#mittemachen

MISCH MIT IN MITTE !

Protokoll der 08. Sitzung des Beteiligungsbeirats im Bezirk Mitte von Berlin

Datum und Uhrzeit: 16.09.2022, 17:30-21:00 Uhr	**Ort der Sitzung:** Aula, Mitte Museum
Protokoll: L.I.S.T. GmbH	**Moderation:** Mia Konstantinidou (boscop eG)

anwesende Mitglieder:

Bürger*innen	Vereine	Politik	Verwaltung
Nora Erdmann	Elisabeth Graff	Benjamin Fritz (Vertreter für Daniela Fritz)	Stefan Fieber
Wolfgang Wüllhorst	Anonym		Sabine Franz-Winkler
	Peter Schwoch		

abwesende Mitglieder (e = entschuldigt)**:**
Ephraim Gothe (e), Christoph Günther-Skorka (e), Lukas Heimes (e), Jelisaweta Kamm, Johanna Koch, Lui Ladwig (e), Cathrin Mamoudou (e), Carsten Riedel, Jaquellin Saheny, Robert Schimanek, Sascha Schug (e), Christian Stein (e), Esther Trapp, Brigitte Zeitlmann (e)

Gäste:
Almut Neumann, Günther Fuchs (Vertreter für den zurückgetretenen Sprecher Thomas Killian)

teilnehmende Mitarbeiter*innen der Geschäftsstelle:
Hanna Buntz, Katharina Bentien (L.I.S.T. GmbH), Mia Konstantinidou (boscop eG), Christopher Bindig (BA Mitte)

Anhänge zum Protokoll:
- Präsentation des Gastvortrags „Beteiligung im Kontext von Mobilitätsvorhaben“

Tagesordnung:
Geplanter Ablauf:

16:00Uhr Treffpunkt vorm Quartiersmanagement Badstraße (Bellermannstraße 81, 13357 Berlin) für Alle, die eine gemeinsame Besichtigung der Diagonalsperren im Bellermannkiez machen möchten, insgesamt ca. 2km Fußweg (keine Teilnehmenden)

ab 17:00 Uhr Ankommen für alle im Mitte Museum
17:30 Uhr Start und Begrüßung, Agenda
17:35 Uhr Einstiegsrunde
17:50 Uhr Aktuelles von den Mitgliedern und vom Büro für Bürgerbeteiligung
18:00 Uhr Beteiligung im Kontext von Mobilitätsvorhaben Gast: Dr. Almut Neumann, Bezirksstadträtin für Ordnung, Umwelt, Natur, Straßen, Grünflächen Vortrag und anschließende Fragerunde

19:00 Uhr	Pause
19:15 Uhr	Arbeit in Kleingruppen: Welcher Auftrag ergibt sich aus dem Gehörten für den Beirat? anschließende Kurzberichte ins Plenum und Reflexion
20:00 Uhr	Vorschlag: neuer Turnus der Sitzungen und/oder regelmäßigere Treffen Nora Erdmann
20:15 Uhr	Zeitpunkt Neukonstitution des Beirats Abwägung und Abstimmung, Hintergrund siehe Geschäftsordnung §2 (4): Nach zwei, spätestens drei Jahren werden die Mitglieder des Beirats neu berufen.
20:30 Uhr	Vorschlag für nächste Sitzungen: Vertreter*innen der Fachämter einladen, um Vorhaben fachamtsspezifisch zu beleuchten Geschäftsstelle i.A. von Rüdiger Lötzer
20:45 Uhr	Sprecher*innen-Wahl
20:50 Uhr	Abschlussrunde
21:00 Uhr	Ende der Sitzung

Beratungsgegenstände und Beschlüsse

1. Start, Begrüßung und Vorstellungsrunde

- Die 8. Sitzung findet in Präsenz mit sieben Mitgliedern statt. Mit sieben anwesenden Mitgliedern ist der Beirat in dieser Konstellation nicht beschlussfähig.
- Die Runde begrüßt Frau Dr. Almut Neumann, Bezirksstadträtin für Ordnung, Umwelt, Natur, Straßen und Grünflächen, als Gastreferentin. Der eingeladene stellvertretende Bezirksbürgermeister und Bezirksstadtrat Herr Gothe als Gastredner lässt sich aus Krankheitsgründen entschuldigen.
- Die Moderatorin der Veranstaltung Mia Konstantinidou begrüßt die Runde und erläutert kurz den geplanten Ablauf. Die Veranstaltung ist in zwei Slots geteilt: Im ersten Teil der Veranstaltung wird es einen Vortrag von Frau Dr. Neumann um Thema „Verkehrswende Umsetzen“ geben und im zweiten Teil soll die Arbeitsweise des Beirats erörtert und diskutiert werden.
- Der Ablauf dieser Sitzung wurde in einem Vorbereitungstreffen am 23.08. konzipiert, zu dem alle Mitglieder eingeladen waren. Vielen Dank an die Mitglieder, die sich bei der Vorbereitung der Sitzung engagiert und Zeit genommen haben!
- Hanna Buntz erläutert kurz die Reglementierung zur Beschlussfähigkeit: Beschlüsse können auch im Nachgang der Veranstaltung per Mail herbeigeführt werden.
- Alle Anwesenden stellen sich vor und erläutern in Kürze, wen sie im Beirat vertreten und wofür sie sich engagieren.

2. Aktuelles von den Mitgliedern

- Viele Mitglieder haben im Vorfeld aus Krankheitsgründen ihre Teilnahme (kurzfristig) an der Veranstaltung absagen müssen.
- An dem angekündigten Kiezspaziergang bzgl. der errichteten Diagonalsperren im Bellermannkiez um 16:00 Uhr hat keine*r teilgenommen.

3. Beteiligung im Kontext von Mobilitätsvorhaben Gast: Dr. Almut Neumann, Bezirksstadträtin für Ordnung, Umwelt, Natur, Straßen, Grünflächen

- Frau Dr. Neumann stellt dem Beirat ihren Vortrag mit dem Titel „VERKEHRSWENDE UMSETZEN - Beteiligung im Kontext der Umsetzung von Maßnahmen des Straßen- u. Grünflächenamtes Mitte“ vor. Die gesamte Präsentation finden Sie im Anhang dieses Protokolls.
  Die Kernthemen des Vortrags beinhalteten Ihre politischen Ziele während Ihres Amtes, die Thematik der Kiezblocks und die Vorstellung des Mobilitätsrates. An dieser Stelle rief Frau Dr. Neumann zu einer aktiven Teilnahme am Mobilitätsrat auf und stellte diesen in seiner Konstitution kurz vor. Jeder könne sich gerne einbringen und an Sitzungen teilnehmen!
- Während des Vortrags gab es eine kurze Zwischenfrage bezüglich der angestrebten Zahl der geplanten neuen Radstrecken. Die Antwort von Frau Neumann war 3,5km, jedoch mit dem Zusatz, dass diese Zahl wohl übertroffen werde.
- Im Anschluss des Vortrags gab es eine offene Diskussion mit Fragestellungen an Frau Dr. Neumann.

- **Frage Nr. 1:**
  Was bedeuten die zwei verschieden farbigen (grün und rot) Fahrradstreifen?

  → Antwort Fr. Dr. Neumann: Ein grüner Radfahrweg bedeutet, dass ein Fahren ohne Hindernisse möglich ist, ein roter Weg deutet auf ein Querungspotential hin.

- **Frage Nr. 2:**
  Wieso können zukünftig die Bordsteine an Querungspunkten nicht direkt beim Bau barrierefrei hergestellt (abgesenkte Bordsteine) werden?

  → Antwort Fr. Dr. Neumann: Dieses Thema ist mit Konflikten versehen. Generell gibt es nur noch wenige Querungspunkte mit hohen Bordsteinkanten. Erhöhte Bordsteinkanten dienen zum anderen Teil auch der räumlichen Orientierung für Sehbehinderte (Abgrenzung Straßenraum). Die bautechnischen Vorgaben besagen, dass eine kleine Kante vorhanden sein muss. (Verweis auf geltende Regeln der Technik). Ein nachträglicher Rückbau von Straßen zu Spielstraßen mit abgesenkten Bordsteinen ist generell schwierig, da dies eine Tiefbaumaßnahme ist. Spielstraßeneinrichtungen mittels Poller (s. Kiezblocks) sind ein Mittelweg.

- **Frage Nr. 3:**
  Die Herrichtung von Kiezblocks ist durch Poller nur temporär. Ist eine generelle Entsiegelung von Straßen mit einer anschließenden Baumbepflanzung möglich?

  → Antwort Fr. Dr. Neumann: Eine Entsiegelungsmaßnahme ist immer eine Tiefbaumaßnahme (=andere Zuständigkeit). Der eigene Wunsch nach mehr Entsiegelung ist da, jedoch schwierig in der Umsetzung. Baumneupflanzungen in Straßennähe sind generell schwierig (Bodenbeschaffenheit, Versickerung, etc.). Ein positiver Schritt ist es, vorhandene Baumscheiben (der unversiegelte Bereich mit offenem Boden um den Stammbereich) nun zu vergrößern.

