

Verkehrskonzept Reuterkiez - 1. Beteiligungswerkstatt am 15.9.2021

Quartiershalle Campus Rütli, Rütlistraße 35, 12045 Berlin

Öffentliche Veranstaltung

Protokoll

Anlagen:

- Präsentation der Veranstaltung
- Fotodokumentation der Veranstaltung

Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung und Einführung
- TOP 2 Bericht Interviews im Kiez
- TOP 3 Bericht Verkehrsuntersuchung
- TOP 4 Gemeinsames Arbeiten in Arbeitsgruppen
- TOP 5 Vortragen der Ergebnisse im Plenum
- TOP 6 Zusammenfassung und Ausblick

Moderation: Dr. Ursula Flecken, Planergemeinschaft

TOP 1 Begrüßung und Einführung

Siehe Präsentation, Folien 1 bis 5

Bezirksbürgermeister Martin Hikel begrüßt die ca. 80 Teilnehmenden zur Auftaktveranstaltung für das geplante Verkehrskonzept. Er ordnet das Vorhaben im Reuterkiez in den allgemeinen Trend der Verkehrsentwicklung ein. Demnach werden unterschiedlichen Mobilitätsformen in der bislang eher Auto-zentrierten Straßenraumaufteilung eine wachsende Bedeutung beigemessen. Ein starker Fokus liegt derzeit insbesondere auf dem Ausbau der Fahrradinfrastruktur, wie sich beispielsweise auf einigen übergeordneten Verbindungsstrecken in der Karl-Marx-Straße, auf dem Kottbusser Damm oder in der Hermannstraße zeigt.

In der wachsenden und immer dichter werdenden Stadt sollen alternative Fortbewegungsmöglichkeiten auch innerhalb der Wohnquartiere verbessert werden. Für viele Anlieger, darunter auch der Wirtschaftsverkehr, bleibt das Auto zwar auch zukünftig ein wichtiges Fortbewegungsmittel. Doch um Alternativen zu schaffen, muss auch das Fahrradroutenennetz sukzessive ausgebaut werden, wie beispielsweise am Weigandufer oder in der Weserstraße. Auch zivilgesellschaftlichen Initiativen, z.B. für temporäre Spielstraßen, wird Raum gegeben - überwiegend mit großem Zuspruch und Erfolg.

Erkennbar ist jedoch auch, dass sich nicht nur Fahrradfahrende auf den neu asphaltierten Straßen wohl fühlen und einige Ziele der aktuellen Umbaumaßnahmen nur begrenzt erreicht werden oder sogar unerwünschte Nebeneffekte aufweisen. Gefahrenstellen und Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsberuhigung bei teils komplizierten Rahmenbedingungen sollen deshalb quartiersbezogen genauer untersucht werden, auch mit Blick auf die Übertragbarkeit auf andere Quartiere.

Hilfreich in diesem Prozess sind die Erfahrungen und die Mitwirkung der Bevölkerung vor Ort. Möglichst unterschiedliche Nutzer*innenperspektiven sollen in den Prozess einfließen. Vorschläge und Initiativen von Anwohnenden sind ausdrücklich gewünscht. Herr Hikel wünscht allen eine produktive Diskussion.

Moderatorin Ursula Flecken begrüßt die Anwesenden, erläutert die Vorkehrungen zum Infektionsschutz, stellt die Tagesordnung, die an dem Planungsprozess beteiligten Akteure sowie den Zeitplan für den Gesamtprozess vor.

Mit der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes ist das Büro VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH beauftragt. Die Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG aus Berlin organisiert den Beteiligungsprozess. Auftraggeber ist das Straßen- und Grünflächenamt Neukölln. Dass das Projekt im Bezirk als eine integrierte Aufgabe verstanden wird, zeigt sich nicht nur daran, dass Jochen Biedermann, Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung, Soziales und Bürgerdienste, die Leitung des Stadtentwicklungsamtes, die Stadtteilkoordination und die Koordinierungsstelle für Beteiligung und Engagement an der Veranstaltung teilnehmen. Mehrere Fachämter und Stabsstellen, einschl. der Wirtschaftsförderung, haben auch an der inhaltlichen Vorbereitung mitgewirkt.

