

Verkehrskonzept Reuterkiez - 2. Beteiligungswerkstatt am 25.1.2022

Videokonferenz

Öffentliche Veranstaltung

Protokoll

Anlagen:

- Präsentation der Veranstaltung
- Ergebnisse der Arbeitsgruppen auf digitalen Pinnwänden (*Padlets*)

Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung und Einführung
- TOP 2 Analyse: Ergebnisse Verkehrsuntersuchung, Auswertung
1. Beteiligung, Zusammenfassung Analyse + Ideen
- TOP 3 Dialog I: Rückfragen
- TOP 4 Präsentation: Entwurf Maßnahmenkonzept
- TOP 5 Dialog II: Rückfragen + Diskussion in Arbeitsgruppen
- TOP 6 Dialog III: Reflektion der AG-Ergebnisse im Plenum
- TOP 7 Zusammenfassung und Ausblick

Moderation: Dr. Ursula Flecken, Planergemeinschaft

TOP 1 Begrüßung und Einführung

Siehe Präsentation, Folien 1 bis 9

Bezirksbürgermeister Martin Hikel begrüßt die ca. 60 Teilnehmenden zur zweiten Beteiligungsveranstaltung zum geplanten Verkehrskonzept Reuterkiez. Er führt ein, dass die Diskussion um die Verkehrssituation im Reuterkiez schon einen längeren Vorlauf hat. Erste Straßenbaumaßnahmen sind bereits umgesetzt worden. Innerhalb des Bezirksamts wird das Thema fachübergreifend behandelt. Daher nehmen auch Vertreter*innen unterschiedlicher Fachämter teil, die für Fragen zur Verfügung stehen. Der Bezirk freut sich über die Impulse, die im Rahmen der Beteiligung eingebracht werden. Aus seiner Sicht ist das Mitnehmen der Bevölkerung Voraussetzung für gute Planung und ein Gelingen der Verkehrswende. In diesem Zusammenhang verweist Herr Hikel auf den Mitmach-Laden, der als Anlaufstelle für Bürgerbeteiligung im Bezirk diesen und andere Beteiligungsprozesse berät und begleitet. Für die Werkstatt wünscht Herr Hikel allen eine gute und spannende Diskussion und neue Erkenntnisse.

Bezirksstadtrat Jochen Biedermann begrüßt ebenfalls alle Teilnehmenden und betont, dass an dem Prozess zur Verbesserung der verkehrlichen Verhältnisse viele der digital Anwesenden bereits seit mehreren Jahren beteiligt sind. In der Beteiligungswerkstatt soll diskutiert werden, wie eine integrierte Verkehrsberuhigung funktionieren kann. Die Interessen der Bewohner*innen und Initiativen sollen gesammelt werden und in die Planung einfließen.

Die im Rahmen der ersten Beteiligungsveranstaltung gesammelten Impulse und Informationen sind in den Entwurf der Maßnahmenplanung, der heute vorgestellt wird, eingeflossen. Auch die Beiträge der Kiezblock-Initiative, die von der BVV unterstützt wird und aktiv an der Beteiligungswerkstatt teilnimmt, sind eingeflossen.

Nachfolgend begrüßt Moderatorin Ursula Flecken alle Teilnehmenden und stellt die Tagesordnung, die an dem Planungsprozess beteiligten Akteure sowie den Zeitplan für den Gesamtprozess vor. Zur Einführung in den Abend gibt sie einen kurzen Überblick über das Untersuchungsgebiet Reuterkiez und erläutert das bisherige und das weitere Vorgehen im Prozess. (s. a. detaillierte Erläuterung im Protokoll der ersten Beteiligungswerkstatt).

Im bisherigen Verfahren wurde durch das Verkehrsplanungsbüro VCDB zunächst die Grundlagenermittlung mit Verkehrserhebungen durchgeführt. Die Planergemeinschaft hat parallel dazu Interviews mit Menschen im Kiez durchgeführt. Im weiteren Arbeitsprozess folgte die Ergänzung der eigenen Recherche um die Hinweise aus der Bevölkerung und anschließend die Zusammenfassung in einer Übersicht der Handlungsbedarfe.

Im Fokus der heutigen Veranstaltung steht die Diskussion und Ergänzung der erarbeiteten Maßnahmenentwürfe, die sich auf die Untersuchungsergebnisse sowie die eingebrachten Impulse aus der ersten Werkstatt stützen.

Aufgrund der technisch begründeten begrenzten Teilnehmerzahl der Beteiligungswerkstatt wird die Veranstaltung außerdem auf YouTube übertragen. Eine Aufzeichnung ist auf der Beteiligungsplattform des Landes Berlins abrufbar.

