Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, 10216 Berlin, Postfach 35 07 01

Bearbeiter : Blume (SGA I D 15), Kuchinke (SGA II D 5), Rabe (SGA I), Weisbrich (SGA L)
Telefon : (030) 90298 8024
E-Mail : tiefgruen@ba-fk.berlin.de
Datum : 1. 10.2021

V.

1. Allgemeinheit

Einrichtung einer Fußgängerzone auf dem Lausitzer Platz

I. Teileinziehungsverfügung

Die öffentlich gewidmete Verkehrsanlage Lausitzer Platz, sowie die öffentlich gewidmete Verkehrsanlage Eisenbahnstraße zwischen Lausitzer Platz und Muskauer Straße/Ecke Eisenbahnstraße und die öffentlich gewidmete Verkehrsanlage Waldemarstraße zwischen Lausitzer Platz und Waldemarstraße/Pücklerstraße in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg wird gemäß § 4 Abs. 1 Satz 3 des Berliner Straßengesetzes (BerlStrG) vom 13. Juli 1999 (GVBl. S. 380), zuletzt geändert durch Artikel 27 des Gesetzes vom 12. Oktober 2020 (GVBl. S. 807), teileingezogen.

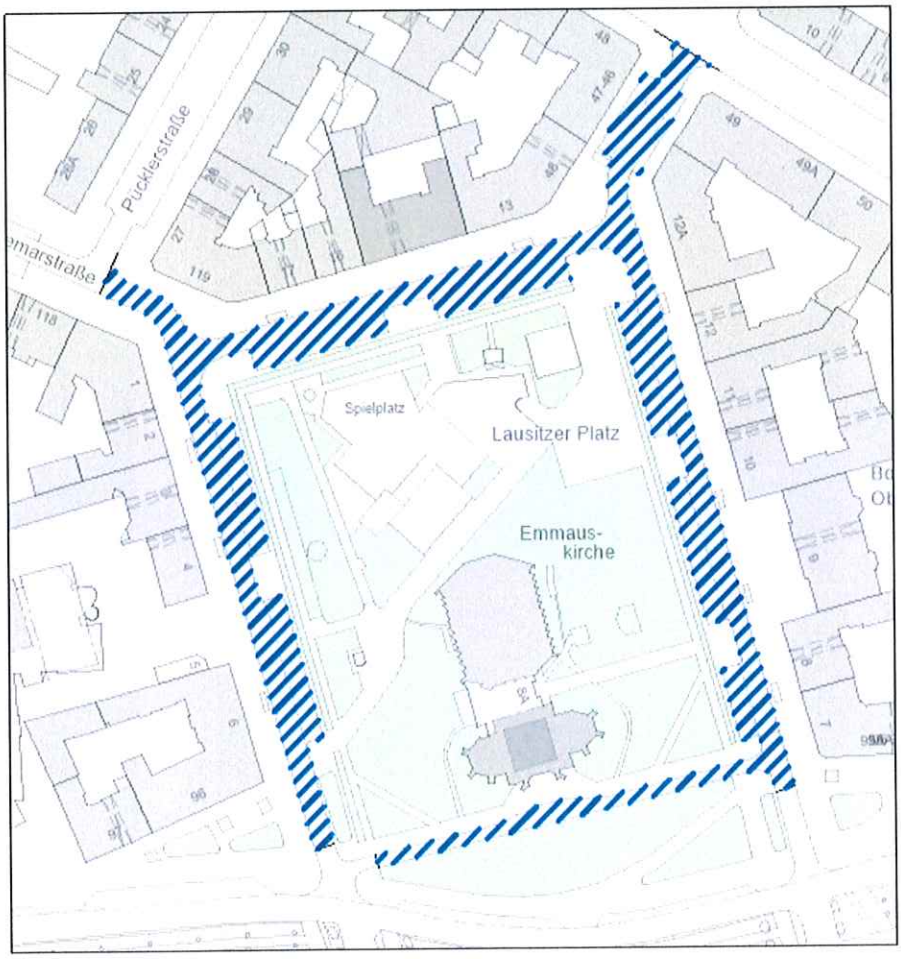


Abbildung 1: Kartenausschnitt Lausitzer Platz (schraffiert = Fläche Teileinziehung)

Die Widmung wird eingeschränkt. Die Benutzung der Teilfläche wird nur Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen sowie für Liefer- und Ladeverkehr in den Zeiten Montag bis Samstag zwischen 9 bis 11 Uhr und 18 bis 19 Uhr, weiterhin für Rettungsfahrzeuge, Fahrzeuge der Polizei und für Fahrzeuge der Ver- und Entsorgung sowie der Straßenunterhaltung zugelassen.
Die Absicht, die oben genannten Teilflächen teileinzuziehen, wurde gemäß § 4 Abs. 2 BerlStrG im Amtsblatt von Berlin Nr. 26 vom 25.6.2021 bekannt gemacht.

Die Einziehung gilt zwei Wochen nach Erscheinen des Amtsblattes für Berlin als bekannt gegeben.

II. Anordnung der sofortigen Vollziehung

Die sofortige Vollziehung der Teileinziehung wird gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) angeordnet.

Begründung

Die Teileinziehung des Lausitzer Platzes erfolgt gemäß § 4 Abs. 1 Satz 3 BerlStrG aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls.

1 Sachverhalt

1.1 Lage der Straßenabschnitte

Der Lausitzer Platz befindet sich im östlichen Bereich des Ortsteils Kreuzberg. Südlich verläuft die Skalitzer Straße als übergeordnete Straßenverbindung der Stufe II gemäß des Berliner Stadtentwicklungsplans (StEP).

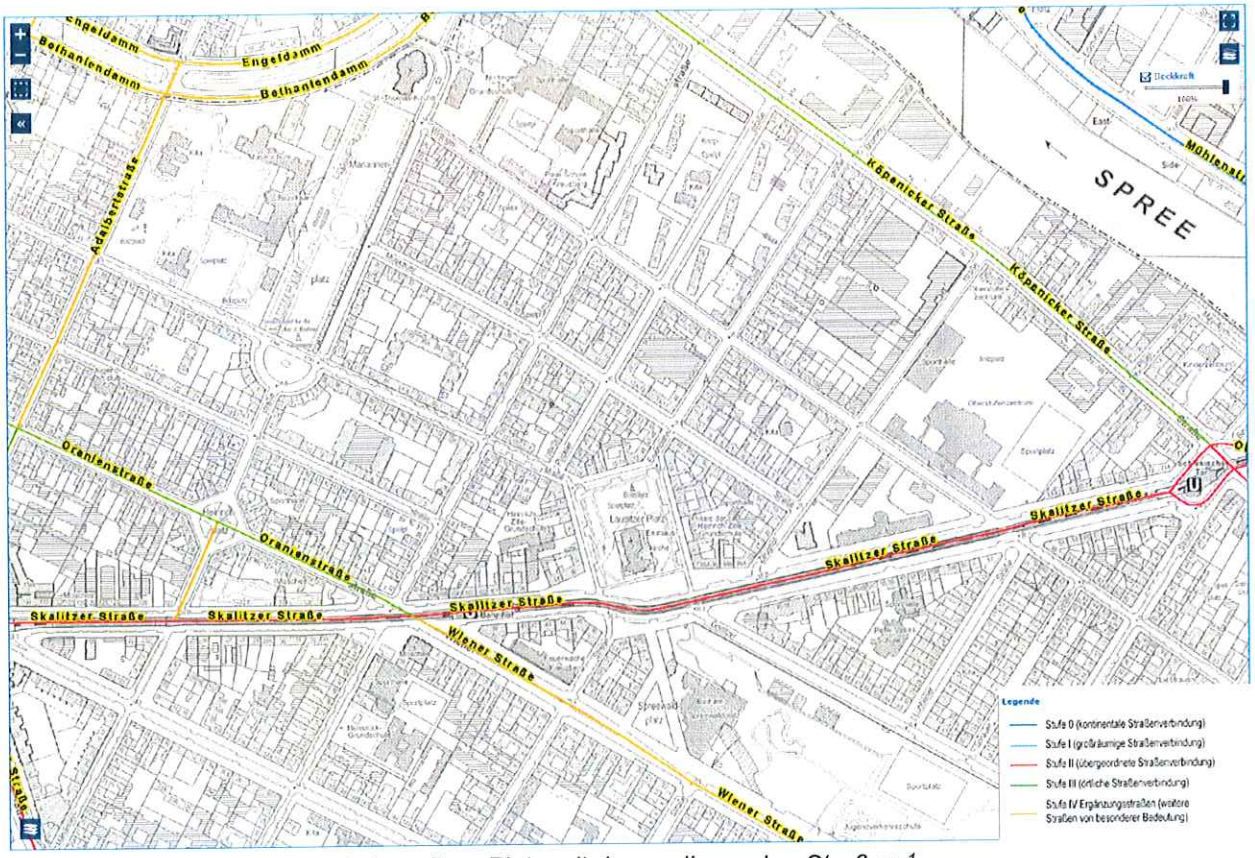


Abbildung 2: Kartenausschnitt Lausitzer Platz mit den umliegenden Straßen.[1]

Die nördlich angrenzenden Straßen Waldemarstraße und Eisenbahnstraße gehören zum untergeordneten Nebennetz. Die dort angrenzenden Straßen Manteuffelstraße und Muskauer Straße können als Sammelstraße klassifiziert werden, da sie den Verkehr aus den anliegenden Wohngebieten sammeln und zum übergeordneten Netz leiten.

Der Lausitzer Platz selbst und die Verkehrsanlagen Eisenbahnstraße zwischen Lausitzer Platz und Muskauer Straße/Ecke Eisenbahnstraße und die Verkehrsanlage Waldemarstraße zwischen Lausitzer Platz und Waldemarstraße/Pücklerstraße waren vor Einrichtung der Fußgängerzone als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen und hatten Aufenthalts- und Erschließungsfunktion. Über der Skalitzer Straße verläuft die U1 im 3-Min-Takt zu Hauptverkehrszeiten und verbindet den S-Bhf. Warschauer Straße mit dem U-Bhf. Uhlandstraße in der City West. Nördlich des Lausitzer Platzes verkehrt die Buslinie 140 mit Halt an der Station Waldemarstraße/ Manteuffelstraße. Der Lausitzer Platz befindet sich somit in einem hochverdichteten Innenstadtbereich mit direkter Anbindung an das übergeordnete Straßennetz. Die Lage weist ein engmaschiges Straßennetz auf, das nördlich des Platzes überwiegend dem untergeordneten Netz zugehört. Es existiert eine enge Anbindung an das ÖPNV-Netz.

[1] Quelle: Ausschnitt übergeordnetes Straßennetz Bestand, FIS Broker, Stand 24.02.2021.

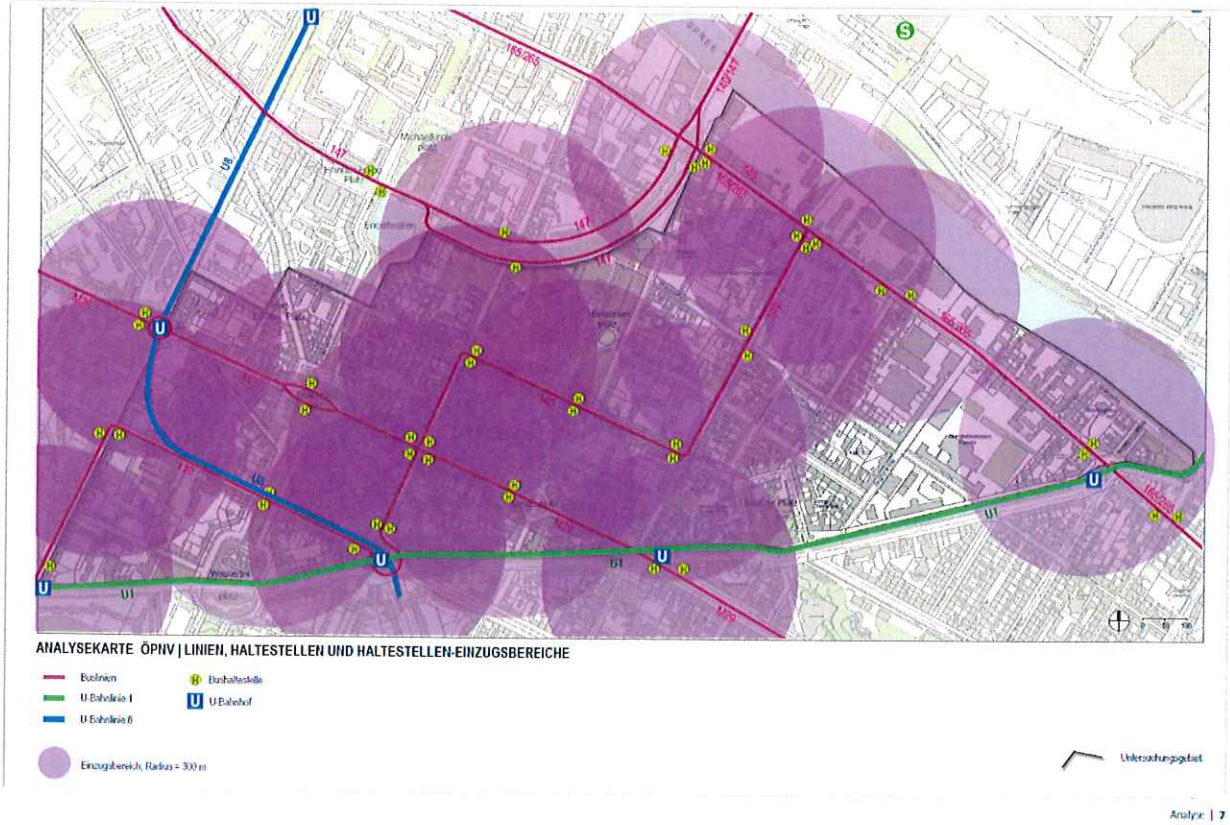


Abbildung 3: Analysekarte ÖPNV, Linien, Haltestellen und Haltestellen-Einzugsbereiche.[2]

1.2 Verfahren

Die Bezirksverordnetenversammlung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg (BVV) beauftragte nach Beratung im bezirklichen Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Verkehr und Immobilien das Bezirksamt mit Beschluss vom 05.06.2020 (DS/1203/V) wie folgt:

„Das Bezirksamt wird aufgefordert, als Ergänzung zum Verkehrskonzept Luisenstadt die Spielstraße am Lausitzer Platz vom Durchgangsverkehr zu befreien. Dazu sollen alle möglichen Maßnahmen in Betracht gezogen werden, die die Straße besonders für die Kinder der Grundschulen und der anderen Kinder- und Jugendeinrichtungen (Kita, zwei Bolzplätze und Spielplätze) wieder sicherer machen. Die Maßnahmen, die hier am besten greifen, sollen dann zügig und prioritär umgesetzt werden."