- **Frage Nr. 4:**
  Können Poller begrünt (mit rankenden Pflanzen) werden?

  → Antwort Fr. Dr. Neumann: Poller sind zwar ästhetisch fragwürdig, jedoch sind sie Verkehrszeichen nach der STVO und somit nicht begrünbar. Die rot-weiße Farbgebung ist auch festgesetzt. An dieser Stelle wird darauf hingewiesen, dass Poller die ersten Impulse für weiterführende Planungsanstöße sein könnten.

- **Frage Nr. 5:**
  In Bezug auf das vorhandene Straßennetz von Berlin erscheinen 3,5km neue Radwege als wenig. Sollte Anspruch des Ausbaus nicht höher sein – gerade in Bezug zum Begriff der Verkehrswende? Was ist Ihr Anspruch an den Ausbau und welche Mittel stehen Ihnen zur Verfügung?

  → Antwort Fr. Dr. Neumann: Die eigenen Visionen sind sehr groß. Es gibt sehr viele Konzepte für die Mobilitätswende (wie in der Präsentation vorgestellt). Neben den Radwegen ist ein wichtiges weite-

res Konzept das der Kiezblocks. Natürlich ist der eigene Anspruch viel höher, jedoch ist die Umsetzung limitiert durch die personellen Ressourcen. Sechs Personen (mit Frau Neumann sieben) kümmern sich aktuell um alle Belange und Projekte im öffentlichen Raum. Dazu gehören beispielsweise das Bearbeiten von städtebaulichen Förderprogrammen und Plänen des Senats. Aktuell gibt es zu viel Arbeit und zu wenig Personal. Deshalb freut man sich über jeden neuen realisierten Kilometer Radweg.

- **Frage Nr. 6:**
  Wieso wird dann kein externes Personal hinzugezogen?

  → Antwort Fr. Dr. Neumann: Natürlich werden für manche Projekte externe Dienstleister*innen hinzugezogen, jedoch Bedarf eine externe Beauftragung auch wiederum eine persönliche Betreuung, die ebenfalls zeitaufwendig ist und Ressourcen bedarf. In Radverkehrsthemen ist man dann oftmals auch effektiver in der Bearbeitung als Externe. Aktuell sind die eingeschränkten personellen Ressourcen nicht ideal, jedoch sollte man optimistisch bleiben und sich auf Vorhaben mit einem geringen Aufwand, aber einer effektiven Wirkung fokussieren (s. Kiezblocks).

- **Frage Nr. 7:**
  Müssten neue Konzepte nicht radikaler und größer gedacht werden, damit sich was verändert? Beispielsweise das vermehrte Planen von Shared-Spaces?

  → Antwort Fr. Dr. Neumann: Nach Aussagen von Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderungen werden Shared-Spaces kritisch gesehen, da sie wenig räumliche Kanten und Begrenzungen für die Orientierung bieten und so potenzielle Gefahren bergen.

- **Frage Nr. 8:**
  Wieso dauert es so lange, einen Fahrradüberweg (Zebrastreifen) anzumelden und zu realisieren?

  → Antwort Fr. Dr. Neumann: Die Herstellung eines Fahrradüberwegs ist eine Tiefbaumaßnahme. Das SGA ist hier nicht zuständig. Die durchschnittliche Realisierungszeit eines Zebrastreifens beträgt gegenwärtig vier Jahre – das ist ein Ärgernis. Je nach Projekt oder Lage kann dies mal schneller oder mal langsamer passieren. Die Parameter für die Herstellung eines Zebrastreifens sind sehr komplex und oftmals schwer nachzuvollziehen, da es in der Planung vieler Abstimmungen, insbesondere mit dem Senat, bedarf. Ebenfalls bedingt die Herstellung eines Zebrastreifens oftmals weitere Tiefbaumaßnahmen (Beleuchtung, Schilder, Masten, etc. Verweis auf die STVO). Ebenfalls sind Zebrastreifen nicht überall möglich und die Straßenverkehrsbehörde ist auch absolut gegen viele Fahrradüberwege. An sozialen Einrichtungen hingegeben sind sie oftmals wünschenswert. Vergleiche zum Thema Zebrastreifen mit anderen Ländern können nicht gezogen werden, da die Rechtslage eine ganz andere ist.

- **Frage Nr. 9:**
  Wie setzt sich der Mobilitätsrat zusammen? Darf man bei den öffentlichen Sitzungen zu zuhören oder auch etwas vorschlagen? Sind im Mobilitätsrat auch Autofahrende?

→ Antwort Fr. Dr. Neumann: Der Mobilitätsrat setzt sich aus verschiedenen Vereinen und/oder Parteien zusammen (keine Einzelpersonen). Generell wird aber keine*r ausgeschlossen. Gäste sind immer herzliche willkommen. Aktuell sind keinen Autofahrenden im Mobilitätsrat vertreten. Gesprochen werden darf immer (ggf. mit Vorankündigung). Die Sitzungen finden alle zwei Monate online statt.

Mehr Infos zum Mobilitätsrat gibt es online hier: https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/planung-entwurf-neubau/mobilitaetsrat-1065342.php

- **Frage Nr. 10:**
  E-Scooter stehen oft auf dem Gehweg und sind eine Gefahrenquelle. Wie kann dem entgegengewirkt werden?

  → Antwort Fr. Dr. Neumann: Leider wurde es in der Vergangenheit versäumt, ein geregeltes Abstellen der Scooter zu planen. Der Bezirk Mitte hat aktuell 30 ausgewiesene Abstellflächen für Scooter, das reicht jedoch nicht aus. Der Senat bemüht sich aktuell um eine Zusammenarbeit und Kommunikation mit den Anbietern (z.B. Jelbi), um Konzepte zu erstellen. Durch eine Gesetzesänderung (hätte schon viel früher kommen sollen) werden Scooter als Sondernutzung eingestuft, sodass auch Parkverbotszonen eingerichtet werden können. Demnach werden ab 2023 auch vermehrt Abstellflächen ausgewiesen werden. Wir setzen uns auch für Strafgebühren ein. Aktuell ist leider keine Gebührenübernahme durch die Anbieter möglich. Dieses Problem muss noch gelöst werden.

- **Frage Nr. 11:**
  Im Zuge der Einrichtung von Kiezblocks kommt es zu einem Wegfall von nötigen Parkmöglichkeiten. Wie kommen Kiezblocks und die Parkraumbewirtschaftung überein?

  → Antwort Fr. Dr. Neumann: Kiezblocks führen zu einer Verkehrsverlagerung. Dabei werden die Straßenpriorisierungen und Verkehrsflüsse beachtet. Eine Studie aus Barcelona hat ergeben, dass Kiezblocks zu weniger Verkehr führen. Kiezblocks sind somit ein wichtiger Bestandteil einer langfristigen Verkehrswende. Durch den Wegfall von Parkmöglichkeiten soll eine verstärkte Nutzung des ÖPNVs herbeigeführt werden (insbesondere bei Pendlern).

- **Frage Nr. 12:**
  Durch die Verkehrsverlagerung durch die Kiezblocks kommt es zu einer höheren Belastung der Hauptverkehrsstraßen. Wie kann der Lärm und Staubbelastung entgegengewirkt werden?

  → Antwort Fr. Dr. Neumann: Dass es durch Kiezblocks eine höhere Belastung der Hauptverkehrswege gibt, ist korrekt – jedoch nur temporär. Auf lange Sicht wird sich das ändern. Großes Ziel ist es, überall den Individualverkehr zu verringern, sodass auch die Belastung auf den Hauptverkehrsstraßen abnehmen wird. Je weniger Autos es gibt, desto mehr Fahrräder wird es geben. Durch die gleichzeitige Beruhigung der Nebenstraßen wird die Wohn- und Aufenthaltsqualität enorm gestärkt.

  Alle Infos zum Thema Kiezblocks gibt es online hier:
  https://berlin.de/kiezblocks mitte

Verschiedene Meinungen/Hinweise aus der Diskussionsrunde:

- Berlin liegt im internationalen Städtevergleich (bspw. Barcelona oder Kopenhagen) ganz weit hinten, was den Anspruch auf eine Verkehrswende betrifft.

- Aktuell findet wenig bis keine Beteiligung zu Vorhaben der Mobilität statt. Die Informationsveranstaltung zum Vorhaben am Hegelplatz wird als schlecht und „von oben herab" gesehen. „Bürgerbeteiligung nur als Feigenblatt". Man sollte konzeptionell beteiligen und konzeptionell denken.

- Navigationsgeräte in Autos sind so programmiert, dass die schnellsten Routen im Stadtraum gesucht werden. Dies führt dazu, dass vermehrt Schleichwege durch Wohnviertel genutzt werden.

- Durch den Kiezblock Bellermannkiez wird das Autofahren dort sehr unattraktiv gemacht – dieses Umdenken ist spürbar. Die Verkehrsberuhigung ist enorm und wird als positiv wahrgenommen.

- Es sollte ein Modell für den Kiezblock in ganz Berlin geben. Es wird der Hinweis gegeben, dass die Vorhabenliste in Ihrer Formulierung eindeutiger werden sollte. Kiezblocks werden hier Diagonalsperren genannt, hier sollte eine einfachere Sprache verwendet werden. Das Konzept Kiezblock sollte als Vorhaben gelistet werden.

  → Antwort Fr. Dr. Neumann: Vielen Dank für den Hinweis, dies war nicht bekannt. Ein Leitfaden für Kiezblocks ist gerade in Arbeit, bzw. wurde bereits veröffentlicht.

- Viele Radstellanlagen sind an unmöglichen Stellen verortet und sind oft verschenkte Ressourcen. Es gibt keine Rückkopplung der Bedarfe.

  → Antwort Fr. Dr. Neumann: Dies stimmt nicht. Man steht bezüglich der Verortung in Kontakt mit dem Mobilitätsrat und prüft die Anliegen. Stellplätze sind in der Regel an Radstraßen positioniert. Ansonsten würde man nur auf Grund von Bürgerhinweisen tätig werden. Aktuell gibt es viele Hinweise.

4. Arbeit in Kleingruppen: Welcher Auftrag ergibt sich aus dem Gehörten für den Beirat? Anschließende Kurzberichte ins Plenum und Reflexion.

Auf Grund dessen, dass nur wenige Beiratsmitglieder anwesend sind, entscheidet sich die Runde gegen das angedachte Arbeiten in Gruppen, sondern spricht sich für eine gemeinsame Diskussion aus.

Im Folgenden werden die Kernpunkte der fließenden Diskussion zusammengefasst:

- Durch die Vorstellung des Mobilitätsrates aus dem Gastvortrag wird die Rolle des Beteiligungsbeirates und die des Mobilitätsbeirates versucht zu erörtern und zu verstehen. Es herrscht eine Verunsicherung über die Aufgaben und den Stellenwert des Mobilitätsbeirates, da dieser in engem Austausch mit dem SGA zu sein scheint. Es wird der mangelnde Informationsfluss gegenüber dem Beteiligungsbeirat und der Bürgerschaft kritisiert.

- Ein Beiratsmitglied erklärt die Konstitution des Mobilitätsbeirates. Da es bei Vorhaben von Mobilitätsprojekten aktuell nur wenig Beteiligungsspielraum gibt, wird vorranging nur über Vorhaben informiert. Eine Rolle des Beteiligungsbeirates im Mobilitätsrat sollte somit differenziert gesehen werden. Um zu verstehen, wie der Mobilitätrat funktioniert und agiert, könnten einige Beteiligungsbeiratsmitglieder an einer öffentlichen Sitzung des Mobilitätsrates teilnehmen und berichten.

- Im weiteren Verlauf der Diskussion wird generell über verschiedene Beiräte im Stadtgebiet gesprochen. Es entsteht der Wunsch nach einer Vernetzung und einem Austausch mit anderen Beiräten, um zu verstehen, was die Handlungsfelder, Aufgaben und Ergebnisse sind. In der Diskussion gibt es verschieden Stimmen dazu, wie sinnvoll diese Vernetzung wäre.

- Christopher Bindig betont noch einmal den Hintergrund der Gründung des Beteiligungsbeirates, nämlich aus den Leitlinien der Partizipation heraus. Somit sollte der Fokus des Beirates auch auf das Thema Beteiligung gerichtet sein. Persönliche Anliegen sind kein Handlungsfeld des Beirats. Es sollte erörtert werden, wie zukünftig gearbeitet werden soll und was die Ergebnisse sein sollen/könnten. Es wäre hilfreich, wenn sich der Beirat noch einmal mit der eigenen Geschäftsordnung und den eigenen Handlungsspielräumen auseinandersetzen wurde, um so zielorientiert arbeiten zu können. Hanna Buntz bekräftigt in dem Zuge, dass es wünschenswert wäre, dass der Beirat am Ende einer Sitzung Empfehlungen für die BVV formulieren würde.

- Es wird herausgearbeitet, dass sich der Mobilitätsrat, im Gegensatz zum eigenen Beirat, mit einem spezifischen Thema befasst. Im Zuge dessen wird die Frage gestellt, was generell die eigene Rolle des ist und welchen Anspruch man habe. Einigen Mitgliedern sind die eigenen Aufgaben und Handlungsspielräume noch nicht ganz klar. Kritisiert wird ebenfalls, dass nur Empfehlungen ausgesprochen werden können, die in keinster Weise bindend sind.

- Die Mitglieder diskutieren ihre Verbindung zur BVV und wie der Beirat stärker wahrgenommen werden könnte. Möglichkeiten über die Kontaktaufnahme zu Parteien oder per Brief werden vorgestellt. Hanna Buntz legt nahe, dass sich aus diesem Wunsch eine Empfehlung an die BVV ableiten ließe. Vorschlag: Die BVV lädt 2-3 Mitglieder des Beteiligungsbeirates zu einer Sitzung als Gäste ein.

  → **ERGEBNIS:** Dieser Vorschlag wurde von den Mitgliedern nicht aufgegriffen.

- Es wird in der Runde sehr viel Redezeit für das Thema des Mobilitätsrates und anderer Beiräte aufgewendet. Einige Mitglieder betonen den Fokus auf das eigene Arbeiten. Zum Abschluss der Diskussion werden noch einmal generelle Fragestellungen genannt:
  Ist es unsere Aufgabe Beteiligung anzuregen oder sollten wir Empfehlungen für weitere Maßnahmen der Beteiligung aussprechen? Was ist unsere Funktion? Was ist unsere Aufgabe?

5. Zeitpunkt Neukonstitution des Beirates Abwägung und Abstimmung

- Hanna Buntz stellt die verbliebenen Themen der Tagesordnung vor und verweist noch einmal auf die Beschlussfähigkeit. Auch wenn diese heute nicht möglich ist, kann sie im Nachgang per Mail erzielt

werden. Der Vorschlag ist es, dass ein Stimmungsbild zur Neukonstitution in der Runde erzeugt wird und so ein Impuls gesetzt wird.

- Frau Erdmann als Sprecherin erkundigt sich über die Möglichkeit, dass Herr Fuchs als Vertreter des ausgeschiedenen Mitglieds Thomas Killian als Mitglied nachrücken könne. Das Nachrückerprocedere wird kurz erläutert. Sollte sich der Beirat für eine Neukonstitution entscheiden und auflösen, dann wäre ein Nachrücken nicht möglich. Eine Entscheidung dazu wird vorerst vertagt.
- Hanna Buntz gibt die Info, dass es bereits fünf interne Mitgliederwechsel seit der Gründung gegeben habe. Aktuell sind es 22 Mitglieder.
- Es wird in der Runde ein Stimmungsbild mit einzelnen Statements zur Frage der Neukonstitution abgefragt. Abwesende Mitglieder bekommen im Nachgang die Möglichkeit von Statements per Mail.

→ **ERGEBNIS:** Die anwesenden Mitglieder sprechen sich geschlossen für eine Weiterführung des Beirats und eine Neukonstituierung nach insgesamt drei Jahren aus. Mit den schriftlichen Vorabübersendung von Statements einiger nicht anwesenden Mitglieder, sprechen sich insgesamt zehn Mitglieder für die Weiterführung des Beirats aus.

→ **BEGRÜNDUNG:** Der Beirat brauche Konstanz, um ins Arbeiten zu kommen. Einige haben das Gefühl, sich gerade erst in der Konstellation gefunden zu haben. Man sollte mit der aktuellen Konstellation des Beirats von der bisherigen Diskussionsebene in die aktive Arbeitsebene übergehen.

6. Vorschlag: neuer Turnus der Sitzungen und/oder regelmäßigere Treffen

- Die Mitglieder besprechen in der Runde das „Für und Wider“ von häufigeren Treffen.
- Es wird kurz die Möglichkeit besprochen, die Beiratssitzungen an einem anderen Wochentag als den Freitag stattfinden zu lassen. Dies ist auch Gründen von Überschneidung mit BVV-Sitzungen und anderen Ausschüssen nicht möglich.
- Frau Erdmann als Sprecherin befürwortet ein regelmäßigeres Treffen, um ins Arbeiten zu kommen und um sich besser kennenzulernen.
- Es wird sich mehrheitlich dafür ausgesprochen, die Anzahl der Treffen zu erhöhen. Um das Angebot der Teilnahme niedrigschwelliger und interessanter zu gestalten wird der Vorschlag begrüßt, einen wechselnden Turnus von digitalen und analogen Sitzungen zu erdenken. Stefan Fieber erklärt sich dazu bereit, dazu im Nachgang der Sitzung einen Vorschlag zu erarbeiten.
- Hanna Buntz merkt an, dass eine höhere Frequenz von Treffen auch einen höheren Organisationsaufwand bedeutet. Dieser könne nur mit einer gewissen Bereitschaft der Selbstorganisation des Beirats gelingen.

→ **ERGEBNIS:** Eine Entscheidung wird auf Grund der fehlenden Beschlussfähigkeit vorerst vertagt.

7. Vorschlag für nächste Sitzungen: Vertreter*innen der Fachämter einladen, um Vorhaben fachamtsspezifisch zu beleuchten

- Die Mitglieder diskutieren gemeinschaftlich, was es für Themen und Belange für die nächste Beiratssitzung geben könnte.
- Viele der Mitglieder sprechen sich für den Vorschlag von weiteren Gastvorträgen aus. Ein mögliches Themengebiet kann aber noch nicht geschärft werden.
- Es wird der Wunsch geäußert, dass die kommenden Sitzungen generell mit kürzeren Tagesordnungen geplant werden sollten.
- Zum Vorschlag die Vorhabenliste zu thematisieren, gibt Hanna Buntz die Info, dass dies schon Thema der Februarsitzung war.

→ **ERGEBNIS:** Eine Entscheidung wird auf Grund der fehlenden Beschlussfähigkeit vorerst vertagt.

8. Sprecher*innen-Wahl

- Die Mitglieder werden gefragt, wann und wie die Wahl eines neuen Sprechers oder neuen Sprecherin erfolgen soll. Die Möglichkeiten werden in der Runde kurz erörtert.

→ **ERGEBNIS:** Eine Entscheidung wird auf Grund der fehlenden Beschlussfähigkeit vorerst vertagt. Es wird zeitnah von der Geschäftsstelle ein Online-Aufruf wie zur letzten Sprecher*innenwahl gestartet.

9. Diskussion und Beschluss der Geschäftsordnung / Abschluss

- Die Beiratsmitglieder werden zum Abschluss gebeten ein kurzes Resümee der Sitzung zu ziehen, bzw. Wünsche für die nächste Sitzung zu formulieren.

  - ➔ Die Sitzung ist gut gelaufen
  - ➔ Zufrieden, dass eine Sitzung stattgefunden hat
  - ➔ Es ist schade, dass wir keine Empfehlung formuliert haben
  - ➔ Wir brauchen eine stärkere Vernetzung mit anderen Beiräten und einen regeren Austausch – digital wie analog
  - ➔ Es muss mehr auf das Zeitmanagement in den Sitzungen geachtet werden
  - ➔ Wunsch nach mehr Zielstrebigkeit und Produktivität in der nächsten Sitzung

- Das Büro für Bürgerbeteiligung bedankt sich bei allen Mitgliedern für die Sitzung und verabschiedet sich mit dem Hinweis auf die aktuell bis zum 30.11.22 laufende, aktivierende Umfrage zum Thema: „Wie machst du Mitte?“ Wir freuen uns über jede Teilnahme!

  Mit(t)emachen unter:
  https://mein.berlin.de/projekte/mittemachen-mit-dem-buro-fur-burgerbeteiligung/

VERKEHRSWENDE UMSETZEN

Beteiligung im Kontext der Umsetzung von Maßnahmen des Straßen- u. Grünflächenamtes Mitte

Diskussion im Beteiligungsbeirat Mitte

Dr. Almut Neumann, Stadträtin für den öffentlichen Raum, Bezirksamt Mitte von Berlin

BERLIN

ÜBERSICHT

1. Fuß- und Radverkehr sicher machen
2. Handlungsrahmen bei der Umsetzung
3. Umsetzungsprozess bei neuen Kiezblocks Light
4. Umsetzungsprozess bei Radverkehrsanlagen
5. Umsetzungsprozess bei Knotenpunkten und Fahrradabstellanlagen
6. Bürger*innen einbinden

01

FUß- UND RADVERKEHR SICHERER MACHEN

Jahresausbauziele 2022

- Ausbau des Radverkehrsnetzes im Bezirk um 3,5 Kilometer (Radverkehrsplan Berlin)
- 50 Kreuzungen sicherer machen
  Die Sichtverbindungen für den Fußverkehr werden verbessert, indem dort Abstellanlagen für Fahrräder, Lastenräder und Elektroroller etc. installiert werden.

  Dies hat zudem den Vorteil, die Gehwege zu entlasten und dort mehr Platz für Fußgänger*innen zu schaffen.

  Die Auswahl der Kreuzungen erfolgt in enger Abstimmung mit dem Mobilitätsrat.

Weniger ist mehr – einfacher statt kompliziert!

- Ziel ist eine möglichst schnelle Umsetzung
- effektiver Einsatz personeller, zeitlicher und finanzieller Ressourcen
- Konzentration auf Maßnahmen im Nebenstraßennetz
- der Fokus liegt auf nicht baulichen verkehrlichen Maßnahmen, durch straßenverkehrsrechtliche Anordnungen
- sukzessiver Umbau und Gestaltung bei Wirksamkeit der Maßnahmen

02

HANDLUNGS-RAHMEN BEI DER UMSETZUNG

Gesetze

- Berliner Mobilitätsgesetz (MobG)
- Berliner Straßengesetz (BerlStrG)
- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)
- Klimaschutzgesetz

übergeordnete Ziele und Konzepte

- Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe)
- Radverkehrsplan
- Luftreinhalteplan
- Lärmaktionsplan
- Umweltgerechtigkeitsatlas

Technische Regelwerke, Entwurfsrichtlinien

Leitfäden

bezirkliche Ziele und Konzepte

- Integrierte Verkehrs- und Mobilitäts-, Freiraum- und Gestaltkonzepte
- Parkraumbewirtschaftung
- Integrierte Handlungs- und Stadtentwicklungskonzepte
- Leitlinien für Bürgerbeteiligung bezirkliche Vorhabenliste

Bezirksamt Mitte | BERLIN

MITTEMACHEN MISCHMIT INMITTE!

Steckbrief

☐	Antidiskriminierung	☐	Arbeit und Wirtschaft	☐	Bauen und Wohnen
☐	Bildung und Forschung	☐	Kinder, Jugend und Familie	☐	Finanzen
☐	Gesundheit und Sport	☐	Integration	☐	Kultur und Freizeit
☐	Nachbarschaft und Teilhabe	☐	Stadtentwicklung	☐	Umwelt und Grünflächen
☒	Verkehr				

Inhaltliche Beschreibung

Lage des Vorhabens

Status

Geplanter Umsetzungszeitraum/ Stand

Art der Finanzierung

Kosten des Vorhabens

Bezug zu anderen Vorhaben

Beteiligung

Begründung

Stand der Beteiligung

Beteiligungsanregung / Initiierung

Zuständige Fachverwaltung / Ansprechperson

Weitere

Veröffentlichung von SGA Vorhaben auf der Vorhabenliste

Kriterien für die Erstellung eines Projekt Steckbriefes

- bezirkliches Vorhaben
- vom SGA verantwortet/bewirtschaftet
  ⇨ fachliche Zuständigkeit
- Projektverantwortliche/er bestimmt
  ⇨ personelle Ressource
- Finanzierungszusage liegt vor bzw. ist gesichert
  ⇨ finanzielle Ressource
- die Realisierung ist hinreichend wahrscheinlich
  ⇨ geplanter Zeithorizont

Einrichten von Diagonalsperren im Bellermannkiez

laufend

Ort	Bezirksregion Osloer Straße, Bellermannkiez, 13357 Berlin
Thema	Verkehr
Laufzeit	Bauphase 2021 – 2022
Kosten	Kosten können je nach Einzellösung variieren Bellermannstr. / Heidebrinker Str. / Eulerstr. (ca. 9.000 €)
Art der Beteiligung	Mitwirkung
Referenznr.	2022-00545, bearbeitet am 5. Juli 2022

Das Straßen- und Grünflächenamt errichtet zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs in folgenden Kreuzungsbereichen Diagonal-sperren:

• Bellermannstr. / Heidebrinker Str. / Eulerstr. • Stettiner Str. / Bellermannstr. • Klever Str. / Euler Str. • Eulerstr. / Jülicher Str. • Bellermannstr. / Grüntaler Str.

Dieses Bauvorhaben soll zur Verkehrsberuhigung beitragen und im Verbund einen Kiezblock bilden. Grundlage dieser Maßnahme sind das integrierte Verkehrskonzept „Quartiersmanagement Badstraße“ sowie der BVV-Beschluss 2866/V „Für sichere und lebenswerte Kieze – Durchgangsverkehr in den Wohnquartieren verhindern“.

Über das Feld "Webseite" unter Kontakt kommen sie direkt zur Projektwebseite des Straßen- und Grünflächenamtes.

Art der Beteiligung: Mitwirkung
2019 wurde die Quartiersbevölkerung aktiv in die Erarbeitung des Verkehrskonzeptes eingebunden. Im Dezember 2019 wurde das Verkehrskonzept im Ausschuss für Umw…

Weiterlesen...

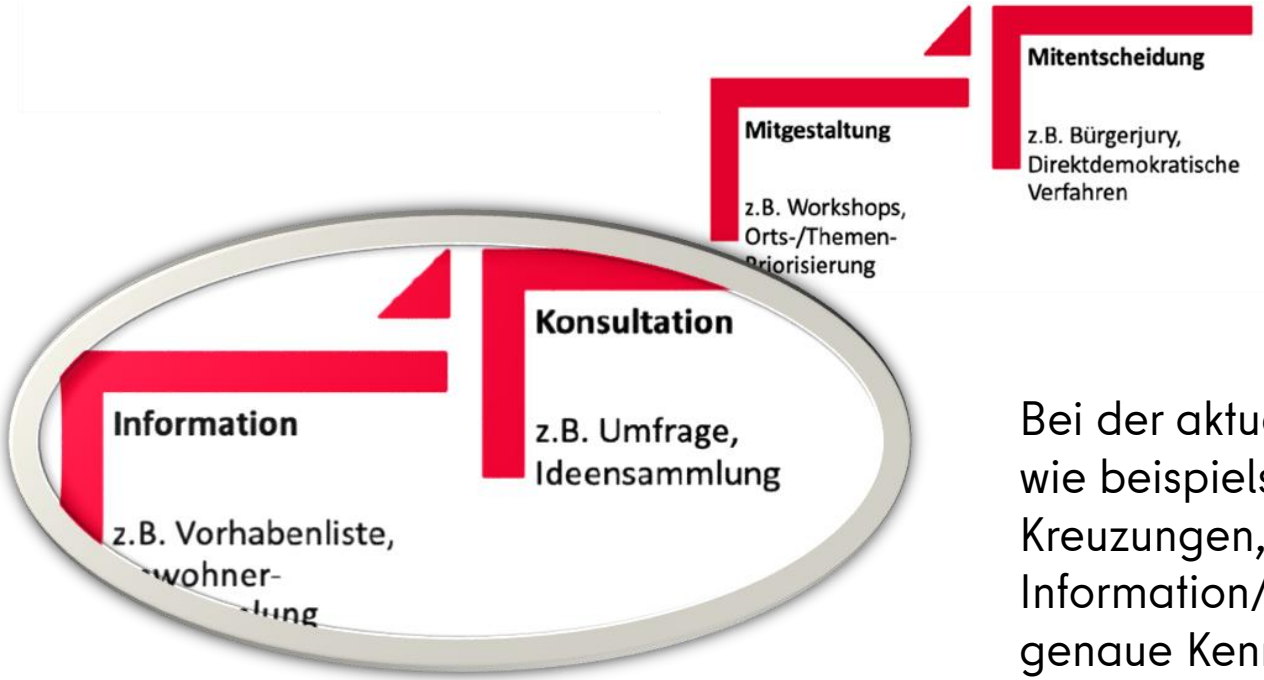
Übersicht zu bezirklichen Vorhaben auf mein.Berlin

Die Veröffentlichung der bezirklichen Vorhaben erfolgt auf der berlinweiten Beteiligungsplattform mein.Berlin .

Dort werden die bezirklichen Steckbriefe regelmäßig durch das Büro für Bürgerbeteiligung in enger Zusammenarbeit mit den Fachämtern aktualisiert.

weiterführende Informationen wie Dokumentationen, Pläne oder Antworten zu oft gestellten Fragen, finden sich auf der jeweiligen SGA Projektseite.

Arten der Beteiligung



Grundsätzlich dienen verkehrsbehördliche Anordnungen der Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung im Straßenverkehr. Hierbei werden ausschließlich behördliche Anhörungspartner (Feuerwehr, Polizei) beteiligt. Formell ist keine Bürgerbeteiligung vorgesehen.

Bei der aktuellen Umsetzung von Verkehrswende Maßnahmen, wie beispielsweise neuen Kiezblocks Light und die Sicherung von Kreuzungen, setzt das SGA auf eine informelle Beteiligung durch Information/Konsultation der vor Ort Akteure, da diese über genaue Kenntnis ihrer Kieze, Bedarfe und Potenziale verfügen (siehe auch Mobilitätsrat und Beteiligungsstrukturen vor Ort)

Der Mobilitätsrat Mitte

- ist ein beratendes Gremium, welches den sogenannten FahrRat und das Gremium für den Fußverkehr vereint
- tagt alle zwei Monate und besteht aus Mitgliedern der Verwaltung, Verbänden, Fraktionen, Interessenvertretungen, Kiezinitiativen.
- Initiativen und ähnliche können eine Mitgliedschaft formlos per Mail beantragen
- Die Sitzungen sind öffentlich und Gäste können sich, bis spätestens 12 Uhr am Vortag, über den E-Mail-Kontakt anmelden.

https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/planung-entwurf-neubau/mobilitaetsrat-1065342.php

03

UMSETZUNGS-PROZESS

KIEZBLOCKS LIGHT

Umsetzungsprozess bei neuen Kiezblocks Light

- Jeder Kiezblock Light wird einzeln kommuniziert, die einzelnen Maßnahmen können zusammengefasst kommuniziert werden.
- Zu in Konzeptionierung/Planung/Umsetzung befindlichen Kiezblocks Light (z. B. Brüsseler Kiez) wird informativ/konsultativ beteiligt.

Neuer Kiezblock	1. Beteiligung: Konsultation	2. Beteiligung: Information	Umsetzung	Öffentlichkeitsarbeit

	• Pressearbeit
	• Veranstaltung (off- oder online) zur Aufnahme von Hinweisen, Problematiken und Lösungsvorschlägen
		• Webseite
		• Erklärvideo
		• Pressearbeit
		• Vor-Ort-Schilder
		• Aushänge und Flyer
		• Veranstaltung zur Vorstellung der Maßnahmen
		• Mobilitätsrat
		• Verkehrsausschuss
				• Webseite
				• Pressearbeit
				  • PM
				  • Social Media
				• Mobilitätsrat
				• ggf. Verkehrsausschuss

04

UMSETZUNGS-PROZESS

RADVERKEHRS-ANLAGEN

Umsetzungsprozess bei Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen, Fahrradstraßen)

- Radverkehrsanlagen basieren u. a. auf dem Radverkehrsplan und werden auf der Grundlage der STVO umgesetzt. Jede Radverkehrsanlage wird einzeln kommuniziert.

Radverkehrsanlage	1. Beteiligung: Konsultation	2. Beteiligung: Information	Umsetzung	Öffentlichkeitsarbeit

		• Webseite
		• Pressearbeit
		• Vor-Ort-Schilder
		
		• Mobilitätsrat
		• Verkehrsausschuss
				• Eröffnung vor Ort („Anradeln“)
				• Webseite
				• Pressearbeit
				  • Pressemitteilung
				  • Social Media
				• Mobilitätsrat

05

UMSETZUNGS-PROZESS

KNOTENPUNKTE ABSTELLANLAGEN

Umsetzungsprozess bei Knotenpunkten und Fahrradabstellanlagen

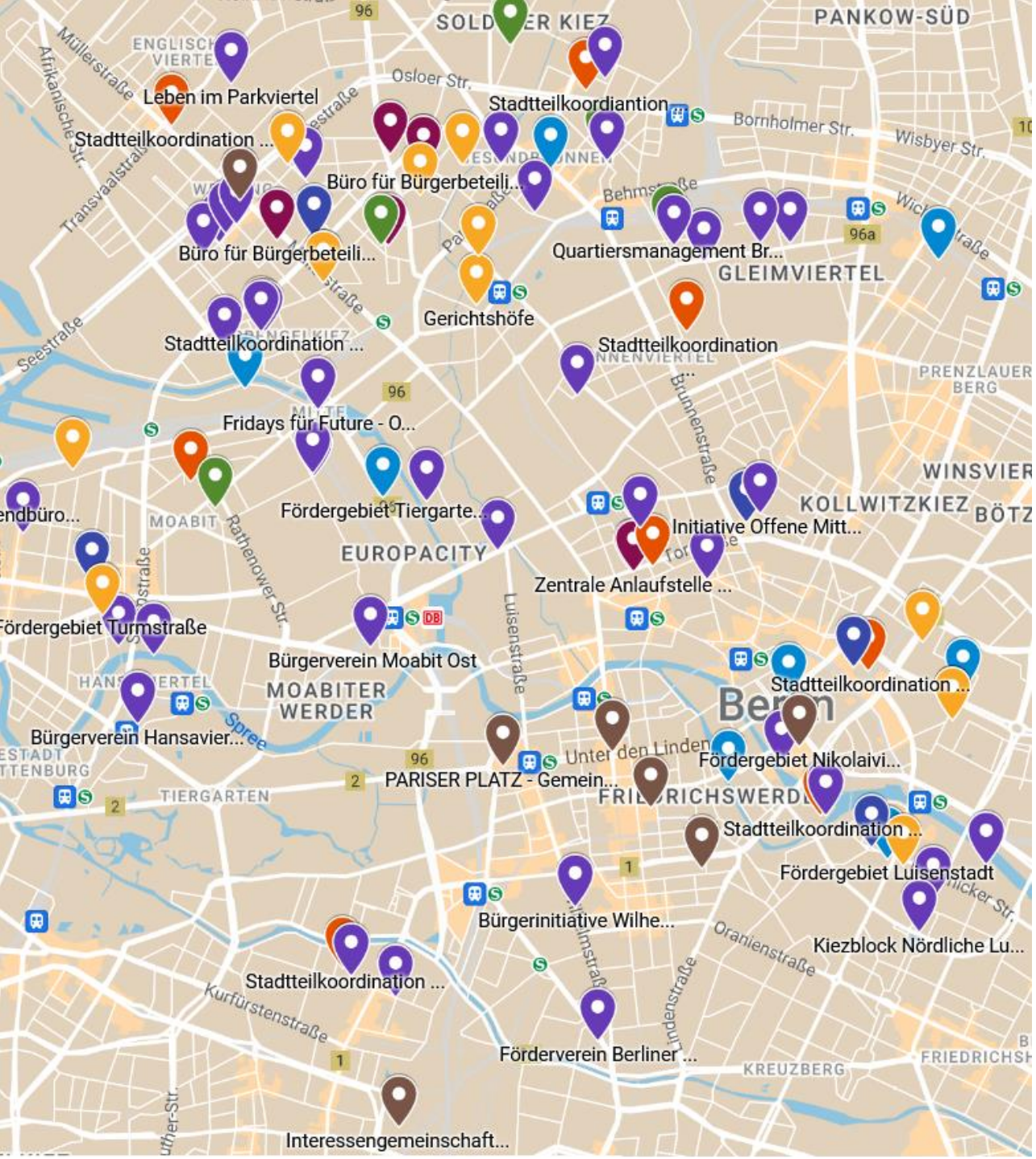
- Die Maßnahmen werden gesammelt kommuniziert.

Knotenpunkte und Abstellanlagen	1. Beteiligung: Konsultation	2. Beteiligung: Information	Umsetzung	Öffentlichkeitsarbeit

	• Ggf. über den Mobilitätsrat	• Webseite
		• Pressearbeit
		
		• Mobilitätsrat
		• Verkehrsausschuss
				• Webseite
				• Pressearbeit
				  • Pressemitteilung
				  • Social Media
				• Mobilitätsrat

06

BÜRGER*INNEN EINBINDEN



Beteiligungsstrukturen vor Ort nutzen

- Stadtteilvertretungen
- Quartiersmanagements
- Bürgerinitiativen
- Kiezblock-Initiativen
- Interessengemeinschaften
- Netzwerke
- Stadtaktivisten

Kommunikation - Methoden und Formate

- Projektseiten mit Plänen, Dokumentation, FAQ‘s
- Veranstaltungen analog und digital
- Sachstandsberichte des Mobilitätsrats
- Aktionen
- Erklärvideos
- Anwohner*innen-Information
- Faltblätter
- Schilder vor Ort
- Social Media
- Pressemitteilungen

Die Webseite zu Kiezblocks

Bild: SGA BA Mitte

Mitte geht in die Kiezblock-Initiative

In vielen Gebieten in Berlin-Mitte sollen in den kommenden Jahren Kiezblocks entstehen. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz und das Bezirksamt Mitte bringen dieses Modellprojekt gemeinsam auf den Weg, um die Kieze vom Kraftfahrzeug-Durchgangsverkehr zu entlasten und zugleich mehr Grün- und Aufenthaltsflächen zu schaffen.

Bild: SGA BA Mitte

Zur Herstellung von mehr Verkehrssicherheit und ruhigeren Kiezen, in denen sich alle Menschen von jung bis alt sicher bewegen und aufhalten können, wird das Straßen- und Grünflächenamt Mitte Kiezblocks Light einrichten.

Kiezblocks in Umsetzung:

Bellermannkiez

Kiezblocks in Prüfung oder Planung:

- Brüsseler Kiez
- Flottwellkiez
- Sprengelkiez

Was sind Kiezblocks?

Was ist das Ziel von Kiezblocks?

Warum sind Kiezblocks sinnvoll?

Wer hat die Kiezblocks angeregt?

Welche Maßnahmen plant das Bezirksamt Mitte? Was ist ein "Kiezblock Light"?

Welche Auswirkungen haben Kiezblocks auf die Bewohner*innen mit Autos?

Welche Auswirkung haben Kiezblocks auf Lieferverkehr, Müllfahrzeuge und Feuerwehr oder Krankenwägen?

Ist der Kiezblock dann automatisch ein "verkehrsberuhigter Bereich" (umgangssprachlich "Spielstraße")?

Wie entscheidet das SGA Mitte, welche Kiezblocks geprüft und umgesetzt werden?

- Video #mittespricht zu Kiezblocks im Bezirk
- Links zu einzelnen Kiezblocks
- FAQ – Oft gestellte Fragen und Antworten

Weitere Informationen unter:
https://berlin.de/kiezblocks-mitte

Bild: SGA BA Mitte

Die Webseite zum Radverkehr

- Allgemeine Informationen
- Priorisierte Radverkehrsmaßnahmen 2022
- Radverkehrsplan
- Stand der Radverkehrsprojekte in Berlin
- Fahrradparken

Bereits 22 % aller Wege in Mitte werden mit dem Fahrrad zurückgelegt. Ziel ist es, diesen Anteil weiter zu steigern, denn gerade im Bezirk Mitte ist das Potenzial sehr groß.

Zu den Maßnahmen der Radverkehrsinfrastruktur zählen das Anlegen von Radverkehrsanlagen (Fahrradstraßen, Radwege, geschützte und ungeschützte Radfahrstreifen) und das Aufstellen von Fahrradabstellanlagen.
Im Hauptverkehrsnetz sowie an Kreuzungen mit Ampeln ist die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (SenUMVK) für die Straßenraumaufteilung und die Planung des fließenden Radverkehrs zuständig. Die Nebenstraßen liegen in der Zuständigkeit des Bezirksamts Mitte. Das Straßen- und Grünflächenamt ist als Straßenbaulastträger für die Umsetzung von Baumaßnahmen als auch die Unterhaltung des öffentlichen Straßenlandes zuständig

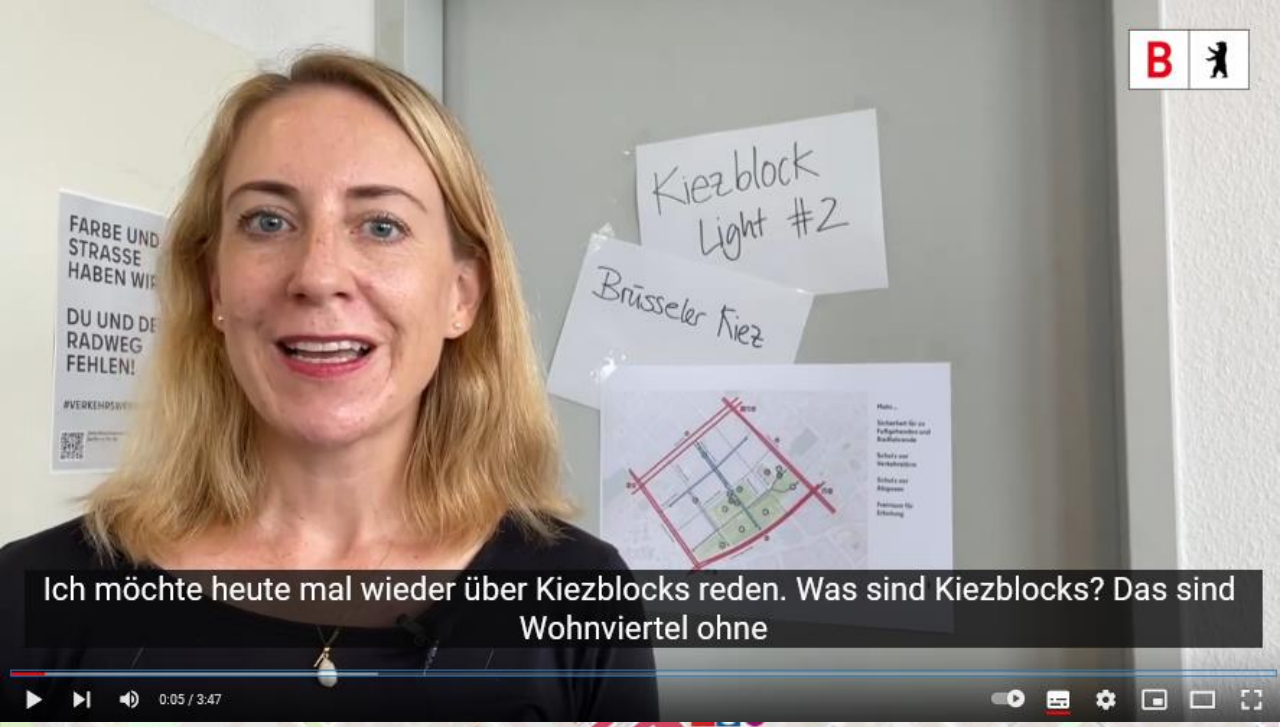
Priorisierte Radverkehrsmaßnahmen 2022

Um die Ziele des Radverkehrsplans und das Radverkehrsnetz umzusetzen, werden folgende Maßnahmen priorisiert oder befinden sich in Bearbeitung. Diese Auswahl muss flexibel und regelmäßig an sich ändernde externe Faktoren angepasst werden.

- Amrumer Straße: beidseitig Radfahrstreifen, geschützt und ungeschützt, zwischen Seestraße und Luxemburger Straße
- **Chausseestraße**: Anpassung der Radverkehrsanlage an neue Standards des Rradverkehrsplans
- Lynarstraße: Asphaltierung zwischen Tegeler Straße und Müllerstraße mit

Weitere Informationen unter:
https://t1p.de/radverkehr-berlin-mitte

#mittespricht und Erklärvideos



Macht Mitte schöner: Bepflanzt eine Baumscheibe

759 Aufrufe •

Untertitel

#mittespricht zur Klimaanpassung im...

#mittespricht zu Kiezblocks im Bezirk

445 Aufrufe • vor 5 Monaten

Untertitel

Begegnung in Mitte: Der Bellermanngarten

287 Aufrufe • vor 2 Monaten

Untertitel

Veranstaltungen analog und digital

Kiezspaziergang mit Bezirksstadträtin, Frau Dr. Almut Neumann
Donnerstag 29. September | 15:00 - 17:00

Unter dem Motto **„Die Zukunft des Heine-Viertels"** findet am Donnersta
September 2022, 15:00 bis 17:00 Uhr, der Kiezspaziergang mit unserer Bezirksstadträtin, Frau Dr. Almut Neumann, statt.

Treffpunkt ist um 15:00 Uhr auf der Inselbrücke, 10179 Berlin.

Die Stadtteilkoordination Alexanderplatz hat für diesen Tag ein vielfältiges Programm vorbereitet.

Es wird Inputs und Austausch zu interessanten Projekten und Orten im Hei
Viertel geben.

Gestartet wird auf der Inselbrücke. Hier werden das Leitungs-Tandem des KREATIVHAUSes und die Idee der neuen Waisenbrücke vorge lt.

Nachfolgend führt die Route am Köllnisch ezblockin
Nördliche Luisenstadt ihre tiert.

Anschließen r wird
Koordination SP) üb
Stadtteillade
Fördergebiets

Unter den Gästen gab es einige neue Leute, für die diese Teilnahme am Plenum eine Premiere war. Die Begrüßung erfolgte diesmal durch die beiden Moabiter Stadtteilkoordinatoren Peter Kapsch (Moabit-Ost) und Jan Tolga Busche (Moabit-West), die auch beide durch die Veranstaltung führten.

Stadtteilkoordinator Jan Tolga Busche (Moabit-West)

Praxis trifft Politik

Im ersten Teil stellte sich **Dr. Almut Neumann, die Bezirksstadträtin für Ordnung, Umwelt, Natur, Straßen und Grünflächen von Mitte**, kurz vor. Sie ist seit rund einem halben Jahr im Amt. Drei Ämter im Bezirk unterstehen ihr, und sie hofft, gemeinsam mit diesem Personal viel von ihren politischen Zielen umsetzen zu können. Drei Hauptbereiche nannte sie: die Mobilitätswende, grüne Oasen im Bezirk stärken und erhalten sowie die Müllproblematik angehen.

Bezirksstadträtin Dr. Almut Neumann

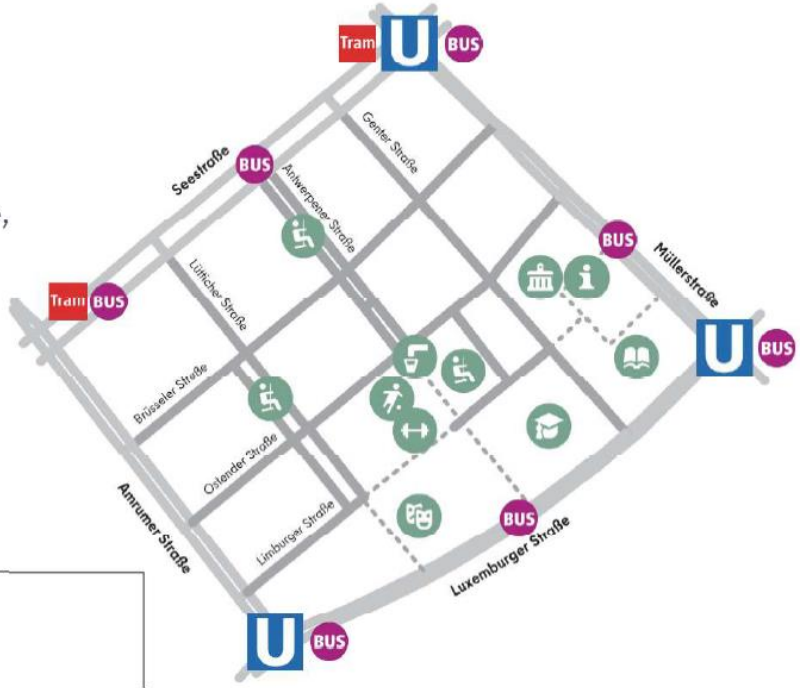
ist es an manchen Stellen so schwierig zu warum räumen wir Autos so

Treffpunkt: Genter Straße/Limburger Straße

Grußwort: Bezirksstadträtin Dr. Almut Neumann

Ausgangslage: Verkehrskonzept, BVV Beschlüsse, Parkraumbewirtschaftung, Radvorrangnetz, Fahrradstraße

Rundgang > Planung vorstellen:
Rückfragen - Verständnisfragen
Was spricht dafür - was dagegen?
Was fehlt?
Wo sehen Sie Ergänzungsbedarf ?



ORTSGESPRÄCH
Kiezblock Rundgang
22.9.2022, 17 - 19 Uhr
BERLIN

Anwohner*innen-Information und Faltblätter

Mitte geht in die Kiezblock-Initiative

In vielen Gebieten in Berlin-Mitte sollen in den kommenden Jahren Kiezblocks entstehen.
Die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucherschutz und Klimaschutz und das Bezirksamt Mitte bringen dieses Modellprojekt gemeinsam auf den Weg, um die Kieze vom Kraftfahrzeug-Durchgangsverkehr zu entlasten und zugleich mehr Grün- und Aufenthaltsflächen zu schaffen.

Der erste Kiezblock in Mitte entsteht im Bellermannkiez.

Im Dezember 2021 hat das Straßen- und Grünflächenamt eine Quersperre aus Pollern an der Kreuzung Bellermannstraße/ Heidebrinker Straße/ Eulerstraße eingerichtet.
Geplant sind vier weitere Pollerreihen an den Kreuzungen:

- Bellermannstr. / Stettiner Str.
- Bellermannstr. / Grüntaler Str.
- Klever Str. / Eulerstr.
- Klever Str. / Jülicher Str.

Kiezblocks verbessern die Verkehrssicherheit und die Wegeverbindungen für das Gehen und Radfahren, schaffen verkehrsberuhigte Räume sowie Platz für die Begrünung des öffentlichen Raumes.

Bildnachweis: © Projekt Klimaflex: Badstraße | gruppe F

Die Diagonal- und Quersperren ver
Schleichverkehr durch den Bellerm
Vergangenheit als Abkürzung zw
genutzt wurde.

Die Kreuzungen werden mit D
Autos jeweils nur in eine Ric
Die Kraftfahrzeuge werde
führt, so dass alle Straß
Für Radfahrende und
das Fahren und Geh

Für die Menschen
heitsschädliche
sicherheit und

Was ist das Ziel von Kiezblocks?

Kiezblocks haben das Ziel, im öffentlichen Raum für mehr Aufenthaltsqualität zu sorgen. Es wird dort ruhiger, die Luft wird besser und alle Menschen können sich dort sicherer bewegen. Das ist vor allem wichtig für Kinder und für ältere Menschen, die oft zu Fuß und mit dem Rad unterwegs sind.

Was ist ein "Kiezblock Light"?

Das Bezirksamt Mitte verfolgt das Konzept "Kiezblock Light". Verkehrliche Maßnahmen sind entgegengesetzte Einbahnstraßen und das Anordnen von Quer- und Diagonalsperren.