TOP 2 Analyse: Ergebnisse Verkehrsuntersuchung, Auswertung 1. Beteiligung, Zusammenfassung Analyse + Ideen

Siehe Präsentation, Folien 10 bis 24

Holger Traebert vom Verkehrsplanungsbüro VCDB stellt die Analyseergebnisse der durchgeführten Verkehrsuntersuchung vor. Sie basieren auf der genauen Betrachtung der verfügbaren Basisdaten der Senatsverwaltung für das Untersuchungsgebiet und der weiteren Umgebung sowie eigens durchgeführten Verkehrszählungen (Kfz- und Fahrradverkehr) im Gebiet. Neben den Ver-

kehrszählungen werden die weitere Ausgangslage, die bestehenden Planungen sowie Beschlüsse u. a. zum Radverkehrsnetz, zur Weiterentwicklung des ÖPNV, zur Parkraumbewirtschaftung etc. präsentiert.

Paul-Martin Richter von der Planergemeinschaft präsentiert anschließend die Ergebnisse aus den geführten Interviews mit verschiedenen Akteuren hinsichtlich ihrer Wahrnehmung des Kiezes sowie identifizierten Qualitäten und Mängeln. Diese wurden zusammen mit den eingebrachten Hinweisen aus der ersten Beteiligungswerkstatt zusammengefasst und visuell in einer Mängelkarte des Gebiets aufbereitet (Folie 21).

In Ergänzung dazu wurde eine weitere Mängelkarte als Ergebnis der Erhebungen des Verkehrsplanungsbüros VCDB erstellt, die durch Stefan Schwarzbach von VCDB vorgestellt wird (Folie 23).

Abschließend werden die Maßnahmenvorschläge aus der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung, ebenfalls visuell aufbereitet in einer dritten Karte präsentiert (Folie 24).

Im Folgenden sind einige der häufig genannten Impulse beispielhaft aufgeführt:

- Verbesserung der Situation für Fahrradfahrende entlang der Friedelstraße erforderlich
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung von Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr
- zugeparkte Kreuzungsbereiche
- Installation von modalen Filtern und Einrichtung von Einbahnstraßen an verschiedenen Orten im Untersuchungsgebiet zur Verringerung des Durchgangsverkehrs
- dauerhafte Umgestaltung der Sanderstraße als Spielstraße

Hervorzuheben ist der Bereich um die Grundschule in der Weserstraße: Er wird vielfach als Gefahren- und Unfallschwerpunkt eingeschätzt, Querungsmöglichkeiten und Gehwegbreiten werden als unzureichend bewertet. Als ein Lösungsansatz wurde die Einrichtung einer "kiss-and-drive-Zone" auf dem nahegelegenen Parkplatz vorgeschlagen für Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen.

TOP 3 Dialog I: Rückfragen zur Analyse

Siehe Präsentation, Folie 25

Rückfragen und Anmerkungen zu der Analysezusammenfassung:

- Mängelkarte aus der Öffentlichkeitsbeteiligung (Folie 21): Es wird begrüßt, dass die nächtliche Lärmbeeinträchtigung durch Personen im öffentlichen Straßenraum (Straßen, Gehwege, Aufenthaltsbereiche) unter dem Hinweis "Defizite den gesamten Kiez betreffend" aufgeführt ist, auch wenn es kein

originär verkehrsplanerisches Thema ist. Maßnahmen sollten so geplant werden, dass möglichst keine zusätzlichen Konflikte entstehen.

- Karte mit Maßnahmenvorschlägen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung (Folie S. 24): Anregung, im Bereich Friedelstraße auf komplette Straßensperrungen zu verzichten, und eher mit gegenläufigen Einbahnstraßen zu arbeiten

Die genannten Karten bilden zunächst ungefiltert die Ideen und Wünsche ab, die im Rahmen der ersten Beteiligung eingebracht wurden. Sie stellen noch nicht das durch das Planungsbüro erarbeitete Verkehrskonzept dar. Die Hinweise sind aufgenommen und fließen in die Konzepterarbeitung ein. Die Entwurfsvarianten werden ab Folie 26 erläutert.

- Mängelkarte aus Verkehrserhebung (Folie 23): Wurde im Zuge der Verkehrserhebung auch die Weserstraße betrachtet? Und sind für diesen Bereich Maßnahmen geplant? Hintergrund der Frage ist, dass Anwohnende im Rahmen von selbst durchgeführten Zählungen in diesem Abschnitt während der Berufszeiten ein erhöhtes Verkehrsaufkommen festgestellt haben. Dies ist im Plan nicht gekennzeichnet.

Der Durchgangsverkehr vor der Gemeinschaftsschule wurde in den bisherigen Verkehrszählungen nicht mit erhoben. Die Verkehrsmengen in der Weserstraße sind in absoluter Menge nicht als besonders herausragend zu bewerten. Daher liegen für diesen Abschnitt keine konkreten Zahlen vor. Im Zuge der Konzepterarbeitung erfolgte jedoch eine qualitative Betrachtung (Schulwegesicherheit), die als Bestandteil des Entwurfs des Maßnahmenkonzept vorgestellt wird.

