

Aktualisierter Abschlussbericht

# Lübecker Straße in Berlin-Mitte

## Verkehrs- und Gestaltungskonzept



28. November 2019

LK Argus GmbH



**Aktualisierter Abschlussbericht**

# **Lübecker Straße in Berlin-Mitte**

## **Verkehrs- und Gestaltungskonzept**

Auftraggeber

**Bezirksamt Mitte von Berlin**

Straßen- und Grünflächenamt

Karl-Marx-Allee 31

10178 Berlin

Auftragnehmer

**LK Argus GmbH**

Markgrafenstraße 62/63

D-10969 Berlin

Tel. 030.322 95 25 30

Fax 030.322 95 25 55

berlin@LK-argus.de

www.LK-argus.de

Unterauftragnehmer

**ZECH-CON**  
**Beratende Ingenieure GmbH**

Breite Straße 2

D-13187 Berlin

Tel. 030.440 227 10

Fax 030.440 227 40

k.zech@zech-con.de

www.zech-con.de

**Bearbeitung**

Dipl.-Ing. Alexander Reimann

Simon Stolz, M.Sc.

**Bearbeitung**

Dipl.-Ing. Knut Zech

Berlin, 28. November 2019



<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung</b>	<b>1</b>	Bezirksamt Mitte Berlin
<b>2</b>	<b>Bestandsanalyse</b>	<b>2</b>	<b>Verkehrs- und Gestaltungskonzept Lübecker Straße in Berlin-Mitte</b>
2.1	Lage des Untersuchungsraums	2	
2.2	Nutzungen im Umfeld	2	Aktualisierter
2.3	Straßenraumgestaltung	3	Abschlussbericht
2.4	Straßennetz und Verkehrsorganisation	5	28. November 2019
2.5	Kfz-Verkehr	8	
2.6	Öffentlicher Verkehr	13	
2.7	Fuß- und Radverkehr	14	
2.8	Vorliegende Leitungen in der Lübecker Straße	17	
2.9	Grundstückszufahrten	18	
<b>3</b>	<b>Konfliktanalyse und Planungshinweise</b>	<b>23</b>	
<b>4</b>	<b>Varianten der Straßenraumgestaltung</b>	<b>25</b>	
4.1	Varianten zum Aspekt 1 - Wahl einer geeigneten Verkehrsorganisation zur Vermeidung von gebietsfremdem Kfz-Verkehr	25	
4.2	Varianten zum Aspekt 2 - Wahl einer geeigneten Anordnung des ruhenden Verkehrs zur Reduzierung der Flächen für den fließenden Kfz-Verkehr	28	
4.3	Beschreibung der Vorzugsvariante	32	
4.4	Kostenschätzung zur Vorzugsvariante	43	
<b>5</b>	<b>Erkenntnisse aus der Beteiligung der Anwohnenden</b>	<b>45</b>	
<b>6</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>47</b>	
	Tabellenverzeichnis	48	
	Abbildungsverzeichnis	48	
	Anlagenverzeichnis	50	
	Literaturverzeichnis	50	



## 1 Aufgabenstellung

Die Lübecker Straße gehört zum untergeordneten Nebennetz und dient der Erschließung. Durch ihre Gestaltung erweckt sie jedoch den Eindruck einer hauptsächlich für den Kfz-Verkehr genutzten Straße. Elemente zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und zur Verbesserung des städtebaulichen Erscheinungsbildes sind mit Ausnahme eines Versuches in Form von Pflanzkübeln nicht vorhanden.

In direkter Nachbarschaft entstand im Bereich Strom- / Turmstraße mit dem Schultheiss-Quartier ein neues Shopping- und Dienstleistungszentrum.<sup>1</sup> Die Bewohnenden befürchten, dass aufgrund der Lage der Tiefgaragenzu- und -ausfahrt des Centers in der Turmstraße die Lübecker Straße nach Inbetriebnahme des Schultheiss-Quartiers als Zufahrtsstrecke zu selbigem genutzt wird.

Es liegen Beschwerden von Seiten der Anwohnenden und Bürger/Innen-Vertretungen zu folgenden Themen vor:

- Übermäßige Belastung der Lübecker Straße durch Fremdverkehr,
- Hohe Geschwindigkeiten, Missachtung von Verkehrsregeln und Widerrechtliches Parken in zweiter Reihe sowie
- Geringe Kapazitäten im ruhenden Verkehr, einhergehend mit Parksuchverkehren und erhöhten Lärmbelastungen.

Mit der Erarbeitung des Verkehrs- und Gestaltungskonzepts für die Lübecker Straße sollen die folgenden Zielstellungen verfolgt werden:

- Heraushalten von Fremdverkehren aus der Lübecker Straße,
- Umsetzen von Maßnahmen / Lösungen zur Einhaltung verträglicher Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr,
- Bessere Nutzbarkeit des Straßenraums für Gehende, Radfahrende und mobilitätseingeschränkte Personen sowie
- Steigerung der Aufenthaltsqualität.

Hierzu wird zunächst eine umfangreiche Analyse sowie Beurteilung des Bestandes durchgeführt. Dies erfolgt sowohl hinsichtlich des Verkehrsablaufs als auch in Bezug auf die bauliche Gestaltung. Anschließend werden Lösungsansätze diskutiert und in Varianten untersucht. Aus diesen wird schließlich eine Empfehlung als Vorzugslösung für die Umgestaltung der Lübecker Straße abgeleitet. In diesen Prozess wird die Öffentlichkeit durch verschiedene Beteiligungsformen (Workshop sowie Abendveranstaltungen) aktiv eingebunden.

---

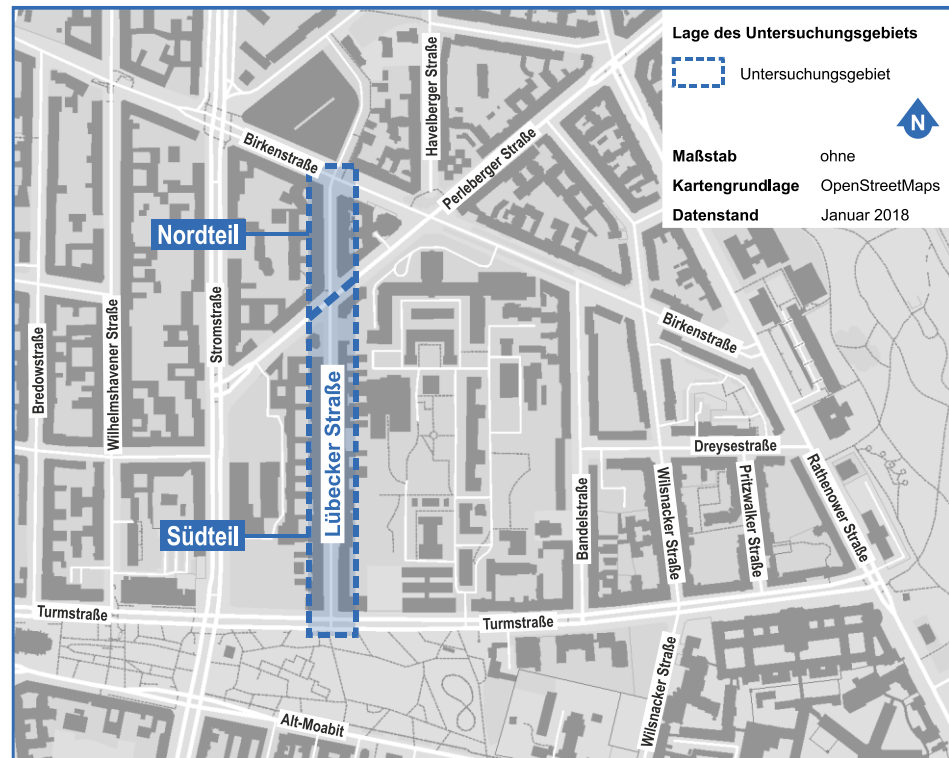
<sup>1</sup> Nach Abschluss der für das Verkehrs- und Gestaltungskonzept vorgenommenen Bestandsaufnahme wurde das Einkaufszentrum am 16.08.2018 eröffnet.

## 2 Bestandsanalyse

### 2.1 Lage des Untersuchungsraums

Der Planungsraum umfasst die Lübecker Straße (Abbildung 1). Diese befindet sich im Stadtteil Moabit im Westen des Bezirks Mitte von Berlin. Die Lübecker Straße verläuft von der Birkenstraße (Norden) bis zur Turmstraße (Süden). Sie weist eine Gesamtlänge von ca. 520 Metern auf und kreuzt im nördlichen Teil die Perleberger Straße. Hierdurch werden zwei Teilabschnitte gebildet. Der nördliche Teil verläuft mit einer Länge von ca. 140 m zwischen Birkenstraße und Perleberger Straße. Der Südteil weist eine Länge von ca. 380 m auf und verläuft zwischen Perleberger und Turmstraße. Sowohl an der Birkenstraße als auch an der Turmstraße endet die Lübecker Straße als Einmündung.

**Abbildung 1:** Lage des Planungsraums

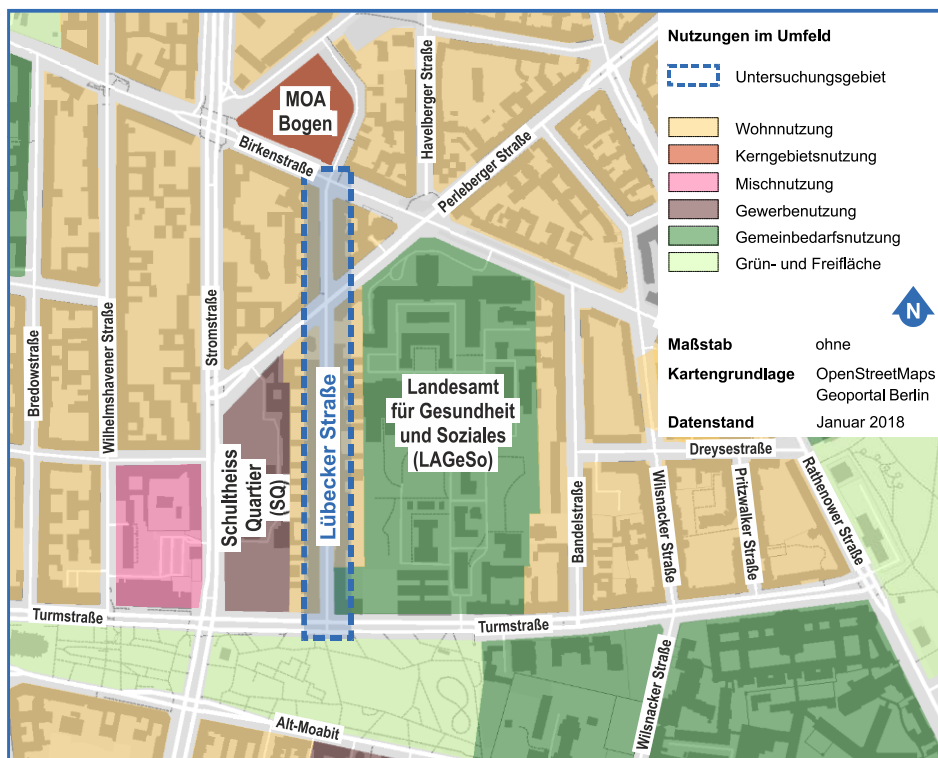


### 2.2 Nutzungen im Umfeld

Das Umfeld der Lübecker Straße ist vorrangig von Wohnnutzungen geprägt (Abbildung 2). In westlicher Richtung schließt sich zur Stromstraße hin das neue Einkaufszentrum Schultheiss-Quartier an, welches am 16.08.2018 eröffnet wurde. Im Osten grenzt das Landesamt für Gesundheit und Soziales (LA-GeSo) an die Wohnbebauung der Lübecker Straße. Im Süden grenzt der kleine Tiergarten direkt an die Turmstraße. In Richtung Norden führt die Lübecker Straße direkt auf das Einkaufszentrum Moa-Bogen zu.



**Abbildung 2:** Nutzungen im Umfeld



Bezirksamt Mitte Berlin  
**Verkehrs- und  
Gestaltungskonzept  
Lübecker Straße  
in Berlin-Mitte**  
  
Aktualisierter  
Abschlussbericht  
  
28. November 2019

Die Lübecker Straße selbst ist durch eine nahezu durchgängige 5-geschossige geschlossene Blockrandbebauung geprägt. Die Gebäude der Hausnummern 3 bis 6 sind von der allgemeinen Gebäudeflucht zurückgesetzt und verfügen über einen kleinen Vorgarten. Weiterhin sticht die Botschaft der Republik Tadschikistan (Perleberger Straße 43) als solitärer Baukörper hervor. Diese befindet sich direkt am Knotenpunkt mit der Perleberger Straße auf der westlichen Seite der Lübecker Straße. Gegenüber dieser wird die Blockrandbebauung durch einen Spielplatz unterbrochen. Es befinden sich zwei Kitas in der Lübecker Straße (Perleberger Straße 38 und Lübecker Straße 13). Im Gebäude Hausnummer 6 ist zudem eine Obdachlosenunterkunft untergebracht, im Haus Nummer 21 ein soziales Projekt mit Treffpunkt für Alleinerziehende. Vereinzelt sind im Erdgeschoss der Wohnhäuser kleinflächige gewerbliche Nutzungen anzutreffen. Dies gilt insbesondere für die westliche Bebauung im Bereich südlich der Perleberger Straße.

## 2.3 Straßenraumgestaltung

Die Lübecker Straße verfügt in beiden Teilbereichen (nördlich und südlich der Perleberger Straße) über eine Querschnittsbreite von ca. 19 Metern zwischen den Gebäudefluchten (Abbildung 3). Diese Gesamtbreite gliedert sich in jeweils ca. 4 Meter breite Gehwege im westlichen und östlichen Seitenraum und eine ca. 11 Meter breite einbahnige, zweistreifige Fahrbahn mit Längsparkständen

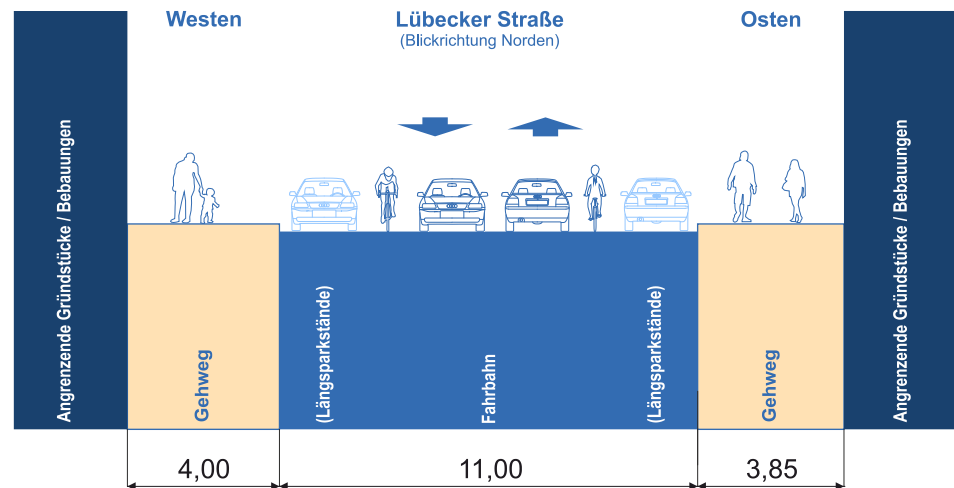
Bezirksamt Mitte Berlin  
**Verkehrs- und  
Gestaltungskonzept  
Lübecker Straße  
in Berlin-Mitte**

Aktualisierter  
Abschlussbericht

28. November 2019

am Fahrbahnrand. Fahrstreifen oder Parkstreifen<sup>2</sup> sind bis auch kurze Ausnahmen nicht markiert.

**Abbildung 3:** Schematische Darstellung der Querschnittsgestaltung in der Lübecker Straße



Die Fahrbahn der Lübecker Straße ist über die gesamte Länge asphaltiert (Abbildung 4). Die Gehwege im Seitenraum sind entsprechend der Vorgaben der AV Geh- und Radwege (SenStadtUm, 2013) mit Kunststein- bzw. Granitplatten und Mosaikpflaster gestaltet.

**Abbildung 4:** Lübecker Straße (Blick Richtung Norden in Höhe Turmstraße)



Eine Begrünung des Straßenraums erfolgt bisher nur in stark reduziertem Maße. Entlang der Längsparkstände wurden mit Mitteln des Quartiersmanagements Moabit-Ost vereinzelte kleine Pflanzkübel aufgestellt (Abbildung 5). Diese werden teilweise durch Paten gepflegt. Straßenbegleitende Bäume oder anderes Straßengrün sind im Bestand nicht vorhanden.

<sup>2</sup> Fahrstreifen sind am Knoten Turmstraße markiert. Der Parkstreifen ist vor den Gebäuden der Hausnummern 3 und 4 markiert.

**Abbildung 5:** Beispiel für einen Pflanzkübel in der Lübecker Straße (Höhe Hausnummer 5)



Bezirksamt Mitte Berlin  
**Verkehrs- und  
Gestaltungskonzept  
Lübecker Straße  
in Berlin-Mitte**

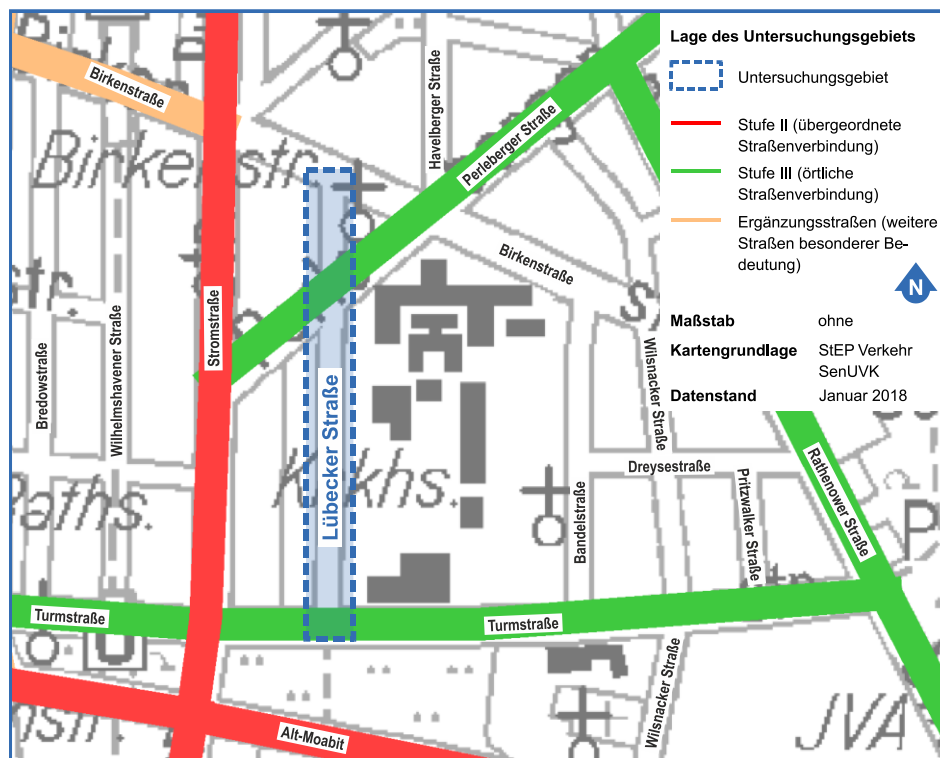
Aktualisierter  
Abschlussbericht

28. November 2019

## 2.4 Straßennetz und Verkehrsorganisation

Die Lübecker Straße gehört zum Berliner Nebenstraßennetzes und fällt somit in die Zuständigkeit des Bezirkes Mitte von Berlin. Im Umfeld verlaufen eine Reihe von übergeordneten Hauptverkehrsstraßen (Abbildung 6). Dazu zählen die Stromstraße (Stufe II), Turmstraße, Perleberger Straße und Rathenower Straße (Stufe III) sowie der westlich der Stromstraße gelegene Teil der Birkenstraße (Ergänzungsstraße).

**Abbildung 6:** Straßennetzhierarchie im Umfeld (Bestand 2017)



Bezirksamt Mitte Berlin  
**Verkehrs- und  
Gestaltungskonzept  
Lübecker Straße  
in Berlin-Mitte**

Aktualisierter  
Abschlussbericht

28. November 2019

Gemäß Stadtentwicklungsplan Verkehr des Landes Berlin (Land Berlin, 2011) sind in Bezug auf die bestehende Straßennetzstruktur derzeit keine Veränderungen geplant.

Die Lübecker Straße ist eingebettet in verschiedene Hauptstraßen. Auf diesen gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (Abbildung 8). Die Lübecker Straße selbst ist Bestandteil einer Tempo-30-Zone (Z274.1 StVO), womit die zulässige Geschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt wird. Westlich der Stromstraße sind die angrenzenden Nebenstraßen (z. B. Wilhelmshavener Straße) als verkehrsberuhigter Bereich (Z325.1 StVO) ausgewiesen. In der nördlichen Lübecker Straße existiert eine einzelne Plateau-Aufpflasterung („Moabiter Kissen“). Die fahrdynamische Wirkung ist jedoch gering. Radfahrende können daran nicht vorbeifahren. Weitere Elemente zur Geschwindigkeitsdämpfung sind nicht vorhanden.

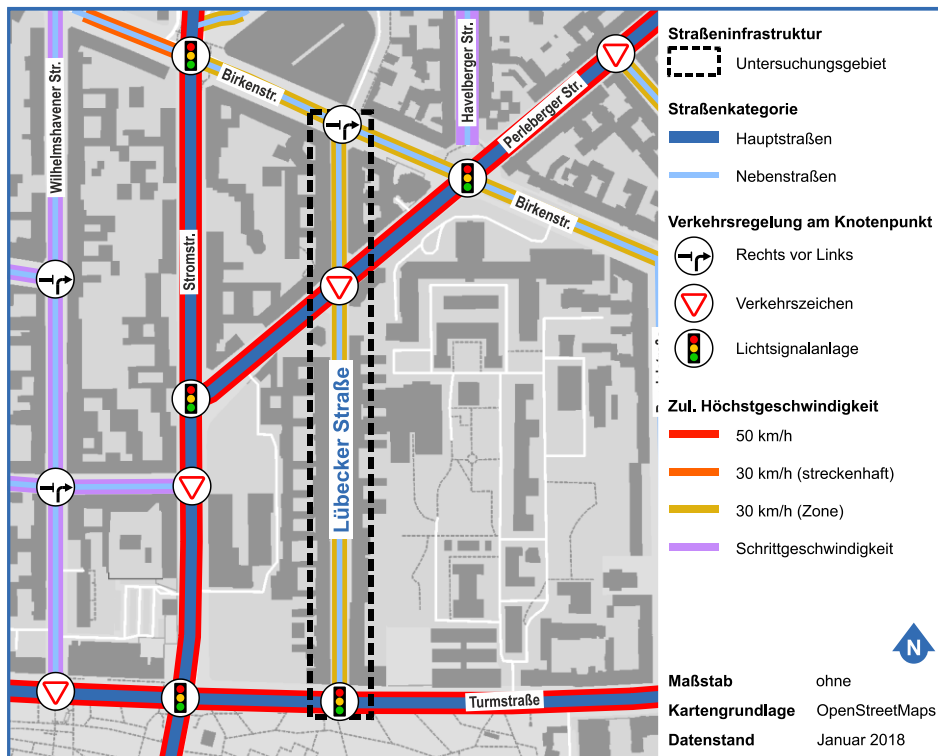
**Abbildung 7:** Moabiter Kissen im nördlichen Teil der Lübecker Straße



Gemäß der Bürgerhinweise treten Geschwindigkeitsüberschreitungen regelmäßig auf, was die gewünschte Funktion als Wohnstraße einschränkt und die Verkehrssicherheit gefährdet. Dieser Eindruck wird durch eigene Beobachtungen im Rahmen der Bestandsanalyse bestätigt.

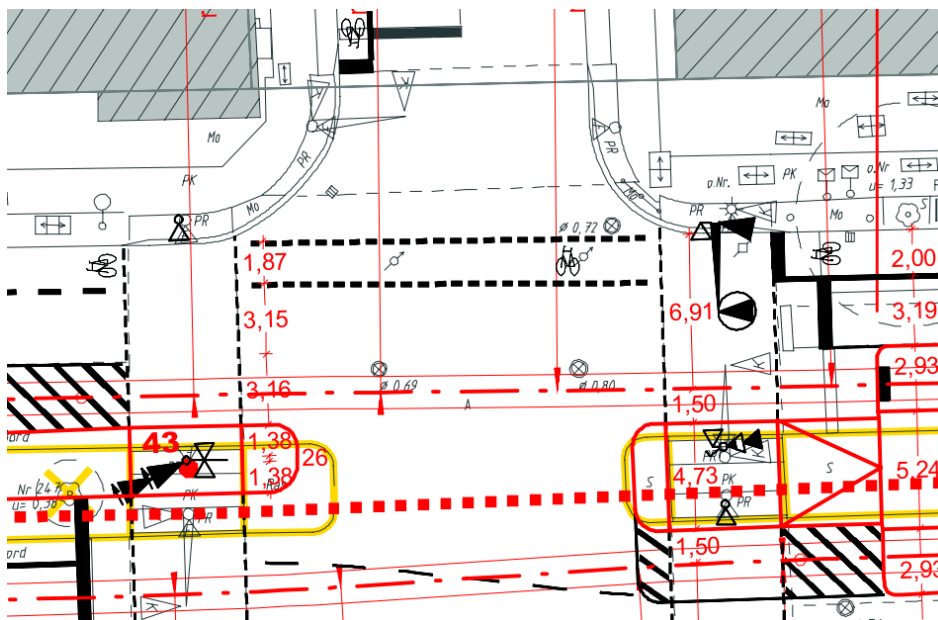
Abbildung 8 zeigt die Übersicht über die Regelungsarten an Knotenpunkten. An der Einmündung der Lübecker Straße in die Turmstraße wird der Verkehr mittels einer Lichtsignalanlage geregelt. Abbildung 9 zeigt einen Ausschnitt aus dem Lageplan zum Neubau der Straßenbahn im Zuge der Turmstraße. Die Neubaumaßnahme befindet sich derzeit in der Planfeststellung. Das Defizit, dass die Lübecker Straße mit 11,0 m zu quer ist, wird im Plan (Abbildung 9) nicht beseitigt.

**Abbildung 8:** Straßeninfrastruktur



Bezirksamt Mitte Berlin  
**Verkehrs- und Gestaltungskonzept  
 Lübecker Straße  
 in Berlin-Mitte**  
 Aktualisierter  
 Abschlussbericht  
 28. November 2019

**Abbildung 9:** Straßenbahn-Neubau Turmstraße, Ausschnitt aus dem in Planfeststellung befindlichen Lageplan



An der Kreuzung mit der Perleberger Straße regeln Verkehrszeichen die Vorfahrt, wobei die Lübecker Straße gegenüber der Perleberger Straße wartepflichtig ist. Die Einmündung der Lübecker Straße in die Birkenstraße befindet sich innerhalb der Tempo-30-Zone, wo grundsätzlich die Regelung „rechts vor links“ gilt. Aufgrund einer Belagsänderung der Fahrbahn der Lübecker Straße im Einmündungsbereich und der damit entstehenden Kante wirkt die Lübecker Straße

Bezirksamt Mitte Berlin  
**Verkehrs- und  
Gestaltungskonzept  
Lübecker Straße  
in Berlin-Mitte**

Aktualisierter  
Abschlussbericht

28. November 2019

allerdings wie eine untergeordnete Straße mit Wartepflicht (Abbildung 10). Es gibt keine Verkehrszeichen, die zur Klärung der Vorfahrt beitragen. Beobachtungen zeigen, dass Fahrzeuge auf der Birkenstraße meist durchfahren. Gelegentlich entstehen Missverständnisse.

**Abbildung 10:** Einmündungsbereich der Lübecker Straße in die Birkenstraße



## 2.5 Kfz-Verkehr

Dem fließenden Kfz-Verkehr steht in der 11,0 m breiten Asphaltfahrbahn nach Abzug der beidseitigen Längsparkstände am Fahrbahnrand (je 2,0 m) eine nutzbare Breite von ca. 7,0 m zur Verfügung. Dies ermöglicht gemäß RASSt 06 (FGSV, 2006) das ungehinderte Begegnen von zwei Lkw bei 50 km/h.

Zur Ermittlung der Kfz-Verkehrsstärken fand am 13.09.2016 eine Knotenstromerhebung am Knotenpunkt Turmstraße / Lübecker Straße statt (Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH, 2017). Demnach verkehren im Bestand durchschnittlich ca. 1.500 Kfz pro Tag im südlichen Teil der Lübecker Straße (Abbildung 11). Für den nördlichen Abschnitt (zw. Birken- und Perleberger Straße) liegen aktuell keine Belastungsdaten vor.

Für die umliegenden Hauptstraßen liegen Informationen bzgl. der Verkehrsmengen aus der Verkehrsstärkenkarte des Landes Berlin von 2014 vor (VLB, 2015). Die höchste Verkehrsstärke erreicht demnach die Stromstraße mit fast 33.000 Kfz/24h. In der Perleberger Straße wurden mehr als 10.000 Kfz/24h ermittelt. In der Turmstraße liegt die Verkehrsstärke bei knapp 8.000 Kfz/24h.

**Abbildung 11:** Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke im Bestand



Bezirksamt Mitte Berlin  
**Verkehrs- und  
Gestaltungskonzept  
Lübecker Straße  
in Berlin-Mitte**  
Aktualisierter  
Abschlussbericht  
28. November 2019

Mit der Eröffnung des Einkaufszentrums Schultheiss-Quartier ist es wahrscheinlich, dass sich neue Kfz-Verkehrsströme in die Lübecker Straße verlagern. Dies liegt an der Lage der Zufahrt zum neu gebauten Parkhaus mit 400 Stellplätzen. Abbildung 12 links zeigt den vorgesehenen Weg in der Zufahrt zur Garage über das Hauptstraßennetz. Bei Anfahrt von der Perleberger Straße müsste an den drei Knoten Perleberger / Stromstraße, Strom- / Turmstraße und Turm- / Lübecker Straße jeweils links abgebogen werden, was meist der zeitaufwändigste Abbiegevorgang ist. Stattdessen ist wahrscheinlich, dass der „Schleichweg“ über die Lübecker Straße gewählt wird (Abbildung 12 rechts). Der Weg ist kürzer und anstatt an drei großen signalisierten Knoten links abzubiegen muss nur am unsignalisierten Knoten Perleberger Straße / Lübecker Straße links und am signalisierten Knoten Turm- / Lübecker Straße rechts abgebogen werden.

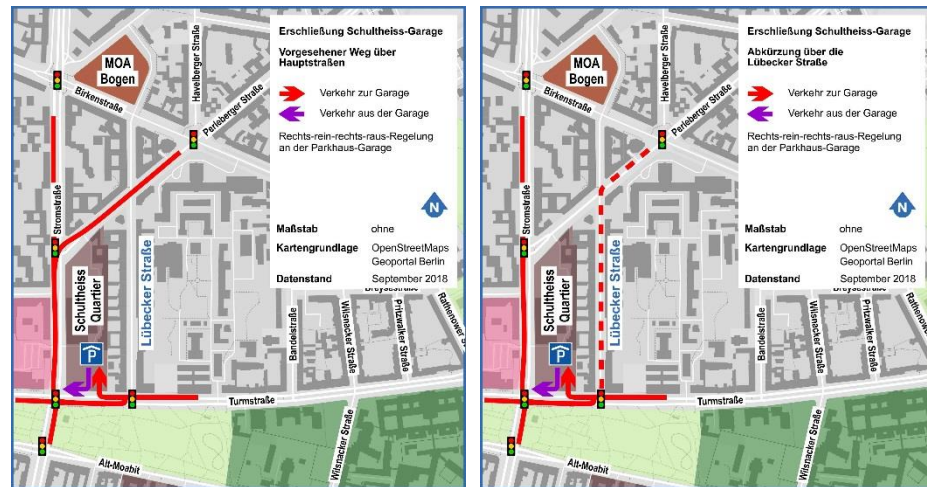
Aufgrund der fehlenden Verkehrsberuhigung und der Fahrgassenbreite, die nicht zur Funktion der Lübecker Straße als Wohnstraße passt, kann die Lübecker Straße umso mehr als Route zur Parkgarage wahrgenommen werden. Insgesamt ergibt sich mit Eröffnung des Einkaufszentrums Schultheiss-Quartier die Gefahr deutlich steigender Verkehrsmengen durch Kfz-Verkehre ohne Quelle und Ziel in der Lübecker Straße.

Bezirksamt Mitte Berlin  
**Verkehrs- und  
Gestaltungskonzept  
Lübecker Straße  
in Berlin-Mitte**

Aktualisierter  
Abschlussbericht

28. November 2019

**Abbildung 12:** Zufahrtswege zum Parkhaus Schultheiss-Quartier



Eine ähnliche Problemstellung liegt in der Zu- und Abfahrt zur Parkgarage des Einkaufszentrum Moa-Bogen direkt in Verlängerung des nördlichen Endes der Lübecker Straße vor. Die Garage besteht seit mehreren Jahren. Sowohl für Anfahrten und Abfahrten von / nach Osten (östliche Perleberger Straße, Birkenstraße, Rathenower Straße) und Westen (Stromstraße, Birkenstraße, Putlitzbrücke) ergibt es aus verkehrsplanerischer Sicht keinen Sinn, eine Route über die Lübecker Straße zu bevorzugen. Die Wege über die Birkenstraße sind stets direkter. Verkehrsströme über die Lübecker Straße sind in Bezug auf die voran genannten Relationen netzstrukturell nicht notwendig. Anders zu beurteilen ist jedoch die Lage jedoch für Anfahrten und Abfahrten von / nach Süden (Turmstraße, zum Teil Stromstraße). Hier sind Fahrwege über die Lübecker Straße eine Alternative.

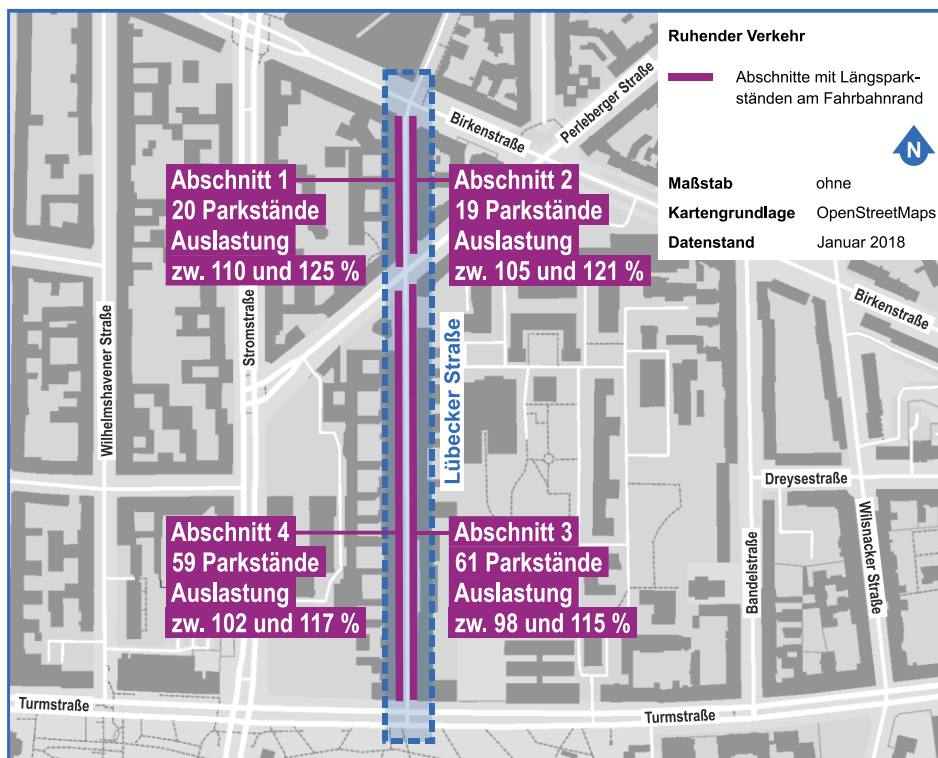
Der ruhende Kfz-Verkehr wird in beiden Teilabschnitten (Nord und Süd) mittels beidseitiger Längsparkstände abgewickelt. Aufgrund der Zweiteilung der Lübecker Straße ergeben sich bei einer Unterteilung in Straßenseiten vier Teilabschnitte. Diese weisen in Summe eine Kapazität von 161 Parkständen auf (Abbildung 13), davon 2 reserviert für Behinderte. Vier Parkstände im Bereich der Einmündung in die Turmstraße weisen eine zeitliche Befristung von 1 Stunde auf. In der Lübecker Straße gibt keine privaten Stellplatzanlagen mit nennenswerter Größe, also mit mehr als 20 Stellplätzen.

Am 06.12.2017 wurde die Auslastung des Parkraums systematisch in 8 Intervallen erhoben. Die Methodik wurde analog zur Erhebung aus 2006 gewählt, jedoch nicht wie damals für ein weit größeres Erhebungsgebiet, sondern nur für den Straßenzug Lübecker Straße.<sup>3</sup> Das Ergebnis zeigt Abbildung 13.

<sup>3</sup> Dadurch kann es zu gewissen Ungenauigkeit bei der Ausweisung von Bewohnerfahrzeugen kommen, da Fahrzeuge von Anwohnenden der Lübecker Straße auch in benachbarten Straßenzügen abgestellt worden sein könnten.



**Abbildung 13:** Angebot und Auslastung im ruhenden Verkehr



Bezirksamt Mitte Berlin  
**Verkehrs- und Gestaltungskonzept  
Lübecker Straße  
in Berlin-Mitte**  
Aktualisierter  
Abschlussbericht  
28. November 2019

Die tatsächliche Auslastung liegt über den gesamten Tag hinweg bei 98 bis 125 %, die beiden Teilabschnitte im Norden weisen dabei die höchsten Auslastungsgrade auf. Die Auslastung von mehr als 100 % wird durch regelwidrig geparkte Fahrzeuge hervorgerufen, die z. B. auf den auf den Gehwegen, im Bereich der Kreuzungen oder in zweiter Reihe stehen. Speziell die in Abbildung 5 dargestellten Pflanzkübel werden vermehrt zum Parken in zweiter Reihe genutzt. Zum Teil werden Gehwegüberfahrten (Zufahrten zu den angrenzenden Grundstücken) von Fahrzeugen zugesperrt (Abbildung 14). Auch dies steigert die reale Auslastung und führt zu Überlastungen von mehr als 100 %.

**Abbildung 14:** Regelwidrig geparkte Fahrzeuge



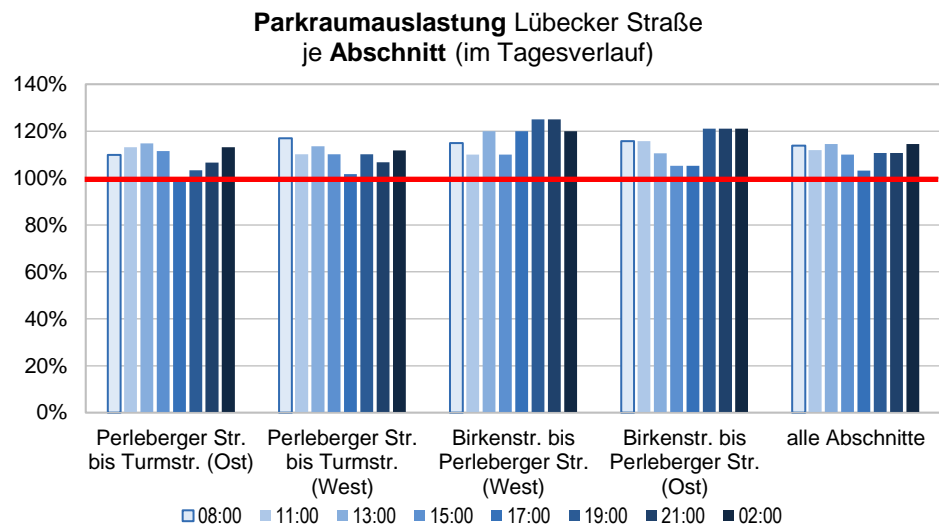
Bezirksamt Mitte Berlin  
**Verkehrs- und  
Gestaltungskonzept  
Lübecker Straße  
in Berlin-Mitte**

Aktualisierter  
Abschlussbericht

28. November 2019

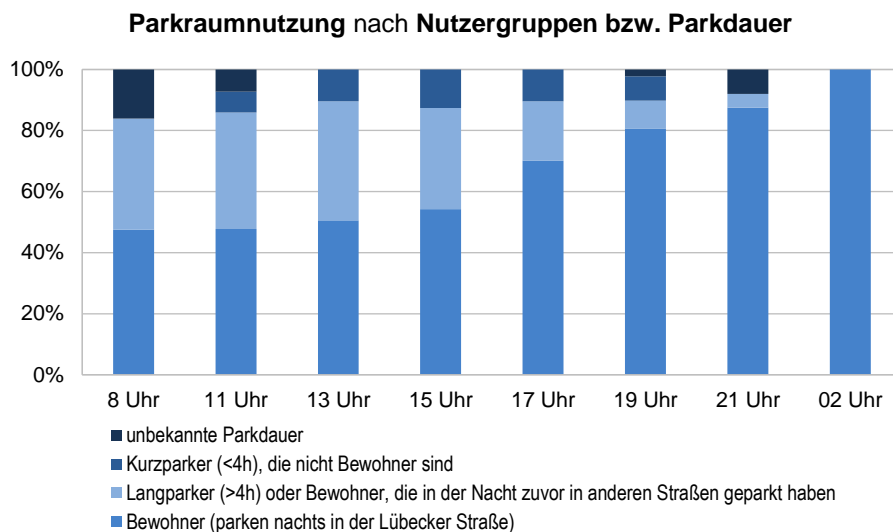
Die Auslastung ist über den Tag hinweg immer stets hoch – das bedeutet, dass die Wahrscheinlichkeit, einen legalen freien Parkstand zu finden, den ganzen Tag sehr gering ist. Das liegt auch daran, dass viele Fahrzeuge (66 Kfz) während des gesamten Erhebungszeitraums nicht bewegt wurden, d.h. diese Parkstände sind dauerhaft belegt. Am höchsten ist die Auslastung je nach Abschnitt in den Abendstunden (19 Uhr, 21 Uhr, 2 Uhr) oder morgens um 8 Uhr (Abbildung 15). Am geringsten sind die Werte in den Stunden 15 und 17 Uhr, wobei auch dann die Auslastung fast immer bei über 100 % liegt (rote Linie).

**Abbildung 15:** Parkraumauslastung im Tagesverlauf je Abschnitt



Rund 50 % der abgestellten Fahrzeuge können den Bewohnenden zugeordnet werden. Dies wird für alle um 2 Uhr in der Nacht auf der Straße abgestellten Fahrzeuge angenommen. Rund 25 % der Fahrzeuge (90 Kfz) könnten als gebietsfremder Verkehr gewertet werden. Sie wurden weder um 8 Uhr, noch um 21 und / oder 2 Uhr auf der Lübecker Straße abgestellt (Abbildung 16). Gewisse Ungenauigkeiten bleibt hier jedoch, da die Erhebung lediglich in der Lübecker Straße stattfand und Fahrzeuge von Anwohnenden der Lübecker Straße auch in benachbarten Straßenzügen abgestellt worden sein könnten.

**Abbildung 16:** Parkraumauslastung nach Nutzergruppen bzw. Parkdauer



Bezirksamt Mitte Berlin  
**Verkehrs- und Gestaltungskonzept  
Lübecker Straße  
in Berlin-Mitte**  
Aktualisierter  
Abschlussbericht  
28. November 2019

Es gibt zwei Parkstände für mobilitätseingeschränkte Personen im Längs-Parkstreifen. Diese liegen vor den Gebäuden mit den Hausnummern 23 und 40.

## 2.6 Öffentlicher Verkehr

Die Lübecker Straße selbst verfügt über keine Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs (ÖPNV) und es fahren keine ÖPNV-Linien in dieser. Im Umfeld verkehren verschiedene Bus- und die U-Bahnlinie 9 (Osloer Straße ◀▶ Rathaus Steglitz, Abbildung 17). Die nächstgelegenen Haltestellen sind (je nach Ausgangspunkt in der Lübecker Straße):

- **U-Bahnhof Birkenstraße** (nördl. Teil der Lübecker Str.)  
Entfernung ..... ca. 300 - 350 m  
ÖPNV-Linien (U-Bahn) ..... U9 (N9)  
Taktzeiten ..... 4 – 10 min.
- **Bushaltestelle Havelberger Straße** (nördl. Teil der Lübecker Str.)  
Entfernung ..... ca. 200-250 m  
ÖPNV-Linien (Bus) ..... M27  
Taktzeiten ..... 3 – 30 min.
- **Bushaltestelle Stromstraße** (mittl. Teil der Lübecker Str.)  
Entfernung ..... ca. 150-200 m  
ÖPNV-Linien (Bus) ..... M27  
Taktzeiten ..... 3 – 30 min.
- **Bushaltestelle Turmstr. / Lübecker Str.** (südl. Teil der Lübecker Str.)  
Entfernung ..... ca. 50-200 m  
ÖPNV-Linien (Bus) ..... 101, 123, 187  
Taktzeiten ..... 10 – 20 min.

Bezirksamt Mitte Berlin  
**Verkehrs- und  
Gestaltungskonzept  
Lübecker Straße  
in Berlin-Mitte**

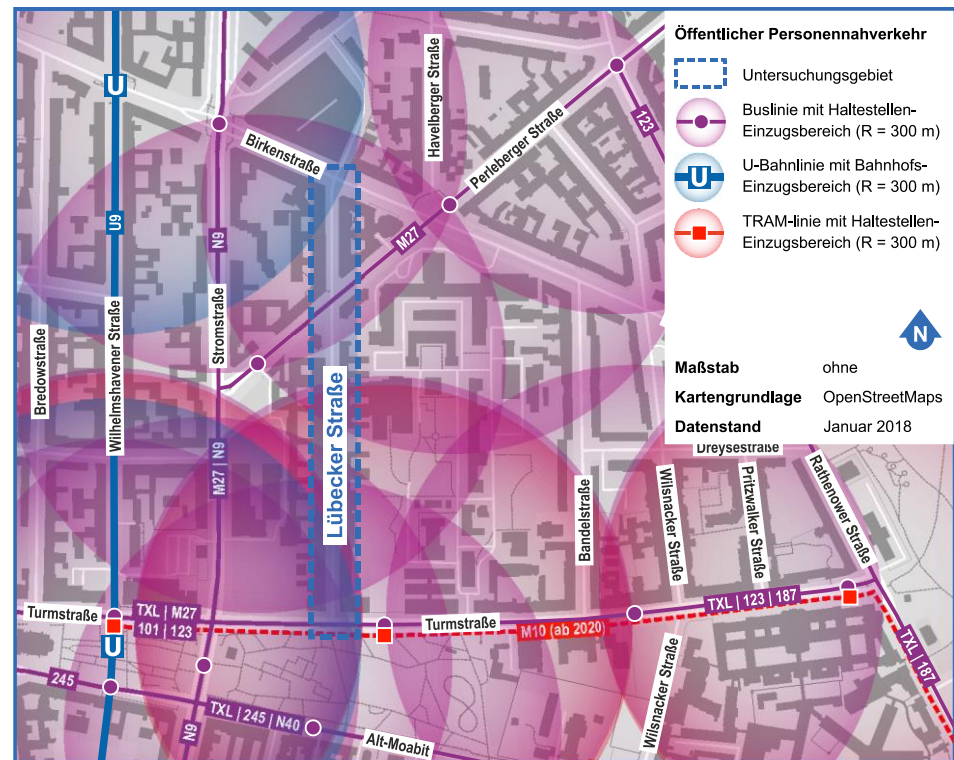
Aktualisierter  
Abschlussbericht

28. November 2019

Zudem befindet sich der U-Bahnhof Turmstraße mit rund 300 bis 800 m Entfernung zumindest für Teile der Lübecker Straße (Süden) in fußläufig erreichbarer Entfernung (Abbildung 17). Auch dort verkehrt die U-Bahnlinie 9 mit den o. g. Taktzeiten.

Bis zum Jahr 2021 soll darüber hinaus die Straßenbahnlinie M10 vom Hauptbahnhof bis zum U-Bahnhof Turmstraße verlängert werden (BVG und SenUVK, 2017). Die Linie soll über die Rathenower Straße und die Turmstraße geführt werden (Abbildung 17). Die M10 wird zum Teil die heute vorhandenen Buslinien in der Turmstraße ersetzen. Eine Haltestelle wird sich dabei am Knotenpunkt Turmstraße / Lübecker Straße befinden.

**Abbildung 17:** ÖPNV-Linien und Haltestellen mit Einzugsbereichen im Umfeld der Lübecker Straße



## 2.7 Fuß- und Radverkehr

Der Fußverkehr wird in der Lübecker Straße wie auch in den umliegenden Straßen auf beidseitigen Gehwegen im Seitenraum geführt (Abbildung 18). Deren Breite beläuft sich in der Lübecker Straße auf 3,85 m im Osten bis 4,0 m im Westen (Abbildung 3). Damit verfügen die Gehwege in beiden Seitenräumen der Lübecker Straße über eine ausreichende Breite. Gleiches gilt auch für die Gehwege der umliegenden Straßen.

Zur Vereinfachung der Querung der Fahrbahn des Kfz- und Radverkehrs stehen in der Lübecker Straße lediglich im Bereich der Knotenpunkte mit den um-

liegenden Straßen verschiedene Angebote zur Verfügung (Abbildung 18). Entlang der Perleberger Straße wurden Gehwegvorstreckungen ohne weitere bauliche Absicherung markiert. Darauf sind häufig falschparkende Fahrzeuge zu beobachten. Über die Perleberger Straße führt auf östlicher Seite ein Fußgängerüberweg (FGÜ). Auf westlicher Seite gibt es kein Querungsangebot. Von der Stelle, wo hier Fußgänger natürlicherweise die Straße queren würden, ist die Entfernung zum FGÜ auf östlicher Seite jedoch groß, was an der Absetzung des FGÜ, dem spitzen Kreuzungswinkel und den überdimensionierten Kfz-Flächen im Kreuzungsbereich liegt.

Am Knoten Turmstraße kann die Lübecker Straße auf einer signalisierten Furt gequert werden. Die Seitenräume sind jedoch nicht vorgezogen, sodass eine Querungsdistanz Gehweg zu Gehweg von 11,0 m vorliegt, obwohl bei der Querung von 2 Fahrstreifen theoretisch nur 6 bis 7 m notwendig wären.

**Abbildung 18:** Fußverkehrsinfrastruktur



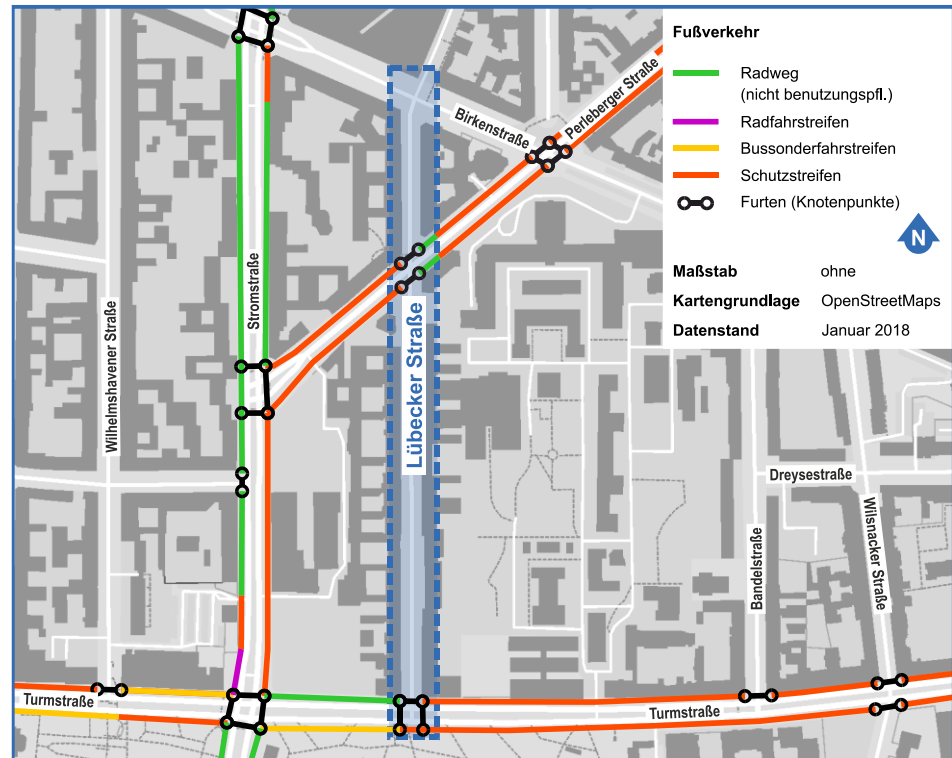
Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. In den umliegenden Hauptstraßen gibt es Radverkehrsanlagen (Abbildung 19). Weitestgehend handelt es sich dabei um Schutzstreifen (z. B. Perleberger Straße). Zudem stehen dem Radverkehr in der Turmstraße die Bussonderfahrstreifen zur Verfügung. In der Stromstraße stehen überwiegend (nicht benutzungspflichtige) Radwege im Seitenraum zur Verfügung.

Bezirksamt Mitte Berlin  
**Verkehrs- und  
Gestaltungskonzept  
Lübecker Straße  
in Berlin-Mitte**

Aktualisierter  
Abschlussbericht

28. November 2019

**Abbildung 19:** Radverkehrsinfrastruktur, Stand 2018



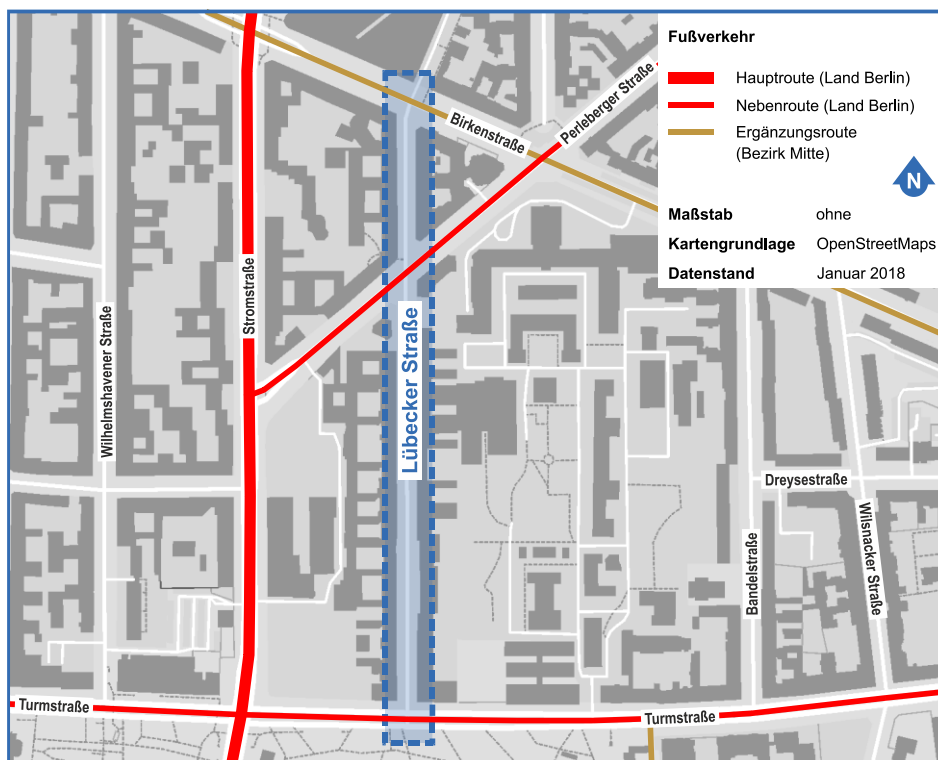
Zur Querung des Fußgängerüberwegs in der Perleberger Straße wird der Radverkehr auf einem kurzen Teilstück auf beidseitigen Radwegen im Seitenraum geführt (Abbildung 20).

**Abbildung 20:** Radführung im Bereich des FGÜ in der Perleberger Straße



Das bezirkliche Radroutennetz (Zielnetz) des Bezirks Mitte enthält in der Lübecker Straße keine Radroute(n). In den umliegenden Hauptverkehrsstraßen sind sowohl Haupttrouten (Stromstraße) als auch Nebenrouten (Turmstraße und Perleberger Straße) vorhanden. In der Birkenstraße wird zudem eine bezirkliche Ergänzungsrouten ausgewiesen.

Abbildung 21: Radrouten



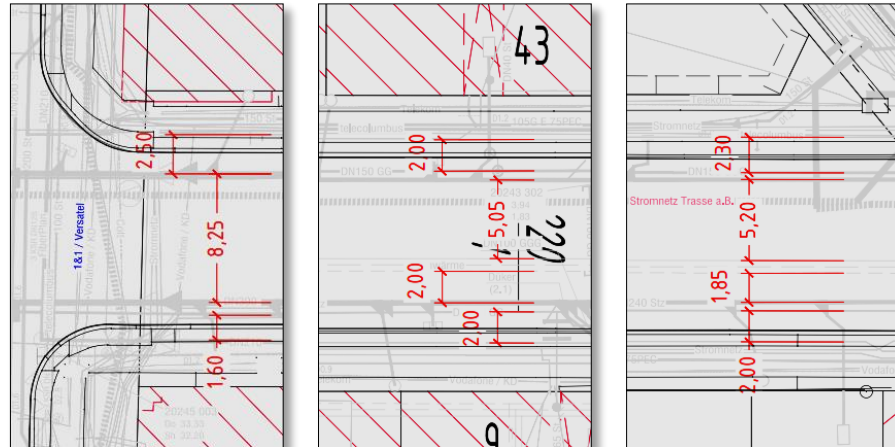
Bezirksamt Mitte Berlin  
**Verkehrs- und  
Gestaltungskonzept  
Lübecker Straße  
in Berlin-Mitte**  
  
Aktualisierter  
Abschlussbericht  
28. November 2019

## 2.8 Vorliegende Leitungen in der Lübecker Straße

Für die Lübecker Straße liegt ein koordinierter Leitungsplan vor. In der Straße liegen verschiedene Kabel oder Leitungen. Im Seitenraum sind dies Telekom, Vodafone / Kabel Deutschland, Gas, Strom und Telecolumbus, im Fahrbahnbereich liegen Trinkwasser, Mischwasser, Stromnetztrasse (außer Betrieb) und Fernwärmeleitungen.

Daraus ergeben sich Bereiche, in denen keine Leitungen liegen und hier grundsätzlich Baumpflanzungen möglich wären. Drei Beispiele sind in Abbildung 22 abgebildet und vermasst. Sie unterscheiden sich je nach Abschnitt der Lübecker Straße. Planungshinweise zur Thematik finden sich in Kapitel 4.3, Abschnitt Begrünung und Bäume auf Seite 42.

**Abbildung 22:** Ausgewählte Auszüge aus dem koordinierten Leitungsplan



Links am Knoten Turmstraße, Mitte in der Mitte der südlichen Lübecker Straße, rechts südlich des Knotens Perleberger Straße

## 2.9 Grundstückszufahrten

Für Grundstücke mit einer Zu- / Tordurchfahrt für Kfz muss es auch bei einer zukünftigen Planungslösung eine Zugänglichkeit der Zufahrten geben. Dies hat bei der Planung des Straßenraumes z. B. Auswirkungen auf die Anordnung von Straßengrün, Verkehrsberuhigungselementen und Parkständen. Im hier vorliegenden gründerzeitlichen Gebäudebestand ist in vielen Fällen nicht eindeutig zu erkennen, was eine Kfz-Zufahrt ist und ob diese genutzt wird. Zufahrten müssen nach aktuellen Vorschriften bei Querung eines Gehweges mit einer Gehwegüberfahrt baulich gestaltet werden.

Liegen folgende Indizien vor, ist mit hoher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass die Zufahrten auch von Kfz genutzt werden / genutzt werden können und somit frei zu halten sind:

- Eine Befahrbarkeit der Zufahrt mit Kfz ist gegeben, d.h. es ist eine Durchfahrt mit Durchfahrtbreite > 2,0 m vorhanden.
- Der Bord ist im Vergleich zu den angrenzenden Abschnitten abgesenkt, was mit einer hohen Wahrscheinlichkeit eine Gehwegüberfahrt anzeigt.
- Es besteht ein Belags- / Pflasterwechsel innerhalb des Gehweges, was mit einer hohen Wahrscheinlichkeit eine Gehwegüberfahrt anzeigt.

Tabelle 1 zeigt alle Grundstücke nach Hausnummern und bewertet gemäß oben genannten Kriterien, ob eine Zufahrt vorliegt. Die Bewertung wird zur sicheren Seite vorgenommen, d.h. wenn ein ausreichend breites Tor und ein abgesenkter Bord vorlagen, wurde dies als Zufahrt („ja“) gewertet, die im folgenden Planungsprozess zu beachten ist. Wo jedoch starke Indizien dafürspre-



chen, dass keine Zufahrt vorliegt, wurde dies in der Tabelle mit „eher nein“ bewertet und der entsprechende Grund vermerkt. Wo es keine Tore oder Durchfahrten gibt, steht in der Tabelle „nein“. Wo „nein“ oder „eher nein“ steht, wird die Zufahrt im Entwurf nicht berücksichtigt.

Ein Beispiel der Vorgehensweise zeigt Abbildung 23. Die Tore von Gebäude Hausnummer 9 und 10 sind identisch. Der Bord ist nur bei Nr. 9 (rechts) abgesenkt. Am anliegenden Gehweg zeigt kein Pflasterwechsel eine hergestellte Gehwegüberfahrt an. Beim Ortsbesuch waren beide Zufahrten aufgrund parkender Fahrzeuge nicht erreichbar. Entscheidung / Bewertung: Aufgrund des abgesenkten Bords wurde Nr. 9 als „Zufahrt in Nutzung: ja“, Nr. 10 hingegen als „eher nein“ bewertet.

**Abbildung 23:** Fotos der Zufahrten Hausnummern 10 (linkes Tor) und 9 (rechtes Tor)



**Tabelle 1:** Grundstückszufahrten mit Bewertung nach Hausnummern

Nr.	Zufahrt in Nutzung mit Angabe der Gründe bei negativer Einschätzung	Breite des Tores	Bordhöhe bei abge- senktem Bord	Pflaster- wechsel	Bemer- kung
1/2	ja	2,8 m	2 cm	ja	Postge- bäude
3	ja	2,45 m	3 cm	teilweise	
4	kein Tor/Zufahrt				
5	ja	2,35 m	3 cm	teilweise	Garage (Doppel- zufahrt)
6	ja	3,5 m	3 cm	teilweise	Hof (Dop- pelzufahrt)
8	ja	2,45 m	2 cm	teilweise	verbotsw. beparkt
9	ja	2,45 m	2 cm	teilweise	
10	eher nein (keine Bordab- senkung, kein Pflaster- wechsel)	ca. 2,3 m	nicht abgesenkt	nein	verbotsw. beparkt

Bezirksamt Mitte Berlin  
**Verkehrs- und  
Gestaltungskonzept  
Lübecker Straße  
in Berlin-Mitte**

Aktualisierter  
Abschlussbericht

28. November 2019

<b>Nr.</b>	<b>Zufahrt in Nutzung</b> mit Angabe der Gründe bei negativer Einschätzung	<b>Breite des Tores</b>	<b>Bordhöhe</b> bei abge- senktem Bord	<b>Pflaster- wechsel</b>	<b>Bemer- kung</b>
11	ja	2,3 m	2 cm	teilweise	
12	kein Tor/Zufahrt				
13	ja	2,45 m	3 cm	teilweise	verbotsw. beparkt
14	nein (kein abgesenkter Bord, Bake)	ca. 2,6 m	nicht abgesenkt	nein	Bake im Parkstrei- fen verhin- dert Ein- fahrt, verbotsw. beparkt
15	eher nein (keine Bordab- senkung, kein Pflaster- wechsel)	ca. 2,5 m	nicht abgesenkt	nein	Gerüst verhindert Einfahrt, verbotsw. beparkt
16	ja	2,45 m	2 cm	teilweise	verbotsw. Beparkt
17	ja	2,45 m	3 cm	teilweise	verbotsw. Beparkt
18	eher nein (keine Bordab- senkung, kein Pflaster- wechsel)	ca. 2,4 m	nicht ab- gesenkt	nein	verbotsw. beparkt
19	eher nein (keine Bordab- senkung, kein Pflaster- wechsel)	ca. 2,3 m	nicht ab- gesenkt	nein	verbotsw. beparkt
20	ja	2,9 m	3 cm	teilweise	Tor Spiel- platz
21	kein Tor/Zufahrt				
22	eher nein (keine Bordab- senkung, kein Pflaster- wechsel)	2,5 m	nicht ab- gesenkt	nein	verbotsw. beparkt
22a	kein Tor/Zufahrt				
23	ja	2,4 m	ca. 2 cm	nein	verbotsw. beparkt
24	kein Tor/Zufahrt				
25	eher nein (keine Bordab- senkung, kein Pflaster- wechsel)	ca.2,4 m	nicht ab- gesenkt	nein	verbotsw. Beparkt
26	ja	2,5 m	3 cm	teilweise	verbotsw. Beparkt
27	ja	2,45 m	4 cm	teilweise	verbotsw. Beparkt

Nr.	Zufahrt in Nutzung mit Angabe der Gründe bei negativer Einschätzung	Breite des Tores	Bordhöhe bei abge- senktem Bord	Pflaster- wechsel	Bemer- kung
28	eher nein (keine Bordab- senkung, kein Pflaster- wechsel)	2,45 m	nicht ab- gesenkt	nein	verbotsw. Beparkt
29	eher nein (keine Bordab- senkung, kein Pflaster- wechsel))	2,45 m	nicht ab- gesenkt	nein	verbotsw. Beparkt
30	ja	2,4 m	3 cm	teilweise	
31/32	kein Tor/Zufahrt				31 Vorder- haus, 32 Hinter- haus
P38 rechts, neben 31/32	ja	3,1 m	3 cm	teilweise	Tiefga- rage
P38 links	eher nein, da Hofzugang nicht befahrbar (Stufe am Ende)		abge- senkt, weil dort eine Fußque- rungstelle liegt	nein	Hofzu- gang rechts und links
neben 35	ja	ca. 3 m	3 cm	ja	Botschaft Tadschi- kistan Ein- fahrt
35	eher nein (keine Bordab- senkung, kein Pflaster- wechsel)	ca. 2,3 m	nicht ab- gesenkt	nein	
36	eher nein (keine Bordab- senkung, kein Pflaster- wechsel)	ca. 2,4 m	nicht ab- gesenkt	nein	
37	ja	2,4 m	3 cm		verbotsw. beparkt
38	eher nein (keine Bordab- senkung, kein Pflaster- wechsel)	ca. 2,4 m	nicht ab- gesenkt	nein	verbotsw. Beparkt
39	ja	2,4 m	3 cm	teilweise	
40	ja	3,1 m	4 cm	teilweise	
41	eher nein (keine Bordab- senkung, kein Pflaster- wechsel)	ca. 2,4 m	nicht ab- gesenkt	nein	verbotsw. beparkt
42	eher nein (keine Bordab- senkung, kein Pflaster- wechsel)	ca. 2,5 m	nicht ab- gesenkt	nein	verbotsw. beparkt

Bezirksamt Mitte Berlin  
**Verkehrs- und  
Gestaltungskonzept  
Lübecker Straße  
in Berlin-Mitte**

Aktualisierter  
Abschlussbericht

28. November 2019

Bezirksamt Mitte Berlin  
**Verkehrs- und  
Gestaltungskonzept  
Lübecker Straße  
in Berlin-Mitte**

Aktualisierter  
Abschlussbericht

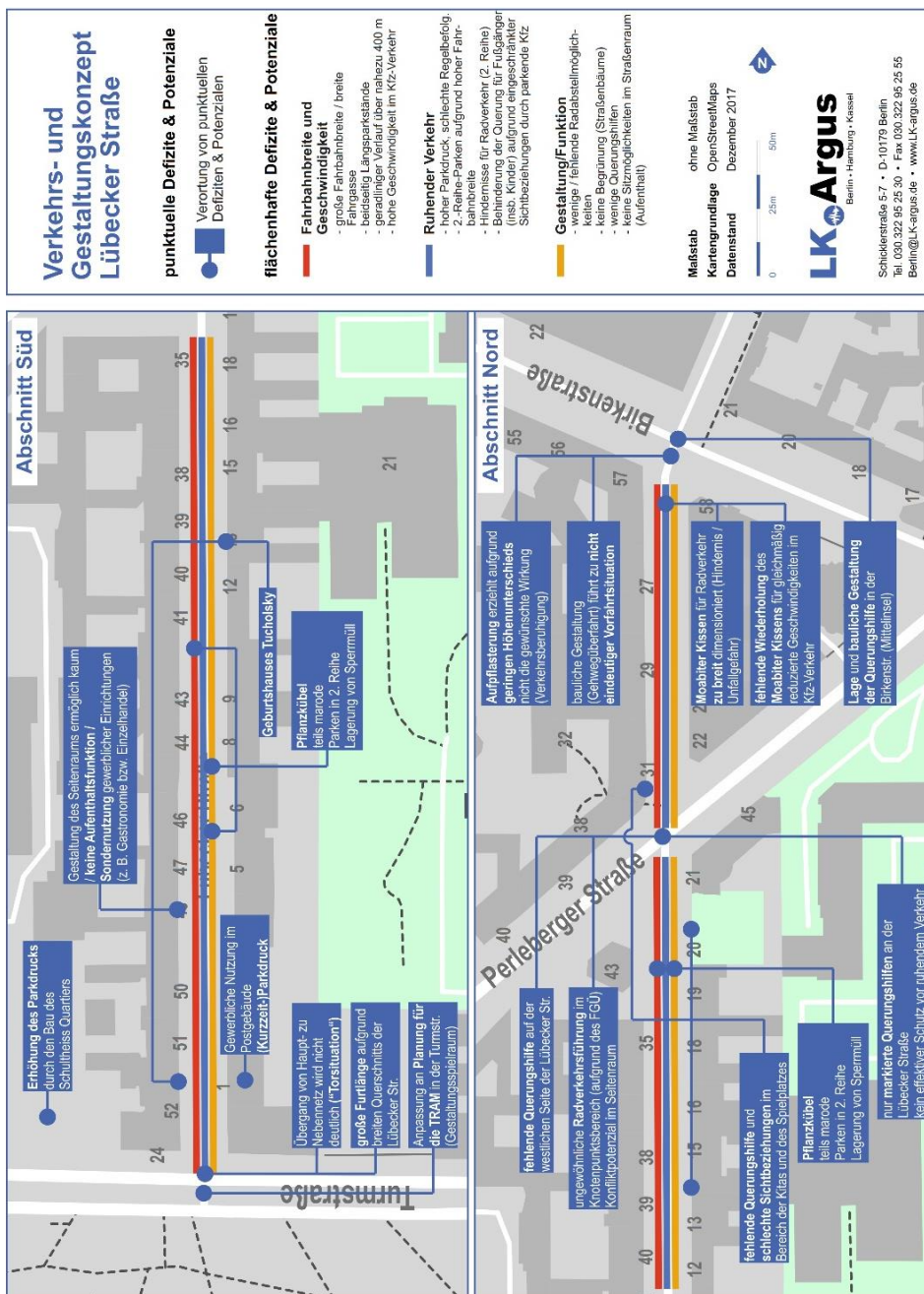
28. November 2019

<b>Nr.</b>	<b>Zufahrt in Nutzung</b> mit Angabe der Gründe bei negativer Einschätzung	<b>Breite des Tores</b>	<b>Bordhöhe</b> bei abge- senktem Bord	<b>Pflaster- wechsel</b>	<b>Bemer- kung</b>
43	eher nein (keine Bordab- senkung, kein Pflaster- wechsel)	ca. 2,5 m	nicht ab- gesenkt	nein	verbotsw. beparkt, Schild „Einfahrt freihalten“ vorhanden
44	eher nein (keine Bordab- senkung, kein Pflaster- wechsel)	ca. 2,4 m	nicht ab- gesenkt	nein	verbotsw. beparkt
45	eher nein (keine Bordab- senkung, kein Pflaster- wechsel)	ca. 2,4 m	nicht ab- gesenkt	nein	verbotsw. beparkt
46	ja	2,8 m	3 cm	ja	Parkplätze im Hof
47	eher ja (Bordabsenkung, aber sehr geringe Tor- breite)	2,1 m	3 cm		verbotsw. beparkt, Schild „Einfahrt freihalten“ vorhanden
48	kein Tor/Zufahrt				
49	kein Tor/Zufahrt				
50	ja	ca. 2,6 m	4 cm	teilweise	verbotsw. beparkt
51	eher nein (keine Durchfahrt möglich)	2,45 m	3 cm	teilweise	keine Durchfahrt für Pkw wegen Aufzugs- einbau im Hausflur, verbotsw. beparkt
52	kein Tor/Zufahrt				

### 3 Konfliktanalyse und Planungshinweise

Die Bestandsanalyse und die Beteiligung der Anwohnenden zeigen Konflikte und Handlungsbedarfe, die in Abbildung 24 verortet sind. Es gibt punktuelle Bedarfe und jene, die über die gesamte Länge der Lübecker Straße bestehen.

Abbildung 24: Konfliktanalyseplan Lübecker Straße



Bezirksamt Mitte Berlin  
**Verkehrs- und Gestaltungskonzept Lübecker Straße in Berlin-Mitte**

Aktualisierter Abschlussbericht  
28. November 2019

Die folgende Auflistung umfasst die wichtigsten Punkte der Abbildung und enthält zusätzlich Hinweise, die für die Variantenentwicklung und Lageplanerstellung relevant sind.

Bezirksamt Mitte Berlin  
**Verkehrs- und  
Gestaltungskonzept  
Lübecker Straße  
in Berlin-Mitte**

Aktualisierter  
Abschlussbericht

28. November 2019

- Die zu große Fahrbahnbreite widerspricht der Funktion der Lübecker Straße als Wohnstraße. Sie fördert schnelles Fahren, wodurch sich gefährliche Situationen ergeben können. In Zukunft sollen Begegnen von Pkw möglichst bleiben, größere Fahrzeuge können in Ausweichabschnitte aneinander vorbeifahren. Aufpflasterungen oder Teil-Aufpflasterungen sollten regelmäßig eingebaut und mit fahrdynamisch wirksamer Schwelle gestaltet werden, um ein wohnstraßenverträgliches Geschwindigkeitsniveau zu erreichen. Gemäß einem Forschungsvorhaben des UBA<sup>4</sup> erreicht man einen gleichmäßigen, lärmoptimierten Verkehrsfluss bei einem Maßnahmenabstand von 30-50 m.
- Aufgrund der Nachfrage und des fehlenden Parkraummanagements, zum Beispiel in Form einer Bewirtschaftung, ist der Parkdruck hoch. Zweite-Reihe-Parken ist häufig, da die Fahrbahnbreite Kfz-Führenden suggeriert, dass dies ohne Behinderung anderer möglich wäre. Die Fahrzeuge behindern jedoch Sichtbeziehungen, erschweren das Queren von Fußgängern und sind Hindernisse für den Radverkehr auf der Fahrbahn. Aufgrund der geringen Parkraum-Umschlaghäufigkeit fehlen legale Kurzzeit-Haltemöglichkeiten. Dies beeinträchtigt sowohl den MIV als auch für den in Wohnstraßen üblichen Liefer- und Ladeverkehr, Post- und Paketdienste etc.
- Es fehlen Querungshilfen wie Vorstreckungen oder Mittelinseln an den Knoten und im Streckenverlauf. In den Knotenbereichen von Turmstraße und Perleberger Straße werden vorgeschriebene Sichtfelder und Haltesichtweiten nach den Vorschriften der RASt und der AV Geh- und Radwege Anlage 4, nicht eingehalten. Die zur Querungssicherung aufgebrauchten Markierungen auf der Fahrbahn an der Perleberger Straße sind ohne baulichen Schutz nicht wirksam.
- Da Begrünung, Sitzmöglichkeiten, Radabstellanlagen und Querungshilfen im Streckenverlauf als Gegengewicht für urbane Qualität und für den Fuß- und Radverkehr fehlen, wird die Lübecker Straße ihrer Funktion als Wohnstraße nur stark eingeschränkt gerecht. Der fließende und ruhende Kfz-Verkehr wirkt stark dominant.
- Wegen der Lage der Parkgarage des Schultheiss-Quartiers an der Turmstraße kann die Lübecker Straße von Abkürzungsverkehren genutzt werden. Hier sind starke Maßnahmen notwendig, um dies zu verhindern. Die Situation ist für die Parkgarage am Moa-Bogen ähnlich.
- Es bestehen nur begrenzt Flächen zwischen den Leitungen, um Straßenbäume einzubringen.

---

<sup>4</sup> Richard, J. und Steven, H., Planungsempfehlungen für eine umweltentlastende Verkehrsberuhigung, Forschungsbericht 291 54 507, (UBA-Texte 52/00)

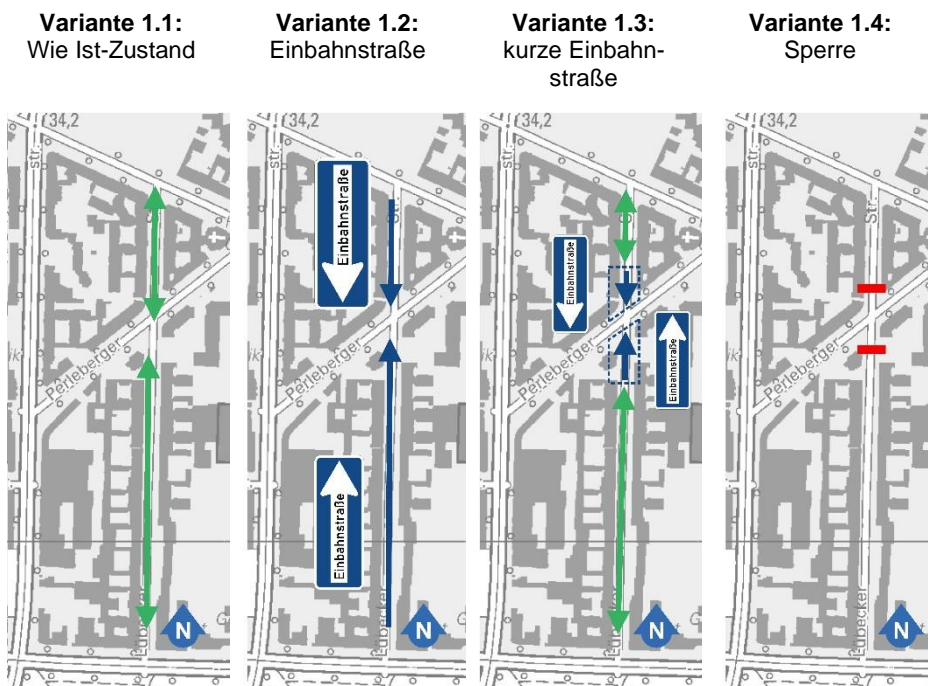
## 4 Varianten der Straßenraumgestaltung

Anhand zwei zentraler gestaltungsbestimmender Aspekte erfolgt die Erarbeitung von Varianten zur Straßenraumgestaltung. Der erste Aspekt betrifft die Wahl einer geeigneten Verkehrsorganisation, insbesondere im Hinblick auf eine Vermeidung des gebietsfremden Verkehrs. Die Anordnung des ruhenden Verkehrs ist der zweite Aspekt. Sie bestimmt bei den Gestaltungsvarianten die verbleibende Fahrgassenbreite. Für beide Aspekte werden jeweils Varianten erarbeitet und bewertet. Abschließend werden sie in einer Vorzugslösung kombiniert.

### 4.1 Varianten zum Aspekt 1 - Wahl einer geeigneten Verkehrsorganisation zur Vermeidung von gebietsfremdem Kfz-Verkehr

Für die Verkehrsorganisation werden vier Varianten verglichen, die in Abbildung 25 dargestellt sind.

**Abbildung 25:** Varianten zum Aspekt 1 Wahl einer geeigneten Verkehrsorganisation zur Vermeidung von gebietsfremdem Kfz-Verkehr



In Tabelle 2 werden die Varianten in verschiedenen inhaltlichen Kategorien bewertet. Die Bewertung und Abwägung nimmt nur Bezug auf die Art der Verkehrsorganisation, wie sie in den vier Varianten unterschieden wird. Sie ist also unabhängig von weiteren Maßnahmen, z.B. zur Verkehrsberuhigung, die bei allen Varianten grundsätzlich realisiert werden können.

Bezirksamt Mitte Berlin  
**Verkehrs- und  
Gestaltungskonzept  
Lübecker Straße  
in Berlin-Mitte**

Aktualisierter  
Abschlussbericht

28. November 2019

**Tabelle 2:** Bewertung der Varianten zum Aspekt 1 Wahl einer geeigneten Verkehrsorganisation zur Vermeidung von gebietsfremdem Kfz-Verkehr

	Var. 1.1 Ist-Zu- stand	Var. 1.2 Einbahn- straße	Var. 1.3 kurze Ein- bahn- straße	Var. 1.4 Sperrung
<b>Aufenthaltsbereich</b> Gibt es Freiheitsgrade, die die Herstellung eines Aufenthaltsbereiches auf Höhe des Spielplatzes südlich der Perleberger Straße im Straßenraum ermöglichen, wie von den Bürgern erwünscht?	⊖	⊕	⊕	⊕⊕
<b>Geschwindigkeit</b> Sind aufgrund der Verkehrsorganisation Vorteile für die Einhaltung einer verträglichen Geschwindigkeit erwartbar?	●	⊖	●	⊕
<b>Umwege Anlieger</b> Müssen Anlieger mit dem Kfz Umwege in Kauf nehmen?	⊕	⊖	⊖	⊖
<b>Umwege Lieferverkehr</b> Muss der Lieferverkehr Umwege in Kauf nehmen?	⊕	⊖	⊖	⊖
<b>Rücksetzen</b> Kann die Lübecker Straße ohne Wenden und Rücksetzen befahren werden?	⊕	⊕	⊕	⊖
<b>Einfache Befahrung Sonderfahrzeuge</b> Ist die Straße für Entsorgungs- und Feuerwehrfahrzeuge ohne Einschränkungen befahrbar?	⊕	⊕	⊕	⊖
<b>Fremdverkehr südlicher Abschnitt</b> Kann Kfz-Verkehr zur Schultheiss-Tiefgarage verhindert werden?	⊖⊖	⊕⊕	⊕⊕	⊕⊕
<b>Fremdverkehr nördlicher Abschnitt</b> Kann Kfz-Verkehr zur Moa-Parkgarage verringert werden?	⊖⊖	⊕	⊕	⊕⊕

Legende: Welche der Varianten zur Umgestaltung ist unter Berücksichtigung der übergeordneten Ziele die beste?

- ⊖ / ⊖⊖ Die Variante hat in dieser Kategorie Nachteile / große Nachteile.
- ⊕ / ⊕⊕ Die Variante hat in dieser Kategorie Vorteile bzw. große Vorteile.
- Die Variante besitzt in dieser Kategorie kaum Vor- / Nachteile.



### **Abwägungsergebnis für den südlichen Abschnitt**

Variante 1.1 hat Nachteile, da der sehr wichtige Punkt aus den übergeordneten Zielen, der Schutz vor anliegerfremden Verkehren zur neuen Tiefgarage nur eingeschränkt bedient werden kann. Variante 1.4 bietet gegenüber den Varianten 1.2 und 1.3 den Vorteil, dass der Effekt der Kfz-Mengenreduzierung noch stärker ist. Dem Wunsch vieler Bürgern nach einem Aufenthaltsbereich ohne Kfz-Verkehr im Bereich des Spielplatzes südlich der Perleberger Straße entspricht Variante 1.4 am ehesten, mit Einschränkungen können auch die Varianten 1.2 und 1.3 bei entsprechender Gestaltung einen Aufenthaltsbereich ermöglichen. Optimal für die Umsetzung von Variante 1.4 mit Sperre wäre ein Durchlass für Feuerwehr und Entsorgung mit Pfosten und Schlüssel. Dazu müssten weitere Abstimmungen mit der bezirklichen Straßenunterhaltung geführt werden. Bei den Varianten 1.1, 1.2 und 1.3 entfallen viele Wendevorgänge, da die Lübecker Straße in mindestens einer Richtung durchfahren werden kann.

In der Gesamtbetrachtung können Variante 1.3 und 1.4 viele Belange zufriedenstellend bedienen. Aufgrund der Sicherheitsbedenken der bezirklichen Straßenverkehrsbehörde zum Thema Wenden wird der Variante 1.3 „Kurze Einbahnstraße“ der Vorzug gegeben.

### **Abwägungsergebnis für den nördlichen Abschnitt**

Die Abwägung gilt im Grundsatz analog zum südlichen Abschnitt. Die Parkgarage Moa-Bogen liegt in der Birkenstraße im Nebenstraßennetz, die dadurch bereits verkehrlich belastet ist. Wenn das Ziel verfolgt wird, dass die Parkgarage möglichst direkt vom Hauptstraßennetz aus angefahren wird, um nicht mehr Kfz-Verkehre im Wohnstraßennetz zuzulassen als notwendig, dann ist die Variante 1.4 am zielführendsten. Wie beim südlichen Abschnitt besteht die Problematik mit wendenden Fahrzeugen. Daher wird Variante 1.3 „Kurze Einbahnstraße“ der Vorzug gegeben.

Bezirksamt Mitte Berlin  
**Verkehrs- und  
Gestaltungskonzept  
Lübecker Straße  
in Berlin-Mitte**

Aktualisierter  
Abschlussbericht

28. November 2019

## 4.2 Varianten zum Aspekt 2 - Wahl einer geeigneten Anordnung des ruhenden Verkehrs zur Reduzierung der Flächen für den fließenden Kfz-Verkehr

Für die Anordnung des ruhenden Verkehrs im Streckenverlauf werden sechs Varianten verglichen, die in Abbildung 26 grafisch dargestellt sind.

**Abbildung 26:** Varianten zum Aspekt 2 Wahl einer geeigneten Anordnung des ruhenden Verkehrs zur Reduzierung der Flächen für den fließenden Kfz-Verkehr

Variante 2.1: Längsparken beidseitig  
(wie Ist-Zustand)



Variante 2.2: Kombination Schräg- /  
Längsparken (50 gon)  
(Borde in Bestandslage)



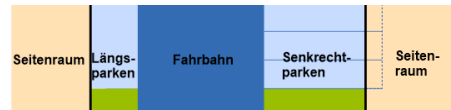
Variante 2.3: Kombination Senkrecht- /  
Längsparken  
(Borde in Bestandslage)



Variante 2.4: Einseitig Senkrechtparken  
(Borde in Bestandslage)



Variante 2.5: Kombination  
Senkrecht- / Längsparken  
(mit verändern der Borde)



Variante 2.6: Längsparken beidseitig  
(mit verändern der Borde)



Variante 2.7: Einseitig Senkrechtparken  
(mit verändern der Borde)



In Tabelle 3 werden die Varianten in verschiedenen inhaltlichen Kategorien bewertet. Bewertung und Abwägung nehmen nur Bezug auf die Anordnung des ruhenden Verkehrs, wie sie in den sechs Varianten unterschieden werden. Die Bewertung wird so durchgeführt, dass die Park-Varianten möglichst unabhängig von denen der verkehrsorganisatorischen Maßnahmen betrachtet werden.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Je nach Bewertungskategorie ist dies aufgrund der engen sachlichen Zusammenhänge nur eingeschränkt möglich.

**Tabelle 3:** Ruhender Verkehr: Beschreibung und Bewertung der Varianten

	Var 2.1	Var 2.2	Var. 2.3	Var 2.4	Var 2.5	Var 2.6	Var 2.7
	Längsparken beidseitig (wie Ist-Zustand)	Kombination Schräg-/ Längsparken (50 gon)	Kombination Senkrecht-/ Längsparken	Einseitig Senkrecht- parken	Kombination Senkrecht-/ Längsparken (mit Verlegung Borde)	Längsparken beidseitig (mit Verlegung Borde)	Senkrechtparken einseitig (mit Verlegung Borde)
<b>Verbleibende Fahrgassenbreite</b>	11,00 m	11,00 m	11,00 m	11,00 m	11,80 m	9,50 m	10,20 m
Breite zwischen den Parkständen	- 2,00 m - 2,00 m <b>= 7,00 m</b>	- 4,15 m - 2,00 m <b>= 4,85 m</b>	- 4,30 m - 2,00 m <b>= 4,70 m</b>	- 5,00 m <b>= 6,00 m</b>	- 4,30 m - 2,00 m <b>= 5,50 m</b>	- 2,00 m - 2,00 m <b>= 5,50 m</b>	- 4,70 m <b>= 5,50 m</b>
<b>Umbauaufwand</b> Müssen die Borde verlegt werden, was einen hohen Aufwand und damit höhere Kosten bedeutet?							
<b>Feuerwehr</b> Verbleiben mindestens 5,5 m Fahrgassenbreite vor Gebäuden, sodass sich Feuerwehrfahrzeuge aufstellen und den 2. Rettungsweg über die Straße gewährleisten können? <sup>6</sup>							
<b>Verkehrsberuhigung</b> Die Anwohner haben den Wunsch nach Verkehrsberuhigung geäußert. Unterstützt die Variante durch die resultierende Fahrgassenbreite verträgliche Geschwindigkeiten und niedrige Verkehrsmengen?							

<sup>6</sup> Schreiben der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt vom 27.07.2015: „Aufstellflächen im öffentlichen Straßenland für den Einsatz der Feuerwehr-Drehleiter als 2. Rettungsweg“.

Bezirksamt Mitte Berlin  
**Verkehrs- und  
Gestaltungskonzept  
Lübecker Straße  
in Berlin-Mitte**

Aktualisierter  
Abschlussbericht

28. November 2019

... Fortsetzung Tabelle 3

	Var 2.1	Var 2.2	Var. 2.3	Var 2.4	Var 2.5	Var 2.6	Var 2.7
	Längsparken beidseitig (wie Ist-Zustand)	Kombination Schräg-/ Längsparken (50 gon)	Kombination Senkrecht-/ Längsparken	Einseitig Senkrecht- parken	Kombination Senkrecht- / Längsparken (mit Verlegung Borde)	Längsparken beidseitig (mit Verlegung Borde)	Senkrechtparken einseitig (mit Verlegung Borde)
<b>Querungsdistanz</b> Ermöglicht der Entwurf das einfache Einfügen von Querungsstellen mit kurzer Querungsdistanz?							
<b>Begrünung / Bäume</b> Welche Freiheitsgrade bieten sich für das Ein- bringen von Bäumen un- ter Beachtung des Lei- tungsbestands?							
<b>Einparken / Ausparken</b> Wie nutzerfreundlich ist die Parkanordnung, wie gut ist die Sicht?		 nur aus einer Richt- ung an- fahrbar	 nur rück- wärts einpar- ken möglich				
<b>Fahrzeugbegegnung</b> Wie problemlos können sich große Fahrzeuge be- gegnen?							
<b>Verlustflächen Parken</b> Entstehen durch die An- ordnung schlecht nutz- bare Restflächen?							

... Fortsetzung Tabelle 3

	Var 2.1	Var 2.2	Var. 2.3	Var 2.4	Var 2.5	Var 2.6	Var 2.7
	Längsparken beidseitig (wie Ist-Zustand)	Kombination Schräg-/ Längsparken (50 gon)	Kombination Senkrecht-/ Längsparken	Einseitig Senkrecht- parken	Kombination Senkrecht- / Längsparken (mit Verlegung Borde)	Längsparken beidseitig (mit Verlegung Borde)	Senkrechtparken einseitig (mit Verlegung Borde)
<b>Gehwegfläche</b> Ermöglicht der Entwurf, die Gehwegflächen zu er- halten / zu verbreitern?	+	+	+	+	- -	+	+
<b>Parkstandbilanz</b> Wie viele Parkstände können realisiert werden, unter der Maßgabe, dass Querungsstellen angelegt werden?	- -	+	+	- -	+	- -	- -

**Abwägungsergebnis für den südlichen und nördlichen Abschnitt**

Die Varianten 2.2 und 2.3 können zwar den sehr wichtigen Belang, die Fahrgassenbreite möglichst weit zu reduzieren, am besten lösen, sind jedoch aufgrund der Feuerwehranforderungen nicht anordnungsfähig. Die Fahrgassenbreite muss mindestens 5,5 m betragen und von Einbauten, abgestellten Fahrzeugen etc. freigehalten sein.

Die Varianten 2.1 und 2.4 bieten eine breite Fahrgasse und weniger Möglichkeiten, Vorstreckungen mit geringer Querungsdistanz, Versätze und Baumscheiben einzubringen. Bei Variante 2.4 ist aufgrund der großzügigen verbleibenden Fahrgassenbreite mit abgestellten Fahrzeugen an der freien Fahrbahngassen-seite zu rechnen, was wiederum dazu führt, dass die Feuerwehrbelange (mind. 5,5 m verbleibende Fahrgassenbreite) nicht mehr eingehalten werden. Somit bieten die Varianten ohne Gesamtumbau (2.1 bis 2.4) kaum Spielraum für eine

Bezirksamt Mitte Berlin  
**Verkehrs- und  
Gestaltungskonzept  
Lübecker Straße  
in Berlin-Mitte**

Aktualisierter  
Abschlussbericht

28. November 2019

integrierte Planung, die den wichtigen Belangen gerecht wird. Daher verbleiben lediglich die umbauintensiven Varianten (Variante 2.5 bis 2.7).

Bei Variante 2.5 muss die Gehwegbreite etwas verringert werden. Dies entspricht nicht den allgemeinen Zielsetzungen zur Förderung des Fußverkehrs im Land Berlin. Die Variante 2.7 besitzt gegenüber der Variante 2.6 den Nachteil, dass hier aufgrund der Leitungssituation eine deutlich geringere Anzahl an Straßenbäumen in den Straßenraum der Lübecker Straße eingebracht werden könnten. Daher erreicht die Variante 2.6 (beidseitiges Längsparken mit Verlegung der Borde), die Ziele am ehesten. Sie gilt als Vorzugsvariante und wird weiterverfolgt.

Einem vollständigen Umbau (mit Verlegen der Bestandsborde) stimmt auch die Straßenunterhaltung des Bezirksamtes Mitte von Berlin zu. In ihrer Stellungnahme vom 3. September 2019 heißt es hierzu sinngemäß:

*Aufgrund der Fahrbahnbeschaffenheit (alte Betontragschicht mit altem Asphaltüberzug) ist es sinnvoll, die geplante Maßnahme nicht nur punktuell, sondern für den gesamten Bereich der Lübecker Straße auszuführen.*

*Bedenken bezüglich einer nur teilweisen Aufwertung der Lübecker Straße leiten sich aus den folgenden Gründen ab. Die nicht betroffenen Bereiche müssen den Straßenbauarbeiten (Belastungen durch Baumaschinen, Materiallieferungen LKW bis 40,0 t, ständiges Rangieren und eingeleitete Vibrationen durch Verdichtungsarbeiten) standhalten. Die Beschaffenheit der Straße und der jetzt schon mit starken Netzkissen durchzogene Asphalt wird dies nicht leisten können. Weiterhin sind nach Aussage der Berliner Wasserbetriebe Leitungen wie die Mischkanäle um 1889 gebaut worden. Die Straßenunterhaltung befürchtet, dass eine punktuelle Aufwertung der Lübecker Straße weitere Folgearbeiten nach sich ziehen würde. Die Anschlussbereiche werden nach den Straßenbauarbeiten aufgrund der Beschaffenheit große Schäden aufweisen, woraufhin die Sanierung in den Anschlussbereichen fortgesetzt werden müsste. Dies würde eine erheblich länger andauernde und immer wiederkehrende Beeinträchtigung der Lübecker Straße nach sich ziehen. Im schlimmsten Fall müssten auch die Leitungen der BWB saniert werden, was zur Folge haben könnte, dass in den neu hergestellten Bereichen erneut Baumaßnahmen stattfinden.*

### **4.3 Beschreibung der Vorzugsvariante**

Aus der Kombination der Vorzugslösung für die Verkehrsorganisation mit kurzen Einbahnstraßen bzw. Einfahrbeschränkungen im Bereich des Knotens mit der Perleberger Straße (Variante 1.3) und der Vorzugslösung für die Anordnung der Parkstände beidseitig in Längsaufstellung mit Umbau des gesamten Straßenabschnittes (Variante 2.6) wurde eine Gesamtlösung für die Verkehrsfüh-

zung und Gestaltung der Lübecker Straße entworfen (Abbildung 27). Einen Lageplan zur Vorzugslösung im Maßstab 1:500 beinhaltet die Anlage 1 zum Bericht.

**Abbildung 27:** Lageplan zur Vorzugslösung der empfohlenen Umgestaltung der Lübecker Straße<sup>7</sup>



Nachfolgend sind die Kerninhalte der Vorzugslösung zusammengefasst.

## Verkehrsorganisation Vermeidung von Durchgangsverkehr

Die Lübecker Straße ist weiterhin in beide Richtungen befahrbar. Im Annäherungsbereich der Perleberger Straße werden jeweils kurze Einbahnstraßen oder Einfahrverbote eingerichtet. Aus dem südlichen Bereich der Lübecker Straße kann nur in Richtung Perleberger Straße ausgefahren werden. Eine Einfahrt aus der Perleberger Straße in den südlichen Teil der Lübecker Straße ist nicht mehr möglich. Umgekehrt verhält es sich für den nördlichen Teil der Lübecker Straße. Um ein Durchfahren insbesondere von Lieferfahrzeugen aus dem Moa-Bogen in Richtung Perleberger Straße zu unterbinden, wird eine Ausfahrt aus der Lübecker Straße in Richtung Perleberger Straße nicht mehr angeboten. Hier kann über die kurze Einbahnstraße nur noch eingefahren werden.

Zur Vorsorge vor regelwidriger Befahrung sieht die Gestaltung im Bereich der Einrichtungslösung eine schmale Fahrbahn in einer Breite von 4,0 m vor. Eine durchgehende Mittelinsel auf der Perleberger Straße verhindert auch baulich das Linksabbiegen von der Perleberger Straße Ost in die Lübecker Straße Süd bzw. von der Lübecker Straße Nord in die Perleberger Straße Ost, sodass diese „Schleichrouten“ von / zu den Parkieranlagen des Schultheiss-Quartiers und zum Moa-Bogen effektiv abgewendet werden. Wendeanlagen im Vorfeld der Einbahnstraßen sind im südlichen Teil der Lübecker Straße aufgrund der gegebenen Ausfahrmöglichkeit nicht erforderlich. Im nördlichen Teil ist ein Wenden im Bereich der am südlichen Ende gelegenen Gehwegüberfahrt bzw.

<sup>7</sup> Der Lageplan der Vorzugslösung ist im Maßstab 1:500 im Anhang des Berichtes enthalten (Anlage 1).

Bezirksamt Mitte Berlin  
**Verkehrs- und  
Gestaltungskonzept  
Lübecker Straße  
in Berlin-Mitte**

Aktualisierter  
Abschlussbericht

28. November 2019

Hofeinfahrt möglich. Für große Fahrzeuge sollte auf die fehlende Wendemöglichkeit im Einfahrbereich Lübecker Straße / Birkenstraße hingewiesen werden.

Die kurzen Einbahnstraßen bzw. Ausfahrbereiche der Lübecker Straße in Richtung Perleberger Straße sind für den Radverkehr freizugegeben. Die Fahrbahnbreite beträgt daher 4,0 m (Regelmaß für den Begegnungsfall Kfz / Radverkehr).

Eine Befahrbarkeit für die Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge ist grundsätzlich in Notfällen / bei Einsätzen auch gegen die Fahrtrichtung der Einbahnstraße möglich (Abbiegen von der Perleberger Straße). Hierzu sind bei einer späteren Ausgestaltung der angrenzenden Aufenthaltsfläche jedoch die Ränder selbiger Fläche zum Überschleppen von festen Einbauten freizuhalten.

### **Verkehrsorganisation straßenverkehrsrechtliche Umsetzung**

In der Lübecker Straße soll im Abschnitt Süd und im Abschnitt Nord jeweils ein Verkehrsberuhigter Bereich (Z 235 umgangssprachlich „Spielstraße“) angeordnet werden. Daraus folgt nach StVO<sup>8</sup> für die Verkehrsteilnehmenden, das Kfz nur Schrittgeschwindigkeit fahren dürfen, das Gehende die Straße in der ganzen Breite nutzen dürfen, Kinderspiele überall erlaubt sind und dass Kfz nur in gekennzeichneten Flächen abgestellt werden dürfen.

Der Gestaltungsentwurf sieht einen niveaugleichen Umbau der Lübecker Straße vor. Dies bedeutet konkret, dass alle Verkehrsflächen innerhalb des ausgewiesenen verkehrsberuhigten Bereiches auf Gehwegniveau liegen und keine durch Hochborde o.ä. hervorgerufene bauliche Trennung zwischen Fahr- und Seitenbereichen erfolgt. Dies stellt die Aufenthaltsfunktion in der Lübecker Straße gegenüber der verkehrlichen Funktion stärker in den Vordergrund. Somit kann der Verkehrsberuhigte Bereich gemäß VwV-StVO<sup>9</sup> angeordnet werden. Im direkten Umfeld sind weitere Nebenstraßen<sup>10</sup> als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, sodass sich ein einheitliches Regelungsbild ergibt.

### **Knoten Perleberger Straße**

Für den Knoten mit der Perleberger Straße wird ein Umbau vorgeschlagen. Die heutige Rad-Umfahrung des im Bestand östlich des Knotens gelegenen Fußgängerüberwegs (FGÜ) entfällt. Der FGÜ rückt im Umbauvorschlag in die Mitte des Knotens. Er wird senkrecht zur Achse der Perleberger angelegt und erhält eine Mittelinsel, was die Überquerbarkeit fördert. Von der Perleberger Straße West kann nur geradeaus gefahren werden, da eine lange Mittelinsel sowie die

---

<sup>8</sup> StVO 2013, Anlage 3, zu Zeichen 325.

<sup>9</sup> VwV StVO 2017, zu Zeichen 325.

<sup>10</sup> Zum Beispiel Bandelstraße, Wilhelmshavener Straße, Bredowstraße.

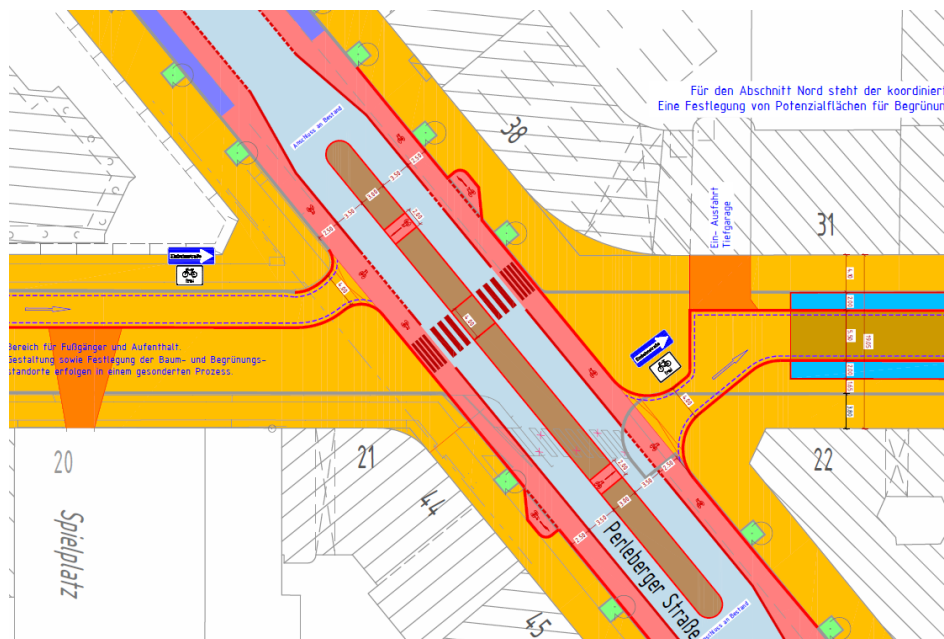


Einfahrbeschränkung das Abbiegen in die Lübecker Straße Süd nicht zulassen. Von der Perleberger Straße Ost kann nur geradeaus gefahren oder in den nördlichen Teil der Lübecker Straße abgelenkt werden. Für den Radverkehr gibt es in der Mittelinsel Durchlässe.

Die Situation für den Linienbus im Zuge der Perleberger Straße verbessert sich, da an (durch Mittelinseln) geteilten FGÜ jeweils nur für eine Fahrtrichtung der Vorrang Gehender gewährt werden muss. Zudem entfallen im Vergleich zum Bestand in Fahrtrichtung Osten die Verkehrseinschränkungen durch in die Lübecker Straße abbiegende Kraftfahrzeuge.

Die 4,0 m breiten Fahrbahnen in den Armen der Lübecker Straße werden senkrecht auf die Perleberger Straße geführt, um die nachteiligen spitzen Winkel zu beseitigen.

**Abbildung 28:** Ausschnitt Knoten Perleberger Straße aus dem Lageplan zur Vorzugslösung der empfohlenen Umgestaltung der Lübecker Straße



### Neue Aufenthaltsfläche im Vorfeld des Spielplatzes

Es bietet sich an, die Aufenthaltsfläche vor dem Spielplatz in einem gesonderten Folgeprojekt unter Mitwirkung der Bürger zu gestalten und planerisch ausarbeiten zu lassen. Hierbei bestehen weiter zu berücksichtigende Randbedingungen zu Pflanzstandorten und zur Freihaltung der Fläche von festen Einbauten:

- Die Fernwärmeleitung schränkt die Möglichkeit für Baumpflanzungen erheblich ein. Hier wäre im weiteren Verfahren zu prüfen, ob die Leitung ggf. verlegt oder Baumpflanzungen im Nahbereich realisiert werden können.

Bezirksamt Mitte Berlin  
**Verkehrs- und  
Gestaltungskonzept  
Lübecker Straße  
in Berlin-Mitte**

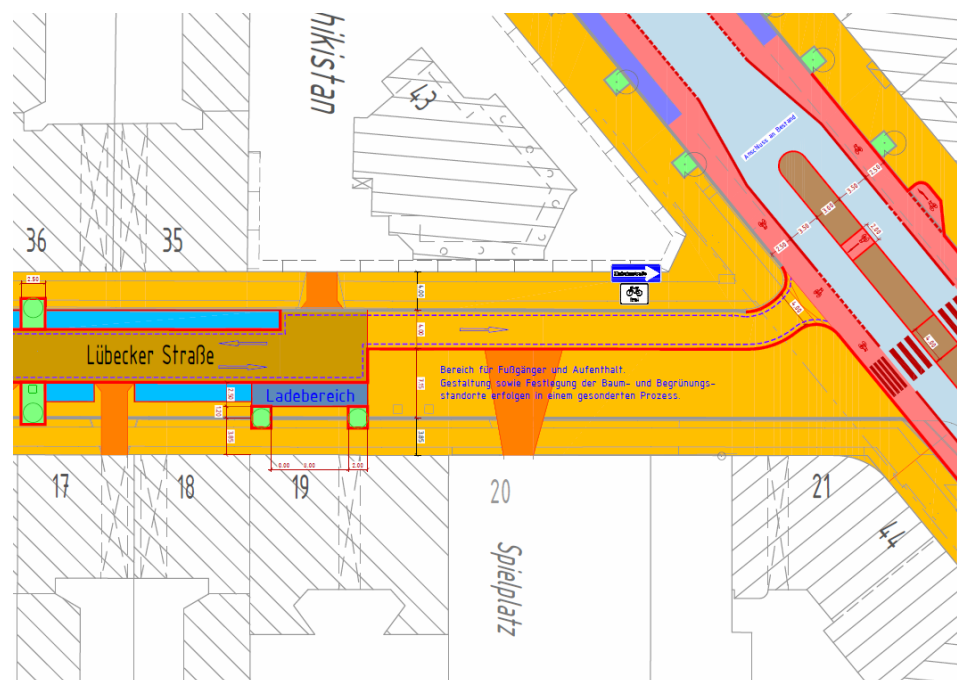
Aktualisierter  
Abschlussbericht

28. November 2019

- Für die an die Aufenthaltsfläche anliegenden Gebäude östlich der Lübecker Straße ist im weiteren Planverfahren zur Gestaltung der Aufenthaltsfläche zu prüfen, welche Brandschutzbelange beachtet werden müssen. Liegt kein zweiter Rettungsweg innerhalb der / an den Gebäuden vor, muss zur Wahrung des zweiten Rettungsweges ein Anleitern in max. 9 bis 12 m Abstand zum Gebäude von der Straße aus gewährleistet sein. Aus dieser Forderung heraus resultieren Flächen für die Feuerwehr auf der Aufenthaltsfläche, die von festen Einbauten freizuhalten sind. Zudem ist eine Zu- und Ausfahrt der Feuerwehrflächen zu sichern.
- Falls die Kfz-Zufahrt zum Spielplatz benötigt wird, ist der Zugang auch hier zu gewährleisten.

Grundsätzlich sollte bei all den zu berücksichtigenden Randbedingungen eine Gestaltungslösung für den neuen Platzbereich gefunden werden, die den Charakter einer Fläche für Gehende und für den Aufenthalt nicht beeinträchtigt.

**Abbildung 29:** Ausschnitt neue Aufenthaltsfläche im Vorfeld des Spielplatzes südlich der Perleberger Straße aus dem Lageplan zur Vorzugslösung der empfohlenen Umgestaltung der Lübecker Straße



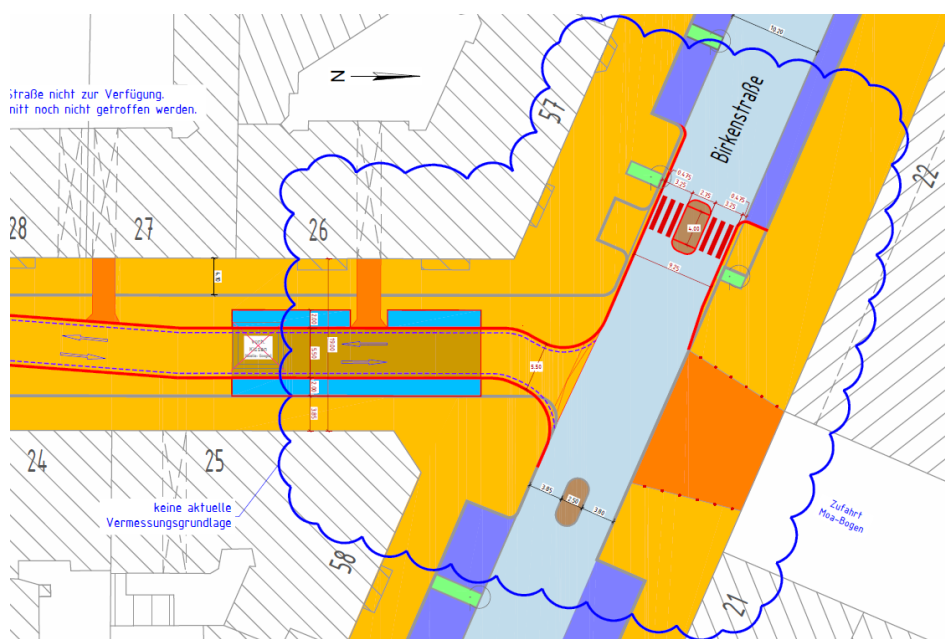
**Knoten Birkenstraße**

Der Knoten wird mit dem vorliegenden Entwurf übersichtlicher gestaltet, die Verkehrsregelung wird vereinfacht und ist begreifbarer. Dazu wird der Arm Lübecker Straße senkrecht zur Birkenstraße geführt. Da bei Ausfahrt aus Verkehrsberuhigten Bereiche Vorfahrt zu gewähren ist, wird die Birkenstraße in

dieser Einmündung zur Vorfahrtsstraße. Da sich bereits heute vor Ort beobachten lässt, dass die Vorfahrtsregelung an dieser Stelle einigen Verkehrsteilnehmenden unklar ist, sollte an der Ausfahrt Z 205 (Vorfahrt gewähren) stehen.<sup>11</sup>

Die Einmündung wird senkrecht zur Birkenstraße geführt, um den heutigen stumpfen Winkel zu beseitigen (bessere Sichtbeziehungen, geringe Befahrungsgeschwindigkeit). Die Fahrgassenbreite beträgt 5,5 m. Dies ermöglicht die Begegnung Lkw / Pkw bzw. Lkw / Lkw bei Schrittgeschwindigkeit.

**Abbildung 30:** Ausschnitt Knoten Birkenstraße aus dem Lageplan zur Vorzugslösung der empfohlenen Umgestaltung der Lübecker Straße



Im westlichen Arm der Birkenstraße wird eine Mittelinsel zur Fußquerung angelegt. Die mögliche Anordnung als Fußgängerüberweg (FGÜ, Zebrastreifen) wird im Folgenden geprüft. In der Spitzenstunde von 16-17 Uhr queren 182 Gehende die Birkenstraße, also sowohl über die vorhandene Mittelinsel sowie im Knotenbereich westlich davon.<sup>12,13</sup> In dieser Stunde liegen Kfz-Verkehrsstärken im Querschnitt der Birkenstraße von 561 Kfz/h (Arm Birkenstraße West) bzw. 506 Kfz/h (Arm Birkenstraße Ost) vor.<sup>12</sup> Gemäß der Tabelle 2 der Richtlinien für die Anlage von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) in Verbindung mit dem Erlass zur Anordnung von FGÜ in Berlin vom 04.03.2008 liegt der Fußgängerüberweg ohne Mittelinsel im Bereich „FGÜ empfohlen“ und mit Mittelinsel im Bereich „FGÜ möglich“. Für die Erweiterung des Moa-Bogens und die allgemeine Ver-

<sup>11</sup> StVO §10 ermöglicht das Zeichen an dieser Stelle ausdrücklich: „Dort, wo eine Klarstellung notwendig ist, kann Zeichen 205 stehen.“

<sup>12</sup> LK Argus: Verkehrserhebung vom 19.01.2017 im Rahmen der Verkehrsuntersuchung Moa-Bogen.

<sup>13</sup> Spitzenstunden aufgrund von Erfahrungswerten angenommen.

Bezirksamt Mitte Berlin  
**Verkehrs- und  
Gestaltungskonzept  
Lübecker Straße  
in Berlin-Mitte**

Aktualisierter  
Abschlussbericht

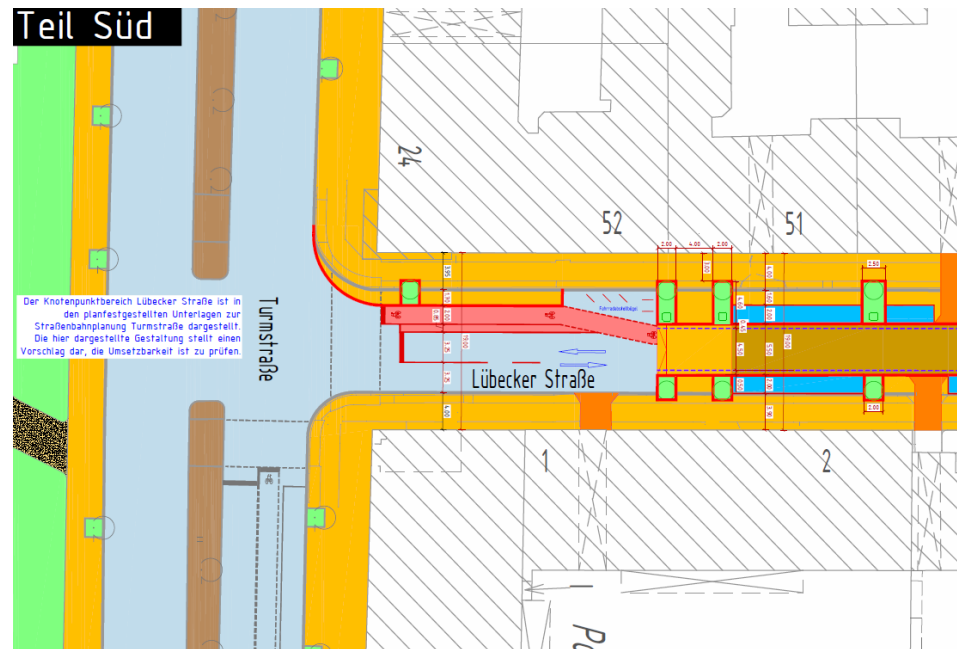
28. November 2019

kehrszunahme werden für die Birkenstraße täglich ca. 25 % mehr Verkehr erwartet.<sup>14</sup> Die Änderungen führen nicht zu einer relevanten Änderung bei der Einordnung des Fußgängerüberwegs im Regelwerk, besonders im Fall einer Anlage mit Mittelinsel. Ein Fußgängerüberweg ist daher gemäß Richtlinien möglich und wird mit Mittelinsel im Lageplan dargestellt. Die Lage im westlichen Arm ist aufgrund der Nähe zum Einkaufszentrum sinnvoller. Die leicht in Richtung Westen versetzte Lage ist aufgrund der Fahrbeziehung aus der Parkhausausfahrt in Richtung Birkenstraße West notwendig (Bemessungsfahrzeug großer LKW FGSV).

**Knoten Turmstraße**

Die empfohlene Fahrbahnbreite in der Zufahrt Lübecker Straße beträgt aufgrund der Signalisierung 6,5 m mit Mittelmarkierung. Radfahrer werden im Annäherungsbereich auf einem 2,0 m breiten Radfahrstreifen geführt, der durch einen 0,85 m breiten Streifen mit Protektion geschützt wird. Der östliche Bord der Lübecker Straße bleibt, im Westen wird der Seitenraum vorgezogen. Die Querungsdistanz sinkt im Vergleich zum Bestand. Somit verringern sich am signalisierten Knoten die für Fußgänger notwendigen Freigabezeiten und erhöhen sich die Freiheitsgrade bei der Signalprogrammerstellung.

**Abbildung 31:** Ausschnitt Knoten Turmstraße aus dem Lageplan zur Vorzugslösung der empfohlenen Umgestaltung der Lübecker Straße



<sup>14</sup> LK Argus: Verkehrsuntersuchung MOA Bogen vom 16.11.2017 und LK Argus: Verkehrsuntersuchung MOA Bogen. Ergänzende Betrachtung zur Verkehrsprognose 2030 vom 22.11.2018.

Die im Plan verzeichneten Anpassungen im Knotenbereich Lübecker Straße / Turmstraße stehen unter Vorbehalt, da der Bereich bereits Gegenstand der in der Planfeststellung befindlichen Unterlagen zur Straßenbahn Turmstraße ist. Die im Verkehrs- und Gestaltungskonzept Turmstraße enthaltene Lösung stellt einen Vorschlag dar. Die Integrierbarkeit im Hinblick auf die Planunterlagen zur Straßenbahn in der Turmstraße ist zu prüfen.

## **Parken, Halten und Grundstückszufahrten**

Im Straßenverlauf werden als Parkanordnung beidseitig Längsparkstände angelegt. Sie sind je 2,0 m breit und werden durch Markierungen gekennzeichnet, da dies im Verkehrsberuhigten Bereich vorgeschrieben ist. Die maximale Entfernung der Fahrgassenkante von der Gebäudekante beträgt 7,6 m, sodass die Feuerwehr mit Drehleitern anleiten kann, um den 2. Rettungsweg zu gewährleisten.

Gehwegüberfahrten werden durch Unterbrechung der Parkstandsmarkierung angezeigt. In beiden im Zuge der Verkehrs- und Gestaltungskonzeption für die Lübecker Straße vorgesehenen Fahrbahnversätzen liegt eine Grundstückszufahrt. Die Erreichbarkeit ist mit einem Bemessungsfahrzeug Pkw gewährleistet.

Es werden regelmäßig Mehrzweckbereiche angelegt, die zum Liefern, Laden, Ein- und Aussteigen und zum Wenden genutzt werden können (Benennung im Plan: „Ladebereich“). Im Plangebiet wird voraussichtlich eine Parkraumbewirtschaftung mit regelmäßiger Parkraumüberwachung eingeführt. Unübersichtliches Zweite-Reihe-Parken wird dann seltener auftreten.

Der bestehende Stellplatz für mobilitätseingeschränkte Personen auf Höhe Gebäude Hausnummer 23 wird in der Planungslösung auf die andere Straßenseite verlegt.<sup>15</sup> Der bestehende Stellplatz für mobilitätseingeschränkte Personen auf Höhe des Gebäudes Hausnummer 40 kann in der heutigen Lage bleiben. Die Stellplätze werden jeweils in gleicher Länge wie im Bestand markiert.

Im Entwurf verbleiben im südlichen Abschnitt der Lübecker Straße rund 60 Pkw-Parkstände. Im Norden sind es rund 20 Pkw-Parkstände. Gegenüber dem Bestand verringert sich die Anzahl an Pkw-Parkständen auf rund die Hälfte (von rund 160 auf rund 80 Parkstände). Hinzu zu rechnen sind die Mehrzweck- bzw. Ladebereiche, die in der Entwurfslösung ergänzend zu den Pkw-Parkständen vorgesehen werden. Viele wichtige Belange erfahren im derzeitigen Zustand der Lübecker Straße keine Berücksichtigung. Stattdessen werden die meisten Flächen für parkende Kfz reserviert. Im nun vorliegenden Entwurf wurden Belange Fußgängerquerung, Verkehrssicherheit, Feuerwehrwehrelange,

---

<sup>15</sup> Bei einkürzen oder leichtem Verschieben des Versatzes ist eventuell ein Verbleib des Stellplatzes auf der heutigen Ost-Seite möglich. Dies sollte in den folgenden Planungsphasen geprüft werden.

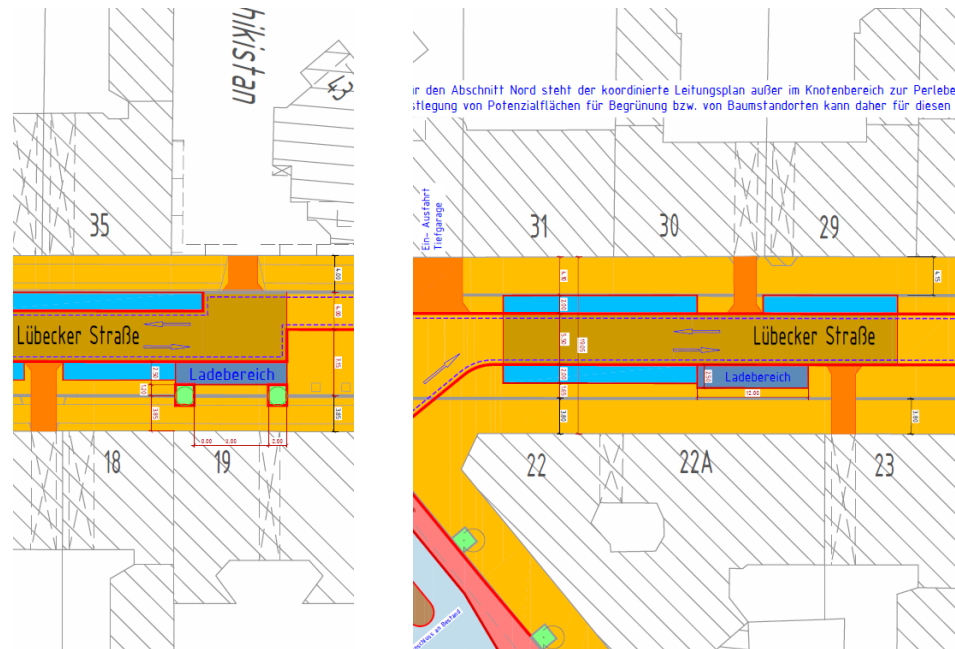
Bezirksamt Mitte Berlin  
**Verkehrs- und  
Gestaltungskonzept  
Lübecker Straße  
in Berlin-Mitte**

Aktualisierter  
Abschlussbericht

28. November 2019

Aufenthaltsqualität und Begrünung mitberücksichtigt, woraus in der Planung eine Verringerung der Anzahl an verfügbaren Parkständen resultiert.

**Abbildung 32:** Ausschnitte zu den Aspekten Parken, Halten und Grundstückszufahrten aus dem Lageplan zur Vorzugslösung der empfohlenen Umgestaltung der Lübecker Straße



### Fahrgassenbreite und Begegnungsfälle Fahrverkehr

Zwischen den Längsparkständen verbleibt eine 5,5 m breite Mischverkehrsfläche als Fahrgasse für den Fahrverkehr. Bei der vorgesehenen Lösung mit verkehrsberuhigtem Bereich („Spielstraße“) und damit verbundener Schrittgeschwindigkeit des Fahrverkehrs ermöglicht dies die Begegnung aller Fahrzeugtypen (Pkw, Lkw, Radverkehr). Die Fahrbahnversätze sind so dimensioniert, dass der Begegnungsfall auch hier erfolgen kann.

### Geschwindigkeitsdämpfung und Verschwenkungen

Im verkehrsberuhigten Bereich darf der Fahrverkehr nur Schrittgeschwindigkeit fahren. Der Beginn des Verkehrsberuhigten Bereichs wird jeweils mit einer fahrdynamisch wirksamen Rampe zum niveaugleichen Bereich hergestellt.

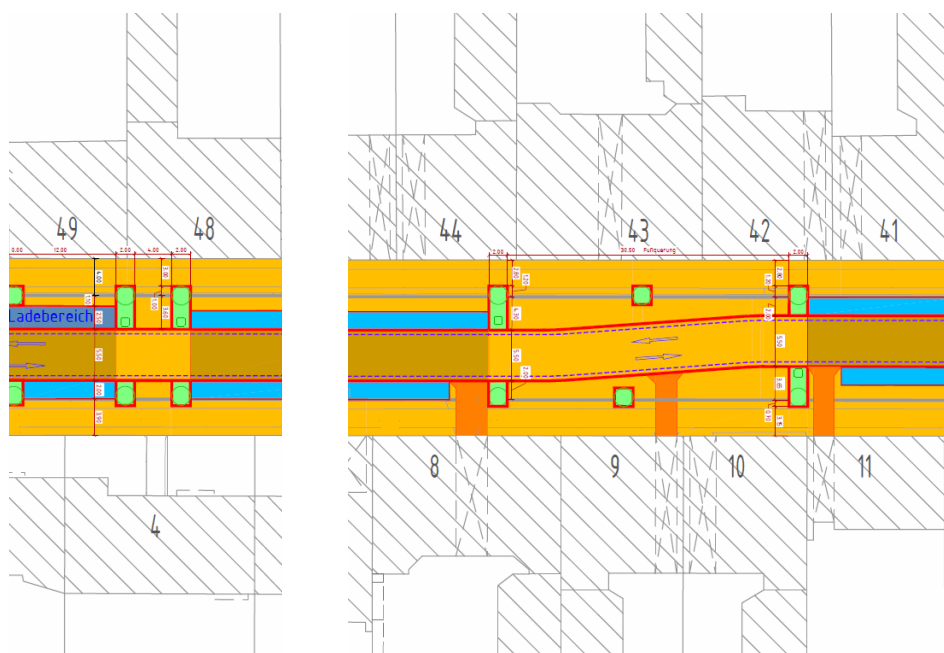
An den vorgesehenen Fußquerungsstellen und Fahrgassenverschwenkungen findet kein Parken statt. Die Fahrgasse macht somit durch Variation der Seitenraumbreiten einen Versatz. An den Querungen und Verschwenkungen sollen vermehrt Bäume gepflanzt werden, um diese optisch stärker hervorzuheben. Durch Bäume und Verschwenkungen wird Straße besser als heute in Abschnitte gegliedert. Die Querungsstellen und Verschwenkungen werden durch Pflasterwechsel hervorgehoben.

Baumstandorte werden neben der Fahrbahn nicht empfohlen, wenn dadurch die Sichtbeziehung zwischen zu Fuß-Querendem und Fahrzeugen der anliegenden Fahrtrichtung gestört werden. Dort sollten stattdessen sehr niedrige Elemente / Pflanzungen (< 50 cm) eingebracht werden, die die Querung dennoch optisch anzeigen. Die Problematik besteht nicht bei zurückgesetzten Bäumen.

## Fußverkehr und Querungen

Für Gehende entstehen Querungsmöglichkeiten an den Kreuzungen, an angelegten Querungsstellen und in den Bereichen mit Fahrgassenverschwenkungen. Insgesamt entstehen im südlichen Abschnitt 5 Querungsmöglichkeiten zwischen den Knoten Turmstraße und Perleberger Straße und eine Querung im nördlichen Abschnitt. Im Schnitt befindet sich alle 50 bis 70 m eine Querungsmöglichkeit. Darüber hinaus folgt aus der Ausweisung der Lübecker Straße als verkehrsberuhigter Bereich, das Gehende die Straße in der ganzen Breite nutzen dürfen.

**Abbildung 33:** Ausschnitte zu den Aspekten Querungsmöglichkeiten und Geschwindigkeitsdämpfung aus dem Lageplan zur Vorzugslösung der empfohlenen Umgestaltung der Lübecker Straße



## Radverkehr

Der Radverkehr soll von dem geringeren Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs und von der Übersichtlichkeit durch weniger Zweite-Reihe-Parker profitieren. Die kurzen Einbahnstraßen / Einfahrbeschränkungen im Bereich der Perleberger Straße sind für den Radverkehr freigegeben. Am Knoten zur Turmstraße

wurde im Annäherungsbereich eine Radführung entworfen (vgl. Abschnitt „Knoten Turmstraße“ auf Seite 38).

### **Begrünung und Bäume**

An Querungsstellen und Fahrgassenverschwenkungen werden Baumscheiben eingebracht. Wo dies aufgrund von Blickbeziehungen (anliegende Kfz-Richtung, also Blick nach links) oder der Lage der Leitungen nicht möglich ist, soll eine niedrige Begrünung eingebracht werden. Im Streckenverlauf werden weitere Bäume durch Ersatz von Parkständen im Abstand von ca. 25 bis 35 m angelegt.

Für Bäume und Baumscheiben ergeben sich folgende Randbedingungen:

- An Fernwärmeleitungen sollte nicht näher als ca. 3 m vom Stamm entfernt gepflanzt werden. Zu den anderen Leitungen muss kein seitlicher Abstand gehalten werden.
- Es sind möglichst 12 Kubikmeter Wurzelraum notwendig. Teile der Baumscheibe können auch überdeckt sein.

Für den Abschnitt Süd ergeben sich folgende Potenzialflächen:

- auf der Westseite zwischen westlicher Mischwasserleitung und der Fernwärmeleitung. Der Abstand der Leitungen beträgt meist ca. 5 m, wobei der Stamm möglichst weit von der Fernwärme entfernt liegen soll.
- auf der Westseite zwischen westlicher Trinkwasserleitung und westlicher Stromleitung. Der Abstand der Leitungen beträgt meist ca. 2 bis 2,5 m.
- auf der Ostseite zwischen östlicher Trinkwasserleitung und östlicher Stromleitung. Der Abstand der Leitungen beträgt meist ca. 1,6 bis 2 m. Bäume weiter zur Straßenmitte sind nicht möglich, da dort der 3 m-Fernwärme-Korridor liegt.

Die konkret eingezeichneten Standorte für Bäume dienen als Vorschlag. Das zuständige Fachamt sollte den Standort bestätigen und die für den Baum notwendige Fläche und Einfassung der Baumscheibe festsetzen und verorten. Angedacht sind bisher 32 Baumstandorte im südlichen Teil der Lübecker Straße.

Für den Abschnitt Nord steht der koordinierte Leitungsplan nur im Knotenbereich zur Perleberger Straße zur Verfügung. Die Festlegung von Potenzialflächen bzw. Baumstandorten kann daher für diesen Abschnitt noch nicht getroffen werden. Sollte eine Lage der Leitungen ähnlich der im südlichen Teil der Lübecker Straße vorliegen, könnten unter Umständen 10 bis 12 Baumstandorte geschaffen werden.



#### 4.4 Kostenschätzung zur Vorzugsvariante

Mit Umsetzung der Vorzugsvariante wird für die Lübecker Straße ein Komplettumbau des Straßenlands notwendig. Die Kostenschätzung hierzu erfolgt über eine angesetzte Umbaupauschale von 300 € netto je Quadratmeter öffentliches Straßenland.<sup>16</sup> Die Pauschale enthält den Straßenumbau und die Anpassung der Straßenentwässerung und Straßenbeleuchtung. Die Kosten beziehen sich auf das aktuelle Preisniveau, also 2019. Die Planungskosten bzw. Planungshonorare gemäß HOAI werden gesondert ausgewiesen.<sup>17</sup> Mögliche Synergien mit anderen Projekten (z.B. Leitungssanierung) wurden nicht berücksichtigt. Die errechneten Umbauflächen und geschätzten Kosten zeigen Tabelle 4 bis Tabelle 7 für die Teilbereiche der Umbaumaßnahme und Tabelle 8 für die Gesamtmaßnahme.

Bezirksamt Mitte Berlin  
**Verkehrs- und  
Gestaltungskonzept  
Lübecker Straße  
in Berlin-Mitte**  
Aktualisierter  
Abschlussbericht  
28. November 2019

**Tabelle 4:** Umbauflächen und geschätzte Kosten für die Vorzugsvariante und den Teilbereich Lübecker Straße Süd

Abschnitt	Umbaufläche	Geschätzte Kosten
Lübecker Straße Süd	7.300 m <sup>2</sup>	2.190.000 €
Kosten für Baustelleneinrichtung und Unvorhergesehenes (5 %)		(gerundet) 110.000 €
Planungskosten HOAI		(gerundet) 185.000 €
<b>Summe</b>		<b>2.485.000 €</b>

**Tabelle 5:** Umbauflächen und geschätzte Kosten für die Vorzugsvariante und den Teilbereich Knoten Perleberger Straße

Abschnitt	Umbaufläche	Geschätzte Kosten
Knoten Perleberger Straße	3.200 m <sup>2</sup>	960.000 €
Kosten für Baustelleneinrichtung und Unvorhergesehenes (5 %)		(gerundet) 50.000 €
Planungskosten HOAI		(gerundet) 105.000 €
<b>Summe</b>		<b>1.115.000 €</b>

<sup>16</sup> Die Umbaupauschale basiert auf Erfahrungswerten und Abstimmungsergebnissen mit verschiedenen Berliner Bezirksamtern aus dem Jahr 2019.

<sup>17</sup> Gemäß HOAI 2013, §48 Abs1. Die anrechenbaren Kosten sind die aufgrund der Pauschalsätze (Länge bzw. Fläche) ermittelten Kosten. Gewählter Ansatz: Leistungsphase 1-9, Honorarzone III, Honorarsatz Mindestsatz, Zuschlag 20 %, Nebenkosten 5 %, Ausgabe als Nettokosten.

Bezirksamt Mitte Berlin  
**Verkehrs- und  
Gestaltungskonzept  
Lübecker Straße  
in Berlin-Mitte**

Aktualisierter  
Abschlussbericht

28. November 2019

**Tabelle 6:** Umbauflächen und geschätzte Kosten für die Vorzugsvariante und den Teilbereich Lübecker Straße Nord

Abschnitt	Umbaufläche	Geschätzte Kosten
Lübecker Straße Nord	2.500 m <sup>2</sup>	750.000 €
Kosten für Baustelleneinrichtung und Unvorhergesehenes (5 %)		(gerundet) 40.000 €
Planungskosten HOAI		(gerundet) 85.000 €
<b>Summe</b>		<b>875.000 €</b>

**Tabelle 7:** Umbauflächen und geschätzte Kosten für die Vorzugsvariante und den Teilbereich Knoten Birkenstraße

Abschnitt	Umbaufläche	Geschätzte Kosten
Knoten Birkenstraße	200 m <sup>2</sup>	60.000 €
Kosten für Baustelleneinrichtung und Unvorhergesehenes (5 %)		(gerundet) 5.000 €
Planungskosten HOAI		(gerundet) 15.000 €
<b>Summe</b>		<b>80.000 €</b>

**Tabelle 8:** Umbauflächen und geschätzte Kosten für die Vorzugsvariante und die Gesamtmaßnahme (Summe über alle Teilabschnitte)

Abschnitt	Umbaufläche	Geschätzte Kosten
Lübecker Straße Süd	7.300 m <sup>2</sup>	2.190.000 €
Perleberger Straße	3.200 m <sup>2</sup>	960.000 €
Lübecker Straße Nord	2.500 m <sup>2</sup>	750.000 €
Birkenstraße	200 m <sup>2</sup>	60.000 €
<b>Zwischensumme</b>	<b>13.200 m<sup>2</sup></b>	<b>3.960.000 €</b>
Kosten für Baustelleneinrichtung und Unvorhergesehenes (5 %) Summe über alle Abschnitte (Tabelle 4 bis Tabelle 7)		(gerundet) 205.000 €
Planungskosten HOAI Summe über alle Abschnitte (Tabelle 4 bis Tabelle 7)		(gerundet) 390.000 €
<b>Summe</b>		<b>4.555.000 €</b>

## 5 Erkenntnisse aus der Beteiligung der Anwohnenden

Zur Einbeziehung der Anwohnenden gab es eine gemeinsame Begehung, einen Planungsworkshop und zwei Informationsveranstaltungen.

Die Begehung fand am 2. Dezember 2017 statt. Teilgenommen haben Anwohnende, Vertreter des Straßen- und Grünflächenamts Mitte, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, des Koordinationsbüros Aktives Zentrum Turmstraße und des Quartiersmanagements Moabit Ost sowie das ausführende Planungsbüro LK Argus. Ziel der Veranstaltung war es, die bestehenden Konflikte aus Sicht der Anwohnenden aufzunehmen und erste Lösungsansätze aufzunehmen.

Am 6. März 2018 fand ein Workshop mit Bürgerinnen und Bürgern und den oben genannten weiteren Institutionen statt. Zum einen wurden die bis zu diesem Stand erarbeitete Bestands- und Konfliktanalyse sowie die Ergebnisse der Parkraumerhebungen vorgestellt. Im Anschluss begann eine Phase zur Konkretisierung von Planungsideen. Dazu bildeten die Anwesenden Gruppen und tauschten sich jeweils 20 Minuten an einem Tisch zu einem der Themen Verkehrsorganisation, Ruhender Verkehr, Fuß- und Radverkehr sowie Begrünung und Aufenthalt aus. An jedem Tisch wurden von Seiten der Gutachter die planerischen und technischen Rahmenbedingungen vorgestellt, bevor in einer offenen Gruppendiskussion zum Thema gesprochen wurde.

Beim Thema Verkehrsorganisation wurde eine Lösung mit Erhalt des Zweirichtungsverkehrs ohne verkehrseinschränkende Maßnahmen von der überwiegenden Mehrheit der Beteiligten abgelehnt. Es herrschte große Einigkeit, dass wirksame Maßnahmen zur Unterbindung des Fremdverkehrs notwendig sind. Varianten mit Einbahnstraßen oder eine Sperrung der Lübecker Straße stießen hingegen auf große Zustimmung. In der Tendenz sprachen sich mehr Personen für eine Sperre aus. Zur Verkehrsberuhigung wurden sowohl Verschwenkungen als auch Moabiter Kissen von vielen begrüßt. Darüber hinaus wurde gefordert, die Fahrgasse deutlich schmaler zu gestalten.

Zum Fuß- und Radverkehr wurden mehr Querungen sowie bessere Bedingungen (Querungsdistanz, Sichtbarkeit) gewünscht. Für den Aufenthalt wurden Ideen erwünscht, die im Bereich des Spielplatzes südlich der Perleberger Straße im Straßenraum einen Platzbereich schaffen. Insgesamt wurden mehr Bänke und Mülleimer gefordert. Viele Bürger sprachen sich für die Einbringung von Straßenbäumen aus. So sollten zum Beispiel Querungsstellen und Verschwenkungen der Fahrbahn mit weiterem Straßengrün kombiniert werden.

Zum Parken gingen unterschiedliche Meinungen ein. Während ein Teil der Anwesenden den Erhalt des aktuellen Parkangebots wünschte, forderten andere, die Straße mit Querungen und Begrünung zu qualifizieren, da die Lübecker Straße derzeit stark auf den Kfz ausgerichtet ist, auch wenn dies zulasten der Parkstandanzahl ginge. In Bezug auf die Anordnung der Parkstände (Längs-,

Bezirksamt Mitte Berlin  
**Verkehrs- und  
Gestaltungskonzept  
Lübecker Straße  
in Berlin-Mitte**

Aktualisierter  
Abschlussbericht

28. November 2019

Bezirksamt Mitte Berlin  
**Verkehrs- und  
Gestaltungskonzept  
Lübecker Straße  
in Berlin-Mitte**

Aktualisierter  
Abschlussbericht

28. November 2019

Schräg- oder Senkrechtparken) bestand Offenheit gegenüber Änderungen und Verbesserungen.

Bei den Informationsveranstaltungen am 6. März 2019 und am 30. Oktober 2019 wurden der Öffentlichkeit die jeweils aktuellen Planstände des Verkehrs- und Gestaltungskonzeptes und die Planungslösung vorgestellt und gemeinsam diskutiert. Am 6. März 2019 wiesen die anwesenden Bürgerinnen und Bürger noch einmal ausdrücklich darauf hin, dass die neue Verkehrslösung keine Reduzierung der vorhandenen Flächen des Fußverkehrs zur Folge haben sollte. Der Fokus der Planung sollte auf die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und die Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr gelegt werden. Die Anwesenden bevorzugten einen verkehrsberuhigten Bereich, da dieser ihrer Ansicht nach am ehesten geeignet ist, die vorhandenen Konflikte und Handlungsanforderungen zufriedenstellend zu bedienen. Ergänzend wurden weitere Hinweise zur Planung eingebracht. Die Anregungen aus den Informationsveranstaltungen sind unter <http://www.turmstrasse.de> dokumentiert (Protokolle der Veranstaltung). Die am 6. März 2019 vorgestellte Planungslösung wurde angepasst und eine aktualisierte Fassung am 30. Oktober 2019 der Öffentlichkeit vorgestellt. Diese Fassung entspricht der in diesem Bericht dokumentierten Vorzugslösung (vgl. Kapitel 4.3). Trotz einzelner grundsätzlicher Bedenken haben sich die Positionen insgesamt erkennbar angenähert, so dass das Konzept eine gute Grundlage für die weitere Planung darstellt.

Auf Grundlage der Konzeption soll anschließend eine detaillierte Verkehrsanlagenplanung erfolgen. Die entsprechenden Leistungen möchte das Bezirksamt Mitte von Berlin ab Januar 2020 ausschreiben und vergeben. Als möglicher Baubeginn wird das Jahr 2022 anvisiert. In den ersten Planungsphasen der detaillierten Verkehrsanlagenplanung werden die Bürgerinnen und Bürger erneut informiert und beteiligt.

## 6 Zusammenfassung

Für die Lübecker Straße in Berlin-Moabit wurden in einer Bestands- und Konfliktanalyse die verkehrlichen und städtebaulichen Defizite herausgearbeitet. Dies sind unter anderem hohe Kfz-Geschwindigkeiten, regelwidriges Parken in zweiter Reihe, ungenügende Querungsbedingungen für Gehende, fehlende Straßenbäume, eine mangelhafte Aufenthaltsqualität und die Gefahr von Fremdverkehren zu den Parkgaragen der anliegenden Einkaufs- und Dienstleistungszentren Schultheiss-Quartier in der Turmstraße und Moa-Bogen in der Birkenstraße.

Bezugnehmend auf die festgestellten Defizite wurden zur Beseitigung der vorhandenen Mängel Varianten der Verkehrsführung und Lösungsansätze zur Querschnittsgestaltung erarbeitet. Als einflussreiche Randbedingung für die zukünftige Aufteilung der Verkehrsflächen gelten die Anforderungen der Berliner Feuerwehr. Das Freihalten der Anleiter- und Aufstellflächen für den zweiten Rettungsweg der Bestandsgebäude führt in den angebauten Bereichen zu einer Fahrgassenbreite von mindestens 5,5 m. Die vorgenommene Variantenuntersuchung und Bewertung hat als Vorzugsvariante eine Lösung mit Einrichtung kurzer Einbahnstraßen in der Nähe des Knoten Perleberger Straße zur Vermeidung von Fremdverkehren und die Gestaltung der Lübecker Straße als verkehrsberuhigter Bereich mit beidseitigem Längsparken zum Ergebnis. Diese Variante erfordert einen vollständigen Umbau der Lübecker Straße. Dieser ist nach Aussage der Straßenunterhaltung des Bezirksamtes Mitte von Berlin auch wegen des schlechten baulichen Zustandes der Fahrbahnoberfläche erstrebenswert und gegenüber mehreren kleinteiligen Maßnahmen vorzuziehen.

Die empfohlene Vorzugsvariante mit ihrer verkehrlichen und gestalterischen Lösung wird bei einer Umsetzung zu geringeren Kfz-Verkehrsstärken, einem niedrigeren Kfz-Geschwindigkeitsniveau, sichereren Verkehrsbedingungen für den Fuß- und Radverkehr sowohl im Längs-, als auch im Querverkehr und zu einer deutlichen Aufwertung der Aufenthaltsqualität und des städtebaulichen Erscheinungsbildes in der Lübecker Straße beitragen. Neben dem Streckenabschnitt werden auch die drei Knotenpunktbereiche zur Turmstraße, Perleberger Straße und zur Birkenstraße verkehrlich optimiert und umgestaltet.

In den Planungsprozess wurde die Bürgerschaft mit verschiedenen Beteiligungsformen (Spaziergang, Workshop sowie Abendveranstaltungen) aktiv eingebunden. Die dort geäußerten Hinweise konnten an vielen Stellen berücksichtigt werden.

Auf Grundlage der Konzeption soll im Weiteren eine detaillierte Verkehrsanlagenplanung erfolgen. Die entsprechenden Leistungen möchte das Bezirksamte Mitte von Berlin ab Januar 2020 ausschreiben und vergeben. In den ersten Planungsphasen der detaillierten Verkehrsanlagenplanung werden die Bürgerinnen und Bürger erneut informiert und beteiligt.

Bezirksamt Mitte Berlin  
**Verkehrs- und  
Gestaltungskonzept  
Lübecker Straße  
in Berlin-Mitte**

Aktualisierter  
Abschlussbericht

28. November 2019

Bezirksamt Mitte Berlin  
**Verkehrs- und  
Gestaltungskonzept  
Lübecker Straße  
in Berlin-Mitte**

Aktualisierter  
Abschlussbericht

28. November 2019

**Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1:	Grundstückszufahrten mit Bewertung nach Hausnummern	19
Tabelle 2:	Bewertung der Varianten zum Aspekt 1 Wahl einer geeigneten Verkehrsorganisation zur Vermeidung von gebietsfremdem Kfz-Verkehr	26
Tabelle 3:	Ruhender Verkehr: Beschreibung und Bewertung der Varianten	29
Tabelle 4:	Umbauflächen und geschätzte Kosten für die Vorzugsvariante und den Teilbereich Lübecker Straße Süd	43
Tabelle 5:	Umbauflächen und geschätzte Kosten für die Vorzugsvariante und den Teilbereich Knoten Perleberger Straße	43
Tabelle 6:	Umbauflächen und geschätzte Kosten für die Vorzugsvariante und den Teilbereich Lübecker Straße Nord	44
Tabelle 7:	Umbauflächen und geschätzte Kosten für die Vorzugsvariante und den Teilbereich Knoten Birkenstraße	44
Tabelle 8:	Umbauflächen und geschätzte Kosten für die Vorzugsvariante und die Gesamtmaßnahme (Summe über alle Teilabschnitte)	44

**Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1:	Lage des Planungsraums	2
Abbildung 2:	Nutzungen im Umfeld	3
Abbildung 3:	Schematische Darstellung der Querschnittsgestaltung in der Lübecker Straße	4
Abbildung 4:	Lübecker Straße (Blick Richtung Norden in Höhe Turmstraße)	4
Abbildung 5:	Beispiel für einen Pflanzkübel in der Lübecker Straße (Höhe Hausnummer 5)	5
Abbildung 6:	Straßennetzhierarchie im Umfeld (Bestand 2017)	5
Abbildung 7:	Moabiter Kissen im nördlichen Teil der Lübecker Straße	6
Abbildung 8:	Straßeninfrastruktur	7
Abbildung 9:	Straßenbahn-Neubau Turmstraße, Ausschnitt aus dem in Planfeststellung befindlichen Lageplan	7
Abbildung 10:	Einmündungsbereich der Lübecker Straße in die Birkenstraße	8
Abbildung 11:	Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke im Bestand	9
Abbildung 12:	Zufahrtswege zum Parkhaus Schultheiss-Quartier	10
Abbildung 13:	Angebot und Auslastung im ruhenden Verkehr	11

Abbildung 14:	Regelwidrig geparkte Fahrzeuge	11
Abbildung 15:	Parkraumauslastung im Tagesverlauf je Abschnitt	12
Abbildung 16:	Parkraumauslastung nach Nutzergruppen bzw. Parkdauer	13
Abbildung 17:	ÖPNV-Linien und Haltestellen mit Einzugsbereichen im Umfeld der Lübecker Straße	14
Abbildung 18:	Fußverkehrsinfrastruktur	15
Abbildung 19:	Radverkehrsinfrastruktur, Stand 2018	16
Abbildung 20:	Radführung im Bereich des FGÜ in der Perleberger Straße	16
Abbildung 21:	Radrouten	17
Abbildung 22:	Ausgewählte Auszüge aus dem koordinierten Leitungsplan	18
Abbildung 23:	Fotos der Zufahrten Hausnummern 10 (linkes Tor) und 9 (rechtes Tor)	19
Abbildung 24:	Konfliktanalyseplan Lübecker Straße	23
Abbildung 25:	Varianten zum Aspekt 1 Wahl einer geeigneten Verkehrsorganisation zur Vermeidung von gebietsfremdem Kfz-Verkehr	25
Abbildung 26:	Varianten zum Aspekt 2 Wahl einer geeigneten Anordnung des ruhenden Verkehrs zur Reduzierung der Flächen für den fließenden Kfz-Verkehr	28
Abbildung 27:	Lageplan zur Vorzugslösung der empfohlenen Umgestaltung der Lübecker Straße	33
Abbildung 28:	Ausschnitt Knoten Perleberger Straße aus dem Lageplan zur Vorzugslösung der empfohlenen Umgestaltung der Lübecker Straße	35
Abbildung 29:	Ausschnitt neue Aufenthaltsfläche im Vorfeld des Spielplatzes südlich der Perleberger Straße aus dem Lageplan zur Vorzugslösung der empfohlenen Umgestaltung der Lübecker Straße	36
Abbildung 30:	Ausschnitt Knoten Birkenstraße aus dem Lageplan zur Vorzugslösung der empfohlenen Umgestaltung der Lübecker Straße	37
Abbildung 31:	Ausschnitt Knoten Turmstraße aus dem Lageplan zur Vorzugslösung der empfohlenen Umgestaltung der Lübecker Straße	38
Abbildung 32:	Ausschnitte zu den Aspekten Parken, Halten und Grundstückszufahrten aus dem Lageplan zur Vorzugslösung der empfohlenen Umgestaltung der Lübecker Straße	40
Abbildung 33:	Ausschnitte zu den Aspekten Querungsmöglichkeiten und Geschwindigkeitsdämpfung aus dem Lageplan zur Vorzugslösung der empfohlenen Umgestaltung der Lübecker Straße	41

Bezirksamt Mitte Berlin  
**Verkehrs- und  
Gestaltungskonzept  
Lübecker Straße  
in Berlin-Mitte**  
Aktualisierter  
Abschlussbericht  
28. November 2019

Bezirksamt Mitte Berlin  
**Verkehrs- und  
Gestaltungskonzept  
Lübecker Straße  
in Berlin-Mitte**

Aktualisierter  
Abschlussbericht

28. November 2019

## **Anlagenverzeichnis**

Anlage 1: Lageplan im Maßstab 1:500 zur Vorzugslösung

## **Literaturverzeichnis**

- BVG und SenUVK. (15. 11 2017). *U-Bahnhof Turmstraße: Anschluss garantiert.* (Senatsverw. für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Hrsg.) Abgerufen am 13. 03 2018 von [https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik\\_planung/oepnv/download/n\\_eubaustrecke\\_hauptbhf-turmstr\\_praesentation\\_zur\\_biv\\_am\\_15nov2017.pdf](https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/oepnv/download/n_eubaustrecke_hauptbhf-turmstr_praesentation_zur_biv_am_15nov2017.pdf)
- FGSV. (2001). *Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS).* Köln: FGSV-Verlag.
- FGSV. (2006). *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06).* Köln: FGSV-Verlag.
- FGSV. (2010). *Richtlinien für Lichtsignalanlagen.* Köln: FGSV-Verlag.
- Hoffmann-Leichter Ingenieuresellschaft mbH. (2017). *Objektkonkrete Verkehrsprognose für die Straßenbahnneubaustrecke Turmstraße in Berlin-Mitte.* (Hoffmann-Leichter Ingenieuresellschaft mbH, Hrsg.) Berlin.
- Land Berlin. (2011). *Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr).* Berlin: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.
- SenStadtUm. (2013). *Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege).* (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Hrsg.) Berlin.
- VLB. (2015). *Straßenverkehrszählung Berlin 2014, Verkehrsstärkenkarte DTV Werktag KFZ in 1.000 [24 Std.].* (Verkehrslenkung Berlin, Hrsg.) Berlin.
- Wikipedia. (2015). *DIN 1505.* Abgerufen am 30. Dez. 2015 von [https://de.wikipedia.org/wiki/DIN\\_1505-2](https://de.wikipedia.org/wiki/DIN_1505-2)





**Berlin**

Markgrafenstraße 62/63  
D-10969 Berlin-Mitte  
Tel. 030.322 95 25 30  
Fax 030.322 95 25 55  
berlin@LK-argus.de

**Hamburg**

Altonaer Poststraße 13b  
D-22767 Hamburg-Altona  
Tel. 040.38 99 94 50  
Fax 040.38 99 94 55  
hamburg@LK-argus.de

**Kassel**

Ludwig-Erhard-Straße 8  
D-34131 Kassel  
Tel. 0561.31 09 72 80  
Fax 0561.31 09 72 89  
kassel@LK-argus.de