Zur Begründung führte der Beschluss aus:

*„Am Lausitzer Platz liegen eine Grundschule, eine Kita, die Zweigstelle einer Grundschule, zwei Bolzplätze und in der Mitte des Platzes ein großer Spielplatz. Die Kinder und Jugendlichen müssen sich in einem verkehrsberuhigten Bereich sicher bewegen können. Erhöhter Durchgangsverkehr in einer als Spielstraße ausgewiesenen verkehrsberuhigten Zone bietet das nicht. Auch das Verkehrskonzept Luisenstadt sieht hier zwar zahlreiche Fahrradabstellplätze und eine Aufwertung des Spielbereichs vor, nicht aber eine Durchsetzung der Verkehrssicherheit für die schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen."*

[2] Quelle: Integriertes Verkehrskonzept Südliche Luisenstadt, Anlagenband, Oktober 2018.

Das Bezirksamt hat am 11.08.2020 den Beschluss gefasst, im Bezirk vier neue Fußgänger*innenzonen auszuweisen, darunter die Straßen rund um den Lausitzer Platz. Der Beschluss des Bezirksamts wurde von der BVV mit Beschluss vom 01.10.2020 (DS/1712/V) nach erfolgter Beratung im Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen sowie im Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Verkehr und Immobilien zur Kenntnis genommen und hat folgenden Inhalt:

*„Straßen rund um den Lausitzer Platz: Der Gemeingebrauch soll für die Fußgänger*innenzone durch Widmung auf den Fußgänger*innenverkehr, einschließlich des Radverkehrs beschränkt werden. Bis auf den Lausitzer Platz soll das Be- und Entladen in allen Fußgänger*innenzonen nicht gestattet werden. Bei begründeten Ausnahmenfällen können für Kfz-Fahrzeuge eine Erlaubnis erteilt werden. Auf den Lausitzer Platz werden Lieferzeiten (z.B. zwischen 6-11h) vorgesehen. Fahrzeugen der Feuerwehr, des technischen Hilfswerkes sowie der Polizei zur Erfüllung vollzugspolizeilicher Aufgaben ist die Benutzung der Fußgänger*innenzonen gestattet. Grundsätzlich soll das Fahrradfahren rund um die Uhr in den Fußgänger*innenzonen gestattet werden. Sollten sich Konflikte zwischen Zu Fuß gehenden und Radfahrenden ereignen, so ist eine zeitliche Beschränkung für den Radverkehr (z.B. zwischen 20 – 8 Uhr) denkbar.*
*Die genannten Straßenzüge befinden sich im Nebennetz in ruhigen Wohngebieten mit hohem Fußverkehr und Aufenthalt auf öffentlichen Straßenland und Grünflächen. Durch die Widmung dieser Straßen zu Fußgänger*innenzonen wird der Flächenanteil für die genannte Zielgruppe im Sinne der Flächengerechtigkeit erhöht. Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sind diese Flächen entbehrlich, da an diesen Straßenzügen bis auf den Lausitzer Platz wenig bis gar keine Wohnbebauung angebunden sind. Die einzurichtenden Lieferzonen befinden sich in unmittelbarer Nähe der betroffenen Häuser. Für den Lausitzer Platz werden wie bereits erwähnt Lieferzeiten eingerichtet. Mit dem Ziel einer schnellstmöglichen Ausweisung als Fußgänger*innenzonen wird der Umsetzungsprozess in diesem Jahr gestartet."*
In einem ersten Schritt wurde am 30.10.2020 der nördliche Bereich des Lausitzer Platzes für den motorisierten Individualverkehr gesperrt.
Die Absicht, die oben genannten Straßen teileinzuziehen, wurde gemäß § 4 Abs. 2 BerlStrG im Amtsblatt von Berlin Nr. 26 vom 25.06.2021 bekannt gemacht, um Gelegenheit zu Einwendungen zu geben.
Das Bezirksamt hat zudem auf wichtige Fragen zur beabsichtigten Teileinziehung Antworten in einem online-FAQ zugänglich gemacht unter https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/artikel.1056956.php.

2 Zuständigkeit des Bezirksamts

Das Bezirksamt ist für die Teileinziehung zuständig. Die Verbandszuständigkeit der Bezirke ergibt sich aus § 4 Abs. 1 AZG, da eine Zuständigkeit der Hauptverwaltung nach ZustKat AZG Nr. 10 nicht gegeben ist. Die Organzuständigkeit liegt nach § 36 Abs. 2 lit. h BezVwG beim Bezirksamt. Ein Beschluss der BVV war weder erforderlich noch zulässig, da kein Fall des abschließenden Katalogs der Aufgaben der BVV nach § 12 Abs. 2 BezVwG einschlägig ist.

3 Ziele der Teileinziehung

Mit der Teileinziehung sollen die Straßen rund um den Lausitzer Platz umfassend verkehrsberuhigt werden. Dies entspricht den verkehrlichen und städtebaulichen Planungen des Bezirks, erhöht die Verkehrssicherheit und eröffnet Möglichkeiten für eine künftige Ausdehnung der Grün- und Spielflächen.

3.1 Verkehrliche und städtebauliche Planungsgrundlagen zur Verbesserung des Fußverkehrs

Die Einrichtung einer Fußgänger*innenzone am Lausitzer Platz liegt auf der Linie der planerischen Ziele im Land Berlin insgesamt und im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, städtische Räume mit einer hohen Aufenthaltsqualität ohne Störungen durch den motorisierten Individualverkehr zu entwickeln. Aus den Planungsgrundlagen ist zwar nicht abzuleiten, dass gerade an bestimmten Stellen zwingend Fußgänger*innenzonen eingerichtet werden. Die Ziele lassen sich jedoch nur erreichen, wenn Straßen in einem ausreichenden Maß in Fußgänger*innenzonen umgewidmet werden.

3.1.1 Berliner Mobilitätsgesetz

Mit dem Berliner Mobilitätsgesetz (MobG) wird generell angestrebt, die Mobilität im Land Berlin stadtverträglich umzugestalten. Neben dem ÖPNV und dem Radverkehr soll dabei auch der Fußverkehr gestärkt werden; die Nutzung des städtischen Raums durch fließenden und ruhenden motorisierten Individualverkehr soll hingegen zurückgedrängt und damit die Aufenthaltsqualität gesteigert werden (vgl. insbesondere §§ 4 Abs. 3, 5 Abs. 1 MobG). Speziell für den Fußverkehr heißt es in § 50 Abs. 8 MobG:

„Der für den Fußverkehr effektiv nutzbare und ohne Hindernisse zur Verfügung stehende Raum soll einen für die Belange des Fußverkehrs und des Aufenthalts im öffentlichen Raum angemessenen Anteil am Straßenraum erreichen. Dies ist insbesondere bei der Neuanlage und Umgestaltung von Straßen, Wegen und Plätzen umzusetzen."

3.1.2 Integriertes Verkehrskonzept Südliche Luisenstadt

Das vom Bezirksamt und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung gemeinsam erarbeitete integrierte Verkehrskonzept Südliche Luisenstadt, zu dessen Untersuchungsraum auch der Lausitzer Platz gehört, formuliert unter anderem das Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Erhöhung der Aufenthaltsqualiät auf Straßen und Plätzen, der Verbesserungen und räumlichen Attraktivität für Fuß- und Radverkehr und der Reduzierung des Kfz-Verkehrs und insbesondere eine Verdrängung von Kfz-Durchgangsverkehr.

Das betreffende Verkehrskonzept ist Teil eines städteplanerischen Beteiligungsverfahrens mit dem Bezirksamt, der Politik, den Vor-Ort-Akteuren, der interessierten Bewohnerschaft sowie dem Gebietsbeauftragten. Ziel des Verkehrskonzepts war es, verkehrliche Rahmenbedingungen darzustellen, Probleme und Konfliktlagen herauszuarbeiten und Spielräume zur Erneuerung und Umgestaltung der Straßenräume und zur Beseitigung von Konflikten im Planungsgebiet aufzuzeigen. Für die Verkehrssicherheit, die Reduzierung von Umweltbelastungen und für einen lebenswerten Kiez, in dem die AnwohnerInnen und nicht die Verkehrsmittel im Mittelpunkt stehen, sollten Lösungen und nachhaltige Maßnahmen entwickelt werden, um den Verkehr neu zu ordnen, Flächen gerecht zu verteilen, bestehende Anlagen zu qualifizieren und nachhaltige Mobilität zu fördern.

Das Konzept wurde durch das Büro HOFFMANN-LEICHTER und GRUPPE PLANWERK im Auftrag des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg 2017/18 erarbeitet. Im Konzept sind für den Lausitzer Platz folgende Maßnahmen beschrieben: Erhöhung der Sicherheit im öffentlichen Raum durch bessere Beleuchtung; Qualifizierung von Kreuzungsbereichen, Querungsbedingungen,

Barrierefreiheit; Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie Schulwegsicherung durch eine Instandsetzung des gesamten Lausitzer Platzes (inkl. der Grünflächen). Weiterhin ist die Ergänzung des Lausitzer Platzes als Fußwegverbindung 1. Ordnung vorgesehen (siehe **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). In der Nord-Süd-Richtung wurde ebenfalls die Einrichtung von Radwegverbindungen 1. Ordnung vorgesehen. In der Eisenbahnstraße am Lausitzer Platz sollen vier Stellplätze für Car-Sharing-Parkstände errichtet werden.
Das Integrierte Verkehrskonzept Südliche Luisenstadt ist abrufbar unter: https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/stadtplanung/gruppe-infrastruktur-und-staedtebaufoerderung/sds-luisenstadt/artikel.929819.php

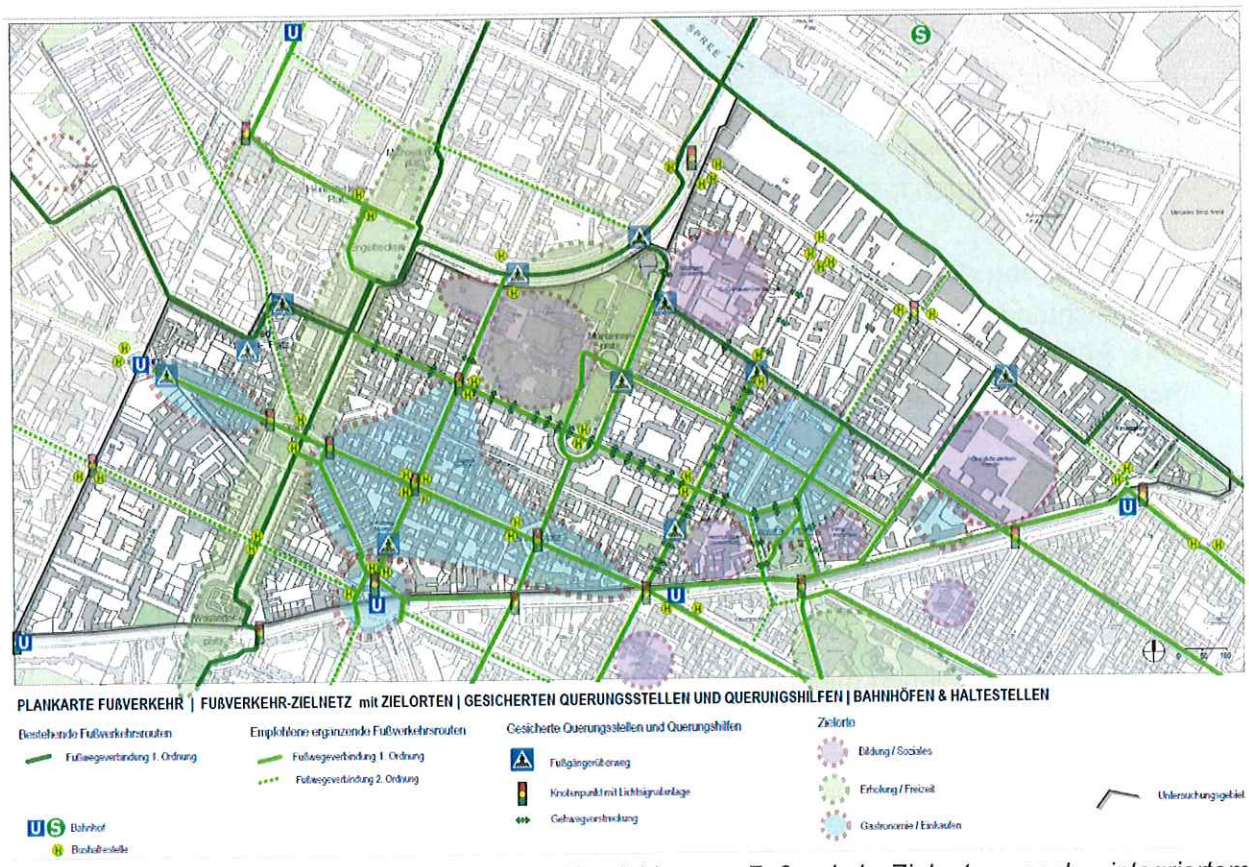


Abbildung 4: Plankarte Fußverkehr - Empfohlenes Fußverkehr-Zielnetz, nach integriertem Verkehrskonzept südliche Luisenstadt.[3]

Das integrierte Verkehrskonzept Südliche Luisenstadt wurde vom Bezirksamt am 19.02.2019 beschlossen. Diesen Beschluss hat die BVV nach Beratung im Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen und im Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Verkehr und Immobilien mit Beschluss vom 05.06.2019 (DS/1161/V) zur Kenntnis genommen.

3.1.3 Vertiefungsplan Fußverkehr

§ 54 Abs. 1 MobG enthält den Auftrag an die Bezirke, einen Fußverkehrsplan aufzustellen. Die Netze und Bereiche mit besonderer Bedeutung für den Fußverkehr sollen sich nach § 54 Abs. 2 MobG durch eine besonders fußverkehrsfreundliche Gestaltung und Ausstattung und eine hohe Aufenthaltsqualität auszeichnen.

[3] Quelle: Integriertes Verkehrskonzept Südliche Luisenstadt, Anlagenband, Oktober 2018.

