

## Die Zukunft der Bergmannstraße

*Die Bergmannstraße ist bekannt. Die Investoren möchten davon profitieren. Schlumm, Logo, Bella Casa- die Liste der Geschäftsbesitzer, die aus ihren Läden gedrängt wurden, ist lang. Nun soll die Straße noch ein bisschen bekannter werden!*

von Hans W. Korfmann

**D**as hätte sich Frau Bergemann nicht träumen lassen, dass der sandige Weinbergsweg vor ihrem Hof einmal voller Cafés und Geschäfte sein würde, und dass auf diesem Weg, den zu Regenzeiten kein Mensch benutzte, einmal täglich 9000 Fußgänger, 6500 Autos und 5800 Fahrradfahrer vorbeikommen würden! Dass er erst gepflastert und dann geteert würde, und dass man sich eines Tages Sorgen darüber machen müsste, wie die vielen Menschen in diesem Durcheinander noch aneinander vorbei und miteinander auskommen sollen.

Doch 180 Jahre nach Frau Bergemann diskutieren Bürger und Politiker über die Zukunft ihres Sandweges. Die Diskussion begann im Wasserturm an der Kopischstraße, wo sich schon seit Jahren die letzten wehrhaften Kreuzberger versammeln, um ihren Bezirk gegen die Willkür des Fortschritts zu verteidigen. Dieses Mal ging es um die Friesenstraße, denn die Ureinwohner Kreuzbergs fanden keinen Schlaf mehr in der Straße mit dem groben Kopfsteinpflaster, seit der Verkehr zu- und die Tiefe des Schlafes altersbedingt abnahm.

Aus dem kleinen Kreis der Bürgerinitiative »Leiser Bergmannkiez« wurde ein großer Kreis, und als man sich Anfang des Jahres im Leibniz-Gymnasium traf, war die Politik bereits mit im Boot. Und wenn man anfangs nichts anderes wollte, als den Verkehr in der Friesenstraße zu reduzieren, diskutierten die Kiezkonservierer jetzt darüber, das historische Kopfsteinpflaster unter einer Asphaltdecke zu begraben, die Zossener Straße für den Verkehr zu sperren und die Bergmannstraße zu einer verkehrsberuhigten »Begegnungszone« mit einer Fahrbahnbreite von schmalen 8 Metern zu machen.

Denn mit zwei Ampeln und Zebrastreifen, konstatierten die Politiker, sei eine Verkehrsberuhigung auf der 500 Meter langen Flaniermeile zwischen Mehringdamm und Markthalle nicht zu bewirken. Die Stimmung zwischen Autofahrern, Fahrradfahrern und Fußgängern, zwischen bummelnden Touristen und eiligen Kreuzbergern, zwischen eiligem Lieferverkehr und gemütlichen Wochenend-Fahrern auf der Suche nach Parkplätzen sei längst überreift.

Selbst Oberbürgermeister Müller, sonst kein großer Freund der Entschleunigung, meldete sich zu Wort und sprach von einer größeren »Attraktivität der Stadt«, wenn man sich »nicht immer nur dem Auto unterwirft«. Ruhe und Frieden aber sind nur ein vorgeschobenes Argument, Müller geht es vor allem um Geld und um die Förderung eines immer stärker werdenden Wirtschaftsfaktors: des Tourismus. Und da Kreuzberg mit seiner Bergmannstraße schon seit den 70er Jahren Touristen aus aller Welt anzieht, schien das Projekt einer »Begegnungszone« hier gut platziert.

Man rechnete mit dem Widerstand der Autofahrer, ebenso wie man den Zuspruch von Fahrradfahrern und Fußgängern erwartete. Doch bei der Informationsveranstaltung auf dem Flughafen Tempelhof musste der Kreuzberger Multistadtrat Hans Panhoff feststellen, dass



nicht nur die Autofahrer, sondern auch die Wirte und Händler im Sze-nebezirk ihre Straße lieber so belassen wollten, wie sie gerade ist. Jochen Ziegenhals, seit den Siebzigern Besitzer des *Café Atlantic*, hat in der Straße Unterschriften gegen die Umgestaltung gesammelt. »Von den vielleicht 70 Läden, die ich besucht habe, waren genau 2 dafür. Sogar *Netto* und *Kaiser's* haben unterschrieben, und zwar nach Rücksprache mit der Geschäftsleitung.«

Es scheint, als hätte Jochen Ziegenhals den eingeschlafenen Widerstandsgeist der Kreuzberger wiederbelebt. »Ich bin ja generell misstrauisch, wenn Leute von außen kommen und einem plötzlich sagen wollen, wo es langgeht. Und als sich in unserer Straße scheinbar niemand so richtig dafür interessierte, was die eigentlich vorhaben mit dieser »Begegnungszone«, da schlugen bei mir die Alarmglocken. Da bin ich eben mal hin zu den Versammlungen...«

Die »von außen«, das sind nicht nur weit entfernt sitzende Politiker, die vom Leben in der Bergmannstraße keine Ahnung haben, sondern auch die Bewohner der Friesenstraße. »Diese Bürgerinitiative ist eine Mogelpackung. Deren Hauptinteresse ist ja eigentlich nur die Asphaltierung der Friesenstraße, aber damit das klappt, winken sie alles andere mit durch«, was die Politiker im Rahmen einer Verkehrsberuhigung des Touristenviertels so vorhaben. »Aber diese Maßnahmen machen wenig Sinn. Es gibt genug andere Straßen, in denen wirklich Handlungsbedarf besteht. Die hier funktioniert doch wunderbar.«

Ziegenhals empfahl zur Beruhigung der Friesenstraße statt Asphalt ein Tempolimit und einen Blitzer. »Wenn Ali ein paar mal 150 Euro bezahlen muss, wird er schon aufhören, hier durchzurasa.« Daraufhin wurde Ziegenhals erklärt, dass man keine verkehrstechnische, sondern eine städtebauliche Maßnahme ergreifen wolle. Ziegenhals war es egal, wie man die Maßnahme nannte und aus welchem Topf sie finanziert wurde. Er brachte es auf den Punkt: »Wollen Sie jetzt eigentlich helfen oder nicht?«

Ziegenhals hat recht. Natürlich kann man auch auf der Bergmannstraße mit wenigen Maßnahmen, mit ein paar Schildern und einem Blitzer, viel bewirken. Das ginge nicht nur schneller, sondern wäre auch weitaus günstiger als die geplanten Umbauarbeiten mit Verkehrsinseln, Blumenbeeten, Sitzgelegenheiten, kostenintensiven Planungen durch Architekturbüros. Aber die Politik will nicht. Sie möchte das Geld aus dem EU-subventionierten Topf für städtebauliche Maßnahmen nutzen. Geld, das sie dann weitergeben kann an Stadtplaner, Architekten, Bauunternehmer. Das fördert die Wirtschaft. Bringt Geld. Und Pluspunkte im politischen Lebenslauf.

Die wollen sich »unsere Straße als Orden ans Revers kleben«, sagt Ziegenhals. Schon beim letzten Treffen im September ärgerte er sich darüber, mit welcher Arroganz die Politik beschließt, »unsere Straße umzubauen«, ohne die Gewerbetreibenden überhaupt zu fragen. »Gefragt wurden nur die Naturschützer, die Fahrradfahrer und einige Anwohner. Dabei sind wir es gewesen, die Trödler, die kleinen Laden- und Kneipenbesitzer, die diese Straße in den Siebzigern zu dem gemacht haben, was sie heute ist!« Damit spricht Ziegenhals al-



Schlumm prophezeit: Die werden die Straße noch überdachen!

len, die an der Straße arbeiten oder leben, aus dem Herzen. »Ich weiß nicht, warum man hier etwas ändern muss. Das funktioniert doch wunderbar, das ist doch längst eine Begegnungszone!«, sagt Dietmar Kirchhoff mit seinem kleinen Rucksackladen. »Die fahren hier doch ohnehin schon alle ganz langsam und vorsichtig.«

Gegen kleine Verkehrsinseln, die zwischen den Parkplätzen in die Fahrbahn reichen würden, hätte er nichts einzuwenden. »Ein paar Blumen, Holzbänke, einige neue Bäume«, das könnte er sich vorstellen. »Aber die Maaßenstraße, das muss man sich mal ansehen! Jeder, der hier auch nur ein Wort mitreden will, muss sich das einmal ansehen. Ich war dreimal da, morgens, mittags, abends, und da saß kein Mensch auf den Bänken. So leer war diese Straße früher nie!«

»Da haben Sie recht. Das ist wirklich absolut ungemütlich. Was kostet die hier?«, sagt ein älterer Herr und deutet auf die Aktentasche unter seinem Arm. »Diese Drahtbänke ohne Lehne, mitten auf der Straße, da setzt sich doch kein Mensch hin. Glückliche Menschen sitzen immer nur auf den hübschen Zeichnungen der Architektinnen.«

»135 Euro!«, sagt Kirchhoff, und fährt fort: »Ich bin ganz einfach gegen solche künstlichen Gebilde. In der Bergmann ist auf natürlichem Wege etwas entstanden, ein Miteinander von Autofahrern, Fußgängern, Fahrradfahrern, Stühlen und Tischen. Diese Straße hat Flair, die funktioniert. Und da zeigen die uns auf der Veranstaltung einen Film mit gestellten Szenen, in dem ein Kind fast vom Auto überfahren wird. Dabei ist hier noch nie jemand ums Leben gekommen.«

»Das ist pure Geldverschwendung!«, sagt der Mann mit der Aktentasche. »Nicht die Tasche, die Maaßenstraße! 700.000 Euro hat die gekostet. Ich bin Lehrer, und bei uns in der Schule funktionieren nicht einmal mehr die Toiletten!«

»Sehen Sie sich mal den Lehniner Platz an!«, schaltet sich eine Frau aus Charlottenburg ein, die samstags in die Markthalle einkaufen geht. »Alles nur noch Beton! Früher waren da Rosen! Aber die müsste man pflegen, da bräuchte man Gärtner!« Die Diskussion scheint nicht nur Kreuzberger zu beschäftigen. Sie bewegt die Gemüter aller. Denn es geht um die Arroganz der Politik.

»Niemand hätte etwas dagegen, wenn hier ein paar Autos weniger fahren würden. Aber die wollen die Straße dicht machen. Und dann so tun, als hätten sie uns in die Entscheidung mit eingebunden. Dann dürfen wir sagen, ob die Blumenkästen rot oder blau sein sollen. Ich will aber nicht eingebunden werden, ich will das alles überhaupt nicht!«, sagt Kirchhoff.

»Am Ende kommen doch nur wieder Waschbetonkübel mit Geranien drin!«, sagt die Verkäuferin des Indienladens nebenan. Und auch Petra Köckeritz vom Fotoladen ist gegen eine Schmalspur für Autos. Seit vor der Halle die Parkplätze kostenpflichtig geworden sind, ▶

parken viele schnell mal in der zweiten Reihe, um kurz etwas zu erledigen. Aber die zweite Reihe war hier in der Straße nie ein großes Problem. Man gewöhnte sich daran. »Die fahren doch schon seit zwanzig Jahren langsam hier, das war schon immer 'ne Flaniermeile.«

Gefährlich geworden sind lediglich die Fahrradfahrer, die in der Bergmannstraße längst schneller als die Autofahrer sind und hinter der Friesenstraße auf einen Radweg einlenken, der nur noch durch einen grauen Streifen auf dem Pflaster vom Fußgängerweg getrennt ist. »Das ist eine echte Unfallgefahr, da ist wirklich Handlungsbedarf!«

Doch es geht der Politik nicht darum, zu helfen. Sie möchte bauen. Sie möchte Geld ausgeben und Geld verdienen. Trotz des breiten Widerstandes und vernünftiger Gegenargumente. Und damit sich niemand übergangen fühlt, hat Stadtrat Panhoff bei der letzten Veranstaltung gesagt: »Ich werde Sie alle noch einmal einladen.« Um sie noch ein bisschen mitreden zu lassen, und um am Ende sagen zu können, sie hätten doch mitentschieden.

Deshalb traf man sich am 19. November noch einmal am Ort des Geschehens, in der Bergmannstraße Nummer 5. Es fehlte keiner von der Bergmannstraßenprominenz, sie waren alle da. Die Politik – vorsichtshalber gleich zu viert – sah sich einer breiten Allianz skeptischer Geschäftsinhaber gegenüber. Immer wieder musste der Stadtrat betonen, dass er es »wirklich ernst« meine mit der Bürgerbeteiligung. Wirklich zu glauben schien das niemand. Erst recht nicht, als der Stadtrat ungehalten wurde, nur weil im Publikum jemand ausrechnete, dass der Umbau mit etwa 2 Millionen zu Buche schlagen, und dass man da doch schon einen Kostenplan haben müsse. »Sie wollen in sechs Monaten bauen und wissen noch nicht, wieviel Geld Sie dafür zur Verfügung haben? Tut mir leid, das glaube ich Ihnen nicht, Herr Panhoff!« Aber auch die Frage, wieviel dieser Gelder auf Planungen und wieviel auf Blumentöpfe verwendet werde, blieb unbeantwortet.

Immer, wenn konkrete Zahlen gefordert wurden, war man auf dem Podium verlegen. Nicht einmal eine Unfallstatistik für die Bergmannstraße konnte man vorlegen. Obwohl Gelächter und Gemurmel immer lauter wurden, appellierte der Stadtrat unverdrossen an seine Kreuzberger, »mitzumachen.« Noch einmal betonte er, wie ernst er es meine mit der Bürgerbeteiligung. Und wenn tatsächlich niemand einem Umbau zustimme, dann würde eben auch nicht umgebaut. Jetzt glaubte man ihm noch ein bisschen weniger.

Denn es ist klar, dass dieser Fall niemals eintreten wird. Natürlich werden bei den vielen Vorschlägen, die im Internet eingehen, auch einige auch solche dabei sein, die den Planern entgegen kommen. Die womöglich denen der Architekten sogar täuschend ähnlich sind. Die womöglich sogar ihre eigenen sind. Wer könnte das je kontrollieren? Demokratie im Internet ist schwer zu verwirklichen.

Doch nicht nur beim »Dialog im Netz«, schon im Saal und unter den Augen der Öffentlichkeit begannen die Politiker mit dem aussortieren unliebsamer Vorschläge. »Ich habe genau gesehen, bei welchen Vorschlägen Sie sich Notizen gemacht haben, und welche unberücksichtigt wurden!«, bemerkte eine aufmerksame Beobachterin.

Und einer, der nicht mehr zu Wort kam – denn »wir haben nur noch 20 Minuten« – murmelte zu seiner Nachbarin: Was die uns hier als Demokratie verkaufen, das kommt mir vor wie ein Almosen, das man uns hinwirft. Da, da habt ihr was zum mitbestimmen! Wenn die es nämlich ernst meinen würden mit der Bürgerbeteiligung, wenn die wirklich wissen wollten, was wir wollen, dann hätten sie den Mumm, die entscheidende Frage zu stellen: Wer möchte, dass die Straße einfach so bleibt, wie sie ist? Das wären nämlich alle hier im Saal. ◀