Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Berlin

Neues Miteinander in der Bergmannstraße

Fußverkehrsstrategie für Berlin
Modellprojekt Begegnungszonen

Dokumentation der Bürgerwerkstatt per Zufallsstichprobe
09.02.2016, 18:30 bis 21:30 Uhr, Reinhardswald-Grundschule

begegnungszonen.berlin.de

BERLINER BEGEGNUNGSZONE 20

erstellt im Auftrag
der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Dieser Bericht dient einerseits der Rückmeldung für die Teilnehmenden, die sich bei der Bürgerwerkstatt am 9. Februar 2016 engagiert haben und jener, die sich für die Weiterentwicklung der „Begegnungszone Bergmannstraße“ interessieren. Die Ergebnisse werden zusammen mit den Auswertungen des 2. Online-Dialogs und der öffentlichen Bürgerwerkstatt am 4. März dem Planungsbüro LK Argus übergeben. Anschließend werden die hier diskutierten ersten Planungsideen auf Grundlage der Anregungen der Bürgerinnen und Bürger weiterentwickelt.

Impressum

erstellt von:

Zebralog GmbH & Co. KG
Chausseestraße 8, Aufgang A
10115 Berlin
www.zebralog.de

Jan Korte
Marion Wesso
Britta Letz

in Zusammenarbeit mit:

LK Argus
Schicklerstraße 5-7
10179 Berlin
www.lkargus.de

Dr.-Ing. Eckhart Heinrichs
Alexander Reimann

im Auftrag von:

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin

Horst Wohlfarth von Alm
Dirk Bartel
Dörte Krenkel

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg
Frankfurter Allee 35/37
10247 Berlin

Hans Panhoff
Helmut Schulz-Herrmann
Axel Koller

Fotos: © Zebralog GmbH & Co. KG

Bürgerwerkstatt per Zufallsauswahl - was ist das?

Im Rahmen des Pilotprojekts Begegnungszone Bergmannstraße wurden 4.000 zufällig ausgewählte Einwohner*Innen aus dem Einzugsgebiet der Bergmannstraße zu einer Bürgerwerkstatt eingeladen. Über 330 Personen folgten dieser Einladung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg und kündigten ihr Interesse an. Aus dieser Gruppe wurden in Hinblick auf ein ausgewogenes Geschlechterverhältnis und einer Altersverteilung nach Berliner Demografie wiederum 80 Personen ausgelost. Davon nahmen am Abend der Veranstaltung 58 Personen teil.

Ziel der Bürgerwerkstatt war ein intensiver Austausch mit einer Auswahl von Bürger*Innen, die den Teil der Bewohnerschaft repräsentieren, der bei offenen Bürgerveranstaltungen i. d. R. unterrepräsentiert ist (z. B. Frauen, Personen mit Migrationshintergrund etc.).
Ihnen wurden die Möglichkeiten der verschiedenen Gestaltungsprinzipien an den drei „Hotspots“ der Bergmannstraße vorgestellt:

- Gesundheitszentrum
- Nostitzstraße/Solmsstraße
- Bergmannstraße/Zossener Straße/Friesenstraße

Daran an schloss sich eine Diskussions- und Output-Runde unter folgenden Fragestellungen an:

- Welcher Mehrwert entsteht für die Bergmannstraße?
- Welche Elemente fehlen bei der Variante?
- Was wird als problematisch eingeschätzt?

So entstand über ein allgemeines Stimmungsbild hinaus eine qualitative Argumentation bezüglich des Für und Wider einzelner Planungsskizzen.
Expert*Innen des Planungsbüros LK Argus, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt sowie des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg begleiteten die sechs Arbeitsgruppen und beantworteten fachliche Fragen.

Nachfolgend sind die einzelnen Arbeitsergebnisse zur Dokumentation aufgelistet.

