

## Beteiligungswerkstatt für das Konzept für verkehrsberuhigende und verkehrslenkende Maßnahmen in Neukölln-Rixdorf

### Protokoll

21.02.2018, Ev. Brüdergemeinde Berlin, Kirchgasse 14-17, 12043 Berlin  
17 Uhr bis 20 Uhr

### Teilnehmende

Siehe Teilnehmerliste

### Programm

- 1 Begrüßung
- 2 Einführung durch die bearbeitenden Büros
  - Bericht Vorgespräche und Interviews im Kiez
  - Bericht Verkehrsuntersuchung
- 3 Verständnisfragen
- 4 Diskussion in Arbeitsgruppen
- 5 Vorstellung der Arbeitsgruppen-Ergebnisse
- 6 Ausblick und Verabschiedung

Moderation: Dr. Ursula Flecken, Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG

verantwortlich Termin

### TOP 1 Begrüßung

Frau Flecken begrüßt die rund 70 Anwesenden zur Beteiligungswerkstatt und übergibt für einleitende Worte an die Bezirksbürgermeisterin Dr. Franziska Giffey und Baustadtrat Jochen Biedermann.

Frau Giffey begrüßt die Teilnehmenden und berichtet von einem gemeinsamen Kiezspaziergang im Gebiet zum Thema Verkehr mit Senatorin Regine Günther im September 2017, wo auch Bedarfe zur Verbesserung der Verkehrssituation angesprochen wurden. Ferner berichtet sie vom Austausch mit Bürgerinitiativen und weiteren Akteuren mit zum Teil unterschiedlichen Interessen, die den Verkehr betreffen. Um die unterschiedlichen Interessen näher zu beleuchten, finanziert der Bezirk die Erarbeitung eines Verkehrskonzepts Neukölln-Rixdorf, von dem am Ende realisierbare und konsensfähige Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der Situation erwartet werden. Mit der

heutigen Beteiligungswerkstatt sollen Wünsche, Anmerkungen und Hinweise für die weitere Bearbeitung des Konzepts ermittelt werden. Besonders begrüßt werden auch die zahlreichen Akteure der bezirklichen Politik und Verwaltung, deren Teilnahme an der Werkstatt das ernsthafte Interesse an den Beteiligungsergebnissen und deren Umsetzung belegt.

Herr Biedermann begrüßt ebenfalls die Teilnehmenden und berichtet von den sich positiv veränderten Rahmenbedingungen für verkehrsberuhigende Maßnahmen in Rixdorf. Diskussionen über den Verkehr im Kiez seit mehr als zwölf Jahren hätten ihn zwar politisch sozialisiert, ergaben aber bislang eine überschaubare Anzahl umgesetzter Maßnahmen. Der Bezirk hätte deshalb Geld für die Erstellung eines fachlichen Konzeptes in die Hand genommen, dass auch die Vielzahl an engagierten Akteuren und deren Vorstellungen im Erarbeitungsprozess berücksichtigt. Weiterhin berichtet Herr Biedermann von einem Seminar der TU Berlin, dass kürzlich ebenfalls interessante Ergebnisse hervorgebracht hat, die für die Erstellung eines Verkehrskonzeptes hilfreich sein könnten. Für den heutigen Abend erhofft er sich Anregungen der Teilnehmenden, die neben der fachlich begründeten Auswahl an Maßnahmen dabei helfen, den Ausgleich der Interessen von verschiedenen Nutzergruppen zu wahren.

Frau Flecken erläutert den Ablauf der heutigen Beteiligungswerkstatt (siehe Power-Point-Präsentation) und versichert, dass die Ergebnisse ernsthaft betrachtet werden und dass abgewogen wird, ob sie jeweils in das Konzept einfließen können. Für die Beteiligungswerkstatt wurden Vertreter\*innen verschiedener Akteursgruppen eingeladen, darunter Beauftragte und Anwohnergremien dreier Fördergebiete (QM Richardplatz Süd, QM Ganghoferstraße, Aktives Zentrum und Sanierungsgebiet Karl-Marx-Straße/Sonnenallee), Kirchen, Bürgerinitiativen, Gewerbetreibende, Schulen, Kitas, Jugend- und Freizeiteinrichtungen, Senioren- und Pflegeeinrichtungen, Eigentümer\*innen, Polizei, Feuerwehr, BSR, Politik und Verwaltung etc.

Das mit der Verwaltung abgestimmte Konzept wird voraussichtlich Ende Mai 2018 im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung vorgestellt.

## TOP 2 Einführung durch die bearbeitenden Büros

### Bericht Vorgespräche und Interviews im Kiez (Folie 5 - 19)

Im Vorlauf zur Beteiligungswerkstatt wurden durch Herrn Richter von der Planergemeinschaft zahlreiche Vorgespräche und Interviews im Kiez durchgeführt. Durch Vorgespräche in der Verwaltung, bei Bürgerinitiativen und Quartiersmanagements sei man für die aktuelle Situation und für die Stimmungslage im Kiez sensibilisiert worden. Schnell wurde deutlich, dass die Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes nicht bei Null beginnt. Engagierte Bür-

ger\*innen und Gremien im Gebiet hätten allein in den vergangenen zwei Jahren zahlreiche Kritik an der Verkehrssituation und Vorschläge für die Umsetzung verkehrsberuhigender Maßnahmen vorgetragen.

Die Interviews im Kiez (insgesamt 17 Interviews á ca. 60-90 min.) wurden in Cafés, auf Plätzen, im Geschäft bzw. in der Einrichtung oder zu Hause bei den Interviewten geführt. Die Teilnehmenden schilderten ihre Sicht auf den Kiez aus ihrer jeweiligen Funktion (beruflich; engagiert) und anhand ihrer persönlichen Lebensumstände und Vorlieben. Die Altersspanne der Interviewten reichte von neun bis achtzig Jahren. Darunter befanden sich Frauen und Männer, Anwohner\*innen und Gewerbetreibende, Leitungen aus Schule, Kita, und Senioreneinrichtung, Fußgänger\*innen, Fahrradfahrer\*innen und Roller-/Autofahrer\*innen, mit und ohne Mobilitätseinschränkung uswuf.

Die Interviews offenbarten große Übereinstimmung in den Bereichen: Besonderheit/Schönheit des Kiezes, wichtige Aufenthaltsorte im öffentlichen Raum, Zunahme des Verkehrs durch Bevölkerungswachstum und aufgrund von Baustellen in der Umgebung, Beeinträchtigung des Sicherheitsgefühls durch den Verkehr, insbesondere durch Missachtung von Geschwindigkeitsbegrenzungen. Als besonders gefährlich im Straßenverkehr wurden die Sonnenallee und die Karl-Marx-Str. benannt, innerhalb des Kiezes die Kreuzungen Böhmisches Str./Hertzbergstr., Richardplatz/Mittelkreis und Böhmisches Str./Niemetzstr. Weiterhin werden der Bereich zwischen Richardplatz und Karl-Marx-Platz ("Rixdorfer Schnalle") als unübersichtlich sowie die Donaustr. und die Braunschweiger Str. teilweise als Rennstrecke bezeichnet.

Im Detail traten unterschiedliche Sichtweisen der Interviewten zutage: Für die einen ist eine Grenze des "Normalen" überschritten, für die anderen gehört zunehmender Verkehr zur wachsenden Großstadt dazu. Fast alle empfinden insbesondere den Autoverkehr als gefährlich und den für die vielen Verkehrsteilnehmer\*innen sehr engen Straßenraum (häufig Zweirichtungsverkehr plus ruhender Verkehr plus Halten in zweiter Reihe etc.). Einige sehen parkende Autos auf Bürgersteigen, in Ausfahrten oder Kreuzungsbereichen oder rücksichtslos und auf Bürgersteigen fahrende Fahrradfahrer\*innen ebenfalls als beeinträchtigend an. Zum Teil mangelt es noch an Barrierefreiheit vor allem in Kreuzungsbereichen. Bei den Vorstellungen für Verbesserungsmaßnahmen geht die Spanne ebenfalls auseinander: Zwar besteht Einigkeit in dem Ziel, den Verkehr verträglicher und sicherer zu machen. Bei der Umsetzung glauben einige, dass eine umfassende Verkehrsberuhigung oder zumindest der Ausschluss von Durchgangsverkehr eine optimale Lösung darstellt. Ein weiterer Teil argumentiert für eine Durchlässigkeit des Netzes und/oder punktuelle Lösungen. Andere betonen vorrangig den Erhalt des historischen Stadtbildes, eine Berücksichtigung des Lieferverkehrs, die Notwendigkeit der Steigerung gegenseitiger Rücksichtnahme oder eine Verbesserung der Durchsetzung bestehender Ge- und Verbote statt weiterer Reglementierungen.

Eine Übersicht und Kontaktangaben zum Projekt Mobilitätsforschung – Mehr Kiez für Rixdorf der TU Berlin befinden sich auf den Folien 20 – 21.

## Bericht Verkehrsuntersuchung (Folie 22 - 45)

Im Vorlauf zur Beteiligungswerkstatt wurden durch Herrn Höppner, FGS Berlin, Verkehrsuntersuchungen in verschiedenen Bereichen vorgenommen. Dazu zählen

- Befahrungen vor Ort,
- Messungen von Verkehrsmengen auf ausgewählten Strecken,
- Auswertung von (Unfall-) Statistiken zur Verkehrssicherheit,
- Messungen von Durchgangsverkehr auf Haupt-Durchgangsrouten und
- Geschwindigkeitsmessungen an ausgewählten Messpunkten.

### Verkehrsmengen

Es liegen Daten einer umfangreichen Verkehrserhebung aus dem Jahr 2003 vor, Messungen einzelner Abschnitte im Jahr 2014 sowie eigene Erhebungen aus dem Jahr 2018. Festzuhalten ist, dass es keine nennenswerten Veränderungen im Gesamtnetz gibt, bis auf die baustellenbedingte aktuelle starke Abnahme im Bereich Karl-Marx-Straße. Auf einigen Abschnitten im Kiez ist das Verkehrsaufkommen gegenüber 2003 leicht zurückgegangen, z.B. auf der Richardstraße oder der "Rixdorfer Schnalle". Erheblichen Zuwachs gibt es in der Braunschweiger Str. zwischen Saalestr. und Niemetzstr.

### Verkehrssicherheit

Es wurden Unfalldaten der Unfallkommission der Verkehrslenkung Berlin der vergangenen drei Jahre (2015 bis 09/2017) ausgewertet. Der Großteil der Unfälle ereignet sich auf den Hauptstraßen Sonnenallee und Karl-Marx-Str., vor allem in Kreuzungsbereichen.

Der Großteil (92 %) sind Unfälle mit nur Sachschaden, die überwiegend im Zusammenhang mit Ein- oder Ausparken stehen.

In den Jahren 2015, 2016, 2017 bis September gab es 62 Unfälle mit Leichtverletzten und 5 Unfälle mit Schwerletzten, keine Unfälle mit Todesfolge. Die Beteiligung von Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen an allen Unfällen liegt zusammen bei unter 3 %. (27 VU). Unfälle mit der Beteiligung von Kindern bis 14 Jahren gab es vier.

Innerhalb des Kiezes sind die Kreuzungen Böhmisches Str./Hertzbergstr., Braunschweiger Str./Niemetzstr. und - nachrangiger - die Straßen rings um den Richardplatz und den Böhmisches Platz auffällig.

### Durchgangsverkehr

Der Durchgangsverkehr wurde per Sichtkontrolle ein- und ausfahrender Fahrzeuge in einem festgelegten Streckenabschnitt erfasst, z.B. anhand der Kennzeichen und besonderer Erscheinungsmerkmale der Fahrzeuge. Auf der

Strecke Donaustr. - Böhmisches Str. - Niemetzstr. lag der Anteil des Durchgangsverkehrs bei über 50 %. Im Abschnitt Hertzbergstr. - Richardplatz - Karl-Marx-Platz ("Ortsdurchfahrt") lag der Anteil bei 38 %. In der Braunschweiger Str., parallel zur Saalestraße, lag der Anteil bei 17 bis 21 %. Wobei hier nicht die Fahrzeuge erfasst sind, die z.B. schon in der Niemetzstr. in Richtung Lahnstr. abbiegen. Testfahrten zum Vergleich der Fahrzeiten Ortsdurchfahrt Richardplatz und Umfahrung über die Saalestr. ergaben einen Zeitvorteil von mehr als sieben Minuten für die Ortsdurchfahrt. Auf Jahr gerechnet ergibt die Nutzung der Ortsdurchfahrt einen Unterschied von mehr als 400.000 Fahrzeugkilometern, eine Einsparung von mehr 100 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr bzw. monetarisiert als Umweltkosten mehr als 400.000 € gegenüber der Umfahrung auf der Saalestr.

### Geschwindigkeiten

Das Untersuchungsgebiet Neukölln-Rixdorf ist vollständig ausgewiesen als Tempo-30-Zone, im Bereich um den Richardplatz und angrenzende Straßen vollständig als Tempo-10-Zone. Die Messungen an festgelegten Messpunkten ergaben eine durchschnittlich geringfügige Überschreitung im Bereich Tempo 30. Die vorgeschriebene Geschwindigkeitsbegrenzung in der Tempo-10-Zone hingegen wurde regelmäßig deutlich überschritten. Bessere Werte wurden allein in Höhe des neu installierten "Rixdorfer Kissens" zwischen Richardplatz und Karl-Marx-Platz erzielt.

### TOP 3 Verständnisfragen

Frage zur Verkehrsuntersuchung: Wie viele Messstellen und wo waren diese angebracht?

Antwort: Folie 5 zeigt die Standorte. Ein sechster Standort ist noch offen und könnte in der Werkstatt vorgeschlagen werden.

Frage zur Gebietsabgrenzung: Wer hat die Abgrenzung vorgenommen und wie wird diese begründet?

Antwort: Der pragmatische Grund für die eng gefasste Gebietsabgrenzung sind die begrenzt zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Der Bereich Rixdorf wurde politisch entschieden. Im Konzept entwickelte Maßnahmenvorschläge wirken jedoch über den Bereich hinaus.

Anmerkung zum Rixdorfer Kissen: Aus Sicht der Feuerwehr ist das Rixdorfer Kissen zwar wirksam für die Erhöhung der Verkehrssicherheit, stellt aber für Rettungsfahrzeuge, insbesondere mit Schwerverletzten, ein großes Problem dar. Insofern sollte der Einbau von Schwellen auf der Fahrbahn im Einzelfall sorgfältig abgewogen und jedenfalls nicht inflationär betrieben werden.

## TOP 4 Arbeitsgruppen (Folien 47 - 55)

Es werden fünf Arbeitsgruppen zu unterschiedlichen Themen gebildet, in die sich alle Teilnehmenden selbst zuordnen können.

1. Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung
2. Durchgangs- und Lieferverkehr
3. Radverkehr
4. Fußverkehr und Barrierefreiheit
5. Stadtbild, Aufenthaltsqualität, Ruhender Verkehr

Jede/r Anwesende ist Expertin/e auf ihrem/seinem Fachgebiet und mit ihrer/seiner Ortskenntnis, Erfahrung und Sichtweise. Mit dem Wissen aus den Problemen und Wünschen und aus den vorgestellten Rahmenbedingungen sollten Lösungsansätze gemeinsam entwickelt werden. Die Aufgaben der Gruppen waren:

- Formulieren Sie eine oder mehrere Zielvorstellungen zu Ihrem Thema.
- Benennen Sie allgemeine oder konkrete Lösungsmöglichkeiten.
- Halten sie sowohl Konsens als auch Dissens / Widerspruch innerhalb der Diskussion fest.
- Behalten Sie nach Möglichkeit Bedürfnisse von bzw. mögliche Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmer\*innen im Blick.
- Die Arbeit erfolgt selbstmoderiert. Das bedeutet, die Teilnehmenden organisieren Moderation, Festhalten der Ergebnisse und Einhalten der Diskussionszeit selbstständig.
- Die Ergebnisse der Gruppenarbeit werden anschließend durch die Teilnehmenden selbst im Plenum zusammengefasst.

## TOP 5 Vorstellung der Arbeitsgruppenergebnisse

Im Folgenden werden die Präsentationen der Arbeitsgruppenergebnisse zusammengefasst. Eine tabellarische Auflistung der Arbeitsergebnisse und Fotos befinden sich im Anhang.

### Gruppe 1 Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung

Die Diskussion in der Arbeitsgruppe orientierte sich an der Aufgabenstellung und suchte dabei nach den Orten / Straßen mit den größten Handlungsbedarfen. Im Focus stand dabei insbesondere die Verbesserung an Standorten der sozialen Infrastruktur.

Im Hinblick auf zu hohe Geschwindigkeiten werden Probleme an folgenden Straßen mit folgenden Maßnahmenvorschlägen gesehen:

- Richardstraße
- Böhmisches Straße ("als Haupttrennstrecke") mit "Rixdorfer Kissen" versehen
- Kreuzung Böhmisches Straße/Herzbergstraße mit Stoppschild ausstatten

Grundsätzlich seien Dialog-Displays eine gute Idee. Allerdings sollten als Botschaften nur "Vielen Dank" bzw. "Sie fahren zu schnell" und keine Zahl gezeigt werden, damit die Dialog-Displays nicht als "Geschwindigkeitsanzeiger" missbraucht werden. Als Einschränkung für den Fußverkehr werden Fahrradfahrende auf dem Gehweg genannt. Insgesamt werden mehr Kontrollen gefordert.

Für eine Erhöhung der Nutzungsattraktivität der Straßen für Fahrradfahrende wird eine zusätzliche Verfüugung des Straßen-Kopfsteinpflasters vorgeschlagen. Weitere Vorschläge sind auf die Straße gezeichnete Verkehrszeichen sowie Schilder mit der Aufschrift "Bitte nicht durchfahren" (ggf. bestehende Schilder erneuern).

#### Gruppe 2 Durchgangs- und Lieferverkehr

In dieser Arbeitsgruppe wurde eine kontroverse Diskussion geführt. Insbesondere prallten Belange des gewerblichen Verkehrs und der Entsorgung auf Forderungen nach radikalen Lösungen, z.B. in Form diverser Durchfahrtsperren. Auch bei der Präsentation der Ergebnisse der Arbeitsgruppe wurde eine einseitige Darstellung der Ergebnisse moniert.

Konsens in der Arbeitsgruppe ist zum einen die Feststellung, dass Verkehr stattfindet und Insel-Lösungen im Kiez eine Verlagerung des Verkehrs zur Folge hätten. Ziel sollte sein, zumindest den nicht notwendigen Verkehr im Kiez zu reduzieren bzw. herauszuhalten, den Verkehr insgesamt zu entschleunigen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Einzelne Maßnahmenvorschläge sind:

- Parkraumbewirtschaftung
- Einbahnstraßensystem
- Generelles Tempo 20 km/h
- "Rixdorfer" Kissen (z.B. bei der Schmiede)
- Zebrastreifen bei sozialen Einrichtungen
- Sperre an der Braunschweiger Str. in Höhe Zeitzer Str.

Für weitere Durchfahrtsperren gibt es keinen Konsens (insbesondere auch die BSR legt wegen weiterer Wege ein Veto ein). Ob anstelle oder zusätzlich zu Dialog-Displays auch Blitzer und Zebrastreifen zum Einsatz kommen könnten, sollte in einem Dialogverfahren mit der Polizei eruiert werden.

### Gruppe 3 Radverkehr

In dieser Arbeitsgruppe gab es keinen Dissens. Das Auskommen zwischen Radfahrenden und PKW-Fahrenden wird als gut bewertet. Dennoch könnten die Geschwindigkeiten im Kiez besser überprüft werden. Ziel für den Radverkehr sollte eine Dämpfung des Kopfsteinpflasters sein (z.B. Verwendung von geschliffenem Kopfsteinpflaster an ausgewählten Stellen, Verlegung des Kopfsteinpflasters). Zur Verbesserung der Unfallsicherheit wird eine bessere Einsehbarkeit von Kreuzungen als notwendig erachtet.

Als weitere Maßnahme werden Fahrradrouten (siehe Karte) vorgeschlagen, die farblich markiert oder mit anderer Kennzeichnung versehen werden. Auch eine Verbesserung von Radabstellanlagen wird gefordert (hier auch die Beseitigung von "Radleichen").

### Gruppe 4 Fußverkehr und Barrierefreiheit

Die Arbeitsgruppe schlägt zwei weitere Geschwindigkeitsmessungen vor: Donaustraße vor St. Marien/Kita sowie Braunschweiger Str./Ebertstr. Zur Geschwindigkeitsreduzierung von PKW werden Maßnahmen in den Eingangsbereichen des Kiezes vorgeschlagen, u.a. Dialog-Displays. Die derzeitige Tempo-10-Zone würde von vielen nicht wahrgenommen. Zur Erhöhung der Attraktivität für die Nutzung des Fahrrades kann die Verlegung des Kopfsteinpflasters hilfreich sein. Als Maßnahmen zur Verbesserung der Quermöglichkeiten werden genannt:

- Zebrastreifen (insbes. vor sozialen Einrichtungen)
- Leitsysteme für Blinde/Sehbehinderte
- Gehwegvorstreckungen an Kreuzungsbereichen

Parkbänke und Sitzmöbel sind wichtig zum Verweilen, können aber in unmittelbarer Nähe von Kreuzungsbereichen ein Hindernis darstellen, ebenso parkende Fahrräder auf Fußwegen. Für eine bessere Barrierefreiheit wird vorgeschlagen, dass parkende Fahrräder vom Gehsteig getrennt gedacht werden. Die Arbeitsgruppe wirft die Frage auf: "Wer parkt falsch?" Kund\*innen - Anwohner\*innen; Pkw – Fahrrad? etc.

### Gruppe 5 Stadtbild, Aufenthaltsqualität, Ruhender Verkehr

Die Arbeitsgruppe stellte fest, dass der ruhende Verkehr mit der Gestalt- und Aufenthaltsqualität im Kiez zusammenhängt. Insgesamt bestünde zwar kein dramatischer Parkplatzdruck, dennoch könnte eine Parkraumbewirtschaftung und die Regeleinhaltung beim Parken mehr Raum für Anwohner schaffen. Auch über Quartiersgaragen könne nachgedacht werden. Für den Lieferverkehr wäre die Einrichtung von Kurzzeitparkplätzen sinnvoll. Dringend benötigte Fahrradbügel sollten auf der Parkspur entstehen. Am KMP und der Rixdorfer Schnalle solle über Parkverbot nachgedacht werden. Insbesondere am Karl-Marx-Platz ist die Flächenkonkurrenz sehr hoch. Auf der nördlichen

verantwortlich Termin

Fahrbahn gibt es großen Bedarf zur Integration eines Radweges.

Zur allgemeinen Reduzierung der Geschwindigkeit im Kiez werden "Rixdorfer Kissen" positiv beurteilt.

Querungsmöglichkeiten (die häufig zugestellt sind) könnten durch Poller geschützt werden, stellen dann aber selbst Hindernisse dar. Vielerorts ist darüber hinaus noch keine ausreichende Barrierefreiheit gegeben. u.a. durch Kleinstein- oder Kopfsteinpflaster. Auch verursacht Verkehr auf Kopfsteinpflaster Lärm.

## TOP 6 Ausblick und Verabschiedung

Frau Flecken stellt fest, dass im Rahmen des Workshops viele Vorschläge erarbeitet wurden, die von den beauftragten Büros nun auf Umsetzbarkeit überprüft werden. Die Dokumentation der Veranstaltung sowie die während der Veranstaltung präsentierten Power-Point-Folien werden öffentlich zur Verfügung gestellt.

Zum weiteren Vorgehen ist geplant, das Konzept zu erarbeiten und mit der Verwaltung soweit abzustimmen, dass es im Mai bei einer öffentlichen Veranstaltung vorgestellt werden kann.

Herr Biedermann bedankt sich bei den Teilnehmenden und stellt fest, dass die sachlichen und fundierten Ergebnisse der Arbeitsgruppen belegen, dass die Suche nach Lösungen über Dialog-Veranstaltungen effektiver ist als reine Planer-Entscheidungen. Die vom Bezirk zur Verfügung gestellten Mittel genügen zunächst für die Erarbeitung des Konzepts und evtl. kleinerer Maßnahmen. Er bedankt sich bei der Planergemeinschaft eG und FGS für die gute Vorbereitung und Durchführung der Veranstaltung und verspricht, dass auch die Verwaltung die Anregungen mitnimmt und nach Möglichkeiten sucht, diese umzusetzen.

Aufgestellt, 26.2.2018

Planergemeinschaft, FGS Berlin

## Anhang

- 1 Teilnehmerliste
- 2 Ergebnisse der Arbeitsgruppen
- 3 Fotodokumentation

## Beteiligungswerkstatt für das Konzept für verkehrsberuhigende und verkehrslenkende Maßnahmen in Neukölln-Rixdorf

21.2.2018, 17:00 - 20:00 Uhr, Ev. Brüdergemeinde Berlin – Gemeindesaal

### Anhang 1 zum Protokoll: Teilnehmerliste

Name	Vorname	Institution
Appen, von	Kim	Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG
Flecken, Dr.	Ursula	Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG
Höppner	Michael	Forschungs- und Planungsgruppe Stadt und Verkehr
Richter	Paul-Martin	Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG
Wenzl	Thomas	Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG
Anker	Michael	Quartiersrat QM Richardplatz Süd
Arndt	Ute	Diakonie-Station Neukölln, Pflegedienstleitung
Beccard	Annette	Lenkungsgruppe AZ Sanierungsgebiet KMS; Haus-, Wohnungs- und Grundeigentümergebiet Berlin-Neukölln e.V.
Benser	Marcus	Blutwurstmanufaktur, Fleischermeister
Biedermann	Jochen	Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung, Soziales und Bürgerdienste
Brückner	Christa	Anwohner, Eigentümer
Brückner	Gerhard	Anwohner, Eigentümer
Butt	Stefan	Brüdergemeinde, Steuerungsgruppe STATTbereich
Ellenbeck	Saskia	Netzwerk Fahrradfreundliches Neukölln
Evertz.	Horst	BSG GmbH, Gebietsbeauftragte Aktives Zentrum und Sanierungsgebiet Karl-Marx-Straße/Sonnenallee
Fenske	Thomas	BA Neukölln, Fachbereich Stadtplanung, Sanierungsstelle
Fink	Nikolaus	Wochenmarkt Karl-Marx-Platz
Friedl	Jeannette	BSR, Logistikleiterin VR4 – Berlin Süd-Ost
Fuhrmann	Marlis	Linksfraktion Neukölln, stellvertretende Vorsitzende
Furhop	Tessa	Initiative "Mehr Kiez für Rixdorf"
Gewinner	Susanne	BA Neukölln, Jugendamt, Regionaler Dienst N-O
Giffey, Dr.	Franziska	Bezirksbürgermeisterin

Name	Vorname	Institution
Göttsche	Christian	BA Neukölln, Straßen- und Grünflächenamt
Graefel	Jenny	Kita "Du und Ich", Kannerstr. 12, Kitaleiterin
Grant	Osara	Kita Brüdergemeinde, stellv. Leitung
Grätz	Stefan	Aktionsfondsjury QM Richardplatz Süd
Große Inkrott	Helmut	Lenkungsgruppe Aktives Zentrum und Sanierungsgebiet Karl-Marx-Straße/Sonnenallee
Groth	Rolf	BA Neukölln, Stadtentwicklungsamt, Amtsleiter
Hartmann	Christoph	Brüdergemeinde, Pfarramt
Heidebrecht	Petra	Rixdorfer Kontor
Heinze	Kerstin	QM Richardplatz Süd, Webredaktion
Henrich	Tanja	QM Ganghofer Straße
Janke	Lutz	Quartiersrat QM Ganghoferstraße
Janssen	Marco	BSR, Leiter Betriebshof Neukölln Geradestraße
Karas	Ralf-Roman	BSR, Abteilungsleiter Organisation und Technik
Kioschis	Utta	Löwenzahn-Schule, Schulleiterin
Kobbelt	Norman	Blutwurstmanufaktur, Geschäftsführer
Köser	Michael	königliche Backstube
Kössler	Georg	Grüne Fraktion Berlin
Kremer	Jacqueline	BA Neukölln, Ordnungsamt, Leitung Straßenverkehrsbehörde
Kretschmer	Olaf	Blutwurstmanufaktur, Geschäftsführer
Kruse	Carolin	Projektleiterin - Vorfahrt für Kinder im Richardkiez (QM)
Lehmann	Susanne	Quartiersrat QM Ganghoferstraße
Liepe	Susann	Citymanagement Aktion! KMS, Aktives Zentrum und Sanierungsgebiet Karl-Marx-Straße/Sonnenallee
Löwe	Michael	Evangelisch Freikirchliche Gemeinde Hertzbergstraße, Kastellan/Vorstand
Luma	Mirjeta	Mädchenzentrum Szenenwechsel Mutter-Kind-Treff Shehrazad
Mackensen	Peter	AG Urban
Möser	Andreas	Polizei, Bereich Verkehrssicherheit

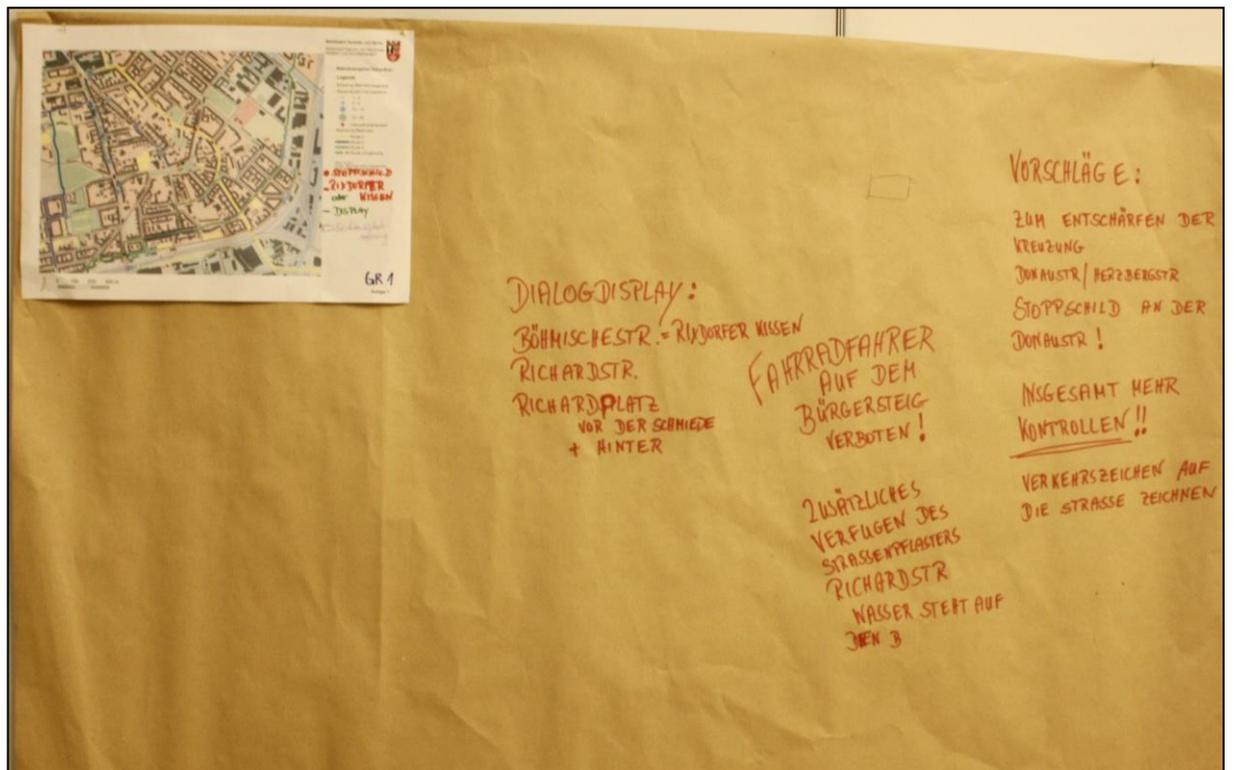
Name	Vorname	Institution
Mücke	Clemens	BA Neukölln, Wirtschaftsförderung, Leiter
Pikulski	Rainer	Aktionsfondsjury QM Ganghoferstraße
Pilgrim	Juliane	Kita Brüdergemeinde, Elternvertretung
Preuß	Marko	SPD-Fraktion Neukölln
Pruchnik	Reiner	Evangelische Kindertagesstätte Magdalenen, Kitaleitung
Raudszus	Jörg	Netzwerk Fahrradfreundliches Neukölln
Reichenbach	Marina	SPD-Fraktion Neukölln
Rieser	Jens	BA Neukölln, Untere Denkmalschutzbehörde
Röchert	Maren	Kita Brüdergemeinde, Leitung
Rosenthal	Berndfried	Gustav Schöne OHG
Rosenthal-Schöne	Martina	Gustav Schöne OHG
Scheller	Jörn	Initiative "Mehr Kiez für Rixdorf"
Schmücker	Antje	QM Richardplatz Süd
Schröter	Denise	BA Neukölln, Straßen- und Grünflächenamt
Smaldino	Katharina	BA Neukölln, Bezirksbeauftragte für Menschen mit Behinderung
Stamnitz	Andrea	Café Linus, Komed e.V.
Stimpel	Christian	Brandamtmann, Stellv. Wachleiter der FW Neukölln
Stolt	Marita	Richard-Grundschule, Schulleiterin
Stöppler	Peter	Einrichtungsleiter Seniorenheim St. Richard
Suermann	Maximilian	Kita Großstadtzwerge, Geschäftsführer
Tienes	Florian	AG Urban
Vierck	Henning	Comenius-Garten, Förderkreis Böhmisches Dorf in Berlin-Neukölln e.V.
Voskamp	Wieland	BA Neukölln, Straßen- und Grünflächenamt, Amtsleiter
Zepelin, von	Axel	Lenkungsgruppe Aktives Zentrum und Sanierungsgebiet Karl-Marx-Straße/Sonnenallee; Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Neukölln
Zwick	Johannes	Bürgerplattform Neukölln "WIN-Wir"

Beteiligungswerkstatt für das Konzept für verkehrsberuhigende und verkehrslenkende Maßnahmen in Neukölln-Rixdorf

21.02.2018, Ev. Brüdergemeinde Berlin, Kirchgasse 14-17, 12043 Berlin

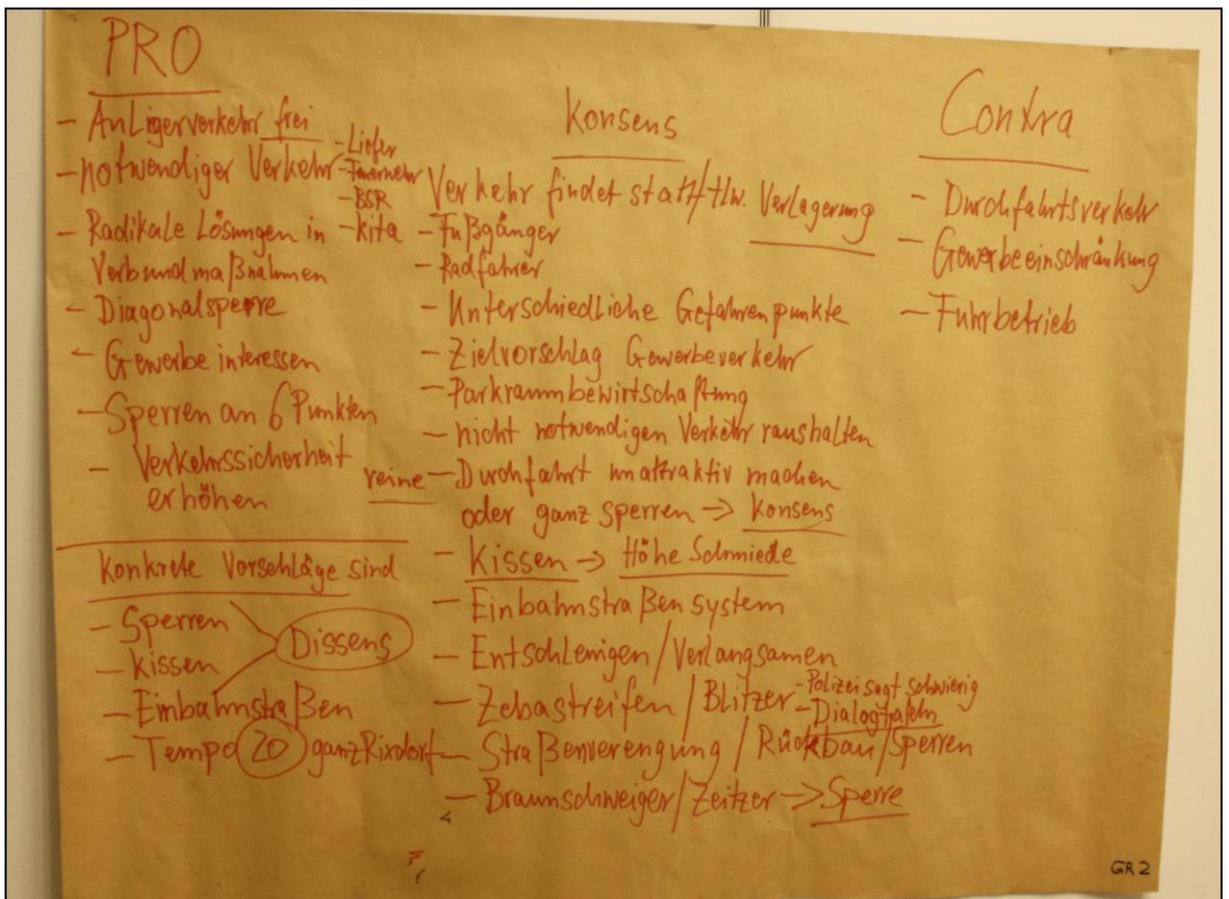
Anhang 2 zum Protokoll: Ergebnisse der Arbeitsgruppen

Gruppe 1 - Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung
Dialogdisplay [oder] Rixdorfer Kissen
[- Donaustraße zw. Wörnitzweg und Treptower Str., siehe Karte]
- Böhmisches Str. [/Thiemannstraße]
- Richardstr.
- Richardplatz vor der Schmiede und dahinter
Fahrradfahrer auf dem Bürgersteig verboten!
Zusätzliches Verfugen des Straßenpflasters Richardstr. - Wasser steht auf dem Boden
Vorschläge:
Zum Entschärfen der Kreuzung Donaust./Her[t]zbergstr. Stoppschild an der Donaust.!
Insgesamt mehr Kontrollen!
Verkehrszeichen auf die Straße zeichnen und gut sichtbare Schilder "Bitte nicht durchfahren" an den Einfahrtsstraßen (bestehende Schilder erneuern/ergänzen)



Gruppe 2 - Durchgangs- und Lieferverkehr
Pro
Anliegerverkehr frei
Notwendiger Verkehr Liefer-/Fern-/BSR/Kita
Radikale Lösungen in Verbundmaßnahmen
Diagonalsperre
Gewerbe Interessen
Sperren an 6 Punkten
Verkehrssicherheit erhöhen
Contra
Durchfahrtsverkehr
Gewerbebeschränkungen
Fuhrbetrieb
Konsens
Verkehr findet statt, Teilweise Verlagerung
Fußgänger
Radfahrer
Unterschiedliche Gefahrenpunkte
Zielvorschlag Gewerbeverkehr
Parkraumbewirtschaftung
Nicht notwendigen Verkehr raushalten
Reine Durchfahrt unattraktiv machen oder ganz sperren => Konsens
Kissen => Höhe Schiede
Einbahnstraßensystem
Entschleunigen/Verlangsamen
Zebrastreifen/Blitzer => Polizei sagt schwierig, Dialogverfahren
Straßenverengung/Rückbau/Sperren

Braunschweiger/Zeitzer => Sperre
Konkrete Vorschläge sind
Sperren und Kissen => Dissens
Einbahnstraßen
Tempo 20 in ganz Rixdorf



Gruppe 3 - Radverkehr
Ziele
Aus und in jeder Richtung Kopfsteinpflaster verfüllt/aufbereitet den Kiez durchqueren
Unfallsschwerpunkte verbessern
Subjektive Sicherheit für schwächere/unsichere Radfahrer
Bessere Sichtbeziehungen an Kreuzungen
Mehr benutzbare Radabstellanlagen/Prüfung zentraler Orte (S-Bahnhof)

Lösungen
Geschliffenes Kopfsteinpflaster an Ausgewählten Stellen
Route über KMP-Richardplatz-Hertzbergstraße-Treptower Str. [in Richtung] Weigandufer (Ideale Verbindung zwischen KMS und Sonnenallee)
Asphaltierung Fahrbahn und Kopfstein auf Parkstreifen
Fugenverguss
Geschwindigkeitskontrollen/Blitzer
Routenkennzeichnung
Kissen -> aber mit Vorbeifahrmöglichkeit
KMP zügig für Radfahrer verbessern von Thomasstraße aus
Knotenpunkt Böhmisches Str./Hertzbergstr. sicherer machen, Parken im Kreuzungsbereich reduzieren/Gehwegvorstreckungen z.B. Aufpflastern/ Farbe im Kreuzungsbereich
"Glättung" der Fahrbahn, aber nicht zu Lasten der Sicherheit (Temporeduzierende Maßnahmen Einbahnstraßen)
Niemetzstr. (stark befahren) – Temporeduzierende Maßnahmen, Einbahnstraßen
Modale Filterung
"Radleichen" Entsorgen
Gegenläufige Einbahnstraßen

ZIELE

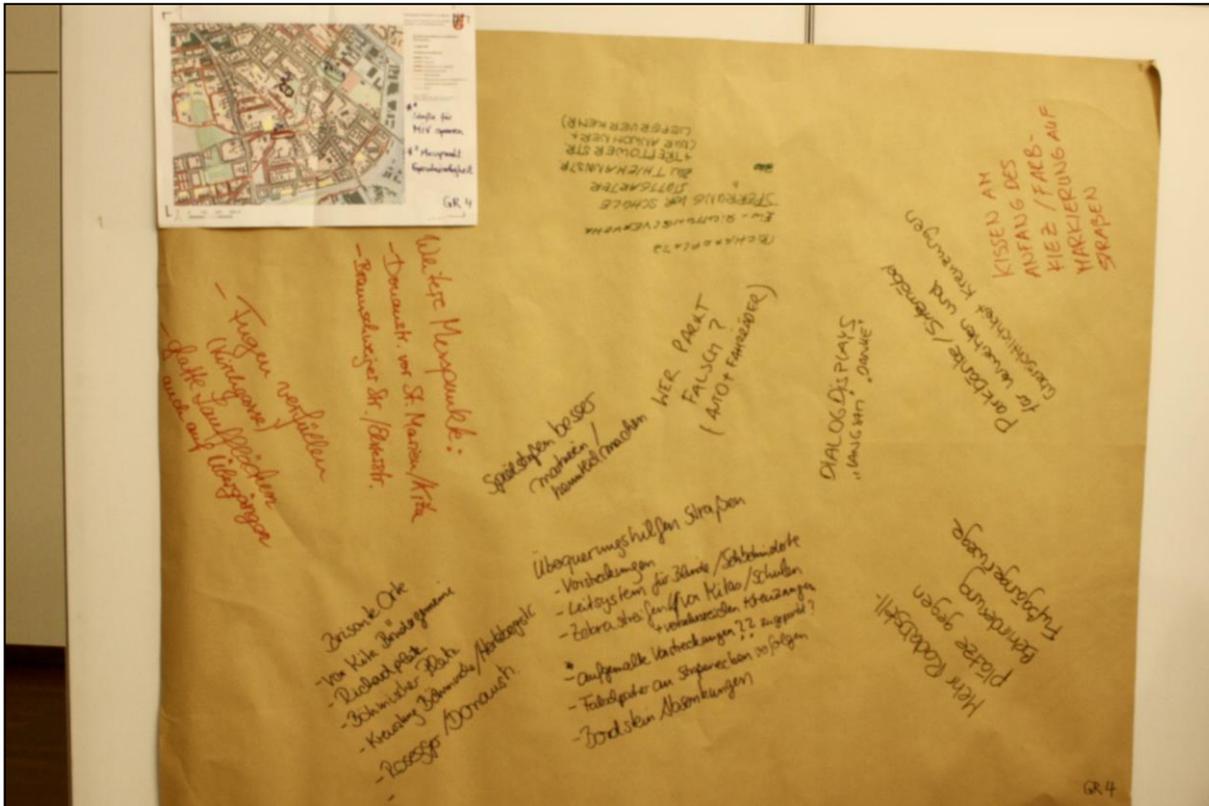
- Aus und in jeder Richtung Kopfsteinpflaster / verfüllt / aufbereitet den Kiez durchqueren
- Unfallsschwerpunkte verbessern
- Subjektive Sicherheit für schwächere / unsichere Radfahrer
- Bessere Sichtbeziehungen an Kreuzungen
- Mehr Radabstellanlagen / Prüfung zentrale Orte (z.B. Bahnhf...)
- Baulastbare

LÖSUNGEN

- GESCHLIFFENES KOPFSTEINPFLASTER AN AUSGEWÄHLTEN STELLEN
- ROUTE ÜBER KMP - RICHARDPLATZ - HERTZBERGSTR. - TREPTOWERSTR. -> WEIGANDUFER (IDEALE VERBINDUNG ZWISCHEN KMS UND SONNENALLEE)
- ASPHALTIERUNG FAHRBAHN + VERFUGEN MIT PARKSTREIFEN
- FUGENVERGUSS
- GESCHWINDIGKEITSKONTROLLEN / BLITZER
- ROUTENKENNZEICHNUNG
- KISSEN -> ABER MIT VORBEIFAHRMÖGLICHKEIT
- KMP ZÜGIG FÜR RADFAHRER VERBESSERN (VON THOMASSTRASSE AUS)
- KNOTENPUNKT BÖHMISCHE STR./HERTZBERGSTR. SICHERER MACHEN (PARKEN IM KREUZUNGSBEREICH REDUZIEREN / GEHWEGVORSTRECKUNGEN Z.B. AUFPFLASTERN / FARBE IM KREUZUNGSBEREICH)
- "GLÄTTUNG" DER FAHRBAHN ABER NICHT ZU LASTEN DER SICHERHEIT (TEMPOREDUZIERENDE MAßNAHMEN EINBAHNSTRASSEN)
- NIEMETZSTRASSE (STARK BEFAHREN) TEMPOREDUZIERENDE MAßNAHMEN, EINBAHNSTRASSEN
- MODALE FILTERUNG
- "RADLEICHEN" ENTSORGEN
- GEGENLÄUFIGE EINBAHNSTRASSEN

OERHÖHUNG SICHERHEIT  
 -> SICHT  
 -> GEHWEGVORSTRECKG  
 NIEMETZSTR. -> ERHÖHUNG VERKEHRSICHERHEIT

Gruppe 4 - Fußverkehr und Barrierefreiheit
Fugen verfüllen (Kirchgasse), glatte Lauffläche auch auf Übergängen
Weitere [Geschwindigkeits-] Messpunkte [bei Verkehrsuntersuchung]: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Donaustr. vor St. Marien/Kita</li> <li>- Braunschweiger Str./Ebertstr.</li> </ul>
Brisante Orte <ul style="list-style-type: none"> <li>- vor Kita Brüdergemeinde</li> <li>- Richardplatz</li> <li>- Böhmischer Platz</li> <li>- Kreuzung Böhmisches/Hertzbergstr.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Rosegger/Donaustr.</li></ul>
Spielstraßen besser markieren/kenntlich machen
Überquerungshilfen Straßen <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorstreckungen</li> <li>- Leitsystem für Blinde/Sehbehinderte</li> <li>- Zebrastreifen vor Kitas/Schulen und verkehrsreichen Kreuzungen</li> <li>- aufgemalte Vorstreckungen? Zugeparkt?</li> <li>- Falschparker an Straßenecken verfolgen</li> <li>- Bordsteinabsenkungen</li> </ul>
Wer parkt falsch?
Dialogdisplays "Langsam" "Danke"
Mehr Radabstellplätze gegen Behinderung Fußgängerwege
Parkbänke/Sitzmöbel für Verweilen und übersichtliche Kreuzungen
Kissen am Anfang des Kiezes/Farbmarkierung auf Straßen
Richardplatz <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ein-Richtungsverkehr</li> <li>- Sperrung vor Schule</li> </ul>
Sperrung Stuttgarter zwischen Thiemannstr. und Treptower Str. (nur Anwohner- und Lieferverkehr)



Gruppe 5 - Stadtbild, Aufenthaltsqualität, Ruhender Verkehr

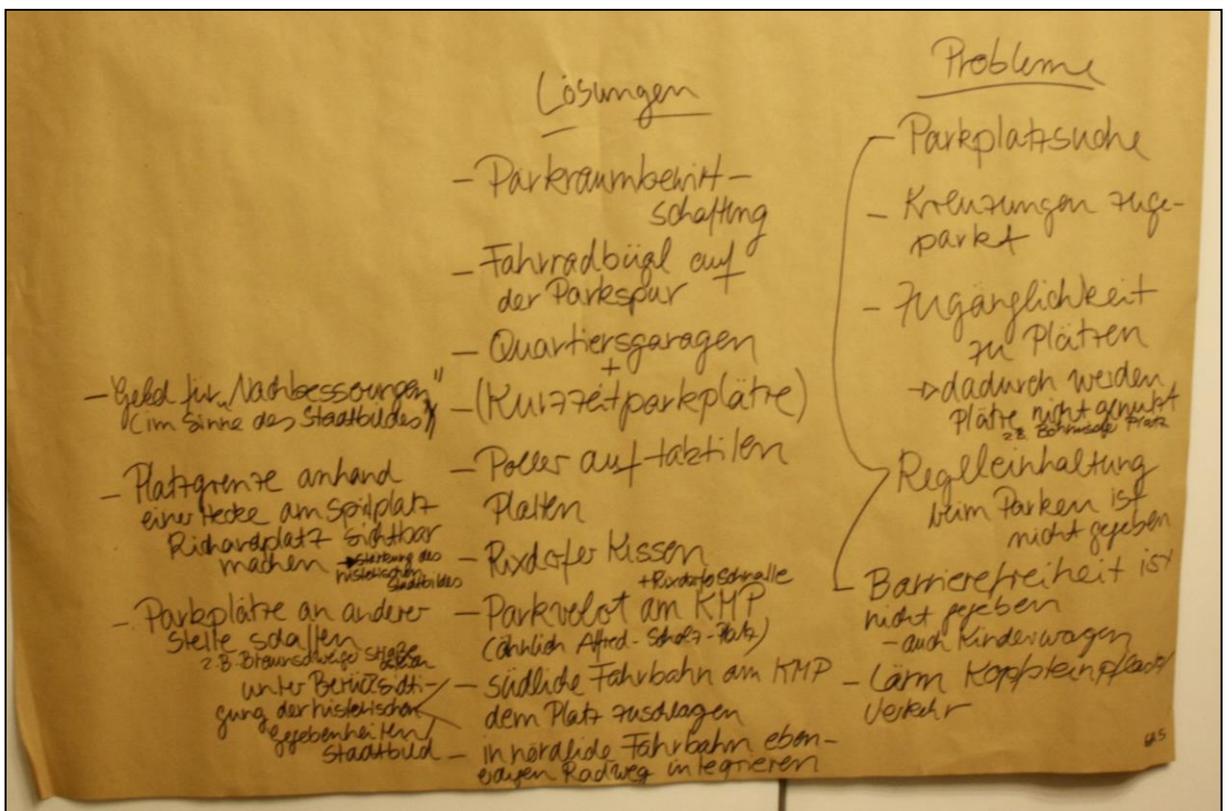
Probleme:

- Parkplatzsuche
- Kreuzungen zugeparkt
- Zugänglichkeit zu Plätzen, dadurch werden Plätze nicht genutzt, z.B. Böhmischer Platz
- Regeleinhaltung beim Parken ist nicht gegeben
- Barrierefreiheit ist nicht gegeben - auch Kinderwagen
- Lärm Kopfsteinpflaster

Lösungen:

- Parkraumbewirtschaftung
- Geld für "Nachbesserungen" (im Sinne des Stadtbildes)
- Fahrradbügel auf der Parkspur
- Quartiersgaragen
- Kurzzeitparkplätze
- Platzgrenze anhand einer Hecke am Spielplatz Richardplatz sichtbar machen - Stärkung des histori-

schen Stadtbildes
- Poller auf taktilen Platten
- Rixdorfer Kissen
- Parkverbot am KMP und Rixdorfer Schnalle (ähnlich Alfred-Scholz-Platz)
- südliche Fahrbahn am KMP dem Platz zuschlagen
- in nördlicher Fahrbahn ebenerdigen Radweg integrieren
- Parkplätze an anderer Stelle schaffen, z.B. Braunschweiger Straße östlich unter Berücksichtigung der historischen Gegebenheiten/Stadtbild



## Beteiligungswerkstatt für das Konzept für verkehrsberuhigende und verkehrslenkende Maßnahmen in Neukölln-Rixdorf

21.02.2018, Ev. Brüdergemeinde Berlin, Kirchgasse 14-17, 12043 Berlin

### Anhang 3 zum Protokoll: Fotodokumentation

(Fotos: Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG)

#### 1. Begrüßung



## 2. Einführung durch die bearbeitenden Büros