Das Bearbeitungsgebiet für das Verkehrskonzept liegt zwischen Maybachufer und Sonnenallee sowie zwischen Kottbusser Damm und Weichselstraße. Das Konzept soll bis zum Sommer 2022 fertiggestellt sein. Bis dahin werden Gespräche mit Betroffenen und Institutionen im Kiez sowie insgesamt drei öffentliche Veranstaltungen in den unterschiedlichen Stadien der Bearbeitung durchgeführt. Auch eine Online-Beteiligung ist geplant.

TOP 2 Bericht Interviews im Kiez

[Siehe Präsentation, Folien 6 bis 29](#)

Paul-Martin Richter von der Planergemeinschaft schildert zunächst das Vorgehen im Beteiligungsprozess. Auftraggeber und -nehmer begreifen das Vorhaben als integrierten Prozess, d.h. es werden nicht allein verkehrliche Belange betrachtet. Dies beginnt bereits damit, das Vorhaben in unterschiedlichen Fachverwaltungen des Bezirksamtes bekannt zu machen und gegenseitig Expertisen auszutauschen.

In Gruppeninterviews mit dem Stadtteilbüro auf dem Campus Rütli sowie mit Netzwerken und Initiativen im Kiez wurden bereits erste Informationen zu aktuellen Diskussionsthemen im Reuterkiez, zur Stimmungslage, zur Akteurslandschaft etc. eingeholt.

Besonders hilfreich waren diese Gespräche für Hinweise auf bzw. die Kontaktaufnahme mit möglichen Interviewpartner*innen. In mehreren nachfolgenden Einzel- und Gruppengesprächen wurde ausführlich über spezifische Erfahrungen, Sichtweisen und Vorstellungen aus unterschiedlichen Nutzer*innenperspektiven berichtet. Dazu zählen Personen unterschiedlicher Altersgruppen und Herkunft, Anwohnende und Gewerbetreibende bzw. Angestellte, Mieter*innen und Eigentümer*innen, Menschen mit und ohne Behinderung usw. Die Interviewphase reicht noch bis in den Herbst hinein. Hinweise auf konkrete Gefahrenstellen und Verbesserungsmöglichkeiten bzgl. der Verkehrsentwicklung im Kiez werden für das Verkehrsplanungsbüro aufbereitet.

Eine der vielen wichtigen Erkenntnisse aus den bisherigen Gesprächen bestätigt den Planungsansatz, das Konzept nicht allein nach verkehrsplanerischen Gesichtspunkten zu erarbeiten. Die bislang Interviewten stimmen zwar mit dem Wunsch überein, die hohe Verkehrsdichte zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu verbessern. Gleichzeitig besteht bei vielen die Erfahrung und Sorge über eine rasante Entwicklung im Quartier, die u.a. geprägt ist von starker Zunahme gastronomischer Einrichtungen, übermäßiger Unachtsamkeit gegenüber den (Ruhe-) Bedürfnissen der Anwohnenden, bei gleichzeitigen Aufwertungs- und Verdrängungstendenzen.

Herr Richter erläutert diesbezüglich erste fachübergreifende Handlungsansätze im Bezirksamt Neukölln, die im Hintergrund auch für das Verkehrskonzept von Relevanz sind.

TOP 3 Bericht Verkehrsuntersuchung und Rückfragen

Siehe Präsentation, Folien 30 bis 47

Holger Traebert vom Büro VCDB erläutert die Rahmenbedingungen und einzelnen Bestandteile der Verkehrsuntersuchung:

Bestehende Rahmenbedingungen und Planungen, wie das übergeordnete Straßenverkehrs- sowie das Fahrradroutennetz, die geplante Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt oder die geplante Straßenbahntrasse zum Hermannplatz gemäß Nahverkehrsplan für öffentliche Verkehrsmittel müssen bei der Konzepterarbeitung beachtet werden. Ebenso fließen aktuelle und geplante Baumaßnahmen, z.B. der Umbau der Weserstraße, oder politische Beschlüsse, z.B. BVV Beschluss zu so genannten Kiezblocks (Verkehrsberuhigung in Modellquartieren), in das Verfahren ein.