Übersicht

Standort Gesundheitszentrum

- Ergebnisse von Gruppe 1
- Ergebnisse von Gruppe 2

Standort Nostitzstraße/ Solmsstraße

- Ergebnisse von Gruppe 3
- Ergebnisse von Gruppe 4

Standort Zossener Straße/ Friesenstraße

- Ergebnisse von Gruppe 5
- Ergebnisse von Gruppe 6

Gesundheitszentrum

Variante 1
Beidseitig breitere Straßenräume

Variante 2
Breitere Straßenräume im Versatz

Variante 3
Einseitig breitere Straßenräume

Gruppe 1

Beidseitig breitere Straßenräume

Das Queren wurde in dieser Variante als sicherer, leichter und schneller eingeschätzt. Der Wegfall der parkenden Autos trage zur Sicherheit beim Queren bei. Es fehle jedoch ein Zebrastreifen bzw. eine Ampel. Probleme wurden von mehreren Teilnehmenden bei der fehlenden Abgrenzung zwischen der Straße und dem neu entstehenden Seitenstreifen gesehen. Dieser müsse klar und physisch abgegrenzt werden, um die Sicherheit der Fußgänger*innen zu gewährleisten. Diese Abgrenzung solle nicht nur durch Bodenmarkierungen geschehen, sondern z.B. durch Hochbeete, Blumenkübel, Schutzgitter, Poller mit Ketten, oder ähnliches. Dies solle auch verhindern, dass der Streifen zum Ausweichen von PKWs oder zum Parken genutzt würde.

Es wurde angemerkt, dass die gerade Straßenführung wenig zur Entschleunigung des Autoverkehrs beitrage. Durch die Verschmälerung der Straße würden PKWs und LKWs Radfahrende nun mit sehr engem Abstand überholen und diese gefährden. Ein Fahrradschutzstreifen könnte dem entgegenwirken.

Das Verlegen der Fahrradständer vom Gehweg auf die Straße wurde für die Aufenthaltsqualität als positiv bewertet. Auch die Begrünung traf auf Zustimmung und sollte weiter ausgeführt werden. Begrünung von Baumscheiben, Hochbeete und der Wunsch nach alternativen Oberflächen zu Asphalt (z.B. Beete, Sand, etc.) auf dem Fußweg und dem neu zu entstehenden Streifen wurden genannt (Bsp. Graefestraße). Mehr und vor allem qualitativ hochwertige Sitzgelegenheiten wurden gewünscht.

Die Symmetrie der Variante wurde von einigen Teilnehmenden als zu starr wahrgenommen. Die Bordsteinstufe, welche den „alten“ vom „neuen“ Fußweg trennt, wurde als Sicherheitsrisiko beschrieben.

Die Lösung des Lieferverkehrs wurde positiv bewertet. Besonders die beidseitig eingerichteten Lieferzonen wären günstig, sodass kein „über die Straße liefern“ notwendig würde. Auch die größere Anzahl an Fahrradabstellplätzen traf auf Zustimmung. Die Tiefgaragenanlieferung bleibe jedoch ungelöst. Die Anordnung von Bänken und Lieferzonen müsse optimiert werden, damit diese „harmonischer“ zusammen passten (z.B. keine Bänke zwischen zwei Lieferzonen).

Gruppe 1

Breitere Straßenräume im Versatz

Auch in dieser Variante wurde das Queren als sicherer, leichter und schneller eingeschätzt. Besonders der Fußgängerübergang erhöhe die Sicherheit. Die Mittelinseln würden zudem zu einer Entschleunigung des Autoverkehrs beitragen.

Gleichzeitig wurden bei den Mittelinseln auch Nachteile gesehen. Es wurde befürchtet, dass diese vollgestellt und dadurch für das Queren zu einem Sicherheitsrisiko würden. Außerdem würden sie Platz verschenken, der für Fußgänger*innen an anderer Stelle besser genutzt werden könnte.

Ein weiterer Vorschlag war, die Mittelinsel nach rechts an den Gehwegrand zu verschieben.
Der großzügigere Raum vor dem Ärztehaus wurde als sehr förderlich für die Aufenthaltsqualität beschrieben. Das Verlegen der Fahrradständer auf die Fahrbahn schaffe mehr Platz auf den Gehwegen und sei deshalb zu befürworten.

An der Lösung für den Lieferverkehr wurde bemängelt, dass die Wege für den Lieferverkehr zu lang seien.

Einseitig breitere Straßenräume

Auch in dieser Variante wurde die sichereren Querungsmöglichkeiten über die Straße gelobt. Es fehle jedoch ein Zebrastreifen. Wie auch in Variante 1 sahen die Teilnehmenden die fehlende Abgrenzung zur Straße als Problem. Es sei sehr wichtig, dass von allen Verkehrsteilnehmenden die Grenze zwischen Straße und neuem Fußweg deutlich wahrgenommen werden kann. Durch den fehlenden Bordstein wurde daher eine Abgrenzung vorgeschlagen (Beispiele: siehe Variante 1). Die Aufenthaltsqualität wurde in dieser Variante positiv eingeschätzt. Besonders die größere, zusammenhängende Erweiterung des Seitenraums biete größeren Gestaltungsspielraum.

