die „Reduzierung der Kfz-Verkehrsleistung (Fzgkm) um 10 Prozent bis 2025 auf gesamtstädtischer Ebene“ angestrebt. Auch für die Luftqualität sei „insbesondere die Reduzierung des motorisierten Verkehrs vor allem in der hoch belasteten Innenstadt sowie die Umsetzung von Maßnahmen des Verkehrsmanagements an hoch belasteten Hauptverkehrsstraßen“ dringend erforderlich (Kap. IV.4.3.).

Die der Verkehrsprognose zugrunde liegende Bevölkerungsprognose ist inzwischen durch den anhaltenden Zuzug und die verstärkte Einwanderung teilweise veraltet. Der Bevölkerungszuwachs kann jedoch nicht als Kfz-Verkehr bewältigt werden, so Senator Geisel am 5. November 2015 beim „Stadtforum“.

Daher kann der Bevölkerungszuwachs keine Begründung für Kapazitäten im Kfz-Verkehr sein, sondern vielmehr sind gerade deshalb die Kapazitäten für ÖPNV, Fuß-, Radverkehr und Aufenthalt zu erweitern. Dazu gehört auch die Dimensionierung von Radwegen so, dass Radfahrer einander überholen können.

### **Anmerkungen zum Fußverkehr**

Ein Ziel der Fußgängerstrategie des Senats ist es, bedarfsgerechte ausreichend häufige, kurze und sichere Querungsmöglichkeiten zu schaffen. An der geplanten Einmündung Klosterstraße/Grunerstraße ist jedoch nur eine Querungsmöglichkeit der Grunerstraße auf Höhe der unregelmäßigen Gehwegüberfahrt der Klosterstraße vorgesehen. An der Einmündung Littenstraße/Grunerstraße am Ende des B-Plans, vor der Zufahrt zum Tunnel, ist gar keine Querungsmöglichkeit vorgesehen. Die nächste Fußgängerquerung ist erst hinter der Dircksenstraße. Um den Zielen der Fußgängerstrategie zu entsprechen und aufgrund des dort beobachteten Bedarfs, fordert die BLN in Höhe der Littenstraße eine gesicherte Querungsmöglichkeit der Grunerstraße.

Die Fußgängerräume unter den Arkaden sind angemessen zu beleuchten.

## Umweltauswirkungen - Klimastrategie

In der Berliner Klimastrategie vom Juli 2008, die das klimapolitische Programm des Senats darstellt, hieß es: „Berlin wird einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten und die CO<sub>2</sub>-Emissionen weiter senken“. Dazu gehört u.a. eine „ökologische Verkehrsentwicklung“ durch „Minderung der Treibhausgase“ und „Dämpfung des verkehrsbedingten Energieverbrauchs“.

2014 wurde sogar angekündigt, Berlin soll bis zum Jahr 2050 klimaneutral werden. Dort wurde auch formuliert, dass dafür auch im Verkehrssektor noch viel mehr getan werden muss:

*„From the scenarios, it can be seen that existing planning concepts (such as StEP, bicycle and pedestrian strategies, and the integrated business traffic concept) and instruments (such as environment zones - 'Umweltzone') can have a significant impact on achieving climate neutrality by 2050. However, they will not suffice in order to reach the goal. That is why further measures are called for.“*

Quelle:[http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/klimaschutz/studie\\_klimaneutrales\\_berlin/](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/klimaschutz/studie_klimaneutrales_berlin/)

Dies bedeutet: Der Autoverkehr muss nicht nur sauberer sondern auch weniger werden. Dafür wäre ein deutlicheres Zeichen beim Rückbau des Molkenmarktes wünschenswert.

## Immissionsberechnungen

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt merkte in Bezug auf den Verkehrslärm an, dass auch in den neu geplanten Hauptverkehrsstraßen hohe Lärmbelastungen entstehen werden, so dass die Zielwerte der Lärmaktionsplanung teils erheblich überschritten werden. Zudem komme es durch die teilweisen Verkehrsverlagerungen zu einer zusätzlichen Verlärmung von Netzabschnitten, an denen bereits heute die Grenzwerte für einen vordringlichen Handlungsbedarf für Lärminderungsmaßnahmen (70/60 dB(A) LDEN/LN) überschritten werden. Es soll also eine umwelttechnisch sanierungsbedürftige Anlage gebaut werden, an der sich die Umweltverwaltung im Luftreinhalteplan und Lärmaktionsplan abarbeiten soll.

