

## Verkehrskonzept Reuterkiez - 3. Veranstaltung am 9.6.2022

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 Zusammenfassung des Beteiligungsprozesses
- TOP 3 Erläuterung des überarbeiteten Konzeptentwurfs
- TOP 4 Rückfragen + Diskussion
- TOP 5 Zusammenfassung und Ausblick

Moderation: Dr. Ursula Flecken, Planergemeinschaft

### TOP 1 Begrüßung und Einführung

Siehe Präsentation, Folien 1 bis 7

**Bezirksbürgermeister Martin Hikel** begrüßt die ca. 60 Teilnehmenden zur dritten Beteiligungsveranstaltung zum geplanten Verkehrskonzept Reuterkiez. Es besteht großes Interesse die Verkehrsberuhigung im Bezirk Neukölln zügig voranzubringen. Die Erfahrung zeigt, dass hierfür ein stufenweises Vorgehen auf Quartiersebene unter enger Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger hilfreich ist. Der Ansatz der ganzheitlichen Betrachtung eines Quartiers hat größere und langfristige Wirkung, im Gegensatz zur punktuellen Umsetzung einzelner Maßnahmen.

Auf der heutigen dritten und abschließenden Veranstaltung sollen die Ergebnisse des vorangegangenen Arbeitsprozesses präsentiert werden. Ein besonderer Dank gilt den verschiedenen Verwaltungsinstitutionen, die in der fachlichen Vorbereitung eingebunden waren. In diesem Zusammenhang verweist Herr Hikel auf den Mitmach-Laden, der diesen und andere Beteiligungsprozesse im Bezirk berät und begleitet und auch bei künftigen Prozessen die Anlaufstelle für Beteiligung ist. Mit dem vorliegenden Konzept wurde eine wichtige Blaupause geschaffen, wie Ideen für die Beruhigung des Verkehrs nachhaltig einfließen können und so zum Gelingen der Verkehrswende beitragen. Für die Veranstaltung wünscht Herr Hikel allen einen interessanten Austausch und neue Erkenntnisse.

**Bezirksstadtrat Jochen Biedermann** freut sich, die heute Anwesenden wieder persönlich begrüßen zu können. Auch wenn die digital durchgeführte zweite Beteiligungswerkstatt im Januar sehr gut funktioniert hat, wird es weiterhin auch Präsenzveranstaltungen im Bezirk geben.

Während der vorangegangenen Beteiligungsveranstaltungen und der Online-Beteiligung eingebrachten Rückmeldungen und gesammelten Impulse wurden zwischenzeitlich ausgewertet. Sie sind Bestandteil der komplexen Erarbeitung des Verkehrskonzepts. Auch die Beiträge der Kiezblock-Initiative, die von der BVV unterstützt wird und aktiv an den Beteiligungswerkstätten teilgenommen hat, haben Eingang in das Konzept gefunden. Vordergründiges Ziel war es, den Durchgangsverkehr künftig nicht mehr durch die Wohnstraßen des Reuterkiezes zu führen. Ebenfalls wurden viele Gespräche, beispielsweise mit dem Nachbarbezirk oder dem zuständigen Polizeiabschnitt geführt, um ihre Sichtweise und Belange (z.B. Einsatzfahrzeuge) ebenfalls im Konzept zu berücksichtigen. Heute werden die Schlussfolgerungen aus diesem Prozess präsentiert und die weiteren Schritte besprochen. Wichtig ist nun ins Handeln zu kommen. Dafür sind ausreichend Budget und Planungsvorlauf notwendig, wie auch die Vorbereitung verkehrsrechtlicher Anordnungen. Das funktioniert nur mit einer schrittweisen Vorgehensweise, die einher geht mit einer Priorisierung. Einzelne Maßnahmen funktionieren jedoch nur mit der gleichzeitigen Umsetzung weiterer Maßnahmen. So erfordert beispielsweise die Kennzeichnung einer Einbahnstraße erfahrungsmäßig die Unterstützung durch bauliche Elemente. Die genaue Ausgestaltung ist jeweils im Rahmen der Objektplanung zu konkretisieren.

