

Konzept für verkehrsberuhigende und verkehrslenkende Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum, Neukölln-Rixdorf

Öffentliche Veranstaltung - Vorstellung der geplanten Maßnahmen

Protokoll

2. Juli 2018, Ev. Brüdergemeine Berlin, Kirchgasse 14-17, 12043 Berlin 17.30 Uhr bis 20.30 Uhr

Teilnehmende

rund 80 Bürger*innen

Martin Hikel	Bezirksbürgermeister, Bezirksstadtrat für Finanzen und Wirtschaft
Jochen Biedermann	Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung, Soziales und Bürgerdienste
Wieland Voskamp	Leiter Straßen- und Grünflächenamt (SGA)
Rolf Groth	Leiter Stadtentwicklungsamt
Denise Schröter	SGA, Straßenneubau, Radverkehr
Michael Höppner	FGS Forschungs- und Planungsgruppe Stadt und Verkehr
Paul-Martin Richter	Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG
Dr. Ursula Flecken	Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG

Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung und Einführung, Unterschriftenübergabe
- TOP 2 Rückblick - Der Weg zum Konzept
- TOP 3 Vorstellung der geplanten Maßnahmen
- TOP 4 Diskussion im Plenum
- TOP 5 Abschluss und Ausblick

Moderation: Dr. Ursula Flecken, Moderation

TOP 1 Begrüßung und Einführung, Unterschriftenübergabe

Herr Hikel begrüßt die rund 80 anwesenden Bürger*innen zur Vorstellung der geplanten Maßnahmen aus dem Konzept für verkehrsberuhigende und verkehrslenkende Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum von Rixdorf. Er weist auf bereits erfolgte Investitionen in Verkehrsmaßnahmen hin, die in der Stadt und im Bezirk einer höheren Verkehrssicherheit dienen sollen. Für die Planung weiterer Maßnahmen in Rixdorf ist eine Beteiligung durch die Bürger*innen erwünscht, da so wichtige Hinweise, Ideen und Interessen bei der Planung berücksichtigt und abgewogen werden können. Heute werden die bislang für Rixdorf geplanten Maßnahmen vorgestellt, die in der bisherigen Zusammenarbeit mit den Bürger*innen entwickelt wurden.

Herr Biedermann weist auf die Neuausrichtung der Verkehrspolitik im Land Berlin hin und verweist dabei auf das beschlossene Mobilitätskonzept. Er betont, dass das Engagement verschiedener Initiativen, insbesondere der Bürgerinitiative "Mehr Kiez für Rixdorf", einen wichtigen Anteil an der Erarbeitung des Maßnahmenkonzeptes hat, welches heute vorgestellt und diskutiert wird. Bereits bei der Beteiligungswerkstatt am 21. Februar 2018 wurden unter verschiedenen Akteursgruppen unterschiedliche Interessen von z.B. Gewerbetreibenden, der Müllabfuhr, Belange von Kinder- und Jugendlichen, Eigentümer*innen, Radfahrenden, Anwohner*innen etc. ausgetauscht und flossen so in das Konzept ein. Dabei erforderten und erfordern die unterschiedlichen Interessen eine sorgfältige Abwägung, da eine Beruhigung des Verkehrs an eine Stelle eine Mehrbelastung an anderer Stelle bedeuten kann.

Frau Dr. Flecken stellt die weiteren Verantwortlichen aus der Verwaltung und den bearbeitenden Planungsbüros auf dem Podium vor und erläutert das Programm. Nach einem Rückblick auf den Weg zum Konzept sollen die geplanten Maßnahmen vorgestellt werden mit der anschließenden Möglichkeit für Rückfragen und Diskussion im Plenum. Frau Dr. Flecken weist auf Fotoaufnahmen während der Veranstaltung hin und auf die Möglichkeit, der Fotografin mitzuteilen, nicht aufgenommen zu werden.

Eine Sprecherin der Bürgerinitiative "Mehr Kiez für Rixdorf" bittet mit mehreren Mitstreiter*innen um das Wort. Die Bürgerinitiative dankt für die Veranstaltung und fordert mehr Mut bei der Mobilitätswende. Nachhaltige Verkehrsplanung und Mobilitätslösungen müssten in größerem Zusammenhang (Globaler Kontext, Mobilitätskonzept etc.) gesehen werden. Sie übergeben Listen mit mehr als 1.000 Unterschriften an den Bürgermeister, um der Forderung nach Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung Nachdruck zu verleihen. Forderungen sind dabei insbesondere bauliche Maßnahmen gegen den Durchgangsverkehr und für lebendige Orte der Begegnung und Nachbarschaft.

TOP 2 Rückblick - Der Weg zum Konzept

ppt-Folien 6 - 40

Herr Richter vom Büro Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG erläutert den Weg der Erarbeitung des Konzeptes durch einen Rückblick auf:

- Vorgespräche mit Multiplikatoren
- Interviews mit Bewohner*innen und Gewerbetreibenden im Gebiet
- Verkehrsuntersuchungen, d.h. Befahrungen, Verkehrszählungen, Messungen und Auswertung von Polizeistatistiken zu den Themen Verkehrsmengen, Verkehrssicherheit, Durchgangsverkehr und Geschwindigkeit
- Dokumentenrecherche: Auswertung von Konzepten der Fördergebiete, Vorschläge von Initiativen, Einzelanschreiben aus der Bevölkerung hinsichtlich des Themas Verkehr
- Beteiligungswerkstatt mit Arbeitsgruppen am 21.2.2018
- Sammlung und Auswertung der Vorschläge in einer Gesamtliste in Zusammenarbeit mit dem SGA Neukölln

Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme sind in einer Planübersicht "Handlungsbedarfe" zusammengefasst.

Rund 250 Anregungen und Vorschläge für die Maßnahmenliste zur Verkehrssicherheit und Erhöhung der Aufenthaltsqualität wurden auf ihre Umsetzbarkeit geprüft. Die Auswertung der Maßnahmen erfolgte anhand geltender Vorschriften und Regelwerken, einem Abgleich mit Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung und der Finanzierbarkeit. Als Leitbild dient die Idee der "prinzipiellen Verkehrsberuhigung". Darunter ist zu verstehen, dass grundsätzlich eine Reduzierung des MIV zugunsten einer Stärkung des Fuß- und Radverkehrs angestrebt wird.

Das Leitbild berücksichtigt dabei die Aufgabe der Straßenverkehrsordnung, einerseits die Sicherheit, andererseits auch die Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten. Für die "Leichtigkeit" des Verkehrs ist das Prinzip des offenen Netzes von Vorteil, damit sich der Verkehr bestmöglich im gesamten Straßennetz in den vorgesehenen Hierarchien verteilen kann. Netzunterbrechungen sind dabei nicht ausgeschlossen. Sie erfolgen jedoch nur dort, wo die Notwendigkeit besteht, die Leichtigkeit des Verkehrs zugunsten der Sicherheit und/oder der Erhöhung der Aufenthaltsqualität zu beschränken. Für einzelne Teilbereiche bedeutet es abzuwägen, z.B. den Durchgangsverkehr durch Wohnstraßen zu verringern, andererseits auch die an Hauptstraßen ohnehin überdurchschnittlich belasteten Anwohner*innen nicht noch stärkeren Umwelteinflüssen auszusetzen.

TOP 3 Vorstellung der geplanten Maßnahmen

ppt-Folien 41 - 78

Herr Höppner von der Forschungsgruppe Stadt und Verkehr (FGS) stellt den gegenwärtigen Stand der geplanten Maßnahmen mit Vorschlägen zu kurzfristigen, mittelfristigen, langfristigen oder noch nicht festgelegten Umsetzungszeiträumen vor. Die Maßnahmen sind folgenden thematischen Maßnahmenbündeln zugeordnet:

- Durchgangsverkehr
- Geschwindigkeit
- Fahrradverkehr
- Fußverkehr
- weitere Maßnahmen

Die Maßnahmen(entwürfe) sind in einer Planübersicht zusammengefasst und durchnummeriert entsprechend der Nummerierung in der Maßnahmenliste. Die Maßnahmenliste enthält jeweils eine Kurzbeschreibung der Maßnahme, Anlass bzw. Ziel der Maßnahme, den voraussichtlichen Umsetzungszeitraum und eine Entwurfsskizze.