In der Abwägung zu dieser Stellungnahme wird lediglich versichert, „dass unnötige Lärmbelastungen im Blockinnenbereich vermieden werden können.“ und „auch im Nachtzeitraum keine Lärmbelastungen über 50 dB(A) im Blockinnenbereich zu erwarten [sind].“ Straßenraum und Blockaußenbereiche und sollen also in schwer erträglicher und gesundheitsschädlicher Höhe verlärmert werden.

Ein Umbau mit „nur“ vier durchgehenden Fahrstreifen bei gleicher Straßenfläche hätte geringeren Lärm zur Folge als der geplante 6-streifige Querschnitt.

Neben der Überschreitung des 24-h-Grenzwerts für Feinstaub PM<sub>10</sub> erwartet die Umweltverwaltung hier auch eine Überschreitung des Jahresgrenzwertes für Stickstoffdioxid; dieser Schadstoff wird überwiegend durch den Kraftfahrzeugverkehr verursacht. Sie bemängelt, dass die Konfliktsituation Grenzwertüberschreitung nicht problematisiert werde und keine verbindliche Festsetzung von Maßnahmen zur Konfliktbewältigung erfolge.

Diese sei aufgrund theoretischer Berechnungen der zu erwartenden Luftschadstoffe (mit einer Ausnahme) knapp unterhalb der Grenzwerte nicht erforderlich, so sinngemäß die Abwägung. Wenn sich Kfz-Verkehr und/oder das Wetter nicht exakt an die Berechnungen halten, wird der neu gebaute Straßenzug doch zum Umwelt-Sanierungsfall. Die Berechnungen sollten Reserven mindestens in Höhe der Prognoseungenauigkeit enthalten, um dies sicher zu vermeiden.

Die neue Untersuchung zur Lufthygiene vom April 2015 basiert auf falschen Grundlagen, da noch davon ausgegangen wurde, dass Dieselfahrzeuge nach Euro V- und Euro VI-Norm wesentlich schadstoffärmer als heutige Diesel wären.

EuroV + VI-Fahrzeuge sind tatsächlich z. Zt. noch nicht so sauber, wie es prognostiziert wird. Daher ist davon auszugehen, dass die Luftschadstoffe, die nach der aktuellen Prognose knapp unter den Grenzwerten bleiben, die Grenzwerte überschreiten werden.

Mit „nur“ vier durchgehenden Kfz-Spuren würde das wahrscheinlich nicht passieren.

Auch bei den Arkaden ist davon auszugehen, dass bei Berechnung mit der neuen Gesamtverkehrsprognose die Grenzwerte für PM10 und NO<sub>2</sub> überschritten werden.

### **Verkehrsuntersuchung - Verkehrsführung und Dimensionierung**

Zur Forderung nicht nur nach einer Reduzierung auf 2 x 2 durchgehende Kfz-Spuren heißt es in der Abwägung: „Aus städtebaulicher Sicht wäre eine Anlage des Straßenzuges Mühlendamm - Spandauer Straße - Grunerstraße mit zwei Spuren je Richtung und damit einem gegenüber der jetzigen Planung deutlich reduzierten Querschnitt im Sinne der Erreichung der städtebaulichen Ziele (Rekonstruktion historischer Bebauungsstrukturen, Wohn- und Arbeitsruhe, Aufenthaltsqualität öffentlicher und privater Freiräume, Vernetzung der Quartiere etc.) zu bevorzugen.“

Jedoch sind die städtebaulichen und stadtgestalterischen Anliegen und Ziele mit einer Reihe anderer Anforderungen und Rahmenbedingungen abzuwägen. Hierzu zählen auch Anforderungen und Rahmenbedingungen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehrs.“

Der Lkw-Anteil in der Verkehrsprognose liegt unter 10 %. Der Anteil des gewerblichen Quell- und Zielverkehr hat mit knapp 5 % ebenfalls eine untergeordnete Bedeutung. Daher kann hier als Begründung für die insgesamt 6 Fahrspuren nur der motorisierten Individualverkehr (MIV) gelten. Das ist keine „Reihe anderer Anforderungen und Rahmenbedingungen“, sondern gerade einmal EIN Aspekt.

Die Anforderungen des MIV sind zudem nicht zeitlich durchgängig: Die Verkehrsuntersuchung basiert auf der werktäglichen Verkehrsspitzenstundenprognose, außerhalb der Schulferien. Die prognostizierten Verkehrsmengen sind daher an gerade einmal ca. 155 Stunden im Jahr = 1,8 % der Zeit zu erwarten. Dieser geringe Anteil kann keine sinnvolle Dimensionierungsgrundlage sein, insbesondere gegen die o. g. Vorzüge aus städtebaulicher Sicht.

### **Verkehrssicherheit von Fußgängern und Radfahrern und Konflikte mit dem Kfz-Parkverkehr**

Der motorisierte Wirtschaftsverkehr wird auch als Abwägungskriterium genannt. Er soll jedoch KEINE oberirdischen Parkplätze zum Liefen, Be- und Entladen vorfinden und wird daher, wie sonst auch, verkehrsbehindernd – auf der rechten Fahrspur bzw. in zweiter Reihe halten bzw. parken und damit die angeblich erforderliche Leistungsfähigkeit erheblich einschränken.

Wir fordern daher, die jeweils rechten (3 m breiten) Kfz-Spuren im Straßenzug Grunerstr. – Molkenmarkt – Mühlendamm umzuplanen in Liefer- bzw. gebührenpflichtige Kurzzeitparkplätze mit 2,5 m Breite und Reihen „geparkter“ Bäume. Der auf diese Weise gewonnene Querschnitt soll dann im Bereich der Arkaden als Sicherheitsabstand zwischen Rad- und Gehweg und im übrigen Querschnitt zur Verbreiterung des Radweges auf durchgehend 2,5 m verwendet werden. Damit reicht er aus, damit die – sehr unterschiedlich schnellen – Radfahrer einander überholen können.

Der Wirtschaftsverkehr kann legal und komfortabel liefern und auch Kfz-Kunden finden gebührenpflichtige, dafür aber komfortabel erreichbare Parkplätze. Einige der Buchten sind mit Fahrradbügeln auszustatten, um auch Radkunden sicheres und komfortables Parken zu ermöglichen.

Im B-Plan ist die Anlage von baulichen Radwegen vorgesehen. Wir fordern, dass diese nach Kopenhagener Vorbild mit einem zweiten Bord vom Gehweg abgegrenzt werden. Dies wird verhindern, dass es zu Kollisionen von Radfahrern und jäh zwischen den Arkaden hervortretenden Fußgängern kommt. Auch in den nicht arkadierten Abschnitten ist die beschriebene Abtrennung mit einem Bord sinnvoll, da vielen ausländischen Berlin-Besuchern Radverkehrsanlagen gänzlich unbekannt sind und sie Hochbordradwege, die mit dem Gehweg niveaugleich sind, nicht als solche erkennen.

Eine weiteres Verkehrssicherheitsproblem für Fußgänger und Radfahrer resultiert aus der Festsetzung, dass Tiefgaragen zulässig sind. Über die Anordnung von Tiefgaragenzufahrten werden leider keine Festsetzungen getroffen. Im Bereich der Arkaden sehen wir aber aufgrund der sichtbehindernden Arkadenpfeiler keine sichere Möglichkeit Tiefgaragenzufahrten anzulegen. Kfz-Führer, die aus einer solchen Tiefgarage herausfahren, sind z.B. nicht in der Lage, den Radweg einzusehen, bis sie nicht bereits mit dem Vorbau direkt auf dem Radweg stehen. In gegengesetzter Richtung ist es der Gehweg unter den Arkaden, der vom Kfz-Führer nicht ausreichend eingesehen werden kann.

Deshalb fordern wir, dass Grundstückszufahrten im Bereich der Arkaden sowie 5 m davor und dahinter ausgeschlossen werden müssen.

Desweiteren fordern wir, im Bebauungsplan eine Obergrenze für Tiefgaragenstellplätze festzusetzen, die sich am ZielModal-Split für die Stadtmitte orientieren soll.

## **Überdimensionierungen für den Kfz-Verkehr an Fahrbahnen und LSA**

In der Abwägung heißt es weiter: „Danach soll der Straßenzug Mühlendamm – Tunnel Alexanderplatz einschließlich der künftigen Grunerstraße auch in Zukunft einen erheblichen Anteil von Durchgangsverkehr aufnehmen und in seiner verkehrlichen Leistungsfähigkeit nicht wesentlich eingeschränkt werden. Der Straßenzug ist ferner in seiner Funktion als Bundesstraße zu berücksichtigen.“

Gemäß StEP Verkehr soll Straßenzug Grunerstr. – Molkenmarkt – Mühlendamm keine Bundesstraße bleiben, sondern abgestuft werden. Damit ist er nicht mehr für überörtlichen Durchgangsverkehr gedacht und auch nicht dafür zu dimensionieren.

### **Weitere Anmerkungen zum Entwurf:**

Es sollen zwei der drei Fahrspuren vom Molkenmarkt rechts ab in die Grunerstraße führen. Der Abstand zwischen Fußfurt und der nächsten LSA beträgt knapp 90 m. Auf dieser geringen Entfernung ist eine Koordinierung sinnvoll und sicherlich vorgesehen. Da nur zwei Spuren ankommen, sind daher in der Grunerstraße auch nur zwei Spuren zum Weiterfahren erforderlich.

Die dritte Fahrspur vom Molkenmarkt führt geradeaus in die Spandauer Straße. Auch aus der Grunerstraße wird im Entwurf einspurig in die Spandauer Str. abgebogen. Dennoch ist die Ausfahrt Spandauer Straße zweispurig. Das ist nicht erforderlich – eine Fahrspur genügt. Sogar derzeit schon, trotz der seit Jahren existierenden Baustellen-LSA an der Abzweigung Rathausstraße. Auch die Zufahrt Spandauer Straße ist selbst für den prognostizierten Verkehr mit zwei Linksabbiegespuren für gerade mal 150 Kfz/h = knapp 4 pro Umlauf überdimensioniert. Wenn also dieser Bereich verkehrlich umgestaltet wird, sollte ein Rückbau der Spandauer Str. Bestandteil des Vorhabens werden.

Erstaunlicherweise soll das Rechtsabbiegen von der Grunerstraße in die Spandauer Straße weiterhin möglich bleiben. Dabei würde ein Verbot diese extrem belastete Straße durchaus entlasten und das Rechtsabbiegen ist an dieser Stelle überflüssig: Wer aus der Alexanderstraße kommt, fährt über Spandauer Straße

Kfz aus der Karl-Marx-Allee und von nordöstlich davon können die üppig dimensionierte Alexanderstraße benutzen. Außerdem ist hier eh nur innerbezirklicher Quell- und Zielverkehr erwünscht, schließlich soll Unter den Linden nur noch „örtliche Straßenverbindung“ der Kategorie III sein. An der Kreuzung Invalidenstraße /Chausseestraße war ein Rechtsabbiegeverbot Bestandteil der Planung.

Auch in der Gegenrichtung kann Kfz-Verkehr weder erwünscht noch erforderlich sein. Die Phase fällt aber parallel zum Radverkehr ab.

Man soll einspurig vom Mühlendamm in die Stralauer Straße einbiegen können. Die Ausfahrt Stralauer Straße ist jedoch zweispurig. Auch das ist nicht erforderlich – eine Fahrspur genügt.

**LSA 07179 Molkenmarkt - Spandauer Straße / Grunerstraße:**

Heranführung der Radspur Richtung Südwesten an die Kfz-Fahrbahn: Erst 8 m vor der Kfz-Haltlinie erscheinen die vorfahrtberechtigten Radfahrer den Kfz-Rechtsabbiegern hinter dem geplanten Grün. Das bedeutet bei einer Geschwindigkeit der Radfahrer von 25 km/h eine Sichtzeit von 1,15 Sekunden – wenn der Kfz-Lenker denn im richtigen Moment hinschaut. Hier sollte zur Herstellung der Verkehrssicherheit (Vermeidung von Abbiegeunfällen) ein deutlich verlängerter Sichtbereich gewählt werden.

Gleiches gilt für die Kreuzungen Grunerstraße / Neue Jüdenstraße in beiden Richtungen, Grunerstraße / Klosterstraße Richtung Osten und vor der Littenstr. (dort 10 m bis Bordkante).