Herr Biedermann dankt ebenfalls den beauftragten Büros für den bisher gemeinsam bestrittenen Entwicklungsprozess sowie dem bezirklichen Straßen- und Grünflächenamt (SGA). Er wünscht den Teilnehmenden eine spannende Diskussion und hofft auf eine gelingende Umsetzung des erarbeiteten Verkehrskonzepts.

Nachfolgend stellt **Moderatorin Ursula Flecken** die Tagesordnung sowie die am Planungsprozess beteiligten Akteure vor. Sie gibt zunächst einen Überblick über das Untersuchungsgebiet Reuterkiez und erläutert in einem Rückblick das Vorgehen des mit der heutigen Veranstaltung abschließenden Gesamtprozesses (s. a. detaillierte Erläuterung im Protokoll der ersten Beteiligungswerkstatt).

Im Sommer 2021 begann der Prozess zunächst mit der Durchführung einer Grundlagenermittlung und Verkehrserhebungen im Untersuchungsgebiet durch das Verkehrsplanungsbüro. Parallel dazu führte die Planergemeinschaft Interviews mit Menschen im Kiez. Im Rahmen der ersten Beteiligungswerkstatt im September 2021 wurden die ersten Untersuchungsergebnisse vorgestellt und in vier thematischen Arbeitsgruppen intensiv diskutiert. Im weiteren Arbeitsprozess folgte die Ergänzung der Verkehrsuntersuchungen des Büros VCDB um Hinweise aus der Bevölkerung und anschließend die Zusammenfassung in einer Übersicht der Handlungsbedarfe. Daraus abgeleitet wurden ver-

schiedene Varianten entwickelt, die auf der zweiten digitalen Werkstatt im Januar 2022 präsentiert wurden. Auch hier wurden viele Hinweise und Rückmeldungen durch die Teilnehmenden eingebracht, ebenso wie in der mehrwöchigen Online-Beteiligungsphase, die in den weiteren Entwurfsprozess mit eingeflossen sind. Nunmehr ist die konzeptionelle Arbeit weitgehend abgeschlossen.

## TOP 2 Zusammenfassung des Beteiligungsprozesses

Siehe Präsentation, Folien 8 bis 20

**Paul-Martin Richter von der Planergemeinschaft** gibt eine kurze Zusammenfassung über den Beteiligungsprozess und die eingebrachten Hinweise und Erkenntnisse, die in das Konzept eingeflossen sind.

Zunächst wurden im Kiez und mit verschiedenen wichtigen Institutionen Interviews durchgeführt sowie Herausforderungen und Fachplanungen zum Reuterkiez aus Sicht der Bezirksverwaltung abgefragt. Im Rahmen der Interviews, der Beteiligungswerkstätten und der anschließenden Online-Beteiligung gingen insgesamt mehr als 400 Hinweise aus der Bevölkerung ein. Allein bei der Online-Beteiligung auf [mein.berlin.de](http://mein.berlin.de) gab es über 200 Stellungnahmen. Alle Anregungen wurden thematisch geordnet und dem Verkehrsplanungsbüro zur Auswertung bereitgestellt. Viele Hinweise konnten den Sinn für bestimmte Problemlagen zusätzlich schärfen und haben somit zur Weiterentwicklung des Konzepts beigetragen. Einige der Hinweise waren nach Überprüfung nicht haltbar, andere wiederum berührten Themenstellungen, die durch ein Verkehrskonzept allein nicht zu lösen sind. Alle Ergebnisse und Beiträge sind noch auf der Plattform [mein.berlin.de](http://mein.berlin.de) einzusehen. Die wichtigsten Ergebnisse sollen im Folgenden vorgestellt werden:

- Innerhalb der im Januar 2022 präsentierten Varianten gab es einen erhöhten Zuspruch für die Variante B, welche die stärksten Restriktionen für den KFZ-Durchgangsverkehr vorsah. Allgemein wurden eher noch konsequentere Maßnahmen zur Umsetzung der Kiezblock-Idee gefordert.
- Für viele der dargestellten Maßnahmen wurden im Rahmen der Online-Beteiligung zusätzliche Verbesserungsvorschläge eingebracht, insbesondere im Bereich der Weserstraße, des Maybachufers und der Hobrechtbrücke.
- Weitere Vorschläge bezogen sich auf den östlichen Teil des Bearbeitungsgebiets, z.B. im Eingangsbereich zum Campus Rütli. Hier wurde die Installation modularer Filter gefordert.
- Insgesamt wurde verschiedene Hinweise für Fahrradabstellmöglichkeiten, aber auch eine Verbesserung der Geh- und Querungsmöglichkeiten insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen eingebracht.
- Weiterhin wurde der Wunsch formuliert, die Bereiche im Kiez, die bisher weniger stark in den Fokus genommen wurden, nicht außer Acht zu lassen, bspw. die Pannierstraße.

Im Resümee fordert ein Großteil der Vorschläge und Hinweise die konsequente Unterbindung des (Durchgang-)Verkehrs im Kiez. Für einzelne Kreuzungsbereiche wurden unterschiedliche Lösungsansätze diskutiert, z.B. die Ein- und Ausfahrt Weserstraße/ Kottbusser Damm. Herr Richter erläutert, dass die Zuständigkeit für Maßnahmen im übergeordneten Straßennetz bei der Senatsverwaltung liegt bzw. dass der Bezirk hier nicht autonom tätig werden kann. Dies betrifft z.B. Geschwindigkeitsbegrenzungen, Ampelschaltungen und bauliche Maßnahmen auf Hauptverkehrsstraßen. Daher zeigt das Verkehrskonzept möglicherweise nicht für alle eingebrachten Forderungen und Wünsche geeignete Lösungsansätze auf, vor allem wenn diese Gebiete am Rand oder außerhalb des Bearbeitungsgebiets liegen.

Auch ist das Thema Verkehr nicht allein sektoral zu betrachten. Vielfach wurde z.B. ein geringes Maß an Grün- und Aufenthaltsflächen im Kiez bemängelt. Beides bedingt sich gegenseitig. Die verantwortlichen Akteure im Bezirk sind sich dessen trotz unterschiedlicher Zuständigkeiten und Regelungskompetenzen bewusst. Die eingebrachten Maßnahmenvorschläge und Ideen hinsichtlich der Qualifizierung von Grün- und Aufenthaltsflächen im Kiez oder die Freizeitlärm-Problematik werden in die weitere Bearbeitung mitgenommen. Sie stehen bspw. auch dem Stadtentwicklungsamt, dem Ordnungsamt und der bezirklichen Wirtschaftsförderung als Grundlage für künftige Planungen zur Verfügung.

### TOP 3 Erläuterung des überarbeiteten Konzeptentwurfs

#### **Grundsätze und Hauptelemente des Konzepts**

Siehe Präsentation, Folien 21 bis 28

**Stefan Schwarzbach vom Verkehrsplanungsbüro VCDB** erläutert die Grundsätze und allgemeinen Maßnahmenansätze, die im Verkehrskonzept zum Tragen kommen.

Grundsätze:

- Grundlagen der Untersuchung bilden z.B. die Regelungen im Berliner Mobilitätsgesetz. Diese geben u.a. den Erhalt wichtiger Wegeverbindungen für Fahrrad- und Fußverkehr, die Reduktion des KFZ-Durchgangsverkehr sowie Maßnahmen zur Verringerung der Geschwindigkeit vor.
- Weitere Grundlagen zur Erarbeitung des Verkehrskonzepts waren durch das Planungsbüro durchgeführte Erhebungen und Begehungen vor Ort sowie die Analyse übergeordneter Planungen, z.B. Ausbau der Straßenbahn, sowie von Statistiken, z.B. die Polizeiunfallstatistik.
- Auch die BVV-Beschlüsse der vergangenen Monate zur Umsetzung von Kiezblöcken stellen eine wichtige Grundlage dar.