TOP 4 Diskussion im Plenum

Eine erste Möglichkeit für Anmerkungen wird nach dem ersten Teil des Vortrages (Rückblick) gegeben. Angemerkt wird, dass:

- beim Vergleich der aktuellen Verkehrsmengen zu 2003 zu berücksichtigen ist, dass die Verkehrsbelastung schon damals sehr hoch war.
- die Feststellung der Durchschnittsgeschwindigkeit durch die methodische Herangehensweise V85 (Geschwindigkeit die von 85 % der Fahrzeuge nicht überschritten wird) auch besagt, dass die 15 % über dem Durchschnitt liegenden Geschwindigkeitsausreißer einen großen Anteil am Missstand ausmachen (Überschreitung der Geschwindigkeit, Unfälle, subjektives Unsicherheitsempfinden).
- die Umbauarbeiten zwischen Richardplatz und Karl-Marx-Platz im Winter 2017/2018 Verkehrsverschiebungen zur Folge hatten.
- die ermittelten Zahlen für die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge insbesondere für die von Passanten hochfrequentierten Bereiche eine Überquerung der Fahrbahn problematisch machen, z.B. rund um den Böhmisches Platz und an der "Rixdorfer Schnalle".
- die Lärmbelastung für einige Anwohner eine höhere Beeinträchtigung

darstellt als die Geschwindigkeitsproblematik. Neben Fahrgeräuschen wird auch das Hupen (Anlass sind oft Falschparker in zweiter Reihe) als starke Beeinträchtigung empfunden.

Nach der Vorstellung der geplanten Maßnahmen wird die Diskussion durch die Moderatorin eröffnet. Folgende Redebeiträge/Fragen/Anregungen werden in die Diskussion eingebracht:

- Um die Kreuzung Böhmisches StraÙe / HerzbergstraÙe zu entschärfen wird ein Einrichtungsverkehr vorgeschlagen.

Antwort vom Podium: Für diesen Knotenpunkt sind die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten und die Geschwindigkeitsreduzierung maßgebliche Ziele. Dazu dienen die vorgeschlagenen Aufpflasterungen und Querungshilfen in allen Zufahrten zum Kreuzungsbereich. Hinsichtlich einer Reduzierung der Verkehrsmenge auf der Durchfahrtsroute zwischen Sonnenallee und Karl-Marx-StraÙe wird aktuell eine Durchfahrtsperre vom Karl-Marx-Platz in Richtung Richardplatz geprüft, die auch eine Reduzierung des Verkehrs an der betreffenden Kreuzung zur Folge haben würde.

- Es wird im Maßnahmenkatalog die Einrichtung von Zebrastreifen als kostenmäßig günstige Maßnahme vermisst, die mit geringem Aufwand zu realisieren ist.

Antwort vom Podium: Zebrastreifen benötigen eine Anordnung der Verkehrslenkung Berlin und können aufgrund der erforderlichen Beleuchtungsanlagen kostspielig sein, bis hin zu mittleren fünfstelligen Summen. Kostengünstiger sind sie i.d.R. nur gegenüber Lichtsignalanlagen (Ampeln), nicht gegenüber Querungshilfen. Zebrastreifen werden entsprechend den Regelungen der StVO und der Richtlinien für Fußgängerüberwege auch nicht ohne Weiteres in Tempo-30-Zonen bzw. insbesondere in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen angeordnet. Umso wichtiger ist es, an den erforderlichen Stellen im Gebiet bauliche Querungshilfen zu ergänzen oder andere Maßnahmen zu ergreifen, bei denen der Bezirk selbständig handlungsfähig ist.

- Die vorgestellte Maßnahmenauswahl lässt kein klares Ziel erkennen, z.B. sind die Vorschläge für einzelne Fahrradständer in kein Gesamtkonzept eingebunden. Bei Querungshilfen wird dafür plädiert, diese baulich und nicht durch Markierungen umzusetzen.

Antwort vom Podium: Die Maßnahmenvorschläge folgen dem Leitbild der "prinzipiellen Verkehrsberuhigung" (vgl. TOP 2). Beim Angebot an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Straßenraum besteht tatsächlich vielerorts Nachholbedarf. Als Bestandteil der Berliner Radverkehrsstrategie hat die Senatsverwaltung ein Programm Fahrradparken aufgelegt, aus dem die Errichtung neuer Fahrradbügel stadtweit finanziert werden kann. Eine Übersichtskarte über den geplanten Einbau von Fahrradbügeln im Kiez ist in Erarbeitung. Eine bauliche Umsetzung von Que-

rungshilfen erfordert einen entsprechenden finanziellen Aufwand, der minimiert werden kann, wenn z.B. eine Straße ohnehin erneuert werden muss. Dort wo Querungshilfen als Einzelmaßnahme mit Markierungen auf der Fahrbahn ergänzt werden, kommen zusätzlich Poller zum Einsatz, um z.B. das Zuparken der Querungsstellen zu verhindern.

- Warum wird der Einsatz von Diagonalsperren als Maßnahme so zaghaft eingesetzt?

Antwort vom Podium: Bei der Entwicklung der Maßnahmen wurde entschieden, die Erreichbarkeit und Durchlässigkeit im Kiez grundsätzlich auch zukünftig zu gewährleisten. Netzunterbrechungen sind entsprechend nur an Orten mit dringlichem Handlungsbedarf vorgesehen. Dies betrifft immerhin vier Bereiche. Beim Einsatz von Diagonal- oder Durchfahrtsperren muss zudem berücksichtigt werden, dass durch entstehende Umwege auch zusätzlicher interner Verkehr im Kiez erzeugt würde. Hierbei sind Belange von Einsatz-, und Entsorgungs- und Lieferverkehr zu beachten, insbesondere was Kurven- und Wenderadien betrifft. Bei baulichen Maßnahmen ist darüber hinaus der finanzielle Aufwand für die Verlegung von Leitungen und Entwässerung zu beachten.

- Die Asphaltierung von Straßen zwischen verkehrsberuhigten Zonen könnte zu mehr "Rennstrecken" führen.

Antwort vom Podium: Verschiedene Maßnahmen unterliegen in der Tat Zielkonflikten. Die Asphaltierung dient der Verbesserung für den Radverkehr, insbesondere auf festgelegten Fahrradrouten. Hinsichtlich des Kfz-Verkehrs werden mit den vorgeschlagenen Maßnahmen an verschiedenen Stellen eine Geschwindigkeitsreduzierung und eine Reduzierung der Verkehrsmengen in Wohnstraßen angestrebt.

- Wird der Verkehr bei einer Durchfahrtsperre am Karl-Marx-Platz in Richtung Osten zukünftig auf die Kirchhofstraße ausweichen?

Antwort vom Podium: Die Auswirkungen der einzelnen Maßnahmen müssen beobachtet werden. Bei Bedarf sind ergänzende Maßnahmen zu treffen.

- Zustimmungsausprägungen zu Tempo-20-Zone. Geschwindigkeitsbegrenzungen sollten gut sichtbar auch als Markierungen auf der Fahrbahn angebracht werden.

Antwort vom Podium: Bereits der heutige Tempo-10-Bereich ist mit entsprechenden Markierungen versehen. Sofern die Tempo-20-Zone festgelegt werden sollte, wird auch eine Markierung auf der Fahrbahn in Betracht gezogen. Hierzu sind noch Abstimmungen mit der Straßenverkehrsbehörde erforderlich, insbesondere was die räumliche Ausdehnung des Bereiches betrifft. Auch die geeignete Beschilderung/Markierung ist Gegenstand der Abstimmung.

- Warum werden keine Blitzer fest installiert? Vor dem Comeniusgarten wird z.B. häufig mit überhöhter Geschwindigkeit auf den Richardplatz zugefah-

ren. Ebenso auf der Donaustraße und der Böhmisches Straße.

Antwort vom Podium: Fest installierte Blitzer wären an vielen Stellen des Bezirks wünschenswert. Standorte für verstärkte mobile oder fest installierte Kontrollen kann der Bezirk nur anregen, da die Geschwindigkeitsüberwachung eine polizeiliche Maßnahme darstellt.

- Welche Maßnahmen zur Schulwegsicherung sind im Bereich der Villa Rixdorf geplant? Querungsstellen sind häufig zugeparkt.

Antwort vom Podium: Vor und hinter der Kreuzung Kirchhofstraße sind bereits Querungshilfen installiert. Eine zusätzliche Querungshilfe wird für den südlichen Kreuzungsbereich Kirchhofstraße/Richardplatz geprüft. Noch weitere Poller und (nicht-überfahrbare) Gehwegvorstreckungen sind aufgrund von LKW-Schleppkurven ungeeignete Maßnahmen. Es wird auch ein Überwachungsproblem konstatiert - fehlendes Abschleppen. Insbesondere wird sich der Bezirk mit dem Ordnungsamt und der Polizei über Bedarfe für verstärkte Kontrollen von Falschparkern und Geschwindigkeitsmessungen verständigen.

- Welche Maßnahmen sind für den Abschnitt zwischen Richardplatz und Ganghoferstraße geplant? Z.B. wird häufig auf der Donaustraße zu schnell gefahren.

