

Quartiersbeirat Reuterkiez – AG Wohnumfeld –

Protokoll BürgerInnen-ExpertInnen-Gespräch „Straßenverkehr im Reuterkiez“ am 17. September 2008

Ort: Ev. Nikodemuskirche, Nansenstraße 12/13, 19:00 - 21:15 h

TeilnehmerInnen: Inklusive der geladenen GesprächspartnerInnen und der Moderatorin nehmen rund 50 Personen teil (s. separate Teilnehmerliste). Von zwei verhinderten AnwohnerInnen lagen schriftliche Stellungnahmen vor. Es wird darauf hingewiesen, dass aufgrund des Ramadan eine vergleichsweise geringe Beteiligung von MigrantInnen zu befürchten war.

Den AnwohnerInnen und der AG zur Verfügung stehende GesprächspartnerInnen:

- Thomas Blesing, Bezirksstadtrat / Leiter der Abteilung Bauwesen (SPD)
- Wieland Voskamp, Leiter des Tiefbauamtes Neukölln
- Peter Scharmberg, Vorsitzender des BVV-Ausschusses für Verkehr und Tiefbau (SPD)
- Martin Schlegel, BUND, Fachreferent für Verkehrspolitik in Berlin
- Silke Kirchhof, AG Wohnumfeld des Quartiersbeirats Reuterkiez

Absage:

- Heribert Guggenthaler, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abteilung VII B - Verkehr / Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen (Urlaub, Terminkonflikt bei mögl. Vertretung)

Anwesende Bezirks- und BVV-VertreterInnen / Sonstige:

- Christian Clemens, stellv. Vorsitzender des BVV-Ausschusses für Verkehr und Tiefbau (CDU)
- Jürgen Biele, BVV-Ausschuss für Stadtentwicklung (Grüne)
- Michael Morsbach, BVV Neukölln (SPD)
- Falko Liecke, BVV Neukölln (CDU)
- Bianka Genz, Bezirksamt Neukölln, Gebietskoordinatorin QM-Gebiet Reuterplatz
- Luzia Weber, BSG-Vor-Ort-Büro Quartiersmanagement Reuterplatz

Absagen:

- Benno Koch, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. VII – Verkehr / Fahrradbeauftragter des Berliner Senats (Terminkonflikt)
- Evelyne Reinecke, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Referat Soziale Stadt (Urlaub)

Publikum

- Anwohner, lokale Vereine / Initiativen / Migrantenvereine
- Mitglieder / MitarbeiterInnen der Evangelischen Kirchengemeinde Nikodemus
- Mitglieder des Quartiersbeirats und dessen AGs

Moderation

- Christiane Droste, gender +

TOP 1 Begrüßung und Formales

TOP 2 Statements geladene GesprächspartnerInnen

Kirchhof:

- Ziel der AG ist es, die Wohnumfeldqualität im Reuterquartier zu verbessern; Themen betreffen meist Verkehr, den öffentlichen Straßenraum, Grünflächen und Spielplätze
- z. B. Autoverkehr reduzieren; Lärmbelastung eingrenzen; Straßen sicherer und barrierefrei gestalten; bessere Bedingungen für den Fahrradverkehr schaffen
- vor allem: Aufenthaltsqualität im Straßenraum verbessern; besonders weil es im Reuterkiez (18.000 E) nur eine öffentliche Grünfläche (Reuterplatz) gibt
- Ziel der heutigen Veranstaltung: mit Anwohnern und Experten die aktuelle Verkehrssituation / den baulichen Zustand des Straßenraums sowie Ideen und Vorschläge zur Lösung der dargestellten Probleme diskutieren
- mit Experten die Umsetzung eventuell erster konkreter Schritte verabreden

Blesing:

- Stadtrat und Leiter des Tiefbauamtes sind heute anwesend, um mehr über Probleme und Wünsche vor Ort zu erfahren und um Fragen zu beantworten
- hinsichtlich des Reuterquartiers ist in der Diskussion zu beachten: innerstädtische Lage mit zwei das Quartier durchquerenden, die Bezirksgrenzen überschreitenden Verbindungsstraßen (Pannierstr., Reuter-/Friedelstraße), für die der Bezirk nicht zuständig ist, sondern die Verkehrslenkung Berlin (VLB), eine Sonderbehörde der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

Scharmberg:

- dem BVV-Ausschuss ist die AG Wohnumfeld aus der Sitzung vom 05.09.07 in guter Erinnerung
- zwei der Anträge der AG wurden damals bewilligt (100 Fahrradbügel, Änderung der Parkordnung in Nansenstraße und Am Reuterplatz)
- ein weiterer Antrag (Reuterstraße als Fahrradstraße) konnte nicht bewilligt werden; investive Baumaßnahme (350.000 €) ist aus Budgetgründen frühestens in 4-5 Jahren denkbar

Schlegel:

- konsequentes Geschwindigkeitsreduzierungskonzept wie in Spandau erscheint auch für Nord-Neukölln sinnvoll
- für flächendeckende Verkehrsberuhigungskonzepte gibt es positive Beispiele aus dem Umfeld Turmstraße und in Kreuzberg (z. B. im Bereich Graefestraße / Dieffenbachstraße)
- im Böhmisches Dorf hat sich eine Tempo-10-Zone als effektiv erwiesen (Vorteil gegenüber Spielstraße: Geschwindigkeit ist klar vorgegeben)
- Pluspunkt von Tempo 10 in Nebenstraßen und Tempo 30 in Verbindungsstraßen (z. B. Reuterstr.): ähnlicher Effekt wie durch bauliche Beruhigung, dabei aber kostengünstiger
- Reiz von Fahrradstraßen (Linien-, demnächst Bergmannstraße) -> Fahrräder haben Vorrang, Anliegerverkehr bleibt unbeeinträchtigt, lediglich Durchgangsverkehr wird verbannt
- bei Realisierung der geplanten Straßenbahnlinie von der Warschauer Straße zum Hermannplatz könnten verkehrsberuhigende Umbauten berücksichtigt werden

- es könnte erfolversprechend sein, von der Senatsverwaltung gegen Jahresende nicht verbrauchte Gelder für solche Zwecke zu beantragen

TOP 3

Antworten der GesprächspartnerInnen auf die Fragen u. Anregungen der AnwohnerInnen und des Vertreters der Migrantenvereine

Blesing:

- Modellprojekte wie die flächendeckende Verkehrsberuhigung im Kreuzberger Gräfekiez (Schwellen, Einbauten, Einbahnstraßen, Unterbrechung von Durchgangsstraßen, Aufenthaltsmöglichkeiten im Straßenraum) waren nur vor 1989 finanzierbar, da Berlin über entsprechende Zuwendungen verfügen konnte und Kreuzberg damals ein sozialer und politischer Brennpunkt (Hausbesetzerszene) mit dringendem Handlungsbedarf war. Heute in dieser Dimension nicht mehr möglich (Haushaltsrestriktionen)
- Bodenschwellen als Instrument der Verkehrsberuhigung werden heute in Gesamt-Berlin nicht mehr praktiziert (Vereinbarung aller Bezirke); Gründe: Haftung des Bezirks bei Beschädigung tiefer gelegter Pkw, Hindernis für die Rettungswagen der Berufsfeuerwehr
- Gefahrenpunkt Kreuzung Bürkner- / Friedelstraße / Hobrechtbrücke (Ohlauer Straße) kann nur durch Umbau entschärft werden; Antrag auf Prüfung liegt der BVV vor, wird demnächst im Ausschuss behandelt; dagegen persönlicher Eindruck: die meisten VerkehrsteilnehmerInnen fahren freiwillig vorsichtig, da Kreuzung mit ungewöhnlichem Grundriss und Vorfahrt nicht durch Schilder geregelt
- Allgemeiner Hinweis zum Instrument Einbahnstraße, auch wenn nicht angesprochen: E. verleiten in der Regel zum schnelleren Fahren auf gerader Strecke und auch beim Anfahren von Kreuzungen, da Gegenverkehr bzw. bestimmter Kreuzungsverkehr ausgeschlossen; ist als Mittel zur Verkehrsberuhigung nicht zu empfehlen
- Hintergrund der paradoxen Geschwindigkeitsregelung in VLB-Straße Panierstraße / Glogauer Straße (auf Kreuzberger Seite 30 km/h, auf Neuköllner 50 km/h) ist nicht bekannt; **muss mit VLB geklärt werden**
- Gefahrenpunkt Franz-Schubert-Schule wird zur Kenntnis genommen; allerdings ist zu beobachten, dass auch Eltern sich nicht immer an die Geschwindigkeitsbegrenzungen halten und möglicherweise auch auf dieser Ebene Kommunikationsbedarf besteht
- Die der AG in der BVV-Sitzung im September 2007 zugesagten 100 Fahrradbügel werden demnächst installiert, Standorte sollen noch lokal abgestimmt werden
- Bei Realisierung des gewünschten **Fußgängerüberwegs an der Kreuzung Reuter- / Weserstraße** müsste dieser bei der VLB beantragt und auch beleuchtet werden; **Anregung kann im Ausschuss aufgegriffen werden**; grundsätzlich ist die Sinnhaftigkeit trotzdem zu hinterfragen, da auch bei ausgewiesenen Überwegen eine Diskrepanz zwischen vermeintlicher und tatsächlicher Sicherheit besteht
- An Tempo 30 in allen Nebenstraßen des Quartiers (beispielhaft genannt wurden Bürkner-, Sander-, Pflüger-, Friedel-, Reuter oder Weichselstraße) kann nicht durch wiederkehrende Schilder erinnert werden; Tempo 30 gilt grundsätzlich ab Abfahrt von Hauptverkehrsstraßen
- **Neuralgischer Abschnitt der Weichselstraße zwischen Skater- und Spielplatz soll durch Herrn Voskamp nochmals auf Verbesserungsmöglichkeiten überprüft werden** (weitere Maßnahmen eventuell möglich im Fall einer Klassifizierung als Unfallschwerpunkt)

- Geschwindigkeitsempfinden ist subjektiv: punktuelle mobile Überwachung in der Reuterstraße hat ergeben, dass im Schnitt nur 10 km/h zu schnell gefahren wird

Schlegel:

- Auch wenn sich nicht alle daran halten, macht die Geschwindigkeitsbegrenzung /-überwachung auch in Tempo-50-, -30- und -10-Zonen grundsätzlich Sinn: Die abschreckende Wirkung eines möglichen Führerscheinverlusts hält die meisten FahrerInnen davon ab, die Geschwindigkeitsbegrenzung um mehr als 20 km/h zu überschreiten.
- **Die Vorschläge für Fußgängerüberwege (Zebrastrifen) in Reuter- / Ecke Weserstraße und in der Bürknerstraße sowie die Ausweisung / den Umbau der Reuterstraße in eine Fahrradstraße wird der BUND aufgreifen.**

Voskamp:

- Das in Berlin neue Instrument Fahrradstraße hat geringe Aussichten auf eine Verwirklichung in der Reuterstraße, da die Reuterstraße eine Sammel- und Durchgangsfunktion hat. Eine Fahrradstraße schließt aber Durchgangsverkehr aus.
- Außerdem müssten zur Ermöglichung eines Fahrradverkehrs zumindest Teilbereiche (am Rand) asphaltiert werden; da es sich um einen tief greifenden Umbau handelt (schlichtes Überasphaltieren des Kopfsteinpflasters unzureichend), ist mit Kosten von 75 - 100 €/qm zu rechnen (300.000 - 400.000 € für gesamte Straße); dafür gibt es jedoch kein Budget, da der Senat nur den Bau von Haupttrouten finanziert, die Reuterstraße im Fahrradroutenprogramm jedoch nur als perspektivische Nebenroute eingetragen ist; zudem liege die Aussage des Senats vor, dass für die Reuterstraße vorerst kein Geld zur Verfügung stehe
- die Trasse Bürknerstraße-Maybachufer (asphaltierter Teilabschnitt) wird demnächst als eine Fahrradrouten nach Treptow ausgewiesen (grüne Verkehrsschilder mit Entfernungsangaben); Ausweisung als Fahrradstraße nicht notwendig
- der bisherige Umbau von Kreuzungen (Pflüger-, Nansen-, Reuter-, Friedel-, Weserstr.) hat etwa 400.000 € gekostet; auch wenn der Großteil davon aus EU-Mitteln (Soziale Stadt) beglichen wird, ist es dem Bezirk kaum möglich seinen Eigenanteil zu erbringen; investive Maßnahmen müssen außerdem langfristig im Haushalt eingeplant werden
- Nutzung der Gehwege als Fußgänger- und zugleich Radweg scheidet aus, da Querschnitte in der Regel nicht ausreichend (Radweg allein 1,60 m, Rad-/Fußweg 2,60 m); die zusätzliche Voraussetzung Schrittgeschwindigkeit zu fahren wird von kaum einem Radfahrer eingehalten; zudem vertritt der Bezirk den Standpunkt, dass RadfahrerInnen auf die Straße gehören

Scharmberg:

- Zu fast allen Fragen / Anregungen des Abends bestehen auch im BVV-Ausschuss Diskussionsansätze; Problemdruck im Grenzgebiet Kreuzberg / Nordneukölln ist bekannt; BVV lädt demnächst externe Experten zur Beratung in Ausschuss ein
- **Anregungen des Abends werden für Ausschuss aufgenommen; Ausschuss/ Herr Scharmberg wird mit Beirat / AG in Kontakt bleiben**

Zum Teil aus Zeitgründen bleiben folgende Punkte offen / unkommentiert und sind in Zukunft zu bearbeiten:

- Einführung einer flächendeckenden Tempo-10-Zone als Alternative zu teuren Umbauten
- Alternativen zu Straßenschildern als Hinweis auf Tempolimit (Bsp. Figuren auf der Straße)
- Kinder und ältere/alte Menschen als besonders stark durch RaserInnen gefährdete Gruppen
- Option einer Spielstraße am Weichselplatz (Spielplatz)
- keine akzeptable Radroute von der Sanderstraße zum Hermannplatz (Kottbusser Damm zu gefährlich)
- Straßenabsenkungen und Schäden an Bausubstanz durch Lkw-Verkehr in der Nansenstraße und durch starken Verkehr in der Weichselstraße (Abkürzung nach Treptow)
- Nächtliche Lärmbelästigung durch Verkehr, Parkplatzsuche etc.
- Weiterer Umgang der Verwaltung mit speziellem Konfliktschwerpunkt Fahrradfahrer / Fußgänger am Maybachufer
- Mangelnde Anstrengungen von Ordnungsamt und Polizei, die Einhaltung bestehender Verbote / Vorschriften (Fahrradfahren auf Bürgersteig, Geschwindigkeitsüberschreitung) konsequenter zu überwachen und zu sanktionieren

Abschließende Kritik aus dem Publikum:

- Enttäuschung: Alle Anregungen / Vorschläge der AnwohnerInnen wurden entweder mit Hinweis auf mangelnde Ressourcen oder mittels zumindest diskussionswerter Argumente abgewiesen. Konstruktive Anregungen oder Vorschläge zur Unterstützung der Anliegen der AnwohnerInnen wurden seitens der Bezirksvertreter nicht geäußert.

TOP 4

Stellungnahme / Angebot der AG Wohnumfeld des Quartiersbeirats

- Die Veranstaltung sollte den Vertretern aus Bezirk und BVV signalisieren, dass im Reuterkiez engagierte, sachlich denkende und kooperative Bürger leben. Gemeinsam mit der Bezirksverwaltung könnte an die Senatsverwaltung zwecks Identifizierung, Abstimmung und Finanzierung von Verkehrsprojekten
- Konkret schlägt die AG ein aus Mitteln der Sozialen Stadt finanziertes **moderiertes Bürgerbeteiligungsverfahren** vor; die Methodik ist entsprechend zu entwickelnder Zielformulierungen und Ressourcen noch näher zu bestimmen. In das Verfahren sollen die zuständigen Stellen der Verwaltung (Fachämter) und des Senats verbindlich einbezogen werden. Ergebnis des Verfahrens könnten bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung / Steigerung der Sicherheit und Aufenthaltsqualität für eine Vielfalt von NutzerInnen im Reuterkiez sein. Eine Anknüpfung an die politische Agenda / Zeitachse und eine gemeinsame Lösung der Finanzierungsfrage werden angestrebt.
- Herr Blesing bittet um Verständnis, keine spontanen verbindlichen Zusagen machen zu können, erklärt aber seine grundsätzliche Gesprächsbereitschaft hinsichtlich des Bürgerbeteiligungsverfahrens. Ausdrücklich verweist er auf die beschränkten finanziellen und personellen Ressourcen des Tiefbauamtes und den Zwang zur Prioritätensetzung aufgrund eines begrenzten Etats. Zudem müssten zur Durchführung eines solchen Verfahrens externe ExpertInnen hinzugezogen werden (s. Mediationsverfahren „Bäume am Landwehrkanal“).

Hinweis der Moderatorin: Bei dem angesprochenen Verfahren handelt es sich um einen mehrstufigen, mittel- bis langfristigen Prozess der kleinen Schritte. Es ist

ratsam, wenn Bezirksverwaltung und Anwohner frühzeitig gemeinsam festlegen, wer in Prozess welche Rollen und Verantwortungen übernehmen kann.

TOP 5 Zusammenfassung / Nächste Schritte

Die im Verlauf der Diskussion vorgebrachten Wortmeldungen

- Bodenschwellen (Pro und Contra, Zulässigkeit, Sinnhaftigkeit, Varianten)
- Umbau Hermannplatz (Bürgerbeteiligung, Auswirkungen des auf das Quartier)
- Umbau Karl-Marx-Straße (Verlagerung von Durchgangsverkehr in die Sonnenallee)

gehörten in der vorgebrachten Detailfülle noch nicht zum thematischen Schwerpunkt des Abends. Die beiden letzteren Punkte haben aber (teilweise massive) Auswirkungen auf das Gebiet. Sie sollen daher bei anderer Gelegenheit wieder aufgegriffen werden („Themenspeicher“).

Das BürgerInnen-ExpertInnen-Gespräch dient als Ausgangspunkt für weitere Gespräche, detaillierter Sondierungs-, Aushandlungs- und Diskussionsprozesse (z. B. moderiertes Beteiligungsverfahren). Für diesen Prozess wurden in der Diskussion folgende Schlüsselthemen identifiziert:

Aktuelle Situation / Probleme:

- Hohes Autoverkehrsaufkommen
- Verkehrsberuhigung
- Tempozonen
- Sichere Querungen / Zebrastreifen
- Barrierefreiheit
- Förderung des Radverkehrs
- Fahrradwege / Fahrradstraßen
- Sicherheit (auch als Querschnittsthema)
- Einbindung in übergeordnetes Verkehrsnetz / Problematik Verbindungsstraßen
- Nutzungskonflikte: Koexistenz verschiedener Bedürfnisse / Verhaltensmuster
- Subjektive Wahrnehmung von Situationen / Problemständen (sowohl durch die Verwaltung wie die im Alltag Betroffenen)
- Hierarchie in der Nutzungsmöglichkeit des öffentlichen Raums (Auto > Fahrrad > Fußgänger ?)
- Messbarkeit der Problematik / Belastungen; räumliche Schwerpunkte; Verursacher
- Akzeptanz und Interpretation Verkehrszeicheneichen
- Beeinträchtigung des Wohlbefindens durch Verkehrslärm
- Kommunikationsformen und -anlässe zur Problematik (insbes. Ältere Menschen, Kinder)
- Räumliche Schwerpunkte der Problematik (z. B. Umfeld von Schulen und Spielplätzen, Markttage)
- Differenzierung hinsichtlich der Bedürfnisse einer alternden Gesellschaft im öffentlichen Freiraum und Verkehrsgeschehen

Rahmenbedingungen der Diskussion / eines Beteiligungsverfahrens:

- Gesetzliche Regelwerke / Verwaltungsvorschriften
- Kommunikationsstruktur Quartiersbeirat / Quartiersmanagement nutzen
- Erfahrung mit praktischen Instrumenten / Fachkenntnisse genauer auswerten (Bsp. Bodenschwellen, Abwanderungsprozesse)
- Sanktionsmöglichkeiten

- Bezirkshaushalt
- Konsequenzen von / Prioritätensetzung durch Regelungen (Bsp. Einbahnstraßen)

Nächste Schritte:

- Abarbeiten des Themenspeichers (s. o.)
- Sammeln von Informationen / Beobachten der Situation
- Kommunikation mit / Einbeziehung des Senats
- Bürgerbeteiligung konzipieren / durchführen
- Stadtentwicklungsausschuss einbeziehen
- Diskussion: Was verstehen wir unter / bedeutet Qualität in diesem Kontext?
- Abfrage Ergebnis der anstehenden BVV-Abstimmung über eine Studie zu den Möglichkeiten einer flächendeckenden Verkehrsberuhigung im Reuterquartier
- Ggf. separater Gesprächstermin „Bodenschwellen“

Termine Nächste Sitzung AG Wohnumfeld

MI, 08.10.08, 19:00 h, Restaurant Olympia, Hobrecht- / Ecke Pflügerstraße

Berlin, den 02.10.2008

Daniel Roos (für die AG Wohnumfeld) in Abstimmung mit Christiane Droste (Moderatorin)