Auch die asymmetrische Straßenaufteilung fand Anklang. Es wurde einerseits als vielversprechend wahrgenommen, dass die bisher schmalere Gehwegseite nun mehr Platz bekomme, andererseits sei diese Seite aber die Schattenseite. Die Einfahrt in die Tiefgarage nehme auch viel des freigewordenen Platzes wieder weg.

Durch die neue Straßenraumaufteilung könne das Liefern besser abgewickelt werden. Jedoch konterkariere der Lieferverkehr die Aufenthaltsqualität, da sich dieser Bereiche mit Fußgänger*innen teilen müsse. Der einseitige Lieferverkehr könne weitere Probleme bereiten, da zukünftig über die Straße geliefert werden müsste.

Gruppe 1

Fazit zu den Varianten

Bevorzugte Variante:
Nr. 1 - Beidseitig breitere Straßenräume
Nr. 2 - Breitere Straßenräume im Versatz

Besonders gut gefiel daran:
- Platz für Fußgänger*innen vergrößert sich
- Liefern ist beidseitig möglich
- Querungsmöglichkeiten werden als Verbesserung wahrgenommen

Verbesserungsvorschläge:
- Da die Straße bei den beiden bevorzugten Varianten verschmälert würde, sollte zusätzlich ein Fahrradschutzstreifen angelegt werden.
- Eine deutliche Abgrenzung zwischen Straße und neuem Gehweg wurde als sehr wichtig angesehen, da kein Bordstein vorhanden sei.
- Für das sichere Queren sollte die Einrichtung eines Zebrastreifens erörtert werden.

Zwei Personen empfanden keine der drei Varianten eine sinnvolle Lösung für die Probleme der Bergmannstraße

Gruppe 2

Beidseitig breitere Straßenräume

Der Qualitätsgewinn durch beidseitig breitere Seitenräume sei bei dieser Variante begrenzt. Es sei zwar grundsätzlich günstig, dass es mehr Stellplätze für Fahrräder gäbe, die Bürgersteige verbreitert würden und dadurch eine grundsätzlich „sympathische Aufteilung“ entstehe, aber es wurde insgesamt angezweifelt, dass diese Variante tatsächlich zu einer Entspannung der Verkehrslage beitragen würde.

Es fehlt in dem Entwurf beispielsweise eine sichere Querungsmöglichkeit für Fußgänger*innen. Unklar war den Teilnehmenden, ob in diesem Entwurf Radfahrer*innen und Autofahrer*innen die Straße nebeneinander nutzen sollen.

Bezüglich der Aufenthaltsqualität wurde diese Variante als noch nicht ausreichend ausdefiniert wahrgenommen: Ein Kritikpunkt war beispielsweise, dass die Sitzgelegenheiten im Entwurf noch völlig ungeschützt seien.

Breitere Straßenräume im Versatz

Die Variante 2 wurde von den Teilnehmenden grundsätzlich sehr positiv gesehen. Es wurde davon ausgegangen, dass mit dieser Variante die Kriterien Radverkehr, Aufenthaltsqualität und Verkehrsberuhigung am ehesten positiv gefördert werden könnten. Als einziger Kritikpunkt wurden mehrfach die Mittelinseln angesprochen, die als großes Sicherheitsrisiko eingeschätzt wurden.

Vorteilhaft sei, dass durch den Versatz alle Verkehrsteilnehmer*innen dazu gezwungen seien, langsamer zu fahren und sich aneinander anzupassen.

Durch die Versatzstücke würde der Bereich zudem entzerrt und die Aufenthaltsqualität gesteigert, da es verschiedene kleine Inseln am Rand für unterschiedliche Nutzungen gäbe.

Als Verbesserungspotenzial für diese Variante wurde – zusätzlich zu dem Verzicht auf die Mittelinseln – angeregt, dass es mehr Fahrradstellplätze direkt vor dem Gesundheitszentrum bei Netto/Kaiser’s geben müsse.

Einseitig breitere Straßenräume

Für die Punkte Verkehrsberuhigung, Aufenthaltsqualität und Radverkehr sei es relativ unerheblich, ob die Verbreiterung beidseitig stattfinde, oder nur auf einer Straßenseite. In puncto Aufenthaltsqualität wurde darauf hingewiesen, dass eine Verbreiterung – wenn einseitig – zumindest auf der Sonnenseite der Straße vorgenommen werden sollte.

Gruppe 2

Fazit zu den Varianten

Bevorