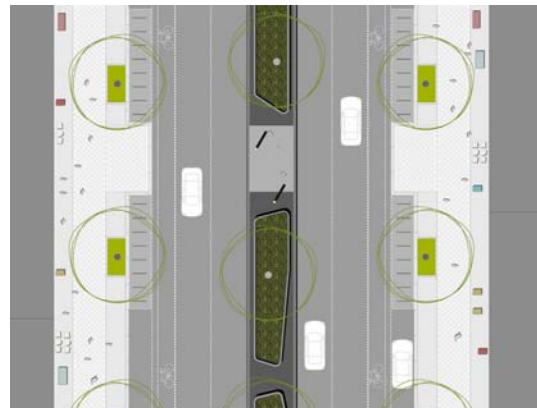
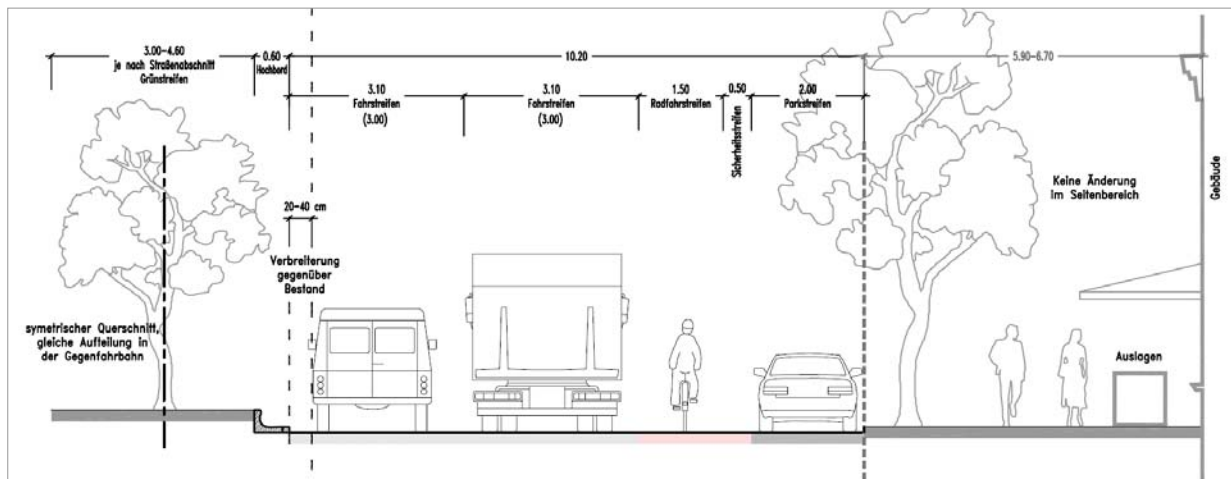


Dokumentation

Präsentation der Zwischenergebnisse zum Verkehrs- und Gestaltungskonzept Müllerstraße

21. März 2011

in der Kapernaumkirche, Seestraße 34-35



Durchgeführt im Auftrag vom



Bezirksamt Mitte von Berlin

Abteilung Stadtentwicklung; LuV Sanierungsverwaltungsstelle

Organisation, Durchführung und Dokumentation



Jahn, Mack & Partner

Architektur und Stadtplanung

Alt-Moabit 73

10555 Berlin

in Zusammenarbeit mit



IVAS - Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme



Conradi Bockhorst und Partner
Stadtplaner und Architekten

büro urbane prozesse

büro urbane prozesse

Berlin, April 2011

Inhaltsverzeichnis

Einladung.....	5
Ablauf der Veranstaltung	6
Rückfragen aus dem Plenum	6
Offene Gruppenarbeit	7
Ausblick	13

Anlage 1: Powerpointpräsentationen der Veranstaltung

Einladung



Einladung zur Präsentation der Zwischenergebnisse
Verkehrs- und Gestaltungskonzept Müllerstraße

Liebe Anwohnerinnen und Anwohner,
liebe Gewerbetreibende und Aktive vor Ort,

Die Müllerstraße kleidet sich neu ein.