Linksabbiegemöglichkeit für Radverkehr aus Stralauer Straße: gut, dass daran gedacht wurde. Die Spurbreite 1,10 m für die Abbieger und 1 m für Geradeausverkehr unmittelbar neben Kfz reicht allerdings nicht aus.

**LSA 07178 Molkenmarkt - Mühlendamm / Stralauer Straße:**

Kreuzungsplan:

Der Anschluss der Planung der Stralauer Straße gem. Lageplan 3.2 (Vorplanung) des planfeststellungs-ersetzenden Teils an den Bestand (freier Rechtsabbieger) passt an beiden Bordkanten nicht. Die geplante Straße ist breiter.

Der Zu- und Abgang von der Straßenbahnhaltestelle auf der Südwestseite des Mühlendamms führt über 5 Spuren (ca. 13 m). Die Kfz-Rechtsabbiegespur ist an dieser Stelle unnötig lang – siehe unten – und verschlechtert damit die Sichtverhältnisse für Fahrgäste vom Gehweg.

Linksabbiegemöglichkeit für Radverkehr aus Stralauer Straße (R1): gut, dass daran gedacht wurde. Die Spurbreite von 1 m für Geradeausverkehr unmittelbar neben Kfz reicht allerdings nicht aus. Freigabezeit für die Abbieger auf R1 von 5 s bei  $U = 90$  s heißt Kapazität 1 - 2 Radfahrer pro Umlauf = 40 - 80 pro h – zu wenig.

Weiterführung Ri Südwesten bis Poststraße: 2,6 m breiter Abschnitt der Radspur wird zugeparkt werden. Bauliche Abgrenzung von Kfz-Fahrbahn erforderlich.

Rechtsabbieger von Mühlendamm in Stralauer Straße: Der Radius ist unbemaßt und sehr gering (ca. 1 m). Er muss so bemessen sein, dass Kfz und Radfahrer hier nebeneinander abbiegen können, also Kfz ohne Mitbenutzung der Radspur und Radfahrer bei freier Furt in normaler Fahrt abbiegen können ohne auf Schrittgeschwindigkeit bremsen zu müssen. Dafür kann die bauliche Trennung vor der Haltlinie in die Kurve hinein weitergeführt werden.

Rechtsabbiegespur Mühlendamm / Stralauer Straße:

Die Belegung der heute noch unsignalisierten Rechtsabbiegespur soll von 6470 Kfz/d im Prognosenullfall um 17 % im Prognoseplanfall mit Signalisierung auf 7571 Kfz/d (errechnet aus Spitzenstd.-Wert 530



Kfz/h) steigen. Die Berechnung ist nicht nachvollziehbar, aber es wird eine Aufstelllänge von 64 m berechnet (s. Anlagen S. 11, Spalte „Staulänge“). Die Abbiegespur soll jedoch noch deutlich länger werden: fast 80 m. Das geht zu Lasten des Gehwegs und der Sichtbeziehungen für querende Fahrgäste (s. o.) und wird von uns abgelehnt.

### **Stadtästhetische Aspekte**

Die neue Bebauung am Molkenmarkt soll eine Remineszenz an die erhaltenen Gebäude und die vor dem Krieg vorhandene Bebauung darstellen. Wir fordern daher, dass für die straßenseitigen Gebäudeteile Schrägdächer mit Ziegeldeckung und helle Fassaden festgesetzt werden sollen. Vollglasfassaden sollten nur ausnahmsweise zulässig sein.

Mit freundlichen Grüßen

Manfred Schubert

Geschäftsführer

für unsere nach § 63 BNatSchG anerkannten Mitgliedsverbände:

|                      |  |
|----------------------|--|
| gez. R. Altenkamp    | (Naturschutzbund Deutschland, LV Berlin)       |
| gez. Dr. C. Kühnel   | (Bund für Umwelt und Naturschutz, LV Berlin)   |
| gez. L. Miller       | (GRÜNE LIGA, Berlin)                           |
| gez. C. Schwanitz    | (Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, LV Berlin) |
| gez. A. Solmsdorf    | (Baumschutzgemeinschaft Berlin)                |
| gez. G. Strüven      | (NaturFreunde, LV Berlin)                      |
| gez. Dr. P. Warnecke | (Naturschutzzentrum Ökowerk Berlin)            |