Die BVV hat nach Beratung im Ausschuss für Soziales, Jobcenter, Bürgerdienste, Gesundheit, sowie im Ausschuss für Frauen, Gleichstellung, Inklusion und Queer, und im Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Verkehr und Immobilien mit Beschluss vom 27.05.2020 (DS/1460/V) das Bezirksamt aufgefordert, einen Vertiefungsplan Fußverkehr zu erstellen. Darin sollen u.A. folgenden Leitlinien berücksichtigt werden:

- *„Parkplätze [sollen] verstärkt zu Stadträumen entwickelt werden, um so zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum beizutragen.*
- *Die Einrichtung von (saisonalen) Fußgänger- und verkehrsberuhigten Zonen soll unter enger Einbindung der Anwohner*innen verstärkt werden, temporär autofreie Straßen sollen die Nachbarschaft zum Treffen und Flanieren einladen. Es sollen in Zusammenarbeit mit lokalen Initiativen weitere temporären Spielstraßen eingerichtet werden, auf denen zu bestimmten Zeiten und Tagen kein Autoverkehr stattfindet.*
- *Verkehrsberuhigte bzw. autofreie Kieze, möglichst ohne Durchgangsverkehr sollen unter enger Einbindung der Anwohner*innen weiter gefördert werden, dabei soll es Ausnahmeregelungen für Liefer-, Rettungs- und Müllfahrzeuge geben."*

3.2 Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Fußverkehrs

Die Einrichtung einer Fußgänger*innenzone erhöht die Sicherheit und Leichtigkeit des Fußverkehrs. Für eine Teileinziehung nach § 4 Abs. 1 Satz 3 BerlStrG muss dabei anders als bei einer Anordnung der Straßenverkehrsbehörden nach § 45 Abs. 1 Satz 1, Abs. 9 StVO keine erhebliche Gefahr für die Verkehrssicherheit durch die bestehende Situation nachgewiesen werden. Auch die Absicht einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Leichtigkeit des Fußverkehrs genügt. Insbesondere muss nicht nachgewiesen werden, dass das erwünschte Maß an Verkehrssicherheit nicht auch durch den motorisierten Verkehr weniger beeinträchtigende straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wie die – hier bereits vorliegende – Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs zu erreichen wäre. Auch zu Tageszeiten mit nur geringem Verkehrsaufkommen werden Fußgänger*innen mit der Einrichtung einer ihnen vorbehaltenen Zone davor geschützt, durch motorisierten Verkehr überrascht, erschreckt oder gefährdet zu werden (vgl. dazu nur BVerwG, Urteil vom 8. September 1993 – 11 C 38/92 – juris Rn. 15; VG Karlsruhe, Urteil vom 18. Juli 2008 – 1 K 478/07 – juris Rn. 17 ff.; OVG Saarlouis, Urteil vom 25. April 2014 – 1 A 401/13 – juris Rn. 36; OVG Lüneburg, Beschluss vom 29. Dezember 2015 – 7 ME 53/15 Rn. 11 f.). Tatsächlich dient die Einrichtung der Fußgänger*innenzone hier allerdings nicht allein der Steigerung der Aufenthaltsqualität und der Leichtigkeit des Fußverkehrs, sondern auch dazu, erhebliche Gefahren abzustellen, die die bisherige Situation mit sich bringt. Diesem Aspekt kommt in der Abwägung mit gegenläufigen Belangen ein besonderes Gewicht zu.

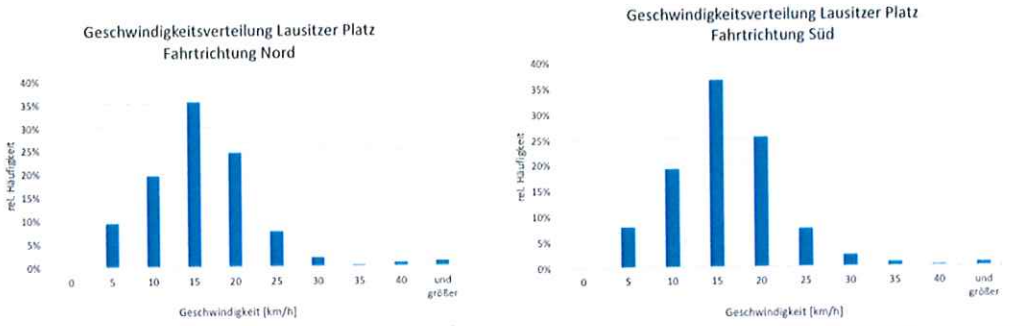
Die Verkehrssicherheit kann durch die Teileinziehung deshalb erhöht werden, weil die in diesem Bereich fahrenden Kfz zu Gefahren vor allem bei ungeschützten Menschen (bspw. spielende Kinder, Radfahrende, Zu-Fuß-Gehende) führen. Trotz des bisher angelegten verkehrsberuhigten Bereichs mit Schwellen und Hinweisschildern hat sich eine signifikante Unfallhäufungsstelle auf dem Lausitzer Platz entwickelt. Nur durch die Einrichtung einer Fußgängerzone bzw. die vollständige Herausnahme von Kfz-Verkehr kann erreicht werden, dass sich Menschen auf der Straße unbedarft hinsichtlich der von Kfz ausgehenden Gefahren bewegen können.

Aus dem integrierten Verkehrskonzept Südliche Luisenstadt ist bekannt, dass es auf dem Lausitzer Platz zahlreiche funktionale, fußläufige Verkehrsbeziehung gibt.

So hat die ansässige Grundschule auf beiden Seiten des Lausitzer Platzes eine Filiale und Kindergruppen queren dort regelmäßig den Platz. In der Mitte des Platzes befinden sich Spiel- und Grünflächen, die intensiv genutzt werden und bislang nur durch Überqueren der umliegenden Fahrbahnen erreicht werden konnten.

Diese Querungen sind aus drei Gründen gefahrbringend:
1. Fahrende Kraftfahrzeuge stellen – anders als Fahrradfahrende – bereits aufgrund ihrer Größe und ihres Gewichts ein hohes Gefahrenpotential für Kinder und Jugendliche dar. Sie sind im Falle eines Zusammenstoßes erheblichen Gefährdungen ausgesetzt.
2. Bei der Querung herrschten bisher eingeschränkte Sichtverhältnisse dadurch, dass konsequent außerhalb der gekennzeichneten Flächen geparkt wurde.
3. Aus der Verkehrserhebung (Analyse der INRIX-Trips-Daten) wird ersichtlich, dass die Übertretung der in auf dem Lausitzer Platz angeordneten Schrittgeschwindigkeit (ca. 7km/h) bei 86 % (Fahrtrichtung Nord) bzw. 87 % (Fahrtrichtung Süd) ein sehr häufiges Ereignis darstellt. Die mittlere Geschwindigkeit lag mit jeweils 13,5 km/h deutlich über der Schrittgeschwindigkeit.

Verteilung der Geschwindigkeiten



	Fahrtrichtung Nord	Fahrtrichtung Süd
Mittlere Geschwindigkeit	13.5 km/h	13.5 km/h
Varianz der Geschwindigkeit	7.4 km/h	6.4 km/h
Anteil Fahrten mit Geschwindigkeit > 7 km/h	86%	87%

Abbildung 5: Geschwindigkeitsverteilung Lausitzer Platz (Quantitative Auswertung INRIX-Trips-Daten[4])

Angesichts der Häufung von Verkehrsverstößen genügt es nicht mehr, gegen einzelne Fahrer*innen vorzugehen. Nur die Sperrung für den motorisierten ist geeignet, ein befriedigendes Maß an Sicherheit und Leichtigkeit des Fußverkehrs sowie an Aufenthaltsqualität zu gewährleisten.

---

[4] Grundlage der Analyse sind INRIX Trips Daten für das Jahr 2019. Dabei handelt es sich um anonymisierte GPS Daten aus in Fahrzeugen festverbauten Navigationsgeräten und aus mobilen Anwendungen.
Die Daten werden von INRIX vorprozessiert und auf eine Open Street Map Karte referenziert, für jeden Teilabschnitt der gefahrenen Strecke werden Geschwindigkeit und Zeitstempel auf dem Abschnitt ermittelt

Aus dem integrierten Verkehrskonzept Südliche Luisenstadt ist weiterhin über den südöstlichen Teil der Verkehrsanlage Lausitzer Platz bekannt, dass es sich dort um eine signifikante Unfallhäufungsstelle handelt (siehe Abbildung 6).

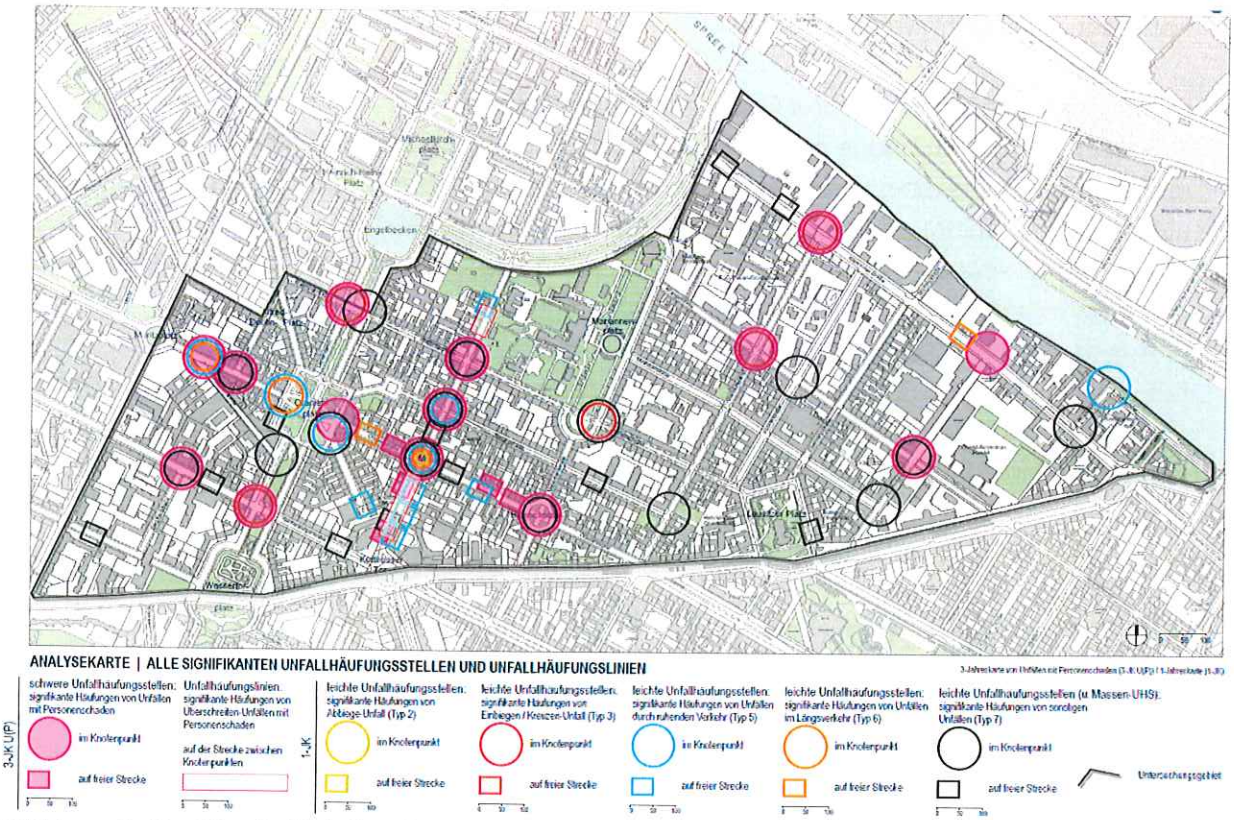


Abbildung 6: Signifikante Unfallhäufungsstellen in der Südlichen Luisenstadt.[5]

3.3 Künftige Flächenausdehnung von inklusiven Spielplatz- und Grünflächenangeboten

Die Teileinziehung der genannten Verkehrsanlagen und die Ausweisung einer Fußgängerzone, sowie die Einrichtung dieser mit reversiblen Mitteln stellen den ersten Schritt der Planungen des Bezirksamts im Bereich Lausitzer Platz dar. In einem zweiten Schritt ist die grundhafte Sanierung des Platzes von Häuserkante bis Häuserkante geplant, um künftig auf dem bisherigen Straßenbereich Flächengewinne für die Erweiterung von Grün- und Spielplatzanlagen realisieren zu können und somit den Versorgungsgrad der Bezirksregion (BZR) Nördliche Luisenstadt mit Spielplatzflächen und Grünflächen zu erhöhen. Zur Vorbereitung des zweiten Schrittes läuft derzeit die Vorbereitung für ein Wettbewerbsverfahren, das 2022 stattfinden soll, sowie die Vergabe eines vorgeschalteten Beteiligungsverfahrens.
Auf Grundlage der Ergebnisse des Wettbewerbs- und Beteiligungsverfahrens soll in diesem zweiten Schritt die Umwidmung von Teilflächen zu einer Grünanlage erfolgen.

Nach dem Bezirksregionenprofil für die BZR Nördliche Luisenstadt (abrufbar unter https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/service-und-organisationseinheiten/bezirkliche-planung-und-koordinierung/sozialraumorientierte-planungskoordination/bezirksregionenprofile/03-noerdliche-luisenstadt/) befinden sich 20 öffentliche Spielplätze in

[5] Quelle: Integriertes Verkehrskonzept Südliche Luisenstadt, Anlagenband, Oktober 2018.

dieser Region. Das Spielplatzangebot erstreckt sich insgesamt über 19.185 m² (Datenstand: 29.06.18). Die Versorgung mit öffentlichen Spielplätzen in der BZR ist unterdurchschnittlich im Vergleich mit der Gesamtstadt (1,2 m²). Die BZR liegt mit einem Versorgungsgrad von 0,9 m² je Einwohner*in unter dem Richtwert (1,0 m²) für Kinderspielplatzflächen (Datenstand: 31.12.18).

In der Bezirksregion befinden sich 16 öffentliche Grünflächen. Die Gesamtfläche der Grünanlagen beträgt 97.552 m² (Datenstand: 29.06.18). Die Versorgung mit öffentlichen Grünflächen liegt mit 5,5 m² pro Einwohner*in deutlich unter dem Berliner Vergleichswert von 32,3 m² pro Einwohner*in (Datenstand: 31.12.18). Die BZR ist mit 4,7 m² an wohnungsnahen Grünflächen je Einwohner*in mangelhaft versorgt. Ein quantitativer Fehlbedarf von -29.857 m² wohnungsnaher Grünflächen wurde festgestellt (Datenstand SIKo Fortschreibung 2017/2018).
Die BZR verfügt weiterhin über keine siedlungsnahen Grünflächen. Zu den siedlungsnahen Grünflächen zählen Grünanlagen ab 10 Hektar Größe.

Weiterhin hat die BVV mit Beschluss vom 28.04.2021 (DS/1969/V) das Bezirksamt aufgefordert, ein Entsieglungskonzept für den Bezirk zu erstellen. Dieses soll aufzeigen, wo im Bezirk Handlungsbedarf besteht und wo Möglichkeiten zur Entsieglung bestehen. Ziel ist eine Reduktion versiegelter Flächen im Bezirk um 10 Prozent bis 2026. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit der künftigen Entsiegelung in diesem Planungsgebiet. Die Umwidmung von Parkplatz- und Verkehrsflächen stellt ein geeignetes Mittel dar, um mittelfristig Flächenpotentiale für Entsiegelung zu schaffen.

Die Planungen der zweiten Phase nach Beendigung des Beteiligungsprozesses und des gestalterischen Wettbewerbs zu der grundhaften Sanierung des Lausitzer Platzes sehen eine Flächenausdehnung von Spielplatzbereichen bzw. Grünanlagen im Bereich Lausitzer Platz vor. Diese stellen ein geeignetes Mittel dar, um künftig den Versorgungsgrad der BZR mit Spiel- und Grünanlagen zu erhöhen.

4 Wahrung der Rechte der Anlieger*innen des Lausitzer Platzes

Die Teileinziehung wahrt die Rechte der Anlieger*innen.

4.1 Erreichbarkeit der Grundstücke

Indem die Teileinziehung des Lausitzer Platzes die Benutzung durch Kraftfahrzeuge auch für die Anlieger*innen untersagt und Lieferverkehr lediglich zu bestimmten Zeiten zulässt, schränkt sie die im Rahmen des bisherigen Gemeingebrauchs bestehenden Nutzungsmöglichkeiten der privaten und gewerblichen Anlieger*innen zugunsten der Ziele der Verkehrsberuhigung ein. Auf die Aufrechterhaltung eines einmal bestehenden Gemeingebrauchs besteht jedoch nach § 10 Abs. 2 Satz 2 BerlStrG kein Anspruch, auch nicht für Anlieger*innen. Entscheidend ist, dass die Teileinziehung des Lausitzer Platzes den (verfassungs-)rechtlich gebotenen Kern der Anlieger*innenrechte wahrt.

Die von der Teileinziehung betroffenen Straßen haben eine Erschließungsfunktion für die anliegenden Grundstücke. In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass ein Kern des Anlieger*innengebrauchs von der Eigentumsgarantie des Art. 14 GG erfasst ist. Dem trägt auch die Regelung des § 10 Abs. 3 BerlStrG Rechnung. Damit eine angemessene Nutzung der Grundstücke ermöglicht wird, ist es allerdings nur erforderlich, dass sie überhaupt erreichbar sind, und nicht, dass dies

besonders bequem möglich ist. Jedenfalls für privat genutzte Grundstücke genügt es regelmäßig, dass sie zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden können. Ein Recht, das eigene Grundstück zu privaten Zwecken mit dem Kfz anzufahren, ist aus Art. 14 GG nicht herzuleiten (BVerwG, Urteil vom 8. September 1993 – 11 C 38/92 = BVerwGE 94, 136 – juris Rn. 12; OVG Saarlouis, Urteil vom 25. April 2014 – 1 A 401/13 – juris Rn. 30 ff.; VG Karlsruhe, Urteil vom 18. Juli 2008 – 1 K 478/07 – juris Rn. 24). Die verfassungsrechtliche Garantie eines Kerns des Anlieger*innengebrauchs führt auch nicht dazu, dass die Beseitigung einmal gebotener Nutzungsmöglichkeiten strengeren Anforderungen unterläge als die erstmalige Ausgestaltung (BVerfG, Beschluss vom 10.06.2009 – 1 BvR 198/08 – juris Rn. 23 f.). Erst recht ist aus dem Kern des Anlieger*innengebrauchs aus Art. 14 GG kein Anspruch auf Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum in unmittelbarer Nähe des eigenen Grundstücks herzuleiten.

Private Stellflächen im Hinterhof bleiben erreichbar. Hierfür werden auf Antrag Ausnahmegenehmigungen nach § 46 Abs. 1 Nr. 11 StVO zum Befahren der Fußgänger*innenzone erteilt. Einer zusätzlichen Sondernutzungserlaubnis bedarf es nach § 13 Satz 1 BerlStrG nicht. Dem Bezirksamt sind drei Stellflächen auf privaten Grundstücken im Bereich der Fußgänger*innenzone bekannt. Pro Stellplatz wird eine Genehmigung ausgestellt, die gut sichtbar im Original mitzuführen ist. Die Betätigung der Poller-Anlage kann kostenfrei über Mobilfunk erfolgen. Es fällt lediglich die Verwaltungsgebühr für die Fertigung der Ausnahmegenehmigung an. Es spricht nichts dagegen, den Stellplatz mit anderen (Miet-)Parteien zu teilen, solange das die Fußgänger*innenzone befahrende Fahrzeug die Original-Ausnahmegenehmigung mit aufgedrucktem Hologramm und Siegel mitführt. Dem Antrag an die Straßenverkehrsbehörde ist in diesem Fall eine Nutzungsüberlassungserklärung vorzulegen, aus der hervorgeht, wer über die Zulassung hinaus das Fahrzeug führen darf und ob dies auch durch die Versicherung abgedeckt ist.

Für die gewerblichen Anlieger*innen ist die Anlieferung zu den festgelegten Zeiten zulässig. Darüber hinaus werden die Parkplätze entlang der Skalitzer Straße in eine Liefer- und Ladezone umgewandelt. Ein Anspruch, Anlieferungen vor der Haustüre zu allen Zeiten durchführen zu können, besteht demgegenüber nicht. Auch mögliche Umsatzeinbußen Gewerbetreibender wegen des Verlusts der Möglichkeit von Kund*innen, Geschäfte mit dem Pkw anzufahren, sind rechtlich nicht von Bedeutung (VG Freiburg, Beschluss vom 31. August 2009 – 1 K 1055/09 – juris Rn. 24).

Das Bezirksamt hat auch die besondere Situation mobilitätseingeschränkter Menschen im Blick. Zu den freigegebenen Lieferzeiten darf mit dem blauen oder orangefarbenen Sonderparkausweis in der Fußgänger*innenzone geparkt werden, sofern in zumutbarer Entfernung keine andere Parkmöglichkeit besteht. Dasselbe gilt für die Liefer- und Ladezone an der Skalitzer Straße. Sollte dies in Einzelfällen nicht ausreichen, kann auch insoweit auf Grundlage von § 46 Abs. 1 Nr. 11 StVO eine Ausnahmegenehmigung zum Befahren der Fußgänger*innenzone auch außerhalb der Lieferzeiten beantragt werden. Auch hier wäre nach § 13 Satz 1 BerlStrG keine zusätzliche Sondernutzungserlaubnis erforderlich.

Für Umzüge oder die Anlieferung schwerer Gegenstände für Privathaushalte (z.B. Möbel und Haushaltsgeräte wie Waschmaschinen) kann ebenfalls die Liefer- und Ladezone an der Skalitzer Straße genutzt werden. In begründeten Einzelfällen können auch insoweit Ausnahmegenehmigungen beantragt werden.

4.2 Keine Verursachung unzulässiger Lärmimmissionen

Die Einrichtung einer Fußgängerzone beeinträchtigt die Rechte der Anwohner*innen auch nicht dadurch, dass sie unzulässige Lärmimmissionen herbeiführt. Zwar erscheint es möglich, dass der Geräuschpegel durch die vermehrte Nutzung des Lausitzer Platzes für Aufenthaltszwecke ansteigt. Das führt aber nicht dazu, dass die Einrichtung eines Platzes mit dieser Funktion unzulässig wäre. Auch ist das Bezirksamt jedenfalls derzeit nicht gehalten, allgemeine Nutzungsbeschränkungen zur Verhinderung von Lärmbelastungen der Anwohner*innen zu erlassen.

Verbindliche Grenzwerte für Lärmbelastungen durch menschliche Kommunikation an öffentlichen Plätzen bestehen nicht. Das Bundes-Immissionsschutzgesetz und die zu seiner Ausführung erlassenen Verordnungen und Verwaltungsvorschriften, namentlich die TA Lärm, gelten nur für Anlagen (vgl. § 22 BImSchG), die in § 3 Abs. 5 BImSchG legal definiert werden. Auch die Alternative einer sonstigen ortsfesten Einrichtung ist hier nicht einschlägig. Das BImSchG regelt technisches Recht; es umfasst nur Immissionen und Emissionen, die im weitesten Sinne auf technischen Vorgängen beruhen. Vorgänge die auf bloß menschlichem Verhalten beruhen, werden nicht erfasst (*Dietlein* in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Werkstand 95. EL Mai 2021, BImSchG, § 2 Rn. 30). § Für die Tischtennisplatten könnten die Grenzwerte der Sportanlagenlärmschutzverordnung (18. BImSchV) einschlägig sein, diese gelten aber nur für die Sportgeräusche (*Reidt/Schiller* in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Werkstand 95. EL Mai 2021, 18. BImSchV § 1 Rn. 8), nicht für menschliche Kommunikation bei Gelegenheit des Sports. Die hier in Frage stehenden verhaltensbedingten Lärmbelastungen sind Gegenstand der Regelungen im Landesimmissionsschutzgesetz Berlin (LImSchG). Dieses Gesetz enthält keine allgemeine Pflicht der Träger öffentlicher Flächen, für die Einhaltung bestimmter Grenzwerte zu sorgen. Vielmehr stellt das Gesetz Pflichten für einzelne Personen auf, die Nachtruhe sowie die Sonn- und Feiertagsruhe zu wahren und Störungen durch einen zu lauten Betrieb von Tonwiedergabegeräten und Musikinstrumenten zu unterlassen (§§ 3-5 LImSchG). Die Durchsetzung dieser Pflichten im Einzelfall obliegt den zuständigen Ordnungsbehörden und der Polizei. Zudem stehen geräuschintensive öffentliche Veranstaltungen im Freien unter einem Genehmigungsvorbehalt (§ 7 LImSchG). Unzumutbarem Lärm, der durch die Besucher*innen von Gaststätten verursacht wird, ist durch Auflagen gegenüber den Gaststätten nach § 5 Abs. 1 Nr. 3 GastG, ggf. auch durch eine Verlängerung der Sperrzeit nach § 8 GastV Bln entgegenzutreten.

Auch soweit man davon ausginge, dass es mit Blick auf die staatliche Pflicht zum Schutz des Rechts auf körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG) geboten sein kann, bei erheblichen Lärmbelastungen der Anwohner*innen eines öffentlichen Platzes durch menschliche Kommunikation nicht nur gegen die individuellen Störer*innen einzuschreiten, sondern generell einschränkende Nutzungsregelungen zu erlassen, besteht hier jedenfalls kein Anlass für solche Regelungen. Es ist nicht ersichtlich, dass die Einrichtung der Fußgänger*innenzone zu einer regelmäßigen Überschreitung des zumutbaren Geräuschpegels führen wird. Fehlt es an verbindlichen Grenzwerten, ist die Zumutbarkeit im Wege einer Gesamtabwägung zu bestimmen, wobei Grenzwerte für andere Sachbereiche lediglich eine grobe Orientierungshilfe bieten und nicht schematisch herangezogen werden dürfen. Hierzu ist auch nicht allein auf Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung abzustellen, sondern sind regelmäßig Güterabwägungen zu treffen und wertende Elemente wie Herkömmlichkeit, soziale und allgemeine Akzeptanz in die erforderliche Gesamtbetrachtung einzubeziehen (OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 25.09.2017 – OVG 1 B 14.16 –

juris Rn. 39). Die Anwohner*innen eines urbanen Platzes haben entsprechend der örtlichen Verhältnisse eine höhere Lärmbelastung durch menschliche Kommunikation hinzunehmen als etwa in einem kleinstädtischen Wohngebiet. Zudem ist hier die Vorbelastung durch den Verkehrslärm zu berücksichtigen, der aufgrund der Einrichtung der Fußgänger*innenzone entfällt.

Darüber hinaus ist auch unklar, welchen Inhalt einschränkende Regelungen zur Nutzung des Platzes überhaupt haben könnten. Einer Wiederholung der gesetzlichen Pflichten nach §§ 3-5 LImSchG bedarf es nicht. Eine Sperrung des Platzes an bestimmten Wochentagen ab einer bestimmten Uhrzeit oder ein Verbot größerer Menschenansammlungen wäre unverhältnismäßig, weil auch nicht störende Nutzungen erfasst wären. Das Bezirksamt kann nicht dafür verantwortlich gemacht werden, wenn einzelne Personen den Platz widmungswidrig nutzen. So wäre eine Nutzung des Platzes als „Partymeile" mit Grölen und lauter Musik von der Widmung als Fläche für den Fußverkehr, den Aufenthalt und die Kommunikation nicht mehr gedeckt. Solche Störungen könnten allein mit polizeilichen Maßnahmen gegen einzelne Störer*innen unterbunden werden (vgl. zum Ganzen VGH Kassel, Urteil vom 10.04.2014 – 8 A 2421/11).

5 Einsatzfahrzeuge, Ver- und Entsorgung, Straßenunterhaltung

Das Befahren der Fußgänger*innenzone bleibt für Rettungsfahrzeuge, Fahrzeuge der Polizei und für Fahrzeuge der Ver- und Entsorgung (insbesondere die Müllabfuhr) sowie der Straßenunterhaltung zugelassen. Neben einer dauerhaften Berechtigung für die Automatik-Polleranlagen für den lokalen Polizeiabschnitt ist es der Feuerwehr und den Rettungsdiensten möglich, an den übrigen drei Feuerwehrzufahrten die Rohrpoller mittels eines Dreikantschlüssels nach DIN 3223 herauszunehmen. Ein solcher Schlüssel ist auch in der Standardausstattung von Notarztwagen, Polizeifunkwagen und Rettungswagen vorhanden. Die Zuwegungen sind als Feuerwehrzufahrt gekennzeichnet. Die Herausnahme der Pfosten lässt sich sehr schnell bewerkstelligen und ist Stand der Technik zur Absicherung von Feuerwehrflächen gegen regelwidriges Befahren und Parken. Damit ist hinreichend Sorge dafür getragen, dass auch bei eilbedürftigem Handeln (insbesondere bei Rettungseinsätzen) keine wertvolle Zeit verloren geht.