Antwort vom Podium: Die Begrenzung des Bearbeitungsgebietes erfolgte unter finanziellen Gesichtspunkten. Gleichwohl liegen Handlungsbedarfe auch für den nördlichen Teil des Kiezes vor. So sind im Konzept auch Maßnahmen für die Donaustraße vorgesehen. Bei Erfordernis können weitere Maßnahmen zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt werden.

- Es wird dafür plädiert, dass Maßnahmen denkmalgerecht durchgeführt werden und das Großsteinpflaster erhalten bleibt. Kann auch geschliffenes Pflaster Verwendung finden? Für Radfahrende wäre ein asphaltierter Streifen geeignet. Es wird begrüßt, wenn das Rondell in der Mitte des Richardplatzes entfernt wird. Anstelle eines zentralen Kissens in der Mitte des Platzes sollte die Errichtung von Kissens an den jeweiligen Zufahrten geprüft werden.

Antwort vom Podium: Großsteinpflaster am Richardplatz ist hinsichtlich des Denkmalschutzes die richtige Wahl. Fugenverguss als lärmindernde Maßnahme und für Radfahrende angenehmere Oberfläche ist ein guter Kompromiss, der auch bei zukünftigen Maßnahmen Anwendung finden wird. Geschliffenes Pflaster ist wünschenswert, jedoch deutlich teurer. Für eine schmale asphaltierte Radfahrspur am Fahrbahnrand reicht der Straßenquerschnitt nicht aus, wenn an der Seite noch Autos parken. Hier ist der erforderliche Abstand zur geöffneten Autotür zu beachten. Der Streifen befände sich dann praktisch in der Fahrbahnmitte. Der Vorschlag zu Rixdorfer Kissens an den Zufahrten nördlich und südlich des Richardplatzes wird erwogen, da diese Lösung zudem zuträglich für das Stadtbild ist.

- Kann die zukünftige Radwegführung am Karl-Marx-Platz auch auf der Fahrbahn erfolgen, ggf. unter Wegfall von Parkplätzen?

Antwort vom Podium: Die Theorie der Planung muss auch die Alltagspraxis im Blick haben. Die hier befindlichen Geschäfte sind auf an- und abfahrenden Lieferverkehre angewiesen. Der zudem geringe Straßenquerschnitt würde Halteverbote und eine aufwändige Überwachung deren Einhaltung erforderlich machen (Verhinderung Halten in zweiter Reihe). Insofern ist eine platzseitige Radwegführung keine optimale aber die bessere Lösung, sowohl für den Lieferverkehr als auch für die Sicherheit der Radfahrenden. Die Führung über die nördliche Platzseite/nördlich der Baumreihe kann und muss mit der Anordnung der Wochenmarktstände abgestimmt werden.

- Das Ziel der Verkehrsvermeidung, z.B. Knotenpunkt Böhmisches Straße/Hertzbergstraße macht eine Zufahrtsbeschränkung erforderlich. Nur so kann sich auch die Aufenthaltsqualität erhöhen.

Antwort vom Podium: In der Praxis sucht und findet der Verkehr seinen Weg. Wirkliche Verkehrsvermeidung wird grundsätzlich über den Hebel Geld (Benzinkosten etc). und gute Alternativangebote zum MIV erzielt. Das für Rixdorf erstellte Maßnahmenkonzept findet Antworten auf unterschiedliche Belange mit unterschiedlichem (und zu beobachtendem) Wirkungsgrad. Wie bereits beschrieben, kann es nicht Ziel sein, durch Komplettabriegelung des Kiezes einerseits Einsatzfahrzeuge und Lieferverkehre zu stark einzuschränken, andererseits Bewohner*innen von Wohn- und Hauptverkehrsstraßen nicht gegeneinander auszuspielen. Hierfür spielt auch das Bemühen um Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen eine Rolle.

- Die vorgeschlagene Durchfahrtsperre am Böhmischem Platz erfährt verschiedentlichen Zuspruch. Es wird um zügige Umsetzung gebeten. Mit welchen Folgen wird für die Kreuzung Braunschweiger Straße/ Schudomastraße gerechnet.

Antwort vom Podium: Es werden mehrere Maßnahmen Auswirkungen auf den genannten Kreuzungsbereich haben (Abnahme Ost-West-Verkehr; Zunahme Nord-Süd-Verkehr). Bei Umsetzung der unterschiedlichen Maßnahmen ist die Entwicklung an mehreren Kreuzungsbereichen entlang der Braunschweiger Straße zu beobachten. Auch bei T-Kreuzungen, z.B. entlang der Böhmischem Straße sind ggf. weitere Geschwindigkeit reduzierende Maßnahmen erforderlich.

- Ist Parkraumbewirtschaftung angedacht?

Antwort vom Podium: Es ist zunächst eine bezirksweite Studie für Parkraumbewirtschaftung in den Bereichen innerhalb des S-Bahnringes erforderlich. Danach kann über Zonen in einzelnen Quartieren diskutiert und entschieden werden. Die Einrichtung von Zonen für Parkraumbewirtschaftung hat immer Auswirkungen auf benachbarte Quartiere, weshalb hierbei auch bezirksübergreifende Abstimmungen wichtig sind.

TOP 5 Abschluss und Ausblick

Martin Hikel, Bezirksbürgermeister

Herr Hikel gibt einen Ausblick auf die Umsetzung erster Maßnahmen bereits in 2018/2019. Er betont das Erfordernis der Gleichzeitigkeit einiger Maßnahmen. Insgesamt besteht in vieler Hinsicht noch Bedarf an Konkretisierung, auch hinsichtlich der Wirkungsabschätzung und ggf. Milderung von unerwünschten Nebeneffekten. Verkehrsplanung ist ein stetiger Prozess und muss sich immer auch neuen Anforderungen anpassen. Das Konzept hält er für ein gelungenes Bündel, bei dem nicht nur einzelne Kristallisationspunkte im Gebiet, sondern der Kiez in Gänze betrachtet wird. Herr Hikel dankt allen für die engagierte Mitwirkung. Die Ausweisung einer Tempo-20-Zone für gesamt Rixdorf nimmt er mit in die weitere Diskussion, ebenso das Erfordernis der Einbeziehung des Ordnungsamtes.

Jochen Biedermann, Bezirksstadtrat

Herr Biedermann empfindet einige aktuelle verkehrspolitische Entwicklungen als Ermunterung zur Lösung von Aufgaben, die in der Vergangenheit vernachlässigt wurden. Diskussion, Streit und Lösungsfindung für die richtigen Weichenstellungen müssen nach seiner Auffassung die kleinen Dinge und den Alltag Vieler im Blick haben, sind letztendlich aber gesamtgesellschaftliche Aufgaben. Die Umsetzung von Maßnahmen zum Vorteil der einen führt gerade bei Verkehrsfragen häufig auch zum Nachteil von anderen und zieht gelegentlich auch Protest nach sich. Die bisherige Mitwirkung engagierter Bürger*innen am Verkehrskonzept empfindet Herr Biedermann als positiven Protest, der auch mit zur Entwicklung von Maßnahmen beigetragen hat, die vor wenigen Jahren nicht konsensfähig gewesen wären. Er dankt allen Teilnehmenden für ihre Anregungen im Laufe des Prozesses.

Rolf Groth, Amtsleiter Stadtentwicklungsamt

Herr Groth betont die intensive Zusammenarbeit von Stadtplanung und Tiefbau/Verkehrsplanung sowohl innerhalb der Verwaltung als auch zwischen den beauftragten Büros. Die "gemeinsame Sprache" unterschiedlicher Fächer und das Vertrauen auf den Austausch guter Argumente ist wünschenswert, aber nicht längst in allen Planungsprozessen gegeben. Dies muss auch zukünftig weiter geübt und verbessert werden.

Das Protokoll der Veranstaltung, die Power-Point-Präsentation des Vortrages, die Auswertungstabelle der Maßnahmenvorschläge, die gezeigten Plangrafiken und die Maßnahmenliste werden öffentlich zugänglich gemacht. Frau Dr. Flecken versichert, dass die Vertiefung der Maßnahmenvorschläge unmittelbar fortgesetzt wird. Sie bittet um Verständnis, dass die Aufbereitung online

verantwortlich Termin

zur Verfügung zu stellender Unterlagen aufgrund der bevorstehenden Sommerferien noch einige Zeit in Anspruch nehmen wird.

Aufgestellt, 31.7.2018

Planergemeinschaft

Anhang

- Fotodokumentation

Konzept für verkehrsberuhigende und verkehrslenkende Maßnahmen, Neukölln-Rixdorf

Öffentliche Veranstaltung - Vorstellung der geplanten Maßnahmen

2. Juli 2018, Ev. Brüdergemeinde Berlin, Kirchgasse 14-17, 12043 Berlin

Anhang zum Protokoll: Fotodokumentation

(Fotos: Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG)