- Entgegengesetzten Einbahnstraßen werden so angeordnet, dass man mit dem Kfz nicht mehr durch den Kiez hindurchfahren darf.
- Quer- oder diagonal angeordnete Pollerreihen lenken den Kfz-Verkehr an Kreuzungen in eine Richtung. Autos werden daran gehindert geradeaus zu fahren, während Fußgänger*innen und Radfahrende die Sperre problemlos passieren können.

In beiden Fällen handelt es sich um punktuelle Umbauten. Es sind keine Bordsteinverlegungen oder andere aufwendige Baumaßnahmen notwendig.
Daher ist der „Kiezblock Light" ein schnell umsetzbares und vor allem preiswertes Mittel der Verkehrsberuhigung im Kiez.

Ist der Kiezblock automatisch ein "verkehrsberuhigter Bereich" (umgangssprachlich "Spielstraße")?

Nein, die Verkehrsregelungen bleiben vorerst so, wie sie sind. Nach StVO sind "verkehrsberuhigte Bereiche" mit großen Umbaumaßnahmen verbunden, die dem Konzept "Kiezblock Light" entgegenstehen.

Ich bin auf ein Auto angewiesen. Was ändert sich für mich als Anwohner*in?

Jede Person kann weiterhin mit den verfügbaren Verkehrsmitteln, auch mit dem Kfz, jedes Haus im Kiezblock erreichen. Nur die zu fahrenden Routen verändern sich, so dass der eigene Weg ggf. ein wenig angepasst werden muss.
Da es für kiezfremde Personen unattraktiv wird, sich mit dem Kfz auf Parkplatzsuche in den Kiezblock zu begeben, ist damit zu rechnen, dass der Parkdruck etwas abnehmen und die Parksituation für Anwohner*innen entspannter wird.

Welche Auswirkung hat der Kiezblock auf Lieferverkehr, Müllfahrzeuge, Feuerwehr oder Krankenwagen?

Diagonalsperren werden hinsichtlich der Kurvenradien von Müllfahrzeugen geprüft, so dass diese gut passieren können.
Für Einsatzfahrzeuge wie Krankenwagen, Polizei und Feuerwehr werden herausnehmbare Poller installiert, die bei Bedarf entfernt werden können.

Ihre Fragen – unsere Antworten

Der Kiezblock bringt viele positive Veränderungen im Bellermannkiez mit sich, wirft aber auch jede Mengen Fragen auf. Viele Fragen werden häufig gestellt. In einer Fragensammlung (FAQ) versuchen wir, so viele wie möglich davon zu beantworten.
Besuchen Sie uns im Internet:
https://www.berlin.de/kiezblocks-mitte

Haben Sie die gewünschte Antwort in den FAQ nicht gefunden, können Sie uns natürlich jederzeit schreiben.
beteiligung.sga@ba-mitte.berlin.de

Weitere Informationen unter: https://www.berlin.de/kiezblocks-mitte

©Bezirksamt Mitte von Berlin
Stand 05/2022

HIER ENTSTEHT EIN KIEZBLOCK

BERLIN

Anwohner*innen -Information

Liebe Anwohner*innen,

hier im Bellermannkiez entsteht der erste Kiezblock in Mitte.

Im Dezember 2021 hat das Straßen- und Grünflächenamt eine Quersperre aus Pollern an der Kreuzung Bellermannstraße/ Heidebrinker Straße/ Eulerstraße eingerichtet.

Die Diagonal- und Quersperren verhindern zukünftig den Schleichverkehr durch den Bellermannkiez, der in der Vergangenheit als Abkürzung zwischen den Hauptstraßen genutzt wurde.

Für die Menschen im Kiez bedeutet das weniger gesundheitsschädliche Abgase, weniger Lärm, mehr Verkehrssicherheit und eine höhere Lebensqualität.

Geplant ist im Sommer 2022 die Errichtung vier weiterer Diagonalsperren an den Kreuzungen:

- Bellermannstr. / Stettiner Str.
- Bellermannstr. / Grüntaler Str.
- Klever Str. / Eulerstr.
- Klever Str. / Jülicher Str.

Dabei werden die Kreuzungen mit Pollern so umgestaltet, dass Autos jeweils nur in eine Richtung abbiegen können. Die Kraftfahrzeuge werden in Schleifen durch den Kiez geführt, so dass alle Straßen erreichbar bleiben. Sie kommen in die Richtung wieder heraus, aus der sie hineingefahren sind. Für Radfahrende und zu Fuß Gehende ändert sich nichts - nur das Fahren und Gehen über Kreuzungen wird einfacher. Einsatzkräfte von Polizei und Feuerwehr sowie die BSR können die Poller im Bedarfsfall herausnehmen.

Der Kiezblock bringt viele positive Veränderungen im Bellermannkiez mit sich, wirft aber auch jede Mengen Fragen auf. In einer Fragensamm- (FAQ) versuchen wir, so viele wie davon zu beantworten.

e die gewünschte Antwort in nicht gefunden, können Sie ürlich jederzeit schreiben.
gung.sga@ba-mitte.berlin.de

cks:
cks-mitte

HIER ENTSTEHT EIN KIEZBLOCK

BERLIN

Bildnachweis: © Projekt Klimaflex: Badstraße | gruppe F

Verkehrssicherheit und ruhigere Kieze in Mitte

Social Media

Bezirksamt Mitte @BA_Mitte_Berlin · 2. Aug.

Voraussichtlich zum 1. Oktober geht die neue #Parkzone 82 (Bellermann-Kiez) in Betrieb. Dadurch wird sich die Parksituation für Anwohner*innen & Gewerbetreibende verbessern. Der Bezirk bietet dazu einen Video-Informationsabend am 30.08. an. ➡️t1p.de/9oxyj

Bezirksamt Mitte @BA_Mitte_Berlin · 10. Aug.

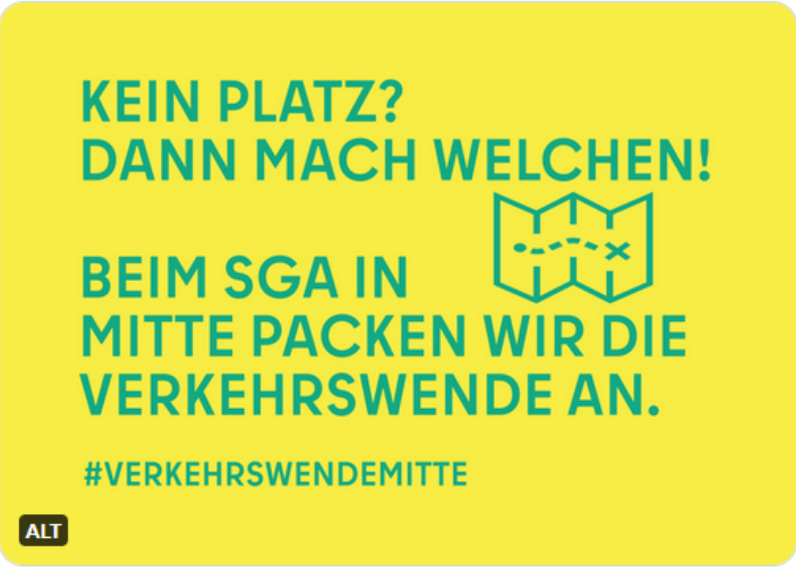
Spielen, quatschen & das Kiezleben entfalten: Straßen sind nicht nur für Autos da. An einigen Tagen im August & zum autofreien Tag am 22.09. werden wieder mehrere Straßen in Mitte stundenweise zu temporären Spielstraßen für Kinder & Anwohnende.🏫🔍
➡️ t1p.de/56leq

Bezirksamt Mitte @BA_Mitte_Berlin · 16. Juni

Rote Schilder informieren ab sofort darüber, dass es mit dem #Kiezblock im Bellermannkiez weiter voran geht. Ab dem 27. Juni entsteht ein neuer Modalfilter an der Kreuzung Eulerstraße und Klever Straße 🚲🛴. Weniger Verkehr = mehr Lebensqualität im Kiez.➡️t1p.de/udzyt

Bezirksamt Mitte @BA_Mitte_Berlin · 26. Aug.

Wir wollen den Radverkehr sowie Fußverkehr stärken, den öffentlichen Raum verschönern & für mehr Verkehrssicherheit sorgen! Wir möchten die Verkehrswende auf die Straße bringen & dafür brauchen wir Dich! Jetzt bewerben berlin.de/ba-mitte/verke... #verkehrswendemitte @almut_neumann



Bezirksamt Mitte @BA_Mitte_Berlin · 23. Juni

Der #Radweg auf der Müllerstraße kommt🚲! Am Dienstag beginnen die Bauarbeiten zwischen Leopoldplatz und S-/U-Bahnhof Wedding.➡️t1p.de/zg25v

Schilder Vor Ort

Jetzt ist Zeit für Ihre Fragen.

DISKUSSION

BERLIN