



## Initiative *leiser-bergmannkiez.de*

[post@leiser-bergmannkiez.de](mailto:post@leiser-bergmannkiez.de)  
[www.leiser-bergmannkiez.de](http://www.leiser-bergmannkiez.de)

### Ergebnisprotokoll vom Verkehrsgespräch im Wasserturm am 15. Februar 2016

Zum Verkehrsgespräch am 15.2.2015 waren rund 40 Anwohner/innen in den Wasserturm gekommen. Themen waren a.) der Stand der Fahrbahnerneuerung Friesenstraße, und b.) der Stand des Beteiligungsverfahrens zur geplanten Begegnungszone Bergmannstraße. Zu beiden Punkten hingen an den Wänden Visualisierungen, Lageplanskizzen sowie Erläuterungen zu den Planungsentwürfen zur Begegnungszone Bergmannstraße. Dies sind auch seit dem 9.2.2016 über das Beteiligungsportal begegnungszonen.berlin.de einseh- und kommentierbar.

Die Moderation der Initiative *leiser-bergmannkiez.de* wies eingangs darauf hin, dass Ziel der Veranstaltung die Informationsvermittlung und der Austausch im Gespräch ist. Jede/r Einzelne kann dann die eigene Meinung im laufenden Beteiligungsverfahren von Senat und Bezirk zur Bergmannstraße (Online-Portal, Bürgerwerkstatt am 4.3.2016 im Columbia-Theater) einbringen. Die Initiative möchte dazu heute einen Rahmen bieten. Sie sei jedoch nicht „Herr des Verfahrens“ und daher auch nicht Entscheider zu den Planungen (Friesenstraße) und Planungsentwürfen (Bergmannstraße).



#### **TOP 1 : Zur Friesenstraße:**

Seitens der Moderation

- wurde zunächst noch einmal auf das abgelaufene Beteiligungsverfahren hingewiesen, aus dem sich nun die vorliegenden abschließenden Planungen ergeben haben.
- Mit der Entscheidung von Stadtrat Panhoff im Verkehrsausschuss des Bezirks vom 02.12.2015 wurden abschließend einige Forderungen der Bürger/innen aus dem Verkehrsgespräch vom 14.9.2016 übernommen. Neben zusätzlichen Bäumen im oberen Teil der Friesenstraße, zusätzlichen Tempo-30-Markierungen auf der Fahrbahn, zusätzlichen Fahrradstellplätzen sowie die Verlegung der Bushaltestelle „Jüterboger Straße“ (im ersten Planungsentwurf war die Haltestelle vor der Friesenstraße 17 eingezeichnet) war dies vor allem der Einbau von 2 Mittelinseln auf Höhe der Jüterboger- und der Arndtstraße. Allerdings erhält derzeit nur die Mittelinsel Höhe Jüterboger Straße einen Zebrastreifen, der von dem bestehenden in die Mittelinsel integriert wird.
- Nicht übernommen wurde vom Bezirk die Forderung nach Fahrradstreifen speziell auf der bergauf-Seite

Aus Reihen der Teilnehmer/innen

- rief Letzteres heftige Kritik hervor. Es wurde die Frage gestellt, ob dieses Anliegen noch einmal gegenüber dem Bezirk eingebracht werden kann;
- Außerdem gab es die Frage, ob im oberen Bereich der Friesenstraße nicht noch a.) entschleunigende Maßnahmen vor dem Ein-/ Ausfahrtsbereich zum Columbiadam (z.B.

Mittelinsel) sowie b.) zusätzliche bzw. größere Schilder zur Tempo-30-Zone aufgestellt werden könnten, da die derzeitigen Schilder kaum zu sehen sind.

- Es wurde auch darauf hingewiesen, dass mit der neuen Planung rund 20 Parkplätze wegfallen.

## **TOP 2 : Zum Bürgerbeteiligungsverfahren Begegnungszone Bergmannstraße (BBB):**

### Einführung (Moderation):

- Zunächst wurde auch hier der Stand des laufenden Beteiligungsverfahrens vorgestellt: Die 2. Online-Phase hat begonnen, über die aus der 1.Phase entwickelten Planungsentwürfe veröffentlicht sind und für Stellungnahmen zur Verfügung stehen. Zudem besteht in der „offenen“ Bürgerwerkstatt am 4.3.2016 im Columbia-Theater die Möglichkeit, eigene Ideen und Stellungnahmen direkt mit den Verfahrensverantwortlichen (Senat, Bezirk) zu diskutieren.
- Zu den vorliegenden Planungsentwürfen wurden noch einmal die Eckpunkte vorgestellt, die der Senat zur Vorgabe der Finanzierung einer Begegnungszone macht:
  - o „Für eine neue Begegnungszone gibt es kein ‚Kochrezept‘“
  - o Es ist keine „verkehrsberuhigte Zone, sondern ein „verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ mit Tempo 20
  - o Es ist insofern keine Begegnungszone wie z.B. in der Schweiz oder den Niederlanden, dass die deutsche Straßenverkehrsordnung einen „shared space“ mit gleichen Rechten aller Verkehrsteilnehmer zulässt – im öffentlichen Verkehrsraum hat lt. aktueller StVO weiterhin immer das Auto Vorrang. Daher gilt das „Separationsprinzip“, mit getrennten Bereichen zwischen Fahrzeugen (= Fahrräder + Autos) und Fußgängern
  - o Ziele der „Berliner Begegnungszone“ sind : *mehr Raum für Fußgänger, bessere Querungs-Möglichkeiten für Fußgänger, Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Entschleunigung des Fahrzeug-Verkehrs*
- Es wurde noch einmal hervorgehoben, dass die Planungsentwürfe Vorschläge darstellen, die keine Vorgaben dafür machen, wie das Ergebnis am Ende aussehen wird. Es besteht also für die Bürger/innen die Möglichkeit, in jeder Hinsicht noch Gestaltungs-Vorschläge zu machen.



### Nach einem Besichtigungs-Rundgang der

ausgehängten Planungsentwürfe ergaben sich in der Diskussion folgende Punkte:

- o Es gab Informationsfragen, die, sofern sie nicht beantwortet werden konnten, durch die Moderation an die Formate des Beteiligungsverfahrens (Online-Portal / Bürgerwerkstatt) verwiesen wurden (u.a.: Höhen-Niveaus der farblich unterschiedlich gekennzeichneten Flächen; Anzahl der Nachpflanzung von Bäumen )
- o Weiterhin gab es einzelne auseinanderliegende Grundsatz-Meinungen zu dem Projekt insgesamt – einerseits dahingehend, dass an der Bergmannstraße nichts verändert werden sollte, andererseits aber, dass die dort geplanten Entschleunigungs-Maßnahmen „viel zu lasch“ seien, dass viel mehr der Autoverkehr aus dem Kiez verdrängt werden sollte.
- o Angesprochen wurden weiterhin die Themen:

- Umliegende Straßen: Es wurde die Frage gestellt, wie sich eine Begegnungszone auf das Umfeld auswirkt („Ausweichverkehr“)
  - Parken: Der Wegfall von Parkplätzen wurde einerseits kritisch gesehen. Als Alternative auch für die Umfeld-Straßen wurde die Möglichkeit zum „Querparken“ eingebracht. Andererseits wurde auf zusätzliche Park-Kapazitäten durch die für den gesamten Bezirk geplante Parkraumbewirtschaftung verwiesen, die den Wegfall von Parkplätzen auf der Bergmannstraßen-Fahrbahn mehr als kompensieren würden;
  - Lieferverkehr: In diesem Zusammenhang wurde die Frage gestellt, wie denn in den vorliegenden Entwürfen (speziell: Gesundheitszentrum) die Frage des Lieferns gelöst werden soll;
  - Fahrradverkehr: Einigen Teilnehmer/innen ist die Grundidee, dass Rad- und Autofahrer ohne eine extra Radspur sich eine schmalere Fahrspur teilen sollen „viel zu unsicher, speziell für Kinder“; andere waren der Meinung, dass Radfahrer ihre Rechte auf den Fahrbahnen gegenüber dem motorisierten Verkehr mehr in Anspruch nehmen sollten;
  - „nichtkommerzielle Nutzung“ / Bänke: Einige Bürger/innen äußerten Sorgen, dass dies negative Auswirkungen haben könnte (Müll, sozialer Brennpunkt ...)
  - Vereinzelt gab es die Aussage, dass an der Bergmannstraße nichts verändert werden sollte;
- Einen zeitlich breiten Raum nahm die Diskussion um die Planungsentwürfe zur Kreuzung an der Markthalle ein.
- Grundsätzlich wurde die Frage aufgeworfen, ob man sich bei den Gestaltungsideen auf die vorhandenen 3 Planungsentwürfe für jeden der 3 Straßenabschnitte reduzieren lassen sollte. Es wurde gefordert, das Verfahren zu öffnen, um auch andere Planungsideen möglich zu machen.
  - Hinsichtlich der konkreten Planungsentwürfe zur Markthalle wurde ein besonderer Augenmerk darauf gelegt, dass alle 3 Planungsentwürfe eine Veränderung der Radspur-Führung in östlicher Richtung, also zwischen Markthalle und Schleiermacher-Straße vorsehen: Danach soll diese künftig nicht mehr wie derzeit auf dem Bürgersteig (bis zur Heimstraße) geführt werden, sondern auf die – dann: asphaltierte – Fahrspur zwischen Markthalle und Schleiermacherstraße (mit Anschluss an die Radfahrstraße Richtung Südster) geführt werden, wobei die Durchfahrt für Autos weiterhin gesperrt bleibt. Dies wurde allgemein positiv gesehen.
  - Besonders ausführlich und mit vielen zusätzlichen Gestaltungsvorschlägen wurde der Planungsentwurf „Kreisverkehr“ mit direkt anliegenden Zebrastreifen diskutiert. Er ist der einzige der 3 Markthallen-Entwürfe, der eine schmalere Fahrspur und damit mehr Raum für Fußverkehr bietet. Es wurde festgestellt, dass dies ein Lösungsansatz ist, der zwar noch viele Fragen aufwirft, die im Beteiligungsverfahren diskutiert werden müssen; dass er aber ein effektives Mittel darstellt, diesen Kiez-Knotenpunkt für den motorisierten Durchfahrt-Verkehr unattraktiver zu machen. Dieser Entwurf stellt daher insbesondere von seiner Qualität, den Fußverkehr effektiv zu bevorzugen und den motorisierten Verkehr zurückzudrängen, eine gute Grundlage für die weitere Diskussion zur Gestaltung dieses Bereichs der geplanten Begegnungszone dar.

\*\*\*\*\*