Im Rahmen des Programms Aktives Stadtzentrum Müllerstraße wird unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger ein Verkehrs- und Gestaltungskonzept erarbeitet, das Vorschläge für eine zeitgemäße Gestaltung der Müllerstraße macht.

Erste Schritte wurden bereits getan. Im Herbst 2010 wurden eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt und zusammen mit den Bürgerinnen und Bürgern erste Ideen gesammelt.

Und nun laden wir Sie herzlich ein, sich den Zwischenstand der Planung vorstellen zu lassen.

Am Montag, den 21. März 2011, 19:00 bis 21:30 Uhr
Kapernaumkirche, Seestraße 34 - 35, 13353 Berlin

Herr Stadtrat Gothe sowie die Planer und Experten beantworten gerne Ihre Fragen und Sie können Ihre Ideen bzw. Anmerkungen zur Umgestaltung der Müllerstraße einbringen.



Aktives Stadtzentrum Wedding - Müllerstraße



Ablauf der Veranstaltung

Im Förderprogramm Aktives Stadtzentrum Müllerstraße besteht das Ziel, ein Konzept für eine zeitgemäße Gestaltung und Nutzung der Müllerstraße zu entwickeln. Das Verkehrs- und Gestaltungskonzept soll als Leitfaden für die Gesamtentwicklung des öffentlichen Straßenraums dienen und die Aufenthaltsqualität sowie die Atmosphäre der Müllerstraße verbessern.

Am 21. März 2011 war es Ziel, die Anwohnerinnen und Anwohner, Gewerbetreibende und sonstige Akteure rund um die Müllerstraße über den aktuellen Planungsstand zu informieren und diesen zu erläutern.

Zunächst wurde von Jahn, Mack & Partner, dem mit dem Prozessmanagement Aktives Stadtzentrum Müllerstraße beauftragten Büro, ein Rückblick über den bisher erfolgten Planungsprozess gegeben. Die Erarbeitung des Verkehrs- und Gestaltungskonzepts begann Anfang September 2010 mit einer detaillierten Verkehrsanalyse. Die Ergebnisse der Analyse wurden den Bürgerinnen und Bürgern auf einer Werkstatt am 4. November 2011 zunächst vor- und zur Diskussion gestellt. Anschließend wurden gemeinsam Stärken und Schwächen aus Sicht der verschiedenen Nutzergruppen sowie erste Ideen für die Müllerstraße zusammengetragen. Die Ergebnisse der Werkstatt wurden ausgewertet und bildeten die Grundlage für die weitere Erarbeitung des Verkehrs- und Gestaltungskonzepts für die Müllerstraße (Download der Werkstattdokumentation sowie die Auswertung der Werkstattergebnisse unter www.muellerstrasse-aktiv.de/downloads/). Einen Überblick über die Ideen und Anregungen gibt die Präsentation im Anhang.



Im Anschluss daran stellten das Verkehrsplanungsbüro IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme aus Dresden, das Büro Conradi Bockhorst und Partner und das büro urbane prozesse aus Berlin den Zwischenstand des Verkehrs- und Gestaltungskonzept der Öffentlichkeit vor (Download der Präsentation unter www.muellerstrasse-aktiv.de/downloads/). Zunächst wurden die vom Büro IVAS geplanten verkehrsplanerischen Maßnahmen vorgestellt. Stellvertretend für die Büros Conradi Bockhorst und Partner und büro urbane prozesse erläuterte Herr Bockhorst die gestalterischen Maßnahmen, die in der Zusammenarbeit der beiden Büros entwickelt wurden. Anschließend konnten allgemeine Rückfragen gestellt werden.

Diese thematische Zweiteilung wurde auch in der anschließenden Gruppenarbeitsphase beibehalten. In je zwei Arbeitsgruppen zu den Themen Gestaltung und Verkehrsplanung sind die Planer und Experten aus der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und dem Bezirksamt mit den Teilnehmerinnen und Teilnehmern ins Gespräch gekommen, haben Rückfragen beantwortet und weitere Anregungen gesammelt.

Rückfragen aus dem Plenum

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer konnten im Anschluss an die Vorstellung des aktuellen Planungsstandes Rückfragen an die Planer stellen.

Wie wird die Einfahrt in die Nebenstraßen verdeutlicht?

Zum einen werden durch die Gehwegvorstreckungen die Einfahrten optisch verengt, was bei den Autofahrern zu einer Geschwindigkeitssenkung führt. Zum anderen wird die Einfahrt in die Nebenstraßen, die nicht ampelgeregelt werden, durch eine Erhöhung und einen Belagwechsel (Aufpflasterung) verdeutlicht.

Kann die Linksabbiegerspur beim Abbiegen von Süden in die Seestraße verlängert werden, um den Rückstau zu reduzieren?

Die Verlängerung der Abbiegespur hätte eine Verlegung des U-Bahneinganges zur Folge, der technisch aufwendig und daher sehr kostenintensiv wäre. Zudem gibt der vorhandene Gehweg in seiner derzeitigen Breite die Verlegung nicht her, da der Gehweg bereits jetzt im Bereich des U-Bahn-Zugangs ca. 1,5 m schmaler ist als im sonstigen Verlauf der Müllerstraße.

Wie kann der Schleichverkehr in den Nebenstraßen vermieden werden?

Diese Fragestellung wird in einer Folgeveranstaltung „Verkehrsberuhigung in den Kiezen“ thematisiert. Ein Termin wird noch bekannt gegeben.

Warum wird der Radfahrstreifen dem Radweg (zwischen Parken und Gehweg) vorgezogen?

Der Radfahrstreifen ist für die Radfahrer nachweislich die sicherste Lösung, da Radfahrer dort besser von Rechtsabbiegern gesehen werden. Radfahrer sind weiterhin bei Vorbeifahrt an parkenden Fahrzeugen verstärkt durch öffnende Türen gefährdet, wobei der Fahrer eines Kfz eher als der Beifahrer auf Längsverkehr von hinten achtet, was auch für den Radfahrstreifen spricht. Studien haben gezeigt, dass Unfälle mit Radfahrern bei Radstreifen deutlich geringer sind als bei Radwegen, da sie im fließenden Verkehr besser wahrgenommen werden.

Hohe Bäume auf dem Mittelstreifen stelle eine Gefahr für den Auto- und Fußgängerverkehr dar (Laubfall, Rutschgefahr)

Die Bäume des Mittelstreifens sollen wenn möglich erhalten und ergänzt werden. Bei Nachpflanzungen und Ersatz von Bäumen ist auf eine entsprechende Wuchsform und -art zu achten, um keine Beeinträchtigung oder Gefährdung des Verkehrs zu verursachen. Zu prüfen ist, ob die Verschmälerung des Mittelstreifens an einigen Stellen zu solchen Gefährdungen führt. Hier sind Lösungen durch andere Baumarten zu prüfen.

Wie wird die Luft- und Lärmbelastung für die Anwohner gemindert?

Die Nutzungsintensität wird mit der vorliegenden Planung nicht erhöht und die Leistungsfähigkeit der Müllerstraße für PKW im übergeordneten Straßennetz bleibt in der derzeitigen Form erhalten. Bei den weiteren Planungen wird geprüft, inwiefern lärmindernde Fahrbahnbeläge zum Einsatz kommen können, falls der Straßenbelag erneuert werden muss. Die Beibehaltung bzw. Erhöhung der Begrünung kann zur Luftverbesserung beitragen.

Welchen Einfluss hat der Bau der S21 auf das Verkehrsaufkommen der Tegeler Straße und wie wird darauf reagiert?

Der Bau der S21 war nicht Bestandteil der Verkehrsuntersuchung im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrs- und Gestaltungskonzepts für die Müllerstraße. Die Gebietsverkehre durch die Tegeler Straße werden noch einmal überprüft.

Offene Gruppenarbeit

In den je zwei Arbeitsgruppen zu den Themen Gestaltung und Verkehrsplanung hatten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Möglichkeit in kleinen Runden die vorgestellte Planung mit den Planern und Experten aus der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und dem Bezirksamt zu diskutieren, detaillierte Fragen zu stellen und weitere Anregungen für die Planung zu formulieren.

Ergebnisse der 1. Arbeitsgruppe zum Thema Verkehr

(Einteilung in Fragen, Hinweise und Vorschläge)

Frage**Ist es möglich in den Nebenstraßen durchgängig „Fahrradstraßen“ parallel zur Müllerstraße und Seestraße anzulegen?**

Fahrradstraßen kommen gemäß Verwaltungsvorschrift zur StVO nur in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Dies ist weder im Bestand so noch zukünftig zu er-

warten. So wird mit der Verbesserung der Radverkehrsbedingungen in der Müllerstraße auch die Attraktivität dieser für den Radverkehr zunehmen. Da wesentliche Quellen und Ziele des Radverkehrs in der Müllerstraße liegen, ist die Schaffung von Radverkehrsanlagen hier zweckmäßig. Die Nebenstraßen hingegen besitzen eine erhebliche Erschließungsfunktion in den Kiezen sowohl für den Kfz- als auch für den Radverkehr, die erhalten bleiben muss.

Vorschläge

- Das Linksabbiegen aus der Müllerstraße nach Westen in die Seestraße umgehen, indem zunächst nach rechts in die Seestraße abgebogen wird, um dort einen U-Turn in die Seestraße gen Westen zu fahren.
- Einfahrt zur Ostender Straße verengen, um so den Durchgangsverkehr abzuhalten.
- Anlegen von zwei Rechtsabbiegerspuren von der Müllerstraße in die Fennstraße in Richtung Nettelbeckplatz.
- Durchgängig Fahrradstraßen in den Nebenstraßen parallel zur Müllerstraße und Seestraße.
- Anlegen eines Radstreifens in der Schulstraße, Radweg vor Karstadt ist zu gefährlich.
- Bewerbung des Radstreifens (PKW-Fahrer informieren.)
- Querungsmöglichkeit für Radfahrer auf der Höhe Lynarstraße/ Lindowerstraße (Verbindung Nordufer-Radweg zu Nettelbeckplatz/ Pankstraße)
- Fußgängertunnel von der U-Bahn zur Traminsel anlegen.
- Fußgängertunnel von der U-Bahn an der Ecke des Friedhofs anlegen.
- Umsteigezeiten für Fußgänger zwischen Straßenbahn und U-Bahn im Bereich Müllerstraße/ Seestraße aufeinander abstimmen.
- Fußgängerüberwege bei Karstadt doppelt so breit anlegen (zu viele Menschen).
- Bürgersteig zwischen dem Alten Rathaus und der Luxemburger Straße verbreitern.
- Begrünung der S-Bahn Brücke oder Bäume auf der Mittelinsel

Hinweise

- Die Sichtbeziehung zwischen Radfahrer und Autofahrer wird an der Kreuzung Müllerstraße/ Seestraße durch umsteigende Fußgänger gestört.
- Fußgängerinsel zur Querung der Müllerstraße an der Seestraße ist zu schmal.
- Am Leopoldplatz fehlen entlang der Müllerstraße hohe Bäume, im Sommer gibt es dort zu wenige schattige Plätze.
- Luxemburger Straße / Müllerstraße ist sehr belebt und unübersichtlich.

Ergebnisse der 2. Arbeitsgruppe zum Thema Verkehr

Fragen

Wo kommt der Platz für den Radstreifen her?

Der Mittelstreifen wird um ca. 20 - 40 cm, der Parkstreifen um ca. 1,25 m, und die Richtungsfahrbahnen um ca. 30 - 50 cm reduziert.

Warum ist die Einfahrt Ostender Straße noch immer so breit?

Die Anregung wird aufgegriffen und die Einfahrt in der weiteren Planung schmaler gestaltet.

Wie werden die Lieferzonen geregelt?

Eine bauliche Gestaltung von Lieferzonen abweichend von dem geplanten Parkstreifen ist nicht vorgesehen. Die Anordnung von Lieferzonen wird also per Beschilderung/ Markierung erfolgen und ist demnach von den vorliegenden Planungen unabhängig. Da die Standorte von Lieferzonen bedarfsgerecht ausgewiesen werden sollen, sind entsprechende Gespräche vorgesehen.

Rechtfertigt die Verkehrslast in der Triftstraße nur eine Richtungsfahrbahn? Gegenwärtig wären drei Spuren aus der Triftstraße in die Müllerstraße möglich.

Sowohl die Einmündungen Triftstraße als auch Gerichtsstraße sind in den vorliegenden Planungen bereits erheblich eingeeengt worden, so dass jeweils nur eine Richtungsfahrbahn vorgesehen ist. Dies entspricht auch der Netzfunktion dieser Straßen.

Wurde der Kiosk an der Ecke Müllerstraße/ Triftstraße an die Ecke Müllerstraße/ Gerichtsstraße verlegt? Wenn ja, warum?

Nein, der Kiosk soll nicht verlegt werden. Der gezeichnete neue Kiosk an der Ecke Gerichtsstraße stellt nur einen Nutzungsvorschlag für die vergrößerte Freifläche dar, die durch die Umgestaltung der Straßeneinmündung dort entstehen würde. Es ist auch eine andere, nicht kommerzielle Nutzung an dieser Stelle denkbar.

Vorschläge

- Abbiegespur von Süden in die Seestraße: Die Planer sollten eine Alternative zur Verlängerung der Abbiegespur entwickeln (eventuell für die Zukunft). Änderung oder Verlegung des veralteten U-Bahnzugangs.
- Fahrradständer auch für Kinderräder
- Mehr Radabstellanlagen an der Müllerstraße/ Utrechter Straße
- Radfahreraufstellstreifen in der Gerichtsstraße an der Kreuzung Müllerstraße/ Gerichtsstraße markieren.
- Verbindung der Plätze Leopoldplatz und Rathausvorplatz durch eine leicht geschwungene Fußgängerbrücke (mit langen Rampen).
- Behindertenparkplätze direkt an der Ecke Müllerstraße/ Nazarethkirchstraße erhalten, vor allem für die Patienten des Ärztehauses.
- Gastronomie und Blumenkiosk auf dem Leopoldplatz einrichten, möglich wäre auch, diese beiden Nutzungen zu verbinden.

Hinweise

- Fahrradstreifen sind sicherer als vom Bürgersteig abgeteilte Radwege.
- Prüfen, dass Übergänge nicht direkt an Bäumen enden. Übergänge auf der Höhe des Rathausplatzes und nahe des alten Rathauses enden direkt an Bäumen
- Bei der Gestaltung des Mittelstreifens am S-Bhf. Wedding ist eine angemessene Durchgangsbreite zum Fahrstuhl für Rollstuhlfahrer, Eltern mit Kinderwagen u.a. zu beachten.

Ergebnisse der 1. Arbeitsgruppe zum Thema Gestaltung

Fragen

Welche Pläne gibt es für die Zukunft der Müllerhalle und den angrenzenden Parkplatz?

Die Müllerhalle soll als Ort mit eigener Identität wieder an Attraktivität gewinnen und in ihrer Funktion als Ort der Nahversorgung gestärkt werden. Der Investor Merz Objektbau hat dazu ein Konzept vorgelegt, welches den Neubau der Halle unter zeitgemäßen Einkaufsgesichtspunkten vorsieht. Geplant sind ein großer Frischemarkt neben kleinteiligem Einzelhandel im Obergeschoss und eine Ladenzone im Erdgeschoss für kleinere Geschäfte, Cafés oder Imbisse. Der Neubau der Müllerhalle schließt die Überbauung des an die Müllerhalle angrenzenden Parkplatzes ein. Im Erdgeschoss ist neben der Ladenzone ein Parkhaus vorgesehen.

Ist es möglich die Querungen über die Müllerstraße durch eine andere Pflasterung zu verdeutlichen?

Die Querungsbereiche werden im Mittelstreifen durch einen Plattenbelag verdeutlicht, der sich von der sonstigen Pflasterung unterscheidet. Im Gehwegbereich weisen die Vorstreckungen auf den Überweg hin. Hier besteht die Zielsetzung mit den für Berlin typischen Materialien der Gehwege auszukommen. Orientierungshilfen für Sehbehinderte werden entsprechend der geltenden Ausführungsvorschriften vorgesehen. Eine veränderte Pflasterung in der Fahrbahn ist aus technischen und rechtlichen Gründen nicht möglich sowie aus Lärmaspekten nicht sinnvoll.

Warum gibt es zwischen der Herman-Herzog-Grundschule und dem Max-Josef-Metzger-Platz so viele Querungsmöglichkeiten? Dies birgt ein Gefahrenpotenzial für die Schüler.

Die neue Gestaltung des Mittelstreifens führt insgesamt zu einer erhöhten Übersichtlichkeit im Straßenraum. Personen auf dem Mittelstreifen können so besser gesehen werden und haben selbst eine bessere Sicht auf den Autoverkehr. Die vorgesehenen Querungsmöglichkeiten stellen daher einen deutlichen Sicherheitsgewinn gegenüber der derzeitigen Situation dar.

Vorschläge

- Entlastung der Nebenstraße Tegelerstraße/ Lynarstraße
- Besser auf die 30er Zone vor der Herman-Herzog-Grundschule aufmerksam machen.
- Sitzmöglichkeiten im Bereich zwischen dem alten Rathaus und der Ostender Straße anbieten (aufgrund des starken Fußgängerverkehrs auf der nördlichen Straßenseite der Müllerstraße bieten sich Sitzmöglichkeiten eher auf der südlichen Straßenseite an).
- Auf dem Rathausvorplatz auch zur Straße hin Sitzmöglichkeiten anbieten.
- Auf die Neupflanzung von Laubbäumen wegen des herunterfallenden Herbstlaubs verzichten (Bsp. Eibe pflanzen). Eine andere Meinung bezweifelt, dass das Herbstlaub wirklich ein Problem darstellt.
- Ausreichende Radabstallanlagen an den U-Bahnhöfen und dem S-Bahnhof
- Anzahl der Radabstallanlagen beibehalten, jedoch ihre Frequenz erhöhen. Radabstallanlagen fehlen u.a. vor der Mieterberatung und vor dem Kino Alhambra.
- Verlegung des U-Bahneinganges auf der östlichen Gehwegseite der Müllerstraße
- Durchwegung auf dem Rathausplatz entlang der Brandmauer neuplanen.
- Auf dem Leopoldplatz durch eine gastronomische Nutzung eine ähnliche Qualität schaffen, wie es auf dem Rathausplatz durch das Simit Evi erreicht wird.
- Querung vor dem alten Rathaus erleichtern.
- Verbindung des Rathausplatzes und des Leopoldplatzes über eine geschwungene Fußgängerbrücke.

- Möglichst viele Durchgänge im Bereich des Max-Josef-Metzger-Platzes um die Trennung der beiden Straßenseiten aufzuheben.

Hinweise

- Bäume auf dem Mittelstreifen nicht zu dicht pflanzen.
- Einzelne Radstände nicht zu eng aneinander stellen.
- Fehlende Radabstellanlagen am U-Bhf. Wedding
- Vorgelagert zum U-Bhf. Seestraße auf der Höhe von BLUME 2000 und LIDL wird die Wegepflasterung durch den Lieferverkehr beschädigt.
- zu ausschweifende Auslagen im Bereich zwischen Seestraße und Brüsselerstraße
- Auf der Müllerstraße, gegenüber das alten Rathauses wird die Aufenthaltsqualität durch die Cafémöblierung gemindert. Einer anderen Meinung nach stimmt dies nicht, da die Passanten gerne die Sitzmöglichkeiten in der Sonne nutzen.
- Cafébereich des Simit Evi als Bereich mit hoher Aufenthaltsqualität schützen.

Ergebnisse der 2. Arbeitsgruppe zum Thema Gestaltung

Fragen

Warum wurde die Einfahrt zur Ostender Straße nicht verengt?

Die Anregung wird aufgegriffen und die Einfahrt in der weiteren Planung schmaler gestaltet.

Besteht die Möglichkeit einen Taxistand am S-Bhf. Wedding einzurichten?

Die Einrichtung eines Taxistandes am S-Bahnhof Wedding bedingt keine bauliche Anpassung, sondern ist durch Beschilderung/ Markierung auszuweisen. Wenn sich ein entsprechender Bedarf darstellt, kann ein Taxistand demnach unabhängig von den Maßnahmen in der Müllerstraße geschaffen werden.

Vorschläge

- Zwei Rechtabbiegespuren von der Müllerstraße in die Sellerstraße
- Es besteht eher der Bedarf nach Sitzgelegenheiten als nach Sitzbänken in der Müllerstraße. Es muss nicht die klassische Bank sein, die zum „Rumlungern“ einlädt.
- An der Querung vor dem Simit Evi könnte eventuell eine Sitzbank auf dem Mittelstreifen aufgestellt werden.
- Vegetation an der Parkkante des Max-Josef-Metzger-Platzes lichten.
- Max-Josef-Metzger-Platz zur Müllerstraße öffnen.
- Mehr Radabstellanlagen vor dem U-Bhf. Seestraße und weniger vor dem Citti Point.
- Radabstellanlagen der Händler sollten gestalterisch zu den der Müllerstraße passen.
- Auch einzelne Radabstellanlagen aufstellen, da viele Menschen auch für kurze Wege zu bequem sind.
- Zusätzliche Radabstellanlage am U-Bhf. Leopoldplatz vor Karstadt.
- Radverbindung von der Lynarstraße in die Lindower Straße anlegen.
- Leitsystem für Blinde bei Querungen und an Haltestellen (z.B. Querung am alten Rathaus)

- Durchgängige Grünphase für Fußgänger zum Überqueren der Querung vor der Müllerhalle und an der Kameruner Straße.
- Dauergrüne Büsche auf dem Mittelstreifen pflanzen.
- Verbreiterung des Oberstreifens reicht nicht aus für die Ordnung der Auslagen. Dies sollte um eine farbliche Markierung ergänzt werden.
- Händler bei der Aufstellung von Stadtmöbeln wie Fahrradständer miteinbeziehen. Sponsoring von u.a. Radständern mit einem Werbebeitrag (Name des Händlers) am Radständer fördern.
- Gehwege nicht zustellen (z.B. Kioske).
- Markierung des Auslagenbereichs (z.B. weiße Ecksteine) zur besseren Übersicht und Kontrolle.
- Geschichtliche Highlights auf dem Wegebelag oder den Hauswänden festhalten.
- Bürgersteig zwischen dem Alten Rathaus und der Luxemburger Straße verbreitern.
- In der Triftstraße eine Schwelle zur Verkehrsberuhigung und einen Fußgängerüberweg anlegen.

Hinweise

- Stadtmöbel als Thema für Gewerbetreibende in der Umgebung
- Kiosk an der Ecke Müllerstraße/ Brüsselerstraße stellt eine Gefahr dar, da hier ein toter Winkel entsteht. Besser wäre eine freie Sicht.
- Die Größe der Baumkronen in 20 Jahren beachten. Die Vorbeifahrt muss ohne Behinderung durch die Bäume möglich sein.

Ausblick

Die Planer nehmen die Fragen und Anregungen aus der Veranstaltung mit in die Schlussarbeiten zum Verkehrs- und Gestaltungskonzept. Im Verlaufe der gemeinsamen Konzepterarbeitung mit den Bürgern vor Ort ist deutlich geworden, dass sich die Bewohnerinnen und Bewohner der angrenzenden Kieze rund um die Müllerstraße sehr für den Verkehr in den Nebenstraßen interessieren. Daher wird auf einer Folgeveranstaltung im Mai das Thema der Verkehrsberuhigung in den Kiezen gesondert besprochen. Die Konzepterarbeitung endet im Juni mit der Vorstellung des finalen Konzeptsvorschlags. In welchem Rahmen die Veranstaltungen stattfinden werden, wird rechtzeitig mitgeteilt.

Die erarbeitete Vorplanung wird im Anschluss weiter detailliert, um im nächsten Jahr mit den ersten Baumaßnahmen beginnen zu können. Zur Vorbereitung der Baumaßnahmen ist noch in diesem Jahr die Beräumung der Seitenbereiche der Müllerstraße von störenden und nicht mehr zeitgemäßen Stadtmöbeln angedacht. Ebenfalls wird in diesem Jahr der Baubeginn des Radweges nördlich der Seestraße erwartet, für den bereits eine Planung vorliegt.