6 Verkehrsentwicklungen durch eine Teileinziehung

Es wurden auch die Verkehrsentwicklungen, die durch die Teileinziehung ausgelöst werden können, betrachtet. Wegen der bereits bisher geringen Funktion der Straßen rund um den Lausitzer Platz für den Durchgangsverkehr kommt es nicht zu größeren Verkehrsverlagerungen. Die Interessen von Autofahrenden, insbesondere des Ziel- und Quellenverkehrs zu umliegenden Straßen, werden nicht signifikant beeinträchtigt. Auch ist keine erhebliche Zusatzbelastung der Anwohner*innen umliegender Straßen mit Verkehrslärm und Abgasen zu erwarten.

Zu untersuchen waren hauptsächlich die Folgen für den motorisierten Individualverkehr (MIV), da der Umweltverbund (ÖPNV, Fußverkehr, Radverkehr) von der Einrichtung der Fußgängerzone verkehrlich nicht beeinträchtigt ist. Es wurden folgende Prüfungen vorgenommen:

1. Umlegung des Verkehrsaufkommens im MIV bei Sperrung des Lausitzer Platzes auf die benachbarten Straßen
2. Auswirkungen auf den Ziel- und Quellverkehr durch die Sperrung der teileinzuziehenden Verkehrsanlagen
3. Auswirkungen auf die Parkplatzsituation

6.1 Verkehrsführung Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Gemäß der Berliner Verkehrsmengenkarte liegen folgende Verkehrsstärken in den anliegenden übergeordneten Straßen vor.

Querschnitt	DTV in KFZ/24h
Skalitzer Straße	21.500
Oranienstraße	7.200 - 8.200
Adalbertstraße	7.200
Köpenicker Straße	15.200 – 16.100

Tabelle 1: Verkehrsstärken gemäß Berliner Verkehrsmengenkarte, Stand 30.04.2021

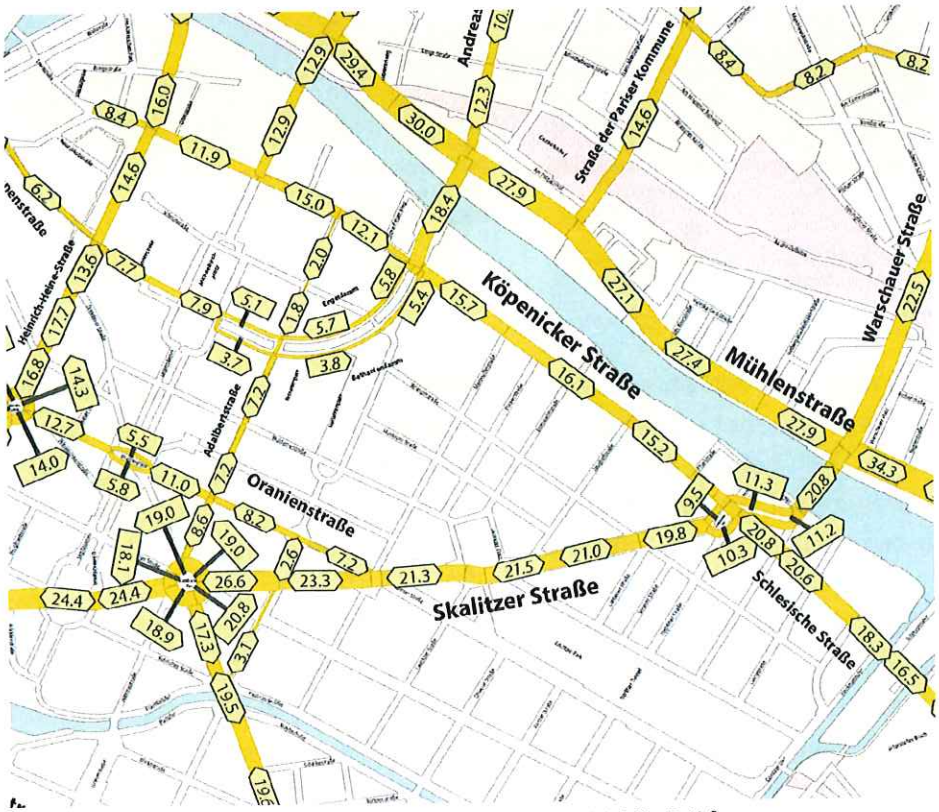


Abbildung 7: Kartenausschnitt DTV-Werte in 1000 Kfz/24h[6].

Eine Zählung vom 15.02.2018 zeigt folgende Belastungen:

6 Quelle: Ausschnitt Berliner Verkehrsmengenkarte, Stand 30.04.2021.

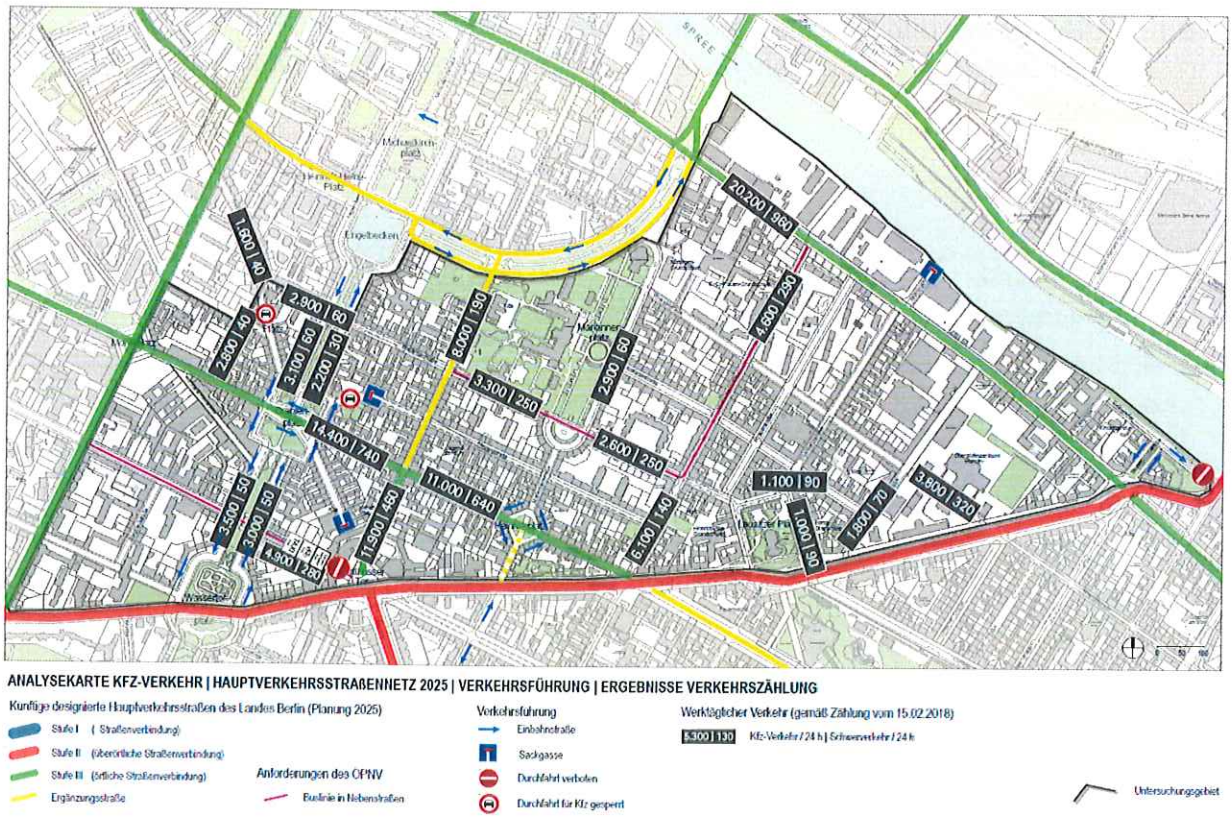


Abbildung 8: Werktäglicher Verkehr (gemäß Zählung vom 15.02.2018).[7]

Die Verkehrszahlen zeigen hohe Verkehrsstärken auf der Skalitzer Straße. Die übrigen Straßen sind in Sachen Verkehrsstärken eher unauffällig. Die Kfz-Verkehrsstärke auf dem Lausitzer Platz ist mit 1.000 bis 1.100 Kfz/24 h gemäß Zählung vom 15.02.2018 sehr gering und nicht die dominierende Verehrsart. Dies entspricht auch dem Eindruck einer Inaugenscheinnahme vor Ort.
Im gleichen Zeitraum befuhren 1.430 bis 1.560 Radfahrende die Zählstelle.

Durch die Sperrung der teileinzuziehenden Flächen kann sich der Durchgangsverkehr unmittelbar nur auf die umgebenden Straßen Manteuffelstraße, Muskauer Straße, Zeughofstraße, Waldemarstraße, Wrangelstraße und Pücklerstraße verteilen. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass es sich am Lausitzer Platz aufgrund seiner Beschaffenheit als verkehrsberuhigter Bereich hauptsächlich um Ziel- und Quellverkehr handelte (75 %).

In der Annahme, dass sich der Durchgangsverkehr (Annahme: 25 % der Zählung) des Lausitzer Platzes in Nord-Süd-Richtung zu gleichen Teilen auf die Straßen Manteuffelstraße, Zeughofstraße und Wrangelstraße verteilt, würde dies eine Verkehrszunahme von 1,5 % in der Manteuffelstraße, 5,1 % in der Zeughoffstraße sowie 2,4 % in der Wrangelstraße mit sich bringen. Einfluss auf das übergeordnete Straßennetz besteht durch eine geringfügige Mehrbelastung der Knoten Skalitzer Straße/ Manteuffelstraße und Skalitzer Straße/ Wrangelstraße durch die veränderten Wege des Durchgangsverkehrs. Der Einfluss wird als nicht erheblich angesehen.

Die Teileinziehung erweist sich damit nicht nur für die Autofahrenden zumutbar, sondern auch für die Anwohner*innen der Straßen, auf die der Verkehr voraussichtlich ausweicht. Sie haben nur

[7] Integriertes Verkehrskonzept Südliche Luisenstadt, Anlagenband, Oktober 2018.

ausnahmsweise einen Anspruch auf Berücksichtigung ihrer Belange, wenn durch die Zusatzbelastung mit Lärm und Abgasen aufgrund der umgelenkten Verkehrsströme eine Verletzung ihrer Grundrechte auf Gesundheitsschutz (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG) und Eigentum (Art. 14 GG) möglich ist (OVG Lüneburg, Beschluss vom 24.01.2018 – 7 ME 110/17). Dafür ist hier angesichts des sehr geringen Umfangs der Zusatzbelastung nichts ersichtlich.

Im Übrigen ist davon auszugehen, dass sich im Innenstadtbereich die Kfz-Verkehrsstärken in den nächsten Jahren durch geändertes Mobilitätsverhalten, Taktverdichtungen im ÖPNV, Reduktion von Kfz-Stellplätzen sowie Maßnahmen zum Ausbau des Radverkehrs ohnehin weiter verringern werden. So entwickelten sich die DTV-Werte auf der Skalitzer Straße südlich des Lausitzer Platzes von 27.500 – 29.400 (2009) über 23.000 – 24.200 (2014) zu 21.300 – 21.500 (2019) Kfz/24 h[8]. Es wird davon ausgegangen, dass sich dieser Trend fortsetzt.

6.2 Auswirkungen der Teileinziehung auf den Ziel- und Quellverkehr

Durch die Sperrung der teileinzuziehenden Fläche kann sich für einzelne Anlieger*innen, die den Pkw nutzen, die übliche Reiseroute ändern. Um hier die Zeitverluste feststellen zu können, wurden insgesamt vier Varianten untersucht, bei denen jeweils der gleiche Startpunkt der Route und als Endpunkt einmal die Nordseite und einmal die Südseite der Fußgängerzone gewählt. Die Differenz aus den beiden Reisezeiten ist dann die Verlustzeit, die durch die Sperrung entstanden ist. Die Reisezeiten wurden über den Navigationsdienst GoogleMaps® unter staufreien Verkehrsbedingungen ermittelt.
In der folgenden Tabelle sind die Ergebnisse dargestellt:

Ziel / Quelle	nördlich der Fußgängerzone	südlich der Fußgängerzone	Differenz
Kottbusser Tor	4 Minuten 1.100 m	3 Minuten 950 m	**1 Minute**
Schlesisches Tor	4 Minuten 1.100 m	2 Minuten 800 m	**2 Minuten**
Kreuzung Wiener Straße / Ohlauer Straße	3 Minuten 1.000 m	1 Minute 450 m	**2 Minuten**
Kreuzung Köpenicker Straße / Pücklerstraße	2 Minuten 550 m	3 Minuten 1100 m	**1 Minute**

Tabelle 2: Fahrzeit und Länge der schnellsten Route

Es wird ersichtlich, dass die Zeitverluste kaum ins Gewicht fallen. Wenn, wie oben dargelegt, bereits kein Anspruch darauf besteht, ein Grundstück zu privaten Zwecken überhaupt mit einem Kfz anzufahren, ist es erst recht ohne weiteres hinzunehmen, wenn sich die Anfahrt zur nächstgelegenen befahrbaren Stelle gegenüber dem bisher üblichen geringfügig verlängert.

[8] Quelle: Verkehrsmengenkarten der SenUVK Berlin, abrufbar unter https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsmanagement/verkehrserhebungen/.