- An welchen Tagen, zu welchen Tageszeiten, unter welchen Wetterbedingungen wurden die Verkehrszählungen durchgeführt?

Die Verkehrszählung erfolgte am 18. August 2021 über 24 Stunden. Darüber hinaus wurde der Durchgangsverkehr in der Früh- und Nachmittagsspitze für jeweils ca. 1,5 Stunden erhoben. Es herrschten keine besonderen Wetterereignisse an den betreffenden Tagen.

- Bezugnehmend auf Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und sichere Schulwege, ergeht der Appell, die Perspektive der Kinder zu berücksichtigen, die in die Theodor-Storm-Grundschule und die Kitas südlich der Sonnenallee gehen. Viele Kinder aus dem Reuterkiez müssen auf ihrem Schulweg die Sonnenallee überqueren.

Die Hauptverkehrsstraßen, die das Untersuchungsgebiet begrenzen, sind nicht Bestandteil dieses Verkehrskonzepts. Der Handlungsbedarf südlich der Sonnenallee ist ersichtlich, dies wird in weiteren Verfahren zu klären sein. In diesem Zusammenhang sei ergänzend auf den geplanten Umbau der Sonnenallee im Rahmen der Straßenbahnplanung in einigen Jahren hingewiesen, die auch die Querungsbedingungen in den Blick nehmen werde.

- Die Lärmemissionen in der Weserstraße und anderen hoch frequentierten Bereichen werden nicht alleine durch den Autoverkehr, sondern auch durch Besucher*innen von außerhalb verursacht (Partylärm). Aus Sicht der Anwohnenden wird als wichtig erachtet, dieses Problem ressortübergreifend anzugehen. Eine Frage ist, wie die teilweise stark dominierende lokale Gastronomie in diesen Konflikt einbezogen werden und eine Sensibilisierung für die Wohnnutzung (mit kleinen Kindern) im Gebiet erfolgen kann?

Herr Biedermann erläutert, dass sich der Bezirk aus Stadtentwicklungsperspektive bereits mit den geschilderten Herausforderungen beschäftigt. So wurde beispielsweise eine Kartierung der Erdgeschossnutzungen im Reuterkiez begonnen. Ebenso wurde die Genehmigungspraxis für neue Gastronomie verändert, die eine Ausweitung erschwert. Damit allein wird die bekannte Problematik nicht gelöst. Hier sind weitere Möglichkeiten auszuschöpfen. Im Verkehrskonzept soll darauf geachtet werden, dass sich durch die Verkehrsberuhigung möglichst keine neuen Partyzonen entwickeln.

- Hinweis auf die Gefährdung der Grundschul Kinder, die unbegleitet von der Weserstraße in die Nansenstraße laufen, durch Autos und Radfahrende. Den Verkehrsteilnehmenden ist teilweise nicht bewusst, dass sich eine Grundschule in der Nähe befindet. Das kleine Hinweisschild vor Ort ist nicht ausreichend.
- Die Grünphase am Ampelübergang der Grundschule zum Campus Rütli sollte zudem verlängert werden. Aktuell dauert die Grünphase 10 Sekunden. Diese Zeitspanne reicht für die Überquerung mit einer gesamten Grundschulklasse nicht aus.
- Wird die Pannierstraße eine 30er-Zone?

Die Hinweise werden an die für Lichtsignalanlagen zuständige Senatsbehörde weitergeleitet. Die Errichtung eines größeren Hinweisschildes sowie einer provisorischen Lösung durch die Anhebung der Mindestzeiten für die Grünphase ist nach Einschätzung von VCDB grundsätzlich möglich. Mittel- bis langfristig würden im Zuge der Straßenbahnplanung ein vollständiger Umbau des Straßenraums mit erheblichen Verbesserungen für den Fußverkehr erfolgen.

- Teilweise werden ausgewiesene Fahrradstraßen im Gebiet rege von Autos genutzt, sodass Fahrradfahrende auf den Gehweg ausweichen. In der Weserstraße sollte vor diesem Hintergrund ebenfalls der Autoverkehr reduziert werden.

Dies deckt sich mit den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung des Verkehrsplanungsbüros. Maßnahmenvorschläge im Konzept gehen auf diese Problematik ein.

- Wird die Verbindung in den Reichenberger-Kiez mitgedacht?

Das Verkehrsplanungsbüro VCDB bejaht dies. Der Anschluss an die umliegenden Kieze, und in diesem Fall die Verbindung über die Hobrechtbrücke ist Bestandteil des Konzeptentwurfs. Die Verkehre innerhalb des Reichenberger Kiezes sind nicht Bestandteil des Konzeptes für den Reuterkiez.

TOP 4 Präsentation: Entwurf Maßnahmenkonzept

Siehe Präsentation, Folien 26 bis 35

Im Folgenden wird der Entwurf des Maßnahmenkonzepts durch Holger Traebert vom Planungsbüro VCDB vorgestellt. Er erläutert zunächst die Rahmenbedingungen, die es in der Erarbeitung der Maßnahmen zur Verringerung des Durchgangsverkehrs im Untersuchungsgebiet zu berücksichtigen gilt.

Für den eigentlichen Entwurf des Konzepts wurden drei Varianten erarbeitet, die unterschiedliche Maßnahmenvorschläge zur Verkehrsberuhigung und -lenkung beinhalten. Alle drei Varianten sind von der Grundidee des Kiezblocks inspiriert. Die Ideen aus dem ersten Workshop und den Interviews sind dabei mit verarbeitet. Ein wichtiges Ziel aller Varianten ist die Vermeidung von Durchgangsverkehren, deren wichtigste Verbindung über die Hobrechtbrücke führt. Allen Varianten ist gemeinsam, dass auf eine Komplettspernung der Hobrechtbrücke verzichtet wird, auch um hier keine zusätzlichen Anreize zur nächtlichen Nutzung als Aufenthaltsfläche zu schaffen, sowie der Feuerwehr die ungehinderte Einfahrt in den Reuterkiez zu ermöglichen. Diese ist jeweils nur noch als Einbahnstraße in Nord-Süd-Richtung nutzbar.

Variante A (Folie 28): Ein System von Einbahnstraßen innerhalb des Kiezes macht die Nutzung als Durchgangsrouten unattraktiv. Ein Durchqueren bis zur Sonnenallee ist nicht mehr möglich. Die Ausfahrt in den Kottbusser Damm ist nur noch nach Norden möglich. Auch die Weserstraße wird durch gegenläufige Einbahnstraßen als Durchgangs- und Staumfahrroute unattraktiv. Nachteil dieser Variante ist, dass der Erschließungsverkehr (Anwohnende, Lieferverkehr) ebenfalls die komplizierten Routen benutzen muss.

Variante B (Folie 29): Weniger Einbahnstraßen und mehr Diagonalsperren haben einen ähnlichen Effekt wie Variante A. Die Ausfahrt von der Bürknerstraße in den Kottbusser Damm ist hier auch nach Süden möglich, was für den Erschließungsverkehr etwas attraktiver ist. Die Anzahl modaler Filter ist vorrangig für Einsatz- und Versorgungsfahrzeuge eine Herausforderung.

Variante C (Folie 30): Hier können Autos die Hobrechtbrücke aufgrund der Einbahnstraßenregelung nur nach Süden in die Friedelstraße verlassen. Sie werden sogleich über die Pflügerstraße zum Kottbusser Damm abgeleitet, in den sie an dieser Stelle wiederum nur nach Norden abbiegen können. Einige Diagonalsperren der Varianten A und B sind hier durch ein Einbahnstraßensystem ersetzt. Somit kann die Feuerwehr zwar insgesamt besser durch. Nachteil dieser Variante ist, dass eine Einbahnstraßenregelung ggf. missachtet werden

könnte. Ein Nachsteuern wäre jedoch möglich, wenn sich dies in der Praxis als erforderlich herausstellt.

Auf weiteren Folien zeigt Herr Traebert Maßnahmenbeispiele für verschiedene Möglichkeiten der Ausführung von Fahrradstraßen, "modalen Filtern" (Durchgangssperren für Autos), Straßenasphaltierung und Gehwegvorstreckungen (Folien 31-34).

Die geeigneten Maßnahmen sollen im Beteiligungsprozess konkretisiert werden. In den nachfolgenden Arbeitsschritten (Folie 35) werden die Maßnahmen anhand von Kosten, Aufwand und Wirkung bewertet und priorisiert.

TOP 5 Dialog II: Rückfragen + Diskussion in Arbeitsgruppen

Siehe Präsentation, Folien 36 bis 41

Die Diskussion erfolgt in insgesamt drei moderierten Arbeitsgruppen zu den folgenden Themen:

AG 1: Fußverkehr, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität

AG 2: Fahrradverkehr

AG 3: Autoverkehr, Parken, Wirtschafts- und Lieferverkehr

Die Teilnehmenden wählen die Arbeitsgruppe nach eigenem Interesse selbst aus. Die Bezeichnung der Arbeitsgruppen dient als Orientierung der geplanten Diskussionsschwerpunkte. Es ist natürlich auch möglich, in einer Arbeitsgruppe andere Themen anzusprechen. Jede Gruppe ist von Mitarbeitenden der Planergemeinschaft, VCDB und der Verwaltung betreut. In den Arbeitsgruppen besteht zunächst die Möglichkeit für Rückfragen/ Verständnisfragen zum Konzeptentwurf oder den Maßnahmenvorschlägen. Die weitere Diskussion orientiert sich an nachfolgenden Arbeitsfragen:

- Welche der drei Konzeptvarianten löst die verkehrlichen Herausforderungen am besten/ist am geeignetsten? Warum?
- Wo sollten Maßnahmen noch verbessert werden?
- Wo sollten ggf. noch konkrete Maßnahmen ergänzt werden?

Die eingebrachten Rückfragen und Hinweise werden schriftlich auf einer digitalen Pinnwand (*Padlet*) festgehalten (s. Anlagen).

TOP 6 Dialog III: Reflektion der AG-Ergebnisse im Plenum

Siehe Präsentation, Folie 42

Anschließend werden die Ergebnisse (s. Anlagen) durch die Moderation der jeweiligen Arbeitsgruppe im Plenum vorgestellt. Die Teilnehmenden reflektieren und ergänzen das Vorgetragene:

AG 1 Fußverkehr, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität

- Regulierung von "Spätis", Gastronomie mitdenken; die Lösung von Nutzungskonflikten sollte jedoch nicht so rigoros sein, dass z. B. Freiflächen nachts zur Betretung abgeschlossen werden
- der öffentliche Raum sollte für alle zur Verfügung stehen; trotz aller Nutzungskonflikte nicht vergessen, dass Jugendliche und andere Personengruppen auch Aufenthalts- und Betätigungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum benötigen; weniger Konkurrenzen, mehr verbinden

AG 2 Fahrradverkehr

- Sorge, dass Einbahnstraßenregelung missachtet wird; sollte dies der Fall sein, müsste mit weiteren Maßnahmen nachgesteuert werden
- Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung nicht vergessen

AG 3 Autoverkehr, Parken, Wirtschafts- und Lieferverkehr

- Erhalt der personenbezogenen und der öffentlichen Schwerbehindertenparkplätze
- konsequentes Verhängen von Bußgeldern bei Falschparker*innen > Frage an den Bezirk: Kann im Ordnungsamt stärker für die Anwendung des geltenden Bußgeldkatalogs sensibilisiert werden?

Herr Hikel bestätigt die geschilderte Situation im Reuterkiez. In diesem Zusammenhang durchgeführte Untersuchungen zeigen auch, dass ein hoher Teil des Parkdrucks durch "Fremdparker" verursacht wird. Dies ist unter anderem eine Grundlage für die Diskussion um die Einführung von Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt. Der Bezirk erhofft sich hiervon durchaus eine Lenkung bzw. Reduzierung der Dichte des Verkehrs. In der letzten Zeit wurden zudem Schwerpunkteinsätze mit Abschleppunternehmen durchgeführt. Die personelle Situation der Ordnungsämter zur kontinuierlichen Kontrolle ist auf der anderen Seite durchaus eine strukturelle Frage und eine politische Aufgabe. Darüber hinaus ist eine Änderung des Bußgeldkatalogs seitens der Senatsverwaltung angekündigt. All dies ist nicht in einem Verkehrskonzept für den Reuterkiez zu lösen, spielt aber für die Gesamtwirkung eine Rolle.

TOP 7 Zusammenfassung und Ausblick

Siehe Präsentation, Folien 43 bis 46

Frau Flecken dankt den Teilnehmenden für die aktive und intensive Mitarbeit. Sie weist auf den anschließenden Online-Beteiligung hin. Dort können in den kommenden drei Wochen weitere Ergänzungen und Beiträge vorgenommen werden.

Die dritte Werkstatt ist im Mai 2022 vorgesehen. Hier werden die überarbeiteten und konkretisierten Maßnahmen vorgestellt, basierend auf dem Beteiligungsergebnis und dem Abwägungs- und Priorisierungsvorschlag des Verkehrsplanungsbüros VCDB.

Herr Biedermann dankt allen Beteiligten und stellt bereits die Frage, ob und wie sich die gewonnenen Erfahrungen aus dem Reuterkiez auch auf andere Kieze übertragen lassen. Er ermutigt die Teilnehmenden, die Möglichkeit wahrzunehmen, sich gerne auch auf der Beteiligungsplattform mein.berlin.de zu informieren und einzubringen. Die gewonnenen Erkenntnisse werden prioritär dahingehend zu prüfen sein, was kurzfristig und kostengünstig umsetzbar ist und ob die gefundenen Maßnahmen ausreichend sind. Die heute getätigten Äußerungen stimmen ihn optimistisch, dass wir uns insgesamt auf dem richtigen Weg befinden.

Herr Hikel schließt sich dem Dank an alle Beteiligten an und zeigt sich begeistert von den Anregungen, die in dem aufwändigen mehrstufigen Verfahren von Seiten der Beteiligungsarbeit in das Konzept einfließen werden. Die Interdisziplinarität des Themas spiegelt sich in den Anmerkungen und Hinweisen wider. Die Vielschichtigkeit des Themas geht über die reine verkehrliche Betrachtung hinaus und erfordert, dass sich damit auch in anderen Gremien und Verfahren auseinandergesetzt wird. Insgesamt handelt es sich um einen lohnenden Beteiligungsprozess, bei dem auch unterschiedlichen Techniken und Formate der Beteiligung gut zum Einsatz gebracht werden.

Eine Dokumentation des Beteiligungsprozesses befindet sich auf der Beteiligungsplattform des Landes Berlin:
<https://mein.berlin.de/projekte/mach-deinen-kiez-schoner-verkehrskonzept-reuterkie/>



Aufgestellt: Kim von Appen, Paul-Martin Richter, Thomas Wenzl,
Planergemeinschaft

25.1.2022 - Verkehrskonzept Reuterkiez

AG 1 - Fußverkehr, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität

1. Haben Sie Rückfragen / Verständnisfragen zum Konzeptentwurf oder zu den Maßnahmenvorschlägen?

Anmerkungen/Fragen Bezirksbeauftragte für Menschen mit Behinderung

- Wie wurden **Senior*innen/Menschen mit Behinderung** befragt?
-> ausführliches Gespräch u. a. mit Seniorin geführt, die auf Rollstuhl angewiesen ist und ihre Sichtweise einbringen konnte

Autoreduzierte Orte für Aufenthaltsqualität notwendig

- Autoreduzierte Orte erhöhen die **Aufenthaltsqualität** und sollten nicht per se ausgeschlossen werden, auch wenn Aufenthalt in der Nacht evtl. Lärmbelastung erhöht (Kompromiss notwendig)

Querungsmöglichkeiten für Blinden- und Sehbehinderte berücksichtigt?

- Anmerkung Vertreter Blindenverein: **Wegfall der Bordsteinkanten**, der mit Mischverkehr einhergeht, ist für sehbehinderte Personen **problematisch**, bei provisorischen Gehwegvorstreckungen **beachten**

-> keine Mischflächen im Konzept vorgesehen

Inwiefern wird der "Partylärm" berücksichtigt?

- **Lärmbelastung** wird bei verkehrlichen Maßnahmen mitgedacht, aber Möglichkeiten diese allein im Rahmen der Verkehrsplanung zu lösen sind begrenzt

Wurde Bereich Lohmühlenbrücke Richtung Treptow berücksichtigt?

-> Der Streckenabschnitt des östlichen Maybachufers und die Lohmühlenbrücke erfüllen wichtige verkehrliche Funktionen mit Verbindungen zu benachbarten Kiezen (u. a. auch Buslinie), somit sind Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung nur bis zu einem gewissen Maße möglich

- Harzer/Karl-Kunger-Kiez schlecht an ÖPNV angebunden, Verkehrseinschränkung würde Einschränkungen für dortige Bewohner*innen bedeuten

Problematik Partylärm als ressortübergreifende Aufgabe

- bei Gestaltung Straßenraum zu berücksichtigen, auch aus Verkehrsperspektive zu betrachten
- Kreative Lösungen z.B. Bergmannstraße: temporäre Stadtmöbel (tagsüber), ggf. Patenschaften mit Geschäften

2. Welche Variante löst die verkehrlichen Herausforderungen am besten / ist am geeignetsten? Warum?

Reduzierung Durchgangsverkehr wird in allen Varianten (gut) gelöst

Platz und Raum für Familien schaffen im Reuterkiez

- Perspektive der Kinder stärker berücksichtigen
- Spielplätze als Knotenpunkte für Familien, aktuell oftmals Zweckentfremdung durch andere Nutzergruppen

Hinweis aus Chat:

Das Thema "Ost nach West zu viel Durchfahrtsverkehr" betrifft in allen Konzepten vor allem die Weserstraße vor der Grundschule, keine ausreichende Reduzierung

3. Wo sollten Maßnahmenvorschläge noch verbessert werden?

Freiflächen schaffen für Aufenthaltsqualität

- Beispiel: Weser/Reuterstraße wird **Freifläche als Prakraum missbraucht**; hier könnte **Begrünung** Aufenthaltsqualität erhöhen

- Freiflächen insb. Maybachufer und Reuterplatz notwendig
- Wechselwirkungen zu Partylärm beachten

Verbesserung Maybachufer

- Wird von Radfahrenden sehr stark frequentiert
- z.B. Verbesserung der Anbindung zu Lohmühlenbrücke

Grundsätzlich: Verlegung Fahrradbügel auf Straße

- Fahrradbügel blockieren Gehweg (Weserstraße vor der Schule)
- Straßenseite zur Rütli-Schule als Halteverbot kennzeichnen

4. Wo sollten ggf. noch konkrete Maßnahmen ergänzt werden?

Berücksichtigung Parkflächen Nahversorger (Lidl, Aldi)?

- Vorschlag: Gespräch suchen zu möglichen Umnutzungen
- Verwaltung ist bereits in Gesprächen mit den Gewerbetreibenden
- Nahversorgung im Kiez ist wichtiges Element um kurze Wege zu ermöglichen

Querung Weserstraße --> Nansenstraße

Querung Nansenstraße muss verbessert werden, da wichtige Verbindung für Schüler von Grundschule zum Hort

Ideen

- Weserstraße z. B. durch Poller für KFZ-Verkehr sperren
- Alternativ: Zebrastreifen oder roter Straßenbelag um Aufmerksamkeit der Kfz und Radfahrenden zu erhöhen

--> Prüfung von geeigneten Maßnahmen ist Bestandteil des Konzepts

Hilfselemente zur Straßenüberquerung installieren

- Hilfselemente zusätzlich zu Gehwegvorstreckung

25.1.2022 - Verkehrskonzept Reuterkiez

AG 2 - Fahrradverkehr

Haben Sie Rückfragen / Verständnisfragen zum Konzeptentwurf oder zu den Maßnahmenvorschlägen?

Konzeptentwurf:

- "Finden Kinder explizit im Konzept Berücksichtigung?"
--> die Belange der Kinder sind berücksichtigt, z.B. besonders bei der Schulwegbetrachtung

- "Wurden die vorgeschlagenen Maßnahmen, z.B. Fahrradstraßen, für das Konzept selbst durch eigenes Befahren mit dem geprüft?"
--> Die Entwurfsplanungen werden von Planern aus Sicht aller Verkehrsteilnehmer erstellt

Maßnahmenvorschläge:

"Welche Straßen sollen noch asphaltiert werden? Außer Weserstr.?"
--> Maßnahme orientiert sich an Berliner Radverkehrsnetz (Priorität 1-3), siehe Maßnahmensteckbrief im Konzept

Wie stellen Sie sicher, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung im Kiez eingehalten wird? Soll es Speed Bumps o.Ä. geben?

--> In der Planung werden Maßnahmen betrachtet die eine Geschwindigkeitsbegrenzung in Form einer Aufpflasterung (z. B. Bodenschwellen) vorsehen

Welche Variante löst die verkehrlichen Herausforderungen am besten / ist am geeignetsten? Warum?

Variante a)

"Ich finde vor allem Variante A besonders gut - und scheint die radikalste Idee zu sein."

Variante b)

Variante b) am geeignetsten um den Durchgangsverkehr zu reduzieren

Variante c)

Alle drei Varianten...

- "Wie werden Durchfahrtkontrollen gewährleistet?"
--> Einbahnstraßenkonzept soll auf Grundlage der geplanten Modalen Filter erstellt werden

- Bei Verschnenkungen auf Fahrbahnen wird ein hohes Gefahernpotential gesehen
--> Das vorliegende Maßnahmenkonzept sieht keine konkreten Lösungen für die vorhandenen Verschnenkungen auf dem Maybachufer vor. Geschwindigkeitsbegrenzende Maßnahmen werden im Konzeptentwurf vorgeschlagen (Bodenschwellen).

- Verlagerung des Durchgangsverkehrs wird befürchtet, sowie eine Nichtbeachtung von Verkehrsregeln (z. B. regelwidrige Einfahrt in Einbahnstraße, Einhaltung der Geschwindigkeitsregel)

- Aufpflasterung zur Geschwindigkeitsreduzierung auf der Reuterstraße findet Zustimmung

"Welche Variante ist denn aus Sicht der Planenden die realistischste für die Umsetzung?"

--> Die beste Variante wird, auch auf Grundlage des Beteiligungsverfahrens, noch ermittelt

Wo sollten Maßnahmenvorschläge noch verbessert werden?

Fahrradstraßen:

Zweirichtungsverkehr von Radfahrern in Einbahnstraßen könnten schwierig werden!
--> Straßenquerschnitte werden/wurden auf entsprechende Fahrbahnbreiten geprüft

Modale Filter:

- Was ist der Stand zum Modalfilter Pflügerstraße? Wieso ist dieser momentan nur optional?
--> Alle Maßnahmenvorschläge befinden sich noch in Planung und haben daher noch einen Entwurfscharakter.

- "Modalfilter an der Rütlistr. wird als wichtig gesehen."

- Modalfilter funktionieren gut, besser als Schilder! Werden als wirksam gesehen.
--> Sehr hohe Wirksamkeit bei mittlerem Aufwand.

Vermeidung Durchfahrtsverkehr

"Es sollte bauliche Maßnahmen zur Verhinderung von Durchgangsverkehr geben, statt v.a. auf Einbahnstraßen zu setzen. Die Polizei und OA haben keine Kapazitäten die Einhaltung effektiv zu kontrollieren."

Herstellung ebener Fahrbahnoberfläche:

Wie werden hier dann Geschwindigkeitsbegrenzungen eingehalten?

Parkinsel Reuterstraße / Nansenstraße

Reuterstr. / Nansenstraße "Parkinsel" sollte vom ruhenden Verkehr befreit werden.
--> Alternative vorgeschlagene "Kiss and Go-Zone" fand in Beteiligungsverfahren bisher keinen Anklang

Wo sollten ggf. noch konkrete Maßnahmen ergänzt werden?

Fahrradstraßen:

- Weserstr. als Einbahnstraße wichtig
- "Einbahnstraßen grundsätzlich wirksame Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduzierung und Sicherung für Radverkehr"
--> Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen (Fahrradfreundliche Aufpflasterung) werden für Teilbereiche vorgeschlagen.

Bestehende Durchfahrtssperren für PKW

Durchfahrtssperren baulich für Radverkehr verbessern:
- Nansenstraße / Pflügerstraße
- Nansenstraße / Weserstraße

Vermeidung Durchfahrtsverkehr

"Einbahnstraßen an Ein- bzw. Ausfahrten durch Gehwegvorstreckungen verengen um zusätzliche Hemmschwelle für widerrechtliches Einfahren (Kfz) herzustellen."

25.1.2022 - Verkehrskonzept Reuterkiez

AG 3 - Autoverkehr, Lieferverkehr, Parken

Haben Sie Rückfragen / Verständnisfragen zum Konzeptentwurf oder zu den Maßnahmevorschlägen?

Ost-West-Verbindungen

bei allen 3 Varianten berücksichtigt? z.B. entlang Maybachufer. Ist wichtig!
> wird geprüft; Busverkehr muss gewährleistet bleiben, z.B. östl. Teil Maybachufer

Werden versenkbare Poller berücksichtigt?

ggf. sogar digital - damit Berechtigte diese ferngesteuert versenken können?
> voraussichtlich nicht realisierbar aufgrund hoher Kosten sowohl für Einbau, als auch für regelmäßige Wartung

Wie wird der ruhende Verkehr berücksichtigt?

z.B. Anwohnerparken
> Parkraumbewirtschaftung ist in Vorbereitung, auch über das Gebiet hinaus

Wie erfahren Navigationssysteme von Veränderungen?

> Meldung von Neuerungen sind möglich z.B. an google maps; dennoch mit verzögerter Aufnahme von Änderungen zu rechnen

Ab wann gilt Verkehr als Durchgangsverkehr?

Fahrten von einer Hauptverkehrsstr bis zur einer nächsten Hauptverkehrsstr. innerhalb einer kurzen Zeitspanne

Verkehrsverlangsamung durch bauliche Maßnahmen oder Anordnung Tempo 10 oder Tempo 20?

> wird geprüft im Einzelfall; ggf. rechtl. Schwierigkeiten bei Anordnung Tempo 10 aufgrund StVO

Welche Variante löst die verkehrlichen Herausforderungen am besten / ist am geeignetsten? Warum?

Priorität Verkehrssicherheit Geundschüler in der Weserstraße

wichtiger als Verlangsamung Anliegerverkehr

im Zweifel lieber modaler Filter als Einbahnstraße

Modalfilter zerschneiden zwar den Kiez für Autofahrende, aber für die Mehrheit der Verkehrsteilnehmenden (Fußgänger + Radfahrende etc) sind Modalfilter durch das bessere Herausfiltern von Durchgangsverkehr eher Beschleunigungen als Hindernisse...

Variante C am besten für Marktbetrieb

Einbahnstr Kottbusser Damm - Hobrechtstraße gute Idee; ab Hobrechtstraße schwierig; Anlieferung beachten: Auf- und Abladen erfolgt meist über die rechte Seite
- außer es besteht die Möglichkeit einer Sonderregelung an Markttagen;
- für Herausfahren der LKW mit Anhänger Variante C am besten. Hier können die LKW über die Bürknerstraße herausfahren und auf dem Kotti die Richtung (rechts oder links) frei wählen

Wo sollten Maßnahmevorschläge noch verbessert werden?

Maybachufer östl. der Pannierstraße

für alle Verkehrsteilnehmenden attraktiver machen

Einbahnstraße westlicher Teil Maybachufer

gehört in Variante A, nicht in Variante C

Modalfilter Reuterstr./Weserstr.

aufpassen, dass die Sperrung nicht über die Ecke vom südl. Reuterplatz umfahren werden kann

Wo sollten ggf. noch konkrete Maßnahmen ergänzt werden?

Lieferzonen einrichten

vor allem für Markt am Maybachufer

Verkehrsberuhigung durch Pflasterkissen

z.B. in der Friedelstraße
z.B. in der Weserstr. vor der Grundschule

Reduzierung Ost-West-Verkehre

vor allem in der Weserstraße vor der Grundschule

Haben Sie weitere Hinweise?

Anzahl Parkplätze

Parkplätze (z.B. Hermannplatz) sind genügend vorhanden, teilweise kostenpflichtig. Im Kiez sind mehr Parkplätze als zugelassene PKW...

Schnelles Verlassen des Kiezes mit dem Pkw ist nicht prioritär

Umwege sind zumutbar (und ja: Teil des Kiezblocks-Konzepts), auch für Anwohnende, wenn sich dadurch die Verkehrssituation insgesamt verbessert