Vorliegende Verkehrsdaten und Polizeiunfallstatistiken der vergangenen Jahre werden um eigene Verkehrsstromzählungen ergänzt. Aktuell werden das Verkehrsaufkommen und Routen für den Durchgangsverkehr ermittelt. Dies

erfolgt kamerabasiert an allen Ein- und Ausfahrten des Kiezes. Dabei kann tatsächlicher Durchgangsverkehr vom Quell- und Zielverkehr im Kiez unterschieden werden, indem festgestellt wird, ob ein in den Kiez einfahrendes Fahrzeug innerhalb einer Zeitspanne an einer anderen Stelle wieder rausfährt. Die aktuelle Verkehrslage, unterschiedliche Tages- und Jahreszeiten können anhand von Berechnungsmodellen berücksichtigt werden.

Weitere Bestandteile der Verkehrsuntersuchung sind die Ermittlung wichtiger Routen für den Fußverkehr, z.B. zu Schulen und Kitas oder umliegenden U-Bahnhöfen sowie die Ermittlung besonderer Konfliktpunkte, wie unübersichtliche Stellen, fehlende Stellplätze für Lieferfahrzeuge und Fahrräder oder Mängel in der Straßenoberfläche. Eigene Begehungen und Befahrungen des Gebietes ergänzen die datenbasierte Bestandsaufnahme.

Im weiteren Arbeitsprozess folgen ein Vergleich mit bzw. die Ergänzung der eigenen Recherche um Hinweise aus der Bevölkerung und die Zusammenfassung in einer Übersicht der Handlungsbedarfe. Schließlich werden Maßnahmen entwickelt, eine Wirkungs- und Kostenabschätzung und eine Priorisierung erarbeitet.

Die Maßnahmenentwürfe sowie die finale Priorisierung sollen jeweils zusammen mit der interessierten Bevölkerung diskutiert und ergänzt werden.

TOP 4 Gemeinsames Arbeiten in Arbeitsgruppen

Siehe Präsentation, Folien 48 bis 52

Ca. 50 Interessierten nehmen an der Diskussion in vier selbstmoderierten Arbeitsgruppen zu unterschiedlichen Themen teil:

AG 1: Aufenthaltsorte, Aufenthaltsqualität, Stadtbild

AG 2: Fußverkehr, Barrierefreiheit

AG 3: Fahrradverkehr

AG 4: Autoverkehr, Parken, Wirtschafts- und Lieferverkehr

In dieser frühen Phase des Projektes stehen insbesondere folgende Arbeitsfragen im Fokus:

Was ist gut? Was funktioniert? Was hat sich verbessert?

Was ist nicht (so) gut? Was funktioniert nicht?

Was hat sich verschlechtert? Wo gibt es Verbesserungsbedarf?

Gibt es erste Ideen, Vorschläge?

Die Hinweise werden schriftlich festgehalten.

TOP 5 Vortragen der Ergebnisse im Plenum

Siehe Präsentation, Folien 53 bis 55

Siehe Anlage Fotodokumentation

Nach einer kurzen Pause werden die Ergebnisse von den Teilnehmenden der Arbeitsgruppen selbst vorgetragen.

