INTERESSENGEMEINSCHAFT LEIPZIGER STRASSE E.V.

SONDER-NEWSLETTER I/2021

Sehr verehrte Mitglieder,
sehr verehrte Interessierte der IG Leipziger Straße e.V.,

bei vielen unserer Themen ist in den letzten zwei Monaten etwas Bewegung reingekommen. Doch schon einmal vorab: Nicht alles hat sich zum Positiven gewendet.
So ist nach über 2 Jahren nun die Vorplanung für die Tramstrecke Alexanderplatz-Kulturforum abgeschlossen. Als Stakeholder durften wir schon einmal einen Blick darauf werfen und sind **nicht** begeistert. Des Weiteren haben wir nach vielen Monaten diverse Antwortschreiben auf unsere Anfragen erhalten.
Dies bestärkt uns darin, nach dem 3. **'Tag der freien Straße'** mindestens einen 4., 5. und 6. an **jedem letzten Sonntag im Monat** zu veranstalten. So ist es nicht nur notwendig, dass sich Nachbarn auf der Straße treffen können....

*** FIS Broker

Sachdaten

Umweltgerechtigkeit: Integrierte Mehrfachbelastung Umwelt (Umweltatlas)

Fläche zum Datensatz zeigen

Fläche 1 von 1

zur Übersicht

Planungsraum-Nummer	01011204
Planungsraum-Name	Leipziger Straße
Stadtraum	Innenbereich
Kernindikator 1: Durchschnittliche externe Lärmkosten durch den Gesamtverkehr je Einwohner	hoch
Kernindikator 2: Luftbelastung durch PM2.5 und NO2	hoch
Kernindikator 3: Grünversorgung	mittel
Kernindikator 4: Bioklimatische Belastung	hoch
Anzahl der Mehrfachbelastungen	3

Genauso wichtig ist es, darauf hinzuweisen, dass unser Quartier nicht nur mit **Grünflächen unterversorgt** ist, sondern zudem auch eine **dreifache Belastung aus einer sehr hohen Lärmbelastung, hoher Luftbelastung und einer hohen thermischen Belastung** aufweist.

Um Aufmerksamkeit auf unser Quartier zu lenken und Fürsprecher für unsere Anliegen zu gewinnen, ist es wichtig, auf die Straße zu gehen und 'Werbung' zu machen.

SONNTAGS auf der Leipziger Straße

Die Leipziger Straße in der Berliner Woche:

- https://www.berliner-woche.de/mitte/c-verkehr/anwohner-organisierten-tag-der-freien-strasse_a305610
- https://www.berliner-woche.de/mitte/c-verkehr/ig-leipziger-strasse-macht-weiter-druck_a309909

GRÜN in der Leipziger

Für die Versorgung von Berlins Einwohnern mit Freiflächen werden **6m^2 pro Einwohner an erholungswirksamen, wohnungsnahen Freiraum** angestrebt. Der wohnungsnahe Freiraum ist dem unmittelbaren Wohnumfeld zugeordnet, sein Einzugsbereich auf 500 m beschränkt und dient überwiegend der Kurzzeit- und Feierabenderholung. Bei der Ermittlung der Versorgung werden ausschließlich die für die Erholung geeigneten Grünanlagen berücksichtigt.

Nimmt man einmal den Marion-Gräfin-Dönhoff-Park mit 7.200m^2 und den Jugendpark mit geschätzten 8000m^2 und die Einwohnerzahl von 6.500 EW besteht ein **Defizit von 23.800m^2** an wohnungsnahen Grünanlagen im Quartier.

Gibt es einen besseren Grund für einen **Leipziger Park**?

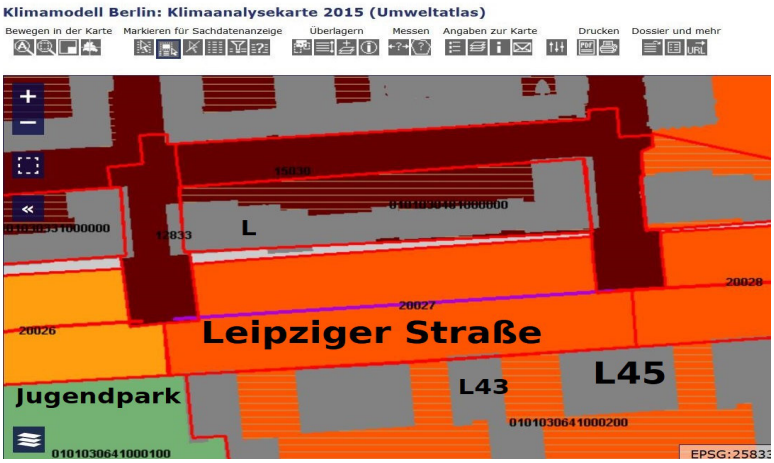
LÄRM in der Leipziger

Die Leipziger Straße ist mit mehr als 75dB(A) belastet. Selbst an den Hauserfronten (z.B. auf den Balkonen) herrschen noch Lärmwerte von 70-75 dB(A). Auch nachts liegen die Werte bei mehr als 65 dB (A) an den Häuserfronten.
An Hauptverkehrsstraßen werden häufig 85 dB(A) gemessen, wobei der Schwerlastverkehr bis zu 95 dB(A) ausmachen kann. Die vom Schwerlastverkehr verursachten Spurrillen in der Leipziger Straße erhöhen bei Nässe den Schallpegel um weitere +15 dB(A). Nach der 16.BImSchV ergeben sich Immissionsrichtwerte von

64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts. Aus den VLarmSchr97 sind Grenzwerte für Bundesstraßen/ Mischgebiete angegeben mit: 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts. Diese werden an der Leipziger Straße erheblich überschritten.
80-100dB(A) Dauerlärm verursacht erwiesenermaßen Herz- und Kreislauferkrankungen und führen zu Schlafstörungen und Hörschäden.
Nach **§45(1c)StVO** kann zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen **Tempo 30** angeordnet werden. Eine Verminderung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 würde wie eine Halbierung des Verkehrs wahrgenommen werden, d.h. 50 Autos, die 50km/h fahren, verursachen den gleichen Lärmpegel wie 100 Autos, die 30km/h fahren.
Zudem kann **geräuschmindernder Straßenbelag** zusätzlich eine Reduzierung um bis zu 10dB(A) ausmachen, was wiederum eine Halbierung der wahrgenommen Lautstärke bedeutet.
Es gibt demnach sowohl sehr einfache als auch etwas aufwendigere Maßnahmen mit denen man die Gesundheit der Anwohner schützen könnte.

HITZEINSEL in der Leipziger

Die Leipziger Straße gehört zu den Straßen in Mitte, die einen besonderen **stadtklimatischen Missstand** aufweisen. Kennzeichnend sind dabei Flächen, die über einen **sehr hohen Versiegelungsgrad** bzw. ein **sehr hohes Bauvolumen** sowie ein **sehr geringes Grünvolumen** verfügen. Zudem sind sie zusätzlich negativ durch ihre ungünstige thermische Umgebung beeinflusst.



So zeigt dann auch die Klimaanalysekarte (2015) den nördlichen Bereich der Leipziger Straße (hier zwischen Markgrafen- und Jerusalemer Str.) von **starker nächtlicher Überwärmung** geprägt.

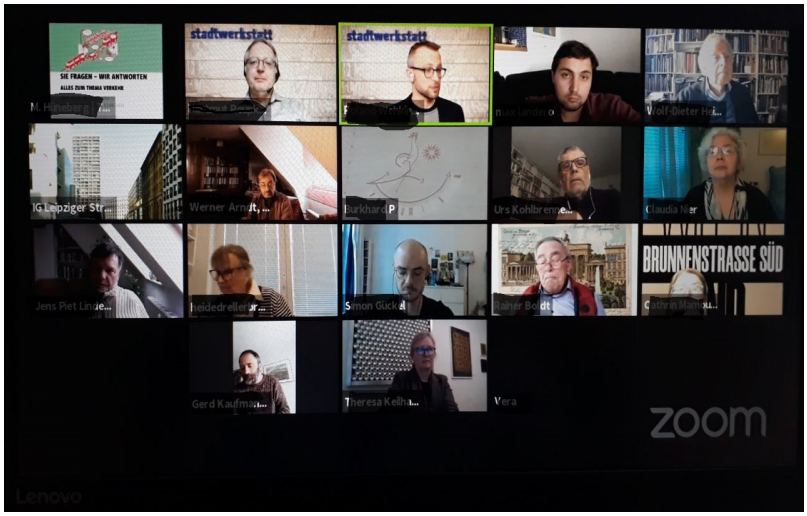
(dunkelrot= starker Wärmeinseleffekt)

Gerade in den Hitzesommern mit einer erhöhten Anzahl von tropischen Nächten kommt es vermehrt zu Hitzetoten. Insbesondere für ältere Menschen besteht hier eine besonders große Gefahr. In Berlin gab es 2006 fast 400 Hitzetote, 2015 über 300 Hitzetote und im Jahr 2018 fast 500 Hitzetote.

(https://www.rbb24.de/panorama/thema/2019/klimawandel/beitraege/statistik-hitzetote-sommer-2018-robert-koch-institut.html)

VERKEHR in der Leipziger

Eingeladen wurde zu einem Gespräch über Verkehrsthemen in Berlin-Mitte.



In der Online-Dialogveranstaltung „Sie fragen – Wir antworten“ konnten Fragen an die Senatsverwaltung gestellt werden. Und natürlich haben wir es uns nicht nehmen lassen, unsere Fragen zur Leipziger Straße zu stellen.

Was ist mit Tempo 30 aus Lärmschutzgründen für die Anwohner?

Was ist mit einem Fahrradstreifen? ….

Antwort: Also, zunächst wird erst einmal die Tram gebaut und dann sehen wir weiter. Und „**Lärmschutz in der Leipziger ist ein nicht ausreichender Grund**“ für Temporeduzierung.

Nach vielen Monaten erhielten wir zudem das Antwortschreiben von SenUVK, bei dem wir insbesondere auf die klimatische und verkehrliche Situation in der Leipziger Straße hingewiesen haben und diverse schnell umsetzbare Maßnahmen vorgeschlagen haben. Dazu nur ein Ausschnitt der **Antwort von SenUVK:**

> "Ihre Überlegungen, kurzfristig bis zum Neubau der Straßenbahntrasse eine Zwischenlösung für den Radverkehr zu schaffen, setzt entsprechende Untersuchungen und Planungen voraus, die ich angesichts des Planungsstandes für die Umgestaltung der Leipziger Straße im Zusammenhang mit der Straßenbahntrasse, sowie der nur begrenzt zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen Ressourcen für nicht opportun halte. Alternativ zur Befahrung der Leipziger Straße kommen derzeit auch Routen über fahrradfreundlichere Straßen wie die Französische Straße oder Zimmerstraße in Betracht."

Für uns heißt das übersetzt: Wer als Fahrradfahrer auf der Busspur nicht von einem LKW überrollt werden möchte, soll doch bitte woanders lang fahren.

Noch mehr Verkehr:
Die **Diesel-Fahrverbotszone** ab Charlottenstraße wird wie bei drei anderen Straßen in Berlin **nicht aufgehoben**, da die Grenzwerte nicht ausreichend eingehalten wurden. Und dass, obwohl seit über einem Jahr ca. 20% weniger KFZ-Verkehr durch die Leipziger Straße fährt. (https://www.rbb24.de/politik/beitrag/2021/05/berlin-diesel-fahrverbote-zum-teil-aufgehoben.html)

KRAUSENSTRAßE

Für den Umbau/Neubau der Krausenstraße läuft seit über einem Jahr die Vorplanung bei SenUVK(Abt.V). Den Grund des Umbaus haben wir nie erfahren. Doch schon letztes Jahr hatten wir auf eine Lösung gedrängt, die eine Verkehrsberuhigung und eine Reduktion des Durchgangsverkehrs (Stau-Umfahrung Leipziger Str.) vorsieht. Hierzu haben wir verschiedene Maßnahmen wie den Umbau zu einer Fahrradstraße, wechselseitiges Querparken oder die Einrichtung einer Einbahnstraße mit Fahrtrichtung Westen (bis zur Charlottenstr.) vorgeschlagen.

Als Antwort erhielten wir nun, dass keine der genannten Maßnahmen umsetzbar sei:

Das wechselseitige Querparken entspräche nicht den Grundsätzen des Friedrichstadtkonzeptes.
Die Einbahnstraßenregelung würde nicht gehen, da dort der Bus 265er verkehre. Und als Fahrradstraße sei diese aus mehreren Gründen nicht geeignet, da der Fahrradverkehr in der Krausenstraße heute nicht die vorherrschende Verkehrsart und eine Entwicklung dorthin auch nicht absehbar sei.
Stattdessen wird zur Begrenzung von Regenwassereinleitungen die Krausenstraße anscheinend zur ersten resilienten Vorzeigestraße mit Mulden-Rigolen-Systemen ausgebaut. **Und was noch wichtiger ist:**

> **"Um dem Mobilitätsgesetz zu entsprechen und die Reduzierung des MIV voranzutreiben, wird es in der Krausenstraße keine Parkmöglichkeiten für Bewohner geben."**

Fazit: Um den Durchgangsverkehr durch die Stau-Umfahrer auf der Leipziger zu verringern, sollen die Anwohner nicht mehr in der Krausenstraße parken können. Die alteingesessenen Bewohner der Hochhäuser haben das Nachsehen, denn die Neubauten in der Krausenstraße besitzen Tiefgaragen.

KIEZTREFF in der Leipziger

Das Thema, das uns grad mit am meisten am Herzen liegt, wird wohl ein etwas langwierigeres Projekt. Wenn die WBM bereits in der Vergangenheit nicht wirklich kontakt- und antwortfreundlich war, dann zeigt diese nun eine vollkommene

Ignoranz der Anwohnerwünsche zur Belegung der neuen Einzelhandelsflächen auf der Nordseite. Zudem beantwortete die WBM unsere Anfrage zur Einrichtung eines Bürger-oder Kieztreffs damit:
"In den neuen Gewerbeflächen in der Leipziger 54-58 kann auf Grund der B-Planvereinbarung nur Gastro und Einzelhandel realisiert werden - soziale Einrichtungen, etc. sind in diesen speziellen Flächen nicht genehmigt."
Auf weitere Nachfrage (denn von einer B-Planvereinbarung weiß selbst das Bezirksamt Mitte nichts) heißt es: "Gemäß unserer Strategie stellen wir 10 bis 15% unserer Gewerbeflächen für soziale kulturelle Institutionen, Vereine und Aktivitäten zu günstigen Mietkonditionen, das heißt unter dem jeweiligen aktuellen Marktwert zur Verfügung."

Und damit endet dann wohl auch das soziale Engagement des landeseigenen Wohnungsbauunternehmens.

STRAßENBAHN in der Leipziger

Das ist die Vorplanung für den breiten Abschnitt der Leipziger Straße. Auf der linken Seite sieht man die Haltestelle Jerusalemer Straße (rot) und rechts den Abzweig zur Axel-Springer-Str./Spittelmarkt. Während vor einem Jahr in der Planung nur eine Weiche für Notfälle vorgesehen war, gibt es nun für Havariefälle eine Kehr- oder Wendeanlage (ganz links neben der Haltestelle) **und eine zweite Wendeanlage mit Abstellgleis über die gesamte Länge des Marion-Gräfin-Dönhoff-Parks.**

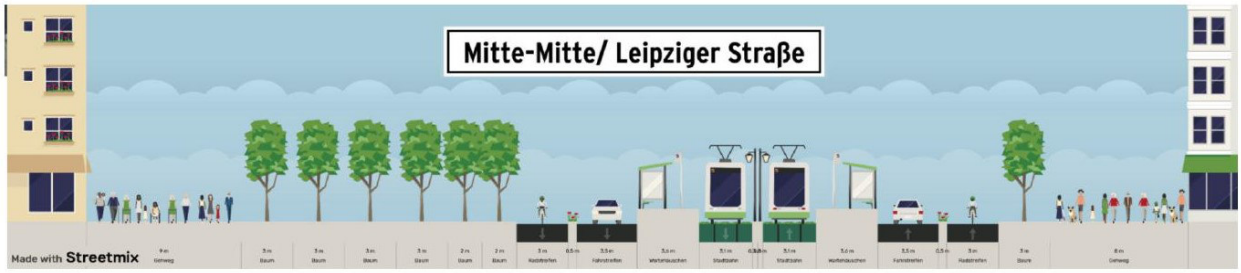
Laut Planung von SenUVK soll dann im Jahr 2028 (!) jeweils **nur jede zweite Straßenbahn** vom Alexanderplatz kommend bis zum Potsdamer Platz/ Kulturforum **durchfahren**. Wohlgemerkt, einer der wichtigsten Regionalbahnhöfe mit Nord-Süd-Anbindung an den Hauptbahnhof. Die anderen Straßenbahnen enden in der Leipziger Straße und sollen dann wieder Richtung Alexanderplatz fahren, d.h. dass über eine Länge von 200m Tramwagen geparkt werden.

Als einzig Positives bleibt hier nur das geplante Rasengleis und die Entscheidung für eine gestaltungsorientierte Variante mit jeweils einer KFZ-Spur pro Richtung zwischen Spittelmarkt und Charlottenstraße. Aber auch dies hätte man

flächensparsamer planen können. Durch die geplante Mittellage der Tramstrecke kommt es gleich zu mehreren Verschwenkungen. Eine gerade Streckenführung auf der Südseite würde dagegen lärmmindernd wirken.

Dies hätte zudem den Vorteil, dass auf der Nordseite eine Verkehrsfläche von ca. 15.000qm frei werden würde, auf der der **Leipziger Park** (Achtung: Versickerungsfläche und Abkühlung) entstehen könnte. So z.B.

Auf der Nordseite ergibt sich eine Freifläche mit einer Breite von 16 Metern, die als Grünfläche mit Baumbestand über die Länge des Abschnittes Charlottenstraße bis Spittelmarkt der Bevölkerung als Stadt- und Lebensraum zur Verfügung gestellt werden muss: der **Leipziger Park** als Symbol und Vorzeigeprojekt des ökologischen Stadtumbaus.



Nordseite **Südseite**

In der Vorbesprechung wurde uns wiederum eine Absage an 'Tempo 30', 'Fahrspurverringerung' und 'Leipziger Park' erteilt, denn man müsse **„den Charakter der Straße ernst nehmen. Dieser lebt von seinem großzügigen Raum, der nicht mit Bäumen verdichtet wird.“**

Nebenbei bemerkt, schließt die 'Erhaltungssatzung Leipziger Straße' laut Aussage des Stadtplanungsamtes BA Mitte einen Park explizit nicht aus.

Am **14. Juni 2021 um 18:00 Uhr** gibt es eine öffentliche Online-Infoveranstaltung als Zoom-Webinar. **Für die Teilnahme ist eine Anmeldung erforderlich!**

Nach der Anmeldung erhalten Sie automatisch eine Bestätigungsemail mit den Informationen zur Einwahl in das Webinar.

Weitere Infos dazu: https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/oeffentlicher-personennahverkehr/projekte-in-umsetzung/alexanderplatz-potsdamer-platz-kulturforum/

bzw. der Direktlink zur Anmeldung: https://bit.ly/3y3cuMx

Vom 15. bis 29. Juni 2021 besteht die Möglichkeit, Hinweise und Anregungen zur vorliegenden Planung auf der Beteiligungsplattform mein.berlin.de mitzuteilen: Online-Beteiligung auf meinBerlin

Unsere Erfahrungen der letzten Monate haben wieder einmal gezeigt, wie zivilgesellschaftliches Engagement und Bürgerbeteiligung ignoriert und übergangen wird. Wir bleiben weiter dran, aus unserem Quartier eine 'L(i)ebenswerte Leipziger' zu gestalten.

Bei Fragen und Anmerkungen zum Newsletter schreiben Sie mir bitte:
mailto: verena.unbehaun@leipzigerstrasse.info