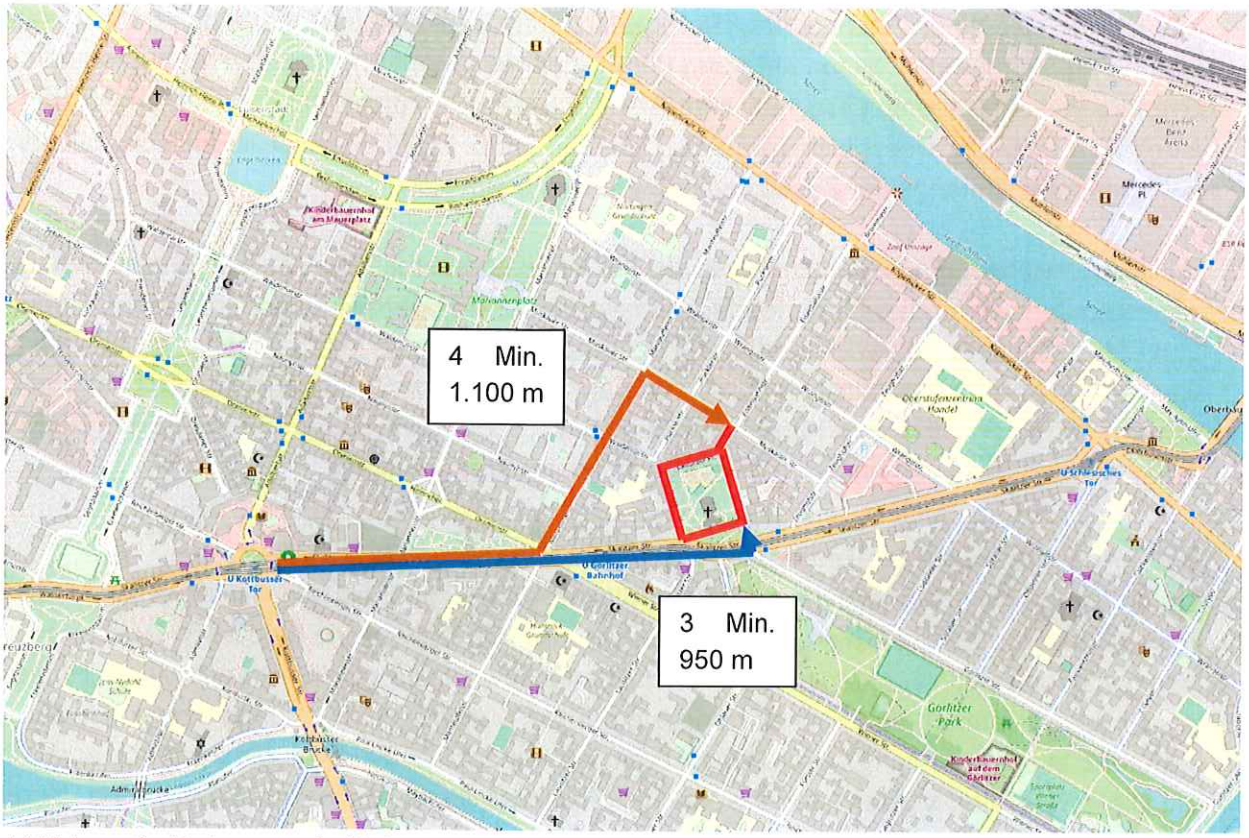


Abbildung 9: Kartenausschnitt Quell-Ziel-Verkehr vom Knoten KottbusserTor, Fahrzeit und Länge der Route.

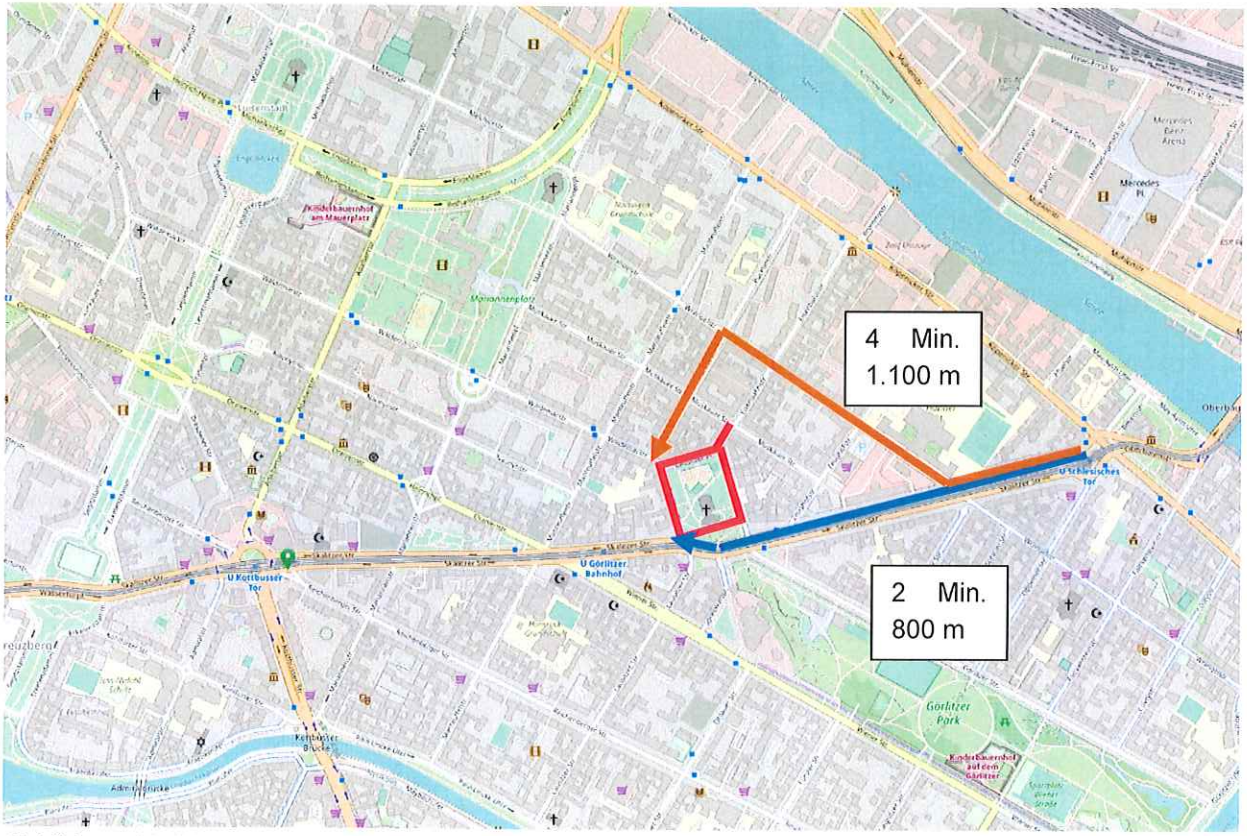


Abbildung 10: Kartenausschnitt Quell-Ziel-Verkehr vom Knoten Schlesisches Tor, Fahrzeit und Länge der Route.

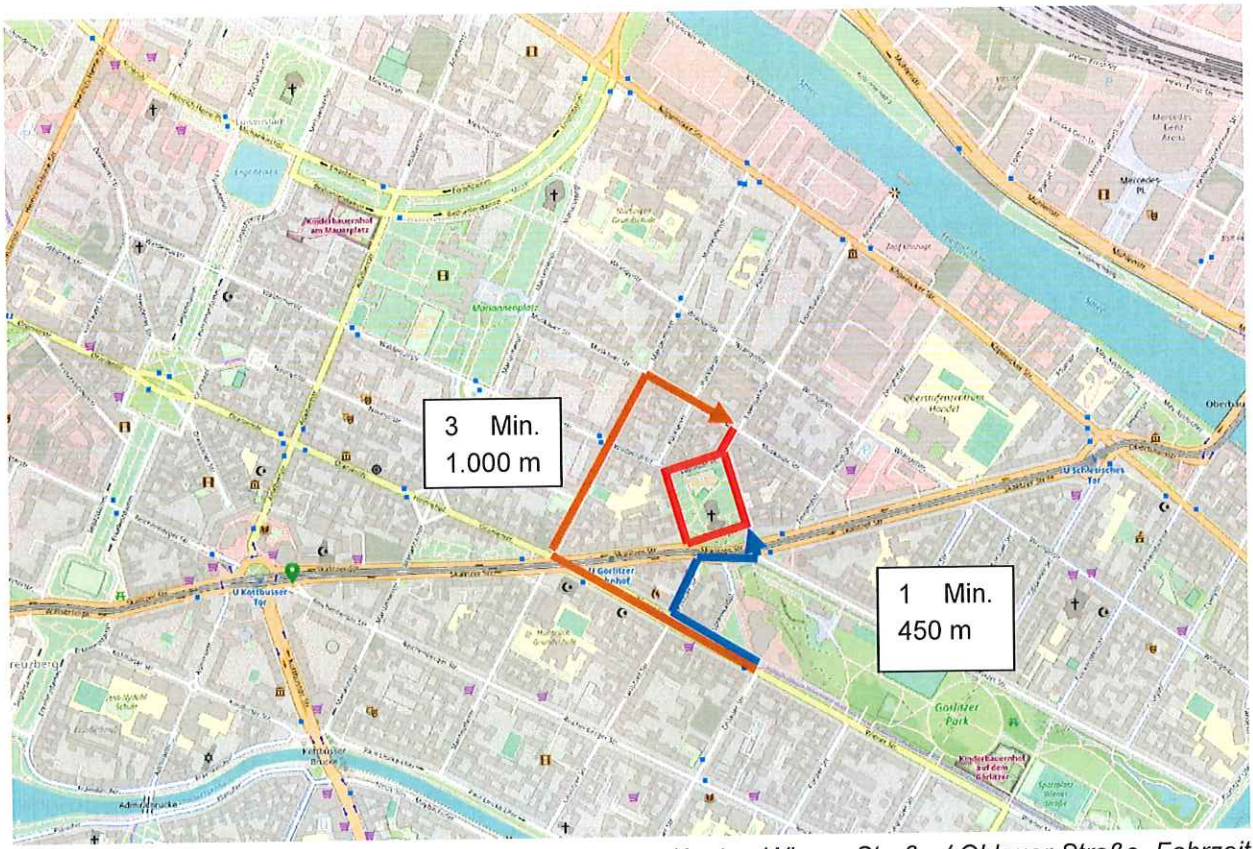


Abbildung 11: Kartenausschnitt Quell-Ziel-Verkehr vom Knoten Wiener Straße / Ohlauer Straße, Fahrzeit und Länge der Route.

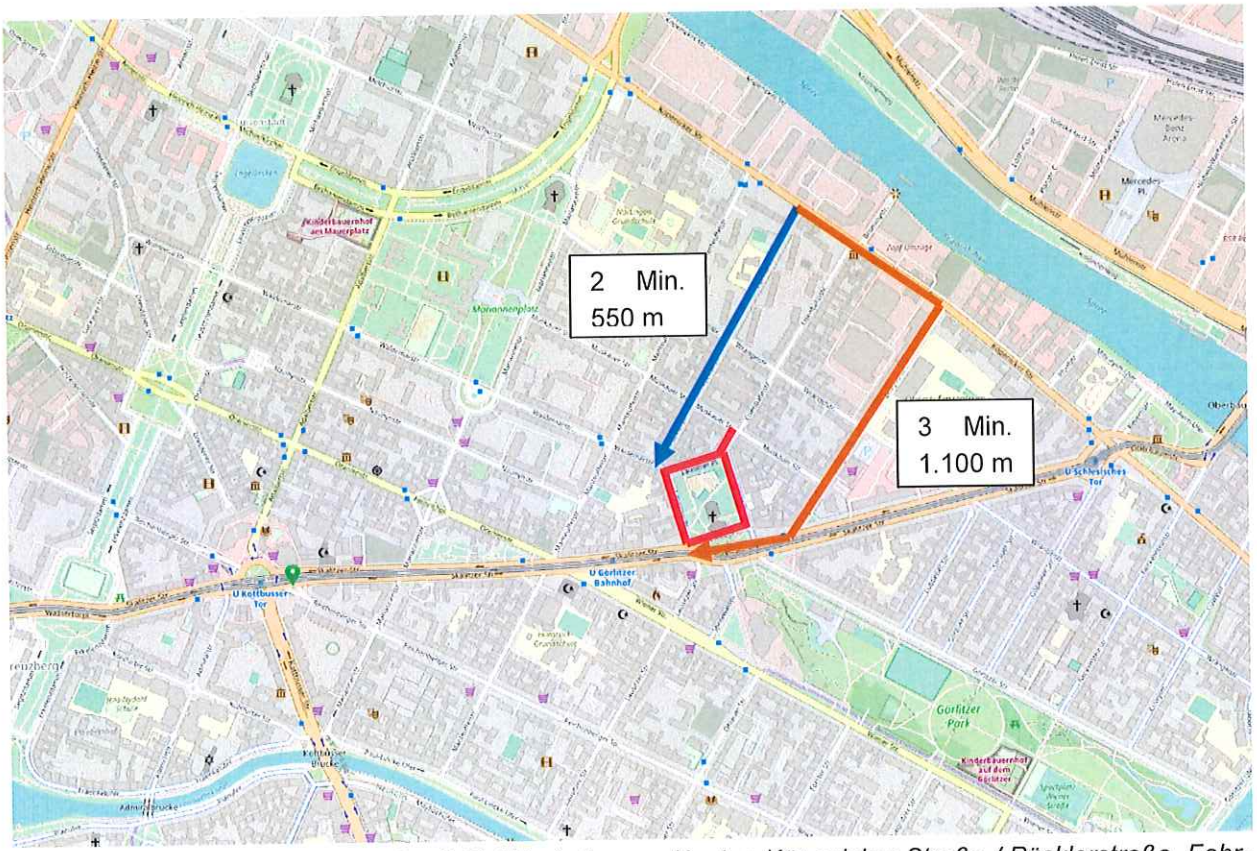


Abbildung 12: Kartenausschnitt Quell-Ziel-Verkehr vom Knoten Köpenicker Straße / Pücklerstraße, Fahrzeit und Länge der Route.

6.3 Auswirkungen auf die örtliche Parkplatzsituation des Lausitzer Platzes

Derzeit liegt die teileinzuziehende Fläche außerhalb von Parkzonen. Das Bezirksamt beabsichtigt jedoch die bezirksweite Einführung der Parkraumbewirtschaftung. Hierzu wurde im letzten Jahr ein Gutachten einschließlich einer Parkraumerhebung in Auftrag gegeben. In dem Gebiet um die teileinzuziehende Fläche gibt es nur wenige zeitliche oder nutzergruppenbezogene Parkraumbeschränkungen. Auffällig ist die sehr starke Auslastung des Parkraums im gesamten Gebiet. Aus der Analyse konnte abgeleitet werden, dass es im Untersuchungsgebiet Lausitzer Platz einen sehr hohen Anteil an Dauerparkern (> 75 %) gibt.

Insgesamt wurden im Untersuchungsgebiet Lausitzer Platz (Gebietsgrenzen siehe Abbildung 15) 2.186 öffentliche Parkstände und 1.009 private Stellflächen (privat: Sammelanlagen > 20 Stellplätze) gezählt.

Der Parkdruck im öffentlichen Straßenraum im Untersuchungsgebiet Lausitzer Platz ist werktags mittags mit rund 100 % hoch. Im Gegensatz zum Straßenraum haben die meisten nur privat zugänglichen Sammelanlagen am Werktag sowie am Wochenende durchgängig freie Kapazitäten. Wegen des hohen Parkdrucks wird in vielen Straßen auch ordnungswidrig in der zweiten Reihe, im Haltverbot, in Baustellenbereichen, im verkehrsberuhigten Bereich außerhalb gekennzeichneter Flächen, in Kreuzungsbereichen und vor Zufahrten geparkt. Werktags tagsüber verursachen neben Bewohnern und gebietsfremden Kurzparkern (z. B. Besucher und Kunden) auch gebietsfremde Langparker (z. B. Berufspendler) den hohen Parkdruck. Um die Mittagszeit liegt der Anteil der gebietsfremden Langparker an allen Parkenden zwischen 30 % und 50 %.

Durch die Einrichtung der Fußgängerzone sind insgesamt 99 Parkstände entfallen, wenn hier die Liefer- und Ladezone Skalitzer Straße mitgezählt wird, welche jedoch das nächtliche Parken zulässt. Das entspricht einem Anteil von 4,5 % der öffentlichen Parkstände im Bereich Lausitzer Platz und einem Anteil von 3,1 % der Summe aus öffentlichen und privaten Stellplätzen im Bereich Lausitzer Platz.

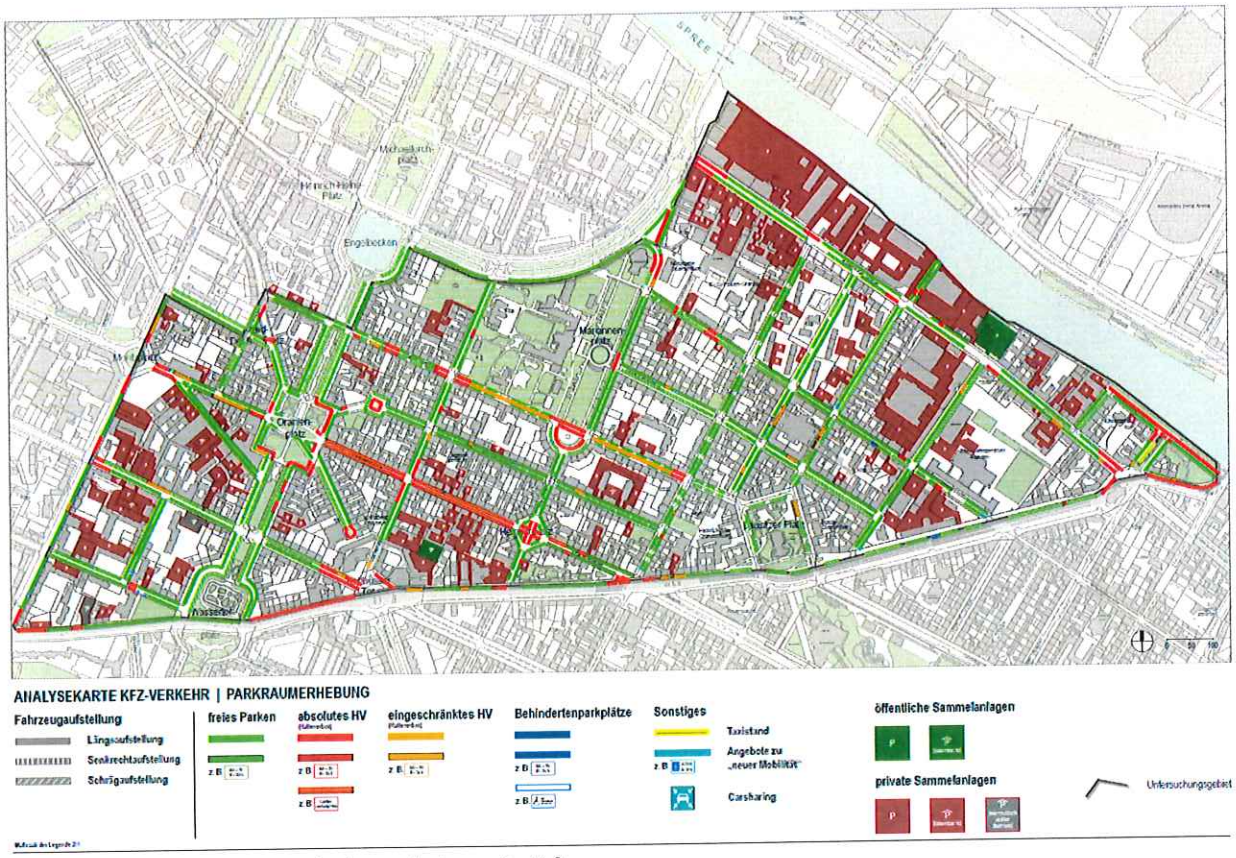
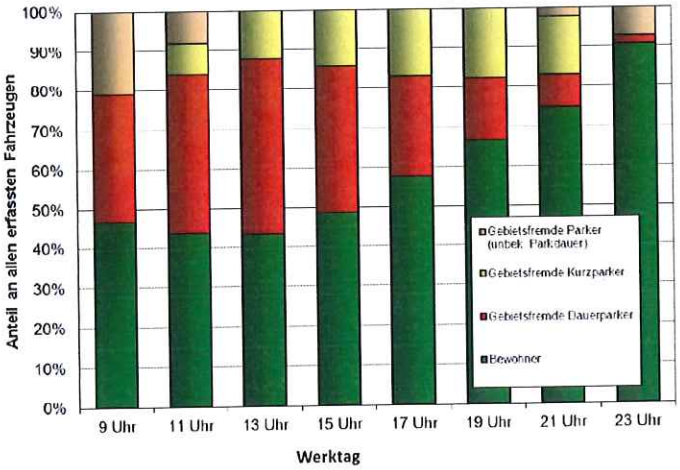


Abbildung 13: Parkraumerhebung Luisenstadt.[9]

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Abbildung 40: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Lausitzer Platz



Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg
13. Juli 2020

Abbildung 14: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Lausitzer Platz.[10]

---

[9] Quelle: Integriertes Verkehrskonzept Südliche Luisenstadt, Anlagenband, Oktober 2018.

[10] Quelle: Bericht
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung im Ortsteil Kreuzberg, LK Argus GmbH, 07/2020.

Abbildung 6: Motorisierungsgrad mit Stand 31.12.2017

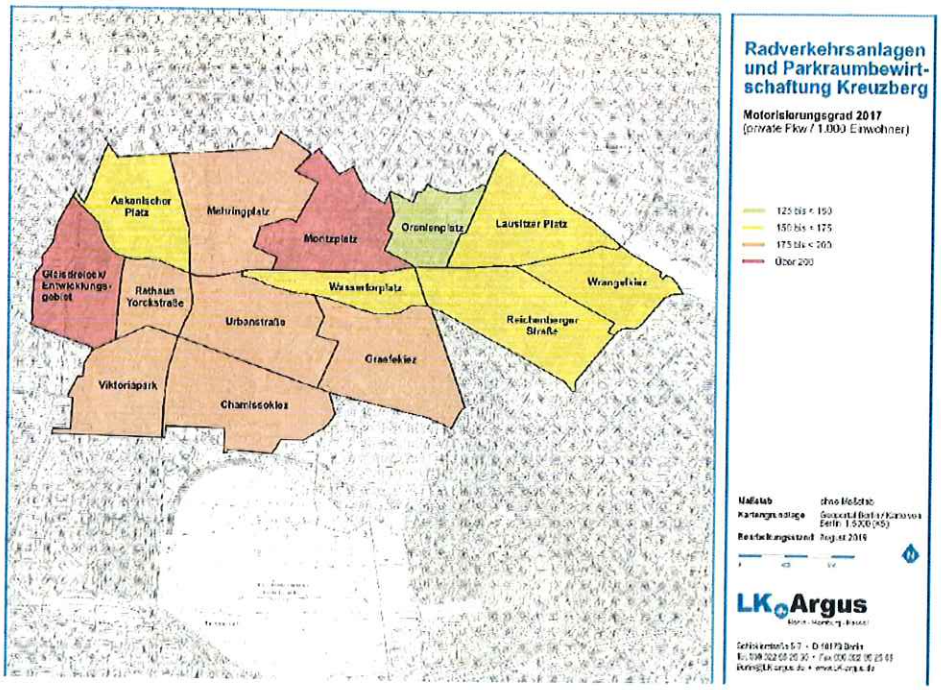


Abbildung 15: Motorisierungsgrad in Kreuzberg.[11]

6.4 Zusammenfassung zur Verkehrsentwicklung

Die Teileinziehung wird insgesamt keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung haben. Für den motorisierten Individualverkehr kann es zu Fahrzeitverlängerungen kommen; diese fallen jedoch sehr gering aus. Im ungünstigen Fall erhöhen sich die Reisezeiten je nach Route im Quell-Ziel-Verkehr um bis zu 2 Minuten (vgl. Tabelle 2). Dieser Wert wird bezogen auf das Gesamtgebiet als akzeptabel angesehen und beeinträchtigt die Freiheit der Kfz-Nutzer*innen nur gering. Die für die Nutzung der Spiel-, Grün- und Freiflächen entstehenden Vorteile überwiegen diese geringfügigen Nachteile. Durch die Fußgängerzone wurde der (geringe) Durchgangsverkehr nahezu unterbunden. Dieser Verkehr kann sich auf die umliegenden Straßen verlagern, mit geringer, als akzeptabel zu wertender Beeinträchtigung von anderen Nebenstraßen und unerheblicher Beeinträchtigung von Hauptverkehrsstraßen.

In der Abwägung wird ebenfalls berücksichtigt, dass Parkflächen verloren gehen. Insgesamt sind dies aber nur 4,5 % der öffentlichen Parkstände im Bereich Lausitzer Platz, so dass auch aus diesem Grund nicht ersichtlich ist, dass die Belange, die für die Teileinziehung sprechen, hinter den Belangen der Parkplatzsuchenden zurückstehen müssen. Vielmehr wird die Reduzierung öffentlicher Kfz-Stellplätze als geeignetes Mittel gesehen, im Sinne der Ziele des MobG den wenig stadtverträglichen Kfz-Pendelverkehr (der am Lausitzer Platz einen nicht unerheblichen Teil des Parkdrucks ausmacht, siehe Abbildung 14) zurückzudrängen und die umweltfreundlichen Alternativen (wie bspw. ÖPNV-Angebote) dadurch attraktiver zu machen. Entlang der Skalitzer Straße ist das nächtliche Parken weiterhin gestattet, was die Anwohnenden bei der Suche nach einem nächtlichen Abstellort entlastet. Der Lausitzer Platz befindet sich einem hochverdichteten

[11] Quelle: Bericht Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung im Ortsteil Kreuzberg, LK Argus GmbH, 07/2020.

urbanen Raum mit einer Unterversorgung an Grün-, Spiel- und Aufenthaltsflächen. Daher ist unbebauter, öffentlicher Raum zu kostbar, um ihn in bisherigen Größenordnungen für das private Abstellen und Lagern von Kraftfahrzeugen zu verwenden. Wie in anderen Metropolen wird sich die Tendenz dahingehend entwickeln, dass bei Nutzung privater Kfz das Mieten oder Kaufen eines privaten dazugehörigen Stellplatzes üblich wird. Die Reduktion von Kfz-Stellplätzen ist daher nicht geeignet, die Abwägung im Ergebnis in Zweifel zu ziehen.

Der Kfz-Verkehr am Lausitzer Platz ist relativ gering. Dies wirkt sich zwar einerseits auf die Gefährdungssituation der spielenden Kinder, Schulkinder und Jugendlichen aus. Denn deren Gefahren sind geringer, wenn wenig Verkehr herrscht. Gleichwohl ist aber auch zu berücksichtigen, dass ein unbeschwertes Spielen und Queren der Straße einen eigenen Wert hat, da eine Straße, in der jederzeit und in dem für den Lausitzer Platz festgestellten Umfang Kfz fahren, ein potentieller Gefahrenfaktor ist. Dieser kann sich bei jeder kleinen Unaufmerksamkeit in einem schweren gesundheitlichen Schaden realisieren, der gewöhnlich größer ist als bei einem Zusammenstoß mit einem Fahrrad. Derartige Schäden traten in der Vergangenheit bereits ein und können sich zukünftig jederzeit wieder ereignen. Vor diesem Hintergrund ist es daher abwägungsgerecht, die aktuell geringe Zahl des Kfz-Verkehrs nicht *gegen* die Teileinziehung, sondern *für* die Berechtigung zur Teileinziehung zu bewerten, da die Folgen für den Kfz-Verkehr gering sind. Der Umstand, dass ein kleiner Kfz-Anteil weiter die Straße benutzen darf, spricht nicht gegen diese Bewertung, da dieser Anteil sehr gering ist und in Abstimmung mit der örtlichen Grundschule und den Gewerbetreibenden zeitlich auf ein eher unkritisches Zeitfenster außerhalb der Schulwegzeiten begrenzt wurde.

7 Auseinandersetzung mit vorgebrachten Einwendungen

Im Folgenden wird auf die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens nach § 4 Abs. 2 Satz 2 BerlStrG vorgebrachten Einwendungen eingegangen, soweit diese nicht bereits durch die vorstehenden allgemeinen Erwägungen zur Begründung der Teileinziehung abgearbeitet sind.