Zusammenfassung AG 1: Aufenthaltsorte, Aufenthaltsqualität und Stadtbild:

- zunächst wurde eine Vielzahl von Orten im Kiez benannt, die allgemein positiv bewertet wurden und die eine bedeutsame Strahlkraft für das Quartier besitzen (z.B. die im Kiez breit verteilten kleineren und größeren Spielplätze, der Rütli-Campus, der Nachbarschaftsgarten, der Markt am Maybachufer ...)
- die Einrichtung einer Tempo 30-Zone zusammen mit einem Zebrastreifen in der Reuterstraße haben zu einer deutlichen Lärmreduktion beigetragen und könnten als Vorbild für andere Straßen im Quartier dienen
- Fahrradstraßen können zu einer Entlastung der Gehwege beitragen, da viele Radfahrende aufgrund der vorwiegend kopfsteingepflasterten Straßen bzw. gefährlichen Verkehrssituation im Kiez auf Gehwegen fahren
- die temporären Spielstraßen haben eine positive Wirkung auf die Aufenthaltsqualität und die Atmosphäre im Kiez und sollten dauerhaft (Mo-So) oder regelmäßig etabliert werden
- kontrovers diskutiert wurden mögliche Lösungsansätze in Bezug auf den nächtlichen Partylärm: Entzerrung der Partylärmenden vs. Schaffung eines zentralen (Versammlungs-)Platz (z.B. am Kanal oder auf dem Rütli-Campus abseits der Wohnbebauung) für die Partylärmenden. Einig waren sich alle Diskutierenden in dem Punkt, die Nachtruhe durch Polizei und Ordnungsamt konsequent durchzusetzen und weitere Hostels im Kiez zu unterbinden. Bei der künftigen Planung sollte eine Lärmberechnung einbezogen werden und die Außenbewirtung strenger reguliert werden.
- der Uferbereich sollte zugänglich gemacht und das Maybachufer als Promenade gestaltet werden in Verbindung mit einer verkehrsberuhigten Fahrspur und einem sicheren Radweg.
- das Grundstück auf dem sich die Discounter Aldi, Lidl und der Parkplatz befinden könnte perspektivisch in einen Park ("Liberda-Park") umgewandelt werden (ggf. mit einer ergänzenden Wohnbebauung zur Lückenschließung mit einem Supermarkt im EG)
- Perspektivisch könnte eine Grünverbindung zwischen dem Maybachufer, der Reuterstraße, dem Reuterplatz und dem neu gestalteten "Liberda-Park" geschaffen werden
- der Reuterplatz sollte auf die angrenzenden Straßenbereiche ausgeweitet werden

- Reuterkiez als Kiezblock zur Verminderung von schnellem und lautem Durchgangsverkehr

Zusammenfassung AG 2: Fußverkehr und Barrierefreiheit:

- Als positiv im Kiez werden empfunden: Zebrastreifen (z.B. in Reuter- und Friedelstraße), breite Gehwege (wenn nicht vollgestellt), (abgepollerte) Gehwegvorstreckungen (z.B. an Reuterstr./Lenaustr.), glatte Querungsstellen über Kopfsteinpflaster
- Als negativ werden bewertet: Fußverkehr durch Kneipenbestuhlung und -gänge gestört (nördliche Reuterstr., Sanderstr. zw. Mehringdamm und Hobrechtstr., Lenaustr., Weserstr., Weserstr./Weichselstr.), weiterhin durch voll geparkte Gehwegvorstreckungen (z.B. Friedelstr./Pflügerstr.)
- Einmündungen zur Sonnenallee sind schlecht einsehbar (sind auch Schulwege), Einmündung Hobrechtstr. auf Sonnenallee wegen Kurvenradius gefährlich
- Sondernutzungsgenehmigungen für Gastronomie auf Gehwegen: nicht auf Kosten der Fußgänger*innen, stärkere Ahndung von Verstößen. Vorschläge: Gebühren erhöhen, Flächen markieren, erneutes Screening, Ausnahme Pandemie zurücknehmen, Steuerungsmöglichkeiten ausschöpfen
- Allgemeine Verbesserungsvorschläge sind: Kein Durchgangsverkehr durch den Kiez: nur Zielverkehr; Durchgangsverkehr durch Sperren unterbinden, aber eher nicht auf den Haupttrouten, da sonst Verdrängung auf andere Straßen, mehr Gehwegvorstreckungen, bessere Sperrmaßnahmen für Falschparker an Straßenecken, weniger Raum für ruhenden Verkehr, mehr Zebrastreifen, Straßenverkehrsfläche für nicht-kommerzielle Nutzungen umwidmen (Tischtennisplatten, Nutzungen für Kinder u.ä.), Sperrung auf Haupttrouten, vervollständigen der Gehwegabsenkungen (z.B. Kreuzung Hobrechtstr./Bürknerstr.)
- Verbesserungsvorschläge an bestimmten Orten: Schaffung besserer Querungsmöglichkeiten an Ecke Reuter-/Pflügerstr., keine Fahrbahnverengung an der Hobrechtbrücke, sondern andere Dämpfungsmöglichkeiten (z.B. Tischtennisplatte), Hobrechtstraße schließen oder als Spielstraße, gegenläufige Einbahnstraße Friedelstr. zw. Hobrechtstr. und Pflügerstr. mit modalem Filter

Zusammenfassung AG 3: Fahrradverkehr:

- Z.T. ungeeigneter Straßenbelag für den Fahrradverkehr: Straßen sollten zumindest mit einem durchgehenden Asphaltstreifen versehen werden, v. a. am Maybachufer (NW), der Lenaustraße, der Nansenstraße, Liberdastraße etc.
- Friedelstraße als Fahrradstraße (Vorbild: Weigandufer inklusive Querungen) und Weserstraße als Vorfahrtstraße für Radverkehr (auch im Kreuzungsbereich)

zungsbereich Reuterstraße) ausweisen.

- Wunsch nach einer Fahrradspur am Maybachufer (Ost)
- Pollerungen zur Abgrenzung sind z. T. defekt oder werden missachtet. Weitere Pollerungen an Straßenecken gewünscht, z. B. Pflügerstr./Reuterstr./Liberdastr./Bürknerstr./Kottbusser Damm
- Verkehrslenkende Maßnahmen, Sperrungen für den KFZ-Verkehr um den Durchgangsverkehr aus dem Kiez herauszunehmen, z. B. Reuterstraße: evtl. Diagonalsperren etc. Hier wurde der Wunsch geäußert, dass verschiedene optionale Maßnahmen und Beispiele (ggf. auch aus anderen Ländern) ermittelt werden und im nächsten Workshop vorgestellt werden.
- Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung um überhöhte Geschwindigkeiten einzudämmen: Robuste radverkehrsfreundliche Bodenschwellen verlegen z. B. in der Reuterstraße und der Weserstraße
- Besondere Gefahrenpunkte entschärfen, z. B. Einmündungsbereich Kottbusser Damm / Urbanstraße oder Kreuzung Hobrechtbrücke und die Verschwenkungen am Weigandufer herausnehmen
- Konflikt zwischen Lieferverkehr und dem Fahrradverkehr (Behinderung)

Zusammenfassung AG 4: Autoverkehr, Parken, Wirtschafts-/ Lieferverkehr

- Allgemein besteht die Auffassung, dass das Verkehrsaufkommen aller Verkehrsarten in den letzten Jahren zugenommen hat. Dabei gibt es zu viel Pkw-Verkehr und zu wenig Platz bzw. Sicherheit für den Fuß- und Fahrradverkehr. Der PKW-Verkehr im Kiez sollte deutlich reduziert, in kleinen Stichstraßen nur Zielverkehr zugelassen, ausgewählte Straßenräume (Umfeld Reuterplatz) in Aufenthaltsflächen umgewandelt werden
- Durchgangsverkehr/Ausweichrouten für verstopfte Hauptverkehrsstraßen: darauf hinwirken, dass Navigationssysteme nicht DURCH den Kiez leiten, erst recht nicht durch Fahrrad- oder Spielstraßen; Schleichverkehre auf der Route Sonnenallee - Reuterstraße - Weserstraße - Pannierstraße in beide Richtungen unterbinden; Verkehr von der Hobrechtbrücke über Liberdastraße in die Reuterstraße ableiten; langfristig Lösungen auch für Reduzierung des Verkehrs auf Hauptverkehrsstraßen entwickeln, um Druck auf Ausweichverkehre durch Wohnquartiere zu minimieren
- Geschwindigkeit/Verkehrslärm: Tempo 30 auch auf den Hauptstraßen (Pannierstraße); Notwendigkeit für geschwindigkeitsmindernde Maßnahmen in der Friedelstraße und Weserstraße (alle asphaltierten Straßen), Autos fahren vom Kottbusser Damm zu schnell in die Weserstraße
- Gefahrenträchtige Schwerpunkträume: Weserstraße im Umfeld der Grundschule; Maybachufer zwischen Friedelstraße und Pannierstraße
- (Falsch-) Parken/Parksuchverkehr: Kreuzungen werden achtlos zugeparkt, Falschparken aufgrund unklarer Regelung Pannierstra-

ße/Maybachufer; zunehmende Kontrollen durch das Ordnungsamt werden begrüßt, der Effekt hält jedoch nur kurz; Parkplätze nehmen einen zu großen Anteil am Straßenraum ein; mehr Anreize für alternative Verkehrsmittel schaffen, z.B. Reduktion der Parkplatzfläche um ca. ein Drittel; dafür mehr Stellplätze für Fahrräder und Lieferzonen (insbesondere am Maybachufer/Marktbesuch).

- Lieferverkehr/Elterntaxi: mehr Lieferzonen/ Neuaufteilung der Parkplatzflächen bereits im Vorfeld der angekündigten Parkraumbewirtschaftung überlegen und festlegen; Lieferverkehre für Gastgewerbe besser regeln; auch das Abliefern und Abholen von Kindern (Kita, Schule) mit dem Auto, insb. in der Weserstraße verschärft Konflikte
- Aufklärung/Sensibilisierung/gegenseitige Rücksichtnahme: Bestehende Regeln müssen stärker kontrolliert und durchgesetzt werden; Aufklärung über manche Regeln notwendig, z.B. bzgl. Fahrradstraße oder Spielstraße. Für das Verkehrskonzept sollte eine Kommunikationsstrategie für Anwohnende und Gewerbetreibende entwickelt werden, z.B. Erläuterungen in einer Broschüre, die an alle Haushalte und Institutionen verteilt wird.

TOP 6 Zusammenfassung und Ausblick

Siehe Präsentation, Folien 56 bis 58

Frau Flecken dankt den Teilnehmenden für die aktive und intensive Mitarbeit. Es sind viele Themen benannt worden, die in die weitere Arbeit am Verkehrskonzept einfließen. Darunter sind auch konkrete Hinweise auf kritische Örtlichkeiten im Straßenraum und Herausforderungen, mit denen es umzugehen gilt. Nicht jeder einzelne Punkt wird sich später im Konzept wiederfinden lassen. Sowohl Konzeptansatz als auch Einzelmaßnahmen müssen sich zu einem effektiven Gesamtkonzept zusammenfügen und fachlich vertretbar sein. Vor allem bei konträren Hinweisen und Vorstellungen unterschiedlicher Akteure wird es eine Abwägung oder Kompromisslösung geben müssen. Einiges ist auch abhängig von übergeordneten Rahmenbedingungen und dem Handlungsspielraum entsprechend der Zuständigkeiten und finanziellen Möglichkeiten des Bezirks. Die Themen Gestaltung und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum benötigen in einigen Punkten weitere Verfahren und Entscheidungen, da sie über die Regelungsmöglichkeiten des Verkehrskonzeptes hinausgehen.

Frau Flecken betont, dass aus der heutigen Veranstaltung eine Gesamtrichtung zu erkennen ist, die auf eine Reduzierung bzw. Dämpfung des Pkw-Verkehrs hinauslaufen wird. Die Lösungsmöglichkeiten werden dann Gegenstand der nächsten Veranstaltung sein, die voraussichtlich am 26. Januar 2022 wieder in der Quartiershalle stattfinden wird. Dazu wird vorab informiert.

Aufgestellt: Paul-Martin Richter, Planergemeinschaft