#### Allgemeine Maßnahmenansätze:

- Einrichtung von Fahrradstraßen: funktionieren grundsätzlich gut und tragen zu der Erhöhung der Verkehrssicherheit bei
- Einrichtung von Einbahnstraßen: Flankierung durch bauliche Elemente zur effektiveren Durchsetzung der hier geltenden Verkehrsregeln ist sinnvoll
- modale Filter als zentrales Element: bilden ein gängiges Mittel der Verkehrslenkung, wichtig ist hierbei die Abstimmung mit Rettungsdiensten
- Verbesserung der Fahrbahnoberfläche: erhöht den Fahrkomfort für Fahrradverkehr und verringert Lärmimmissionen
- Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen: baulicher Art, da der Hinweis über eine Verkehrsbeschilderung oftmals nicht ausreicht; Abstand zwischen den baulichen Regulierungselementen ist zu beachten, z.B. um eine zwischenzeitliche Beschleunigung zu unterbinden
- Verbesserung der Querungsbedingungen für den Fuß- und Fahrradverkehr durch Gehwegvorstreckungen: provisorisch mit Pollern und Markierungen bzw. mit langfristigen baulichen Lösungen im Zuge eines Straßenumbaus

#### TOP 3 Erläuterung des überarbeiteten Konzeptentwurfs

Siehe Präsentation, Folien 29 bis 36

Im Anschluss stellt **Holger Traebert vom Verkehrsplanungsbüro VCDB** den überarbeiteten Konzeptentwurf für den Reuterkiez vor. Im Laufe der Bearbeitung gab es verschiedene Entwicklungen, die Einfluss auf die Gestaltung des Konzepts genommen haben (s. Folie 30). Er erläutert die einzelnen Maßnahmenvorschläge und -entwicklungen zur Verringerung des (aktuell vorhandenen) Durchgangsverkehrs (s. Folien 31-32) sowie zur Verkehrsberuhigung und -lenkung (s. Folie 33). Zudem stellt Herr Traebert die Weiterentwicklungen im Vergleich zum präsentierten Stand der zweiten Beteiligungswerkstatt im Januar 2022 vor (s. Folie 34). Abschließend gibt er einen Überblick über die Summe der geplanten Maßnahmen und ihre Verortung im Gebiet (Maßnahmenkarte s. Folie 35) und zeigt eine beispielhafte Detailplanung für eine mögliche Neuaufteilung der Verkehrsfläche auf der Hobrechtbrücke (s. Folie 36).

#### TOP 4 Dialog: Rückfragen und Diskussion

Siehe Präsentation, Folie 37

- Verbesserungsmaßnahmen für Radverkehr, die sich aus dem Radverkehrsplan ergeben: welchen Maßnahmen steht der Radverkehrsplan entgegen?

Die bauliche Anlage von Fahrradwegen ist normalerweise auf Nebenstraßen nicht vorgesehen und notwendig. Maßnahmen zur Optimierung für den Radverkehr (Ausgestaltung einer Fahrradstraße, Teilasphaltierung oder andere Lösungsansätze) sind Gegenstand der Detailplanung und werden bei der Umgestaltung der Straßen im Kiez in jedem Fall Berücksichtigung finden. Eine Ausnahme bildet das Maybachufer, östlich der Pannierstraße: hier ist die Errichtung von Radwegen die einzige Lösung, obgleich dies einen größeren Planungsaufwand bedeutet.

Bezirksstadtrat Biedermann ergänzt, dass die verkehrslenkenden Maßnahmen im Sinne der Kiezblock-Idee teilweise den Regelungen zur Ausgestaltung von Fahrradstraßen auf Grundlage des Radverkehrsplans entgegenstehen. Somit lässt sich die Verkehrslenkung nach dem Prinzip des Kiezblocks nicht konsequent anwenden. Es gilt die beiden unterschiedlichen Ansätze, die das gleiche Ziel verfolgen, in Einklang zu bringen. Dies stellt zurzeit noch ein berlinweites Problem dar, das aber lösbar ist.

- Wann erfolgt die Einführung der Parkraumbewirtschaftung im Kiez?

Herr Hikel berichtet, dass die Einführung der Parkraumbewirtschaftung bereits beschlossen ist. Unabhängig von der Beauftragung des Verkehrskonzepts wurde der Prozess ebenfalls im vergangenen Jahr 2021 angestoßen. Die Einführung der ersten Zonen soll nach jetzigem Planungsstand sukzessive ab der 2. Hälfte 2023 erfolgen und zunächst im Donaukiez begonnen werden. Entsprechende Planungsvorläufe sind dafür notwendig. Die Umsetzung erfordert einen erhöhten Planungsvorlauf für das bezirkliche SGA. Aktuell läuft die Ausschreibung der Parkscheinautomaten.

- Wurde der ruhende Verkehr ebenfalls in der Konzepterstellung betrachtet?  
Ein großer Anteil des Straßenraums ist vergeben für Parkplätze, kann dieser stellenweise mindestens einseitig reduziert werden, zugunsten neuer Aufenthaltsflächen?

Dies stellt eine grundsätzliche Fragestellung dar, die mit vielen anderen Themenkomplexen korreliert, u.a. auch der Belastung des Quartiers aufgrund von 'Partylärm', und daher umfangreicher betrachtet werden muss. Der Aspekt ist in die Diskussion mit weiteren Verwaltungsabteilungen im Bezirk, wie Wirtschaftsförderung oder Umwelt- und Naturschutzamt etc. einzubringen und abzuwägen.

Herr Biedermann ergänzt, dass der ruhende Verkehr ebenfalls betrachtet werden soll, dies an vielen Stellen jedoch mehr Zeit erfordert. In der Nansenstraße, im Bereich Reuterplatz ist aber beispielsweise eine Teilentsiegelung angedacht, die bereits im Konzeptentwurf dargestellt ist. Eine ähnliche Situation liegt auch in der Hobrechtstraße vor: hier ist im Plan bereits eine Verkehrssperre mit Spielplätzen zu beiden Seiten eingezeichnet, die perspektivisch eine Umgestaltung der Verkehrsfläche zulässt. Dies ist ebenfalls am Maybachufer denkbar, um die Verschwenkungen in der Straßenführung und Parkplätze an dieser Stelle zugunsten von Aufenthaltsflächen zu reduzieren. Perspektivisch könnte

ebenfalls eine 'Baumleitplanung' für den Reuterkiez nach dem Vorbild aus dem Schillerkiez entwickelt und umgesetzt werden. In diesem Zusammenhang stellt die Vergrößerung von Baumscheiben eine weitere Möglichkeit dar. Dies beinhaltet jedoch Straßen- und Tiefbaumaßnahmen, die viel Geld kosten und daher nicht kurzfristig umgesetzt werden können, aber sukzessive angegangen werden sollen.

- Elterninitiative Campus Rütli: neben einer Verlängerung der Ampelphasen zur Überquerung der Pannierstraße, wurde ebenfalls ein Antrag auf die Einrichtung einer Tempo-30-Zone für den Bereich durch die Initiative eingereicht. Wie ist diesbezüglich der aktuelle Stand? Aktuell kann tagsüber noch Tempo 50 gefahren werden.

Herr Biedermann berichtet, dass der zuständigen Staatssekretärin bei SenUMVK zu beiden Anliegen ein Brief zugegangen ist. In diesem Zuge wurde ebenfalls der aktuelle Stand der geplanten Maßnahmen rund um die Theodor-Storm-Grundschule angefragt. Er verspricht in der Kommunikation zu den Anliegen aktiv zu bleiben, da der Bezirk selbstständig nicht tätig werden kann.

- Für den Bereich der Grundschule in der Weserstraße wurden bereits konkrete Maßnahmenvorschläge in zurückliegenden Gesprächsrunden diskutiert. Inwiefern werden diese bei der Maßnahmenpriorisierung berücksichtigt?

Herr Voskamp, Amtsleitung SGA berichtet, dass erste Maßnahmen bereits angeordnet wurden: Die bereits beim Ortstermin im Januar 2022 diskutierten Maßnahmen wurden bereits formell und straßenverkehrsrechtlich angeordnet. Das heißt, sie können umgesetzt werden, wenn die aktuell geltende Haushaltssperre aufgehoben ist. Dazu zählen die deutliche Markierung der Fahrbahn und die Verbesserung der Querungsmöglichkeit der Weserstraße.

- Zeitplan für die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen im Verkehrskonzept?

Einfache Maßnahmen sollen möglichst zeitnah passieren. Größere, zumeist bauliche Maßnahmen erfordern einen längeren Planungsvorlauf und die Sicherstellung der Finanzierung. Sie benötigen daher bis zu ihrer Umsetzung mehr Zeit.

- Mitglied der BVV: Gibt es für die kleine Freifläche in der Reuter-/ Weserstraße bereits spezielle Überlegungen?

Die Planung ist an dieser Stelle noch offen, für den Platz liegen bisher unterschiedlichste Ideen vor.

- Mitglied der BVV, Hinweis an das SGA: Eingangs wurde der Einwohnerantrag zur Umsetzung der Kiezblock-Idee als Grundlage für die Konzeptpla-



nung benannt: Bitte um Prüfung zur Einrichtung einer möglichst flächendeckenden Tempo-20-Zone als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich gemäß Straßenverkehrsordnung.

Hierzu teilt Herr Voskamp vom SGA mit, dass die Einrichtung einer T-20-Zone als Geschäftsberuhigter Bereich an bestimmte Voraussetzungen gebunden ist. Die Straßenverkehrsordnung regelt im § 45, dass in „städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion“ Zonen-Geschwindigkeitsregelung von weniger als 30 km/h angeordnet werden können. Die Örtlichkeiten mit erhöhtem Fußgängeraufkommen im Kiez müssten noch identifiziert werden.

- Die Entwicklung des Konzepts ist lobend hervorzuheben. Hinsichtlich der präsentierten Maßnahmen im Bereich der Grundschule und vor dem Hintergrund des zur Verfügung stehenden Budgets und der Verbindlichkeit des Konzeptes: Was kann sich in den Detailplanungen voraussichtlich noch ändern?

Es fanden Abstimmungen zum Konzeptentwurf mit relevanten Behörden und Institutionen statt, sodass keine grundlegenden Bedenken mehr zu erwarten sind. Zunächst erfolgt die Vorstellung des Verkehrskonzepts im Verkehrsausschuss der BVV. Bei bestimmten Maßnahmen sind teilweise noch weitere Akteure einzubinden, beispielsweise die Brückenverwaltung für die Maßnahmen die Hobrechtbrücke betreffend. Anschließend soll die verkehrsrechtliche Anordnung der gesamten Maßnahmen erfolgen. Maßnahmen, die in einem engen inhaltlichen Zusammenhang miteinander stehen, sind möglichst gemeinsam umzusetzen, um Negativeffekte zu vermeiden. Baumaßnahmen, wie Gehwegvorstreckungen etc. sind Maßnahmen, die nachgelagert sind und die nächsten Jahre sukzessive erfolgen werden.

- Ist die Route von Süden kommend zur Thielenbrücke über die Reuterstraße - Liberdastraße - Manitusstraße zur Pannierstraße ggf. schneller als über die Sonnenallee?

Diese Route kann aus folgenden Gründen nicht schneller sein als die Fahrt über die Sonnenallee - Pannierstraße: Der Abstand der Kreuzungen Sonnenallee / Reuterstraße und / Pannierstraße ist gering, so dass auf dem kurzen Stück keine großen Wartezeiten entstehen können. Auf der Route über u.a. die Reuterstraße ist 5x rechts-vor-links, 2x Fußgängerüberweg und 1x Vorfahrt gewähren zu beachten, daher ist diese Strecke für den Durchgangsverkehr unattraktiv. Ergänzend: Die Umfahrung der Kreuzung Sonnenallee/Pannierstraße über Reuter- und Weserstraße von Süden kommend wird künftig nicht mehr möglich sein. Berücksichtigt werden müsste bei den verkehrslenkenden Maßnahmen jedoch am Anfang noch eine gewisse Gewöhnungszeit in Bezug auf bisherige Fahrgewohnheiten.



- Ist der Zulieferverkehr weiterhin in der Reuterstraße zugelassen?

Der Zulieferverkehr ist nach derzeitigem Stand in allen Straßen gewährleistet. Das betrifft auch den Markt am Maybachufer. Den Marktbetrieb betreffende Fahrzeuge können das Maybachufer entweder nach einem „U-Turn“ über die Schinkestraße wieder in Richtung Kottbusser Damm verlassen oder in Abhängigkeit von der Größe der Lieferfahrzeuge über die Bürknerstraße. Herr Rouart vom SGA Neukölln informiert ergänzend, dass die Umgestaltung der Reuterstraße bereits in die Investitionsplanung eingestellt ist und perspektivisch erfolgen wird.

- Hat der Fußverkehr ausreichend Berücksichtigung in dem Konzeptentwurf gefunden? Der Fußverkehr sollte nicht benachteiligt werden bei der Fülle an Maßnahmen, die den Fahrrad- und Autoverkehr betreffen.

Herr Hikel bedankt sich für den deutlichen Hinweis. Er betont, dass Personen, die sich zu Fuß durch den Kiez bewegen, keinesfalls außer Acht gelassen werden und dies auch niemals sollten. Die Stärkung des Fußverkehrs wurde bereits in der ersten Beteiligungswerkstatt thematisiert und gefordert. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollen die Bedingungen für einen attraktiveren und sicheren Fußverkehr nicht nur durch konkrete Maßnahmen an einzelnen Stellen verbessern. Hierzu sieht das Konzept z.B. flächendeckende Verbesserungen der Querungsmöglichkeiten, ebenso wie Gehwegvorstreckungen vor. Sämtliche Maßnahmen, die eine Verringerung des Kfz-Verkehrs im Gebiet befördern, können zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Zufußgehende beitragen. Auch die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur kann z.B. dazu führen, dass weniger Fahrräder auf Fußwegen fahren, was ebenfalls eine Verbesserung für Zufußgehende bedeuten würde. Zu einem qualitätvollen Fußverkehr zählt Herr Hikel auch die Frage nach der Aufenthaltsqualität, die noch weiter konkretisiert werden soll.

Herr Voskamp, Amtsleitung SGA betont, dass das SGA weiterhin für die Aufnahme dahingehender Wünsche und Ideen offen ist und regt an, konkretisierte Vorschläge einzubringen.

- Anwohner Hobrechtstraße/ Sonnenallee: an der Sonnenallee und Hobrechtstraße wird oftmals stark beschleunigt, was gefährliche Situationen zur Folge hat. Gibt es eine Möglichkeit Hindernisse in Form baulicher Elemente zu installieren, die einer Verringerung der Fahrgeschwindigkeit erzwingen?

Der Hinweis wird mit aufgenommen. Eine Möglichkeit wäre die Installation von Pollern und sichtbaren Markierungen. Eine umfangreichere bauliche Umgestaltung des Kreuzungsbereichs lohnt eher nicht aufgrund der absehbaren Planung zur Straßenbahnführung über die Sonnenallee, einhergehend mit der Neuaufteilung des Straßenraums.

## TOP 5 Zusammenfassung und Ausblick

Siehe Präsentation, Folien 38 bis 41

Frau Flecken dankt den Teilnehmenden für Ihr Engagement und hofft, dass die Konzeptinhalte gut und verständlich vermittelt werden konnten. Der Auftrag zur Erarbeitung des Verkehrskonzepts wird in Kürze abgeschlossen sein. Die heute eingebrachten Hinweise werden noch einmal eingehend besprochen und bei der Finalisierung des Konzepts nach Möglichkeit berücksichtigt.

Herr Biedermann dankt ebenfalls allen Beteiligten für die Aufmerksamkeit. Auch wenn die Arbeit am Konzept für die beauftragten Büros im nächsten Monat endet, für den Bezirk geht die Arbeit weiter. Um die entwickelten Maßnahmen zur Verbesserung des Fuß- und Fahrradverkehrs im Reuterkiez nun sukzessive in die Umsetzung zu bringen, gilt es zunächst die technischen Voraussetzungen zu schaffen und die Finanzierung zu sichern. Herr Biedermann wünscht und appelliert an die Bürgerinnen und Bürger in diesem Prozess dabei zu bleiben und die weitere Umsetzung kritisch, aber konstruktiv zu befördern und zu begleiten.

Herr Hikel schließt sich dem Dank an alle Beteiligten für ihre Mithilfe bei der Durchführung des Prozesses an. Er hofft, alle Anwesenden konnten ihre Bedarfe, Anregungen und Ideen anbringen. Er versichert, dass die Umsetzung der erarbeiteten Ergebnisse sukzessive erfolgen wird und ist zuversichtlich, dass die gewonnenen Erfahrungen aus dem Reuterkiez auch auf andere Quartiere übertragbar sind. Er freut sich auf kommende Veranstaltungen mit den Bürgerinnen und Bürgern aus Neukölln.

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,  
Planergemeinschaft