7.1 Transport von Einkäufen

Mehrere Einwendungen führen aus, dass es zu unzumutbaren Belastungen komme, weil größere Einkäufe oder Transporte schwerer Güter nicht mehr oder nur sehr eingeschränkt möglich seien. Während den Einwendungen dahingehend zuzustimmen ist, dass es insoweit zu Einschränkungen kommt, führt dies entgegen der Auffassung der Einwender*innen nicht zu einer unzumutbaren Belastung, auch nicht für ältere Anwohner*innen. Die Entfernung von der Ladezone an der Skalitzer Straße zu den Häusern am entgegengesetzten Ende des Platzes beträgt nur etwa 200 Meter. Das der Skalitzer Straße abgewandte Platzende ist zudem von der befahrbaren Muskauer Straße bzw. Waldemarstraße/Pücklerstraße aus zu erreichen. Es handelt sich um Distanzen, über die sich auch größere Einkäufe zu Fuß transportieren lassen. Ältere Menschen können sich dabei auch von Passanten unterstützen lassen. Die Ansprache zur Hilfeleistung im Alltag wird in der Fußgängerzone gegenüber dem bisherigen, vom Verkehrslärm geprägten Zustand, wesentlich erleichtert. Im Übrigen lassen sich Einkäufe des täglichen Bedarfs ohne Weiteres – und zwar auch von „älteren und schwächeren Mitglieder der Gesellschaft", wie in vielen Einwendungen zu lesen ist – ohne Kfz erledigen, im näheren Umkreis etwa mit dem Fahrrad oder mit einem Einkaufstrolley, außerhalb des näheren Umfelds beispielsweise durch die Inanspruchnahme von Lieferdiensten. Selbst wenn ein Kfz genutzt werden soll, bleibt die Möglichkeit des Transports der Einkäufe vom Fahrzeug bis zur Haustüre mithilfe von Einkaufstrolleys oder ähnli-

chen Hilfsmitteln. Dabei ist zu beachten, dass ein Parken oder Halten „vor der Haustüre" angesichts der oben dargestellten Verkehrs- und Parksituation zu den üblichen Einkaufszeiten ohnehin kaum je möglich sein dürfte – jedenfalls soweit nicht ordnungswidrig in zweiter Reihe oder im Halteverbot gehalten wird, was in der Abwägung aus Rechtsgründen nicht zu berücksichtigen ist. Insoweit kann die nun vorgesehene Ladezone sogar zu einer Verbesserung der Situation beitragen. Vor diesem Hintergrund kann keine Rede davon sein, dass – wie in vielen Einwendungen behauptet wird – für ältere und schwächere Mitglieder der Gesellschaft" keine Chance mehr bestünde, ihre Bedarfe zu decken.
Schließlich kann für den Transport besonders schwerer Möbel und Haushaltsgeräte bis vor die Haustüre auf Grundlage von § 46 Abs. 1 Nr. 11 StVO eine Ausnahmegenehmigung beantragt werden.

7.2 Betrieb eines Ateliers

Soweit in einer Einwendung geltend gemacht wird, dass der Betrieb eines im Bereich der Fußgängerzone befindlichen Ateliers unzumutbar beeinträchtigt würde, weil ein Transport der Werke zu Ausstellungen unzumutbar erschwert würde, so ist insoweit darauf hinzuweisen, dass auch die Betreiber*innen eines Ateliers die vorgesehenen Zeitfenster für den Liefer- und Ladeverkehr nutzen können, um beispielsweise Kunstwerke vom oder zum Atelier zu transportieren. Sollten sich diese Zeiten aus sachlichen Gründen nicht einhalten lassen, kann im Einzelfall eine Ausnahmegenehmigung beantragt werden.

7.3 Schulweg gehbehinderter Kinder

Dem Ziel einer Verbesserung der Schulwegsicherheit für die Kinder, die die örtliche Grundschule besuchen, durch die Teileinziehung wird in einigen Einwendungen entgegengehalten, der Schulweg für gehbehinderte Kinder werde erschwert, da diese nicht mehr vor der Haustüre abgeholt und gebracht werden könnten. Dabei wird jedoch übersehen, dass die Eltern oder die sonst für den Schulweg der betroffenen Kinder verantwortlichen Personen (insbesondere auch von der Schule organisierte Fahrdienste) mit der blauen oder orangefarbenen Sonderparkberechtigung zu jeder Zeit in der Ladezone an der Skalitzer Straße in unmittelbarer Nähe des Platzes halten können. Dort ist analog zum Einkaufen ein Platz zum Halten auch viel eher zu finden als bisher auf den von der Teileinziehung betroffenen Straßen. Sollte für bestimmte stark gehbehinderte Kinder sogar der Weg bis zur Ladezone zu weit sein, ist eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO zum Befahren der Fußgängerzone zu erteilen.

7.4 Mildere Mittel / Gefahrenlage etc.

Mehrere Einwendungen machen geltend, eine Gefahrenlage, zu deren Abwendung die Einrichtung der Fußgänger*innenzone unbedingt erforderlich sein müsse, sei nicht dargelegt. Die Teileinziehung nach § 4 Abs. 1 Satz 3 BerlStrG setzt, wie oben näher begründet worden ist, rechtlich keine Gefahrenlage voraus. Ziel des Bezirksamts ist es ganz wesentlich, die Aufenthaltsqualität und die Leichtigkeit des Fußverkehrs zu verbessern. Dies lässt sich nur durch eine umfassende Ausschließung des motorisierten Verkehrs erreichen. Demgegenüber würde eine Ausweitung der Kontrollen der bisherigen Geschwindigkeitsbeschränkungen und des Parkverhaltens lediglich punktuelle Verbesserungen der Verkehrssicherheit bringen. Den Anlieger*innenverkehr weiterhin zuzulassen würde bedeuten, dass die Verhältnisse am Platz nach wie vor durch Kraftfahrzeuge geprägt wären.

7.5 Vermehrte Vermüllung, Drogenhandel, Kosten der Straßenreinigung

Soweit geltend gemacht wird, die Einrichtung der Fußgänger*innenzone führe zu unzumutbaren Lärmbelastungen der Anwohner*innen, wurde oben eingehend begründet, dass es Aufgabe der Ordnungsbehörden und der Polizei ist, individuell gegen Störer*innen wegen einer Verletzung der Pflicht zur Wahrung der Nachtruhe nach § 3 LImSchG etc. vorzugehen, während das Bezirksamt als Trägerin des Platzes nicht für solche rechtswidrigen Handlungen Einzelner verantwortlich gemacht werden kann. Dasselbe gilt für Befürchtungen, durch die vermehrte Nutzung des Platzes als Aufenthaltsorts komme es zu einer vermehrten Vermüllung, finde auf dem Platz Drogenhandel statt usw. Das Ablagern von Müll außerhalb dafür zugelassener Anlagen und Einrichtungen stellt eine Ordnungswidrigkeit (§ 69 Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. § 28 Abs. 1 Satz 1 KrWG), der Drogenhandel sogar eine Straftat (§ 29 BtMG) dar, die von den zuständigen Behörden verfolgt werden. Im Übrigen fehlt es an jeglicher belastbaren Prognose, dass es gerade infolge der Teileinziehung der Straßen rund um den Lausitzer Platz dort zu solchen Entwicklungen kommen wird.

Es trifft auch rechtlich nicht zu, dass etwaige erhöhte Straßenreinigungskosten am Lausitzer Platz auf die Anwohner*innen abgewälzt würden. Nach § 7 Straßenreinigungsgesetz Berlin werden die Anlieger*innen von Straßen für 75 % der Straßenreinigungskosten der BSR insgesamt nach festen Gebührensätzen herangezogen, die sich nach der Quadratmeterfläche der Grundstücke bemessen. Das Müllaufkommen an der jeweiligen Straße spielt keine Rolle.

7.6 Fehlende Beteiligung der Anwohner*innen

Unzutreffend ist, dass die Anwohner nicht in das Verfahren einbezogen werden. Durch das Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 2 Satz 2 BerlStrG hatten die Anwohner*innen auf die Ankündigung der Teileinziehung hin die Gelegenheit, Bedenken vorzubringen. Dieses Beteiligungsverfahren ist unabhängig von dem an die Anwohner*innen verteilten Fragebogen zur wissenschaftlichen Begleitung für eine Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) in einer früheren Phase. Die zuständige Behörde trifft in dieser Sache eine neue und unabhängig von der bereits umgesetzten Maßnahme erfolgende Abwägung. Dabei können sowohl die bereits gewonnenen Erfahrungen als auch die im Beteiligungsverfahren vorgebrachte Kritik, die ebenfalls die vorhandene Situation aus eigener Erfahrung bewerten konnte, einbezogen werden.

Demgegenüber geht es in dem Beteiligungsverfahren nicht darum, eine Art Abstimmung unter den Anwohner*innen durchzuführen, um die von ihnen bevorzugte Lösung zur Gestaltung des Platzes zu ermitteln. Das Bezirksamt hat in der Abwägungsentscheidung nicht nur die Interessen der Anwohner*innen, sondern auch die der Menschen aus anderen Teilen Kreuzbergs und Berlins zu berücksichtigen. Auch Tourist*innen kann ein legitimes Interesse an der Nutzung des Platzes nicht abgesprochen werden.

Einer über die Beteiligung nach § 4 Abs. 2 Satz 2 BerlStrG hinausgehenden individuellen Anhörung der Anwohner*innen zu dieser Teileinziehung bedurfte es nicht. Die Anhörungspflicht nach § 1 BerlVwVfG i. V. m. § 28 Abs. 1 VwVfG ist bereits nicht anwendbar, da die Teileinziehung nicht in die Rechte der Anwohner*innen eingreift. Eine Verkürzung bisher bestehender Nutzungsmöglichkeiten am öffentlichen Straßenraum ist nicht als Eingriff in das Eigentumsrecht zu werten; die Frage ist allein, ob im Sinne einer leistungsrechtlichen Dimension des Eigentumsrechts eine angemessene Erschließung der Grundstücke durch öffentliche Straßen gewährleistet ist, was hier

wegen der Zugangsmöglichkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad der Fall ist. Darüber hinaus kann bei einer Allgemeinverfügung nach § 28 Abs. 2 Nr. 4 VwVfG von einer Anhörung abgesehen werden. Angesichts der umfassenden Stellungnahmen in den Einwendungen wären von individuellen Anhörungen keine weiteren Erkenntnisse zu erwarten, die noch zu einer anderen Entscheidung in der Sache führen könnten.

8 Gesamtabwägung

In der Gesamtabwägung aller Umstände überwiegen die Vorteile der Teileinziehung. Sie mindert die Gefahren besonders für ungeschützte Verkehrsteilnehmende, erhöht die Aufenthaltsqualität in dem betroffenen Straßenraum und trägt zu einer Verkehrsberuhigung in einem verdichteten Innenstadtbereich bei. Die damit verbundenen Nachteile für die automobile Mobilität sind verhältnismäßig gering. Es gibt genügend alternative Straßen, die nur zu sehr moderaten Fahrzeitverlängerungen führen. Die sonstigen Belastungen der Anwohner*innen sind nicht derart erheblich, dass sie der Teileinziehung entgegenstehen. Die vom Kern des Anliegergebrauchs gebotene Erschließung von Grundstücken durch öffentliche Straßen wird für die privat genutzten Grundstücke regelmäßig durch die Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad gewahrt. Für die gewerblichen Anlieger*innen ist die Anlieferung durch die Freigabe zu den Lieferzeiten sowie die Ladezone an der Skalitzer Straße gesichert. In Härtefällen können Ausnahmegenehmigungen zum Befahren der Fußgänger*innenzone nach § 46 Abs. 1 Nr. 11 StVO erteilt werden. Die über die Mindestanforderungen der Grundstückserschließung hinausgehenden Interessen der Anlieger*innen an einem möglichst bequemen Zugang durch die Möglichkeit des Anfahrens mit dem Kfz zu jeder Zeit werden durch die Teileinziehung beeinträchtigt. Ihnen kommt rechtlich aber nur ein geringes Gewicht zu, das nicht geeignet ist, Abstriche bei der Erreichung der mit der Verbannung des motorisierten Verkehrs vom Lausitzer Platz verfolgten Ziele zu rechtfertigen. Auch aus der in den Einwendungen geltend gemachten Befürchtung eines Anstiegs der Lärmbelastung, der Vermüllung des Platzes und der Drogenkriminalität ergeben sich keine durchgreifenden Einwände. Belastbare Prognosen, dass es infolge der Einrichtung einer Fußgänger*innenzone zu solchen Entwicklungen kommt, bestehen nicht. Jedenfalls können Störungen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung auf dem Lausitzer Platz durch Eingriffsmaßnahmen der Ordnungsbehörden und der Polizei gegenüber den einzelnen Verantwortlichen abgestellt werden.

9 Begründung der Anordnung der sofortigen Vollziehung

Die sofortige Vollziehung der Teileinziehung ist erforderlich, da ohne diese Maßnahme die Gefahr besteht, dass die aus den oben genannten Gründen als erforderlich und abwägungsgerecht angesehene Fußgängerzone über einen nicht absehbaren Zeitraum wegen eines eingelegten Rechtsbehelfs nicht wirksam werden kann. Dies steht den oben beschriebenen öffentlichen Interessen in besonderer Weise entgegen. Für die Anordnung der sofortigen Vollziehung besteht damit ein öffentliches Interesse. Dagegen sind die Interessen von Anlieger*innen abzuwägen, dass ihr Rechtsbehelf aufschiebende Wirkung hat. Sie sind zwar beschwert. Ihre Nachteile wiegen aber nicht so schwer, als dass sie gegenüber den öffentlichen Interessen an einem sofortigen Vollzug überwiegen. Sollte eine Anfechtungsklage gegen die Teileinziehung Erfolg haben, könnte in der Folge der frühere Zustand wiederhergestellt werden.

10 Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid ist der Widerspruch zulässig. Er ist innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe dieses Bescheides schriftlich oder zur Niederschrift beim Bezirksamt Friedrichshain-

Kreuzberg von Berlin, Straßen- und Grünflächenamt, Yorckstraße 4-11, 10965 Berlin, zu erheben. Es wird darauf hingewiesen, dass bei schriftlicher Einlegung des Widerspruchs die Widerspruchsfrist nur dann gewahrt ist, wenn der Widerspruch innerhalb dieser Frist eingegangen ist.

Die Einziehungs- und Begründungsunterlagen können bis zum Ablauf der Widerspruchsfrist von Dienstag bis Donnerstag in der Zeit von 12:30 Uhr bis 15 Uhr beim Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Abt. Familie, Personal, Diversity, Straßen-und Grünflächenamt, Zimmer 803, Yorckstraße 4 – 11, in 10965 Berlin, sowie im Internet unter www.berlin.de/faqlausitzerplatz eingesehen werden.

2. SGA III md B. um Kenntnisnahme SOFORT

3. SGA L md B. um Kenntnisnahme SOFORT 23.03.21

4. Bzm E U und Datum SOFORT

5. Siegel SOFORT

6. Veröffentlichung im ABl. für Berlin durch SGA III D 5 SOFORT

7. SGA I D 15 zum Vorgang

BEZIRKSAMT FRIEDRICHSHAIN-KREUZBERG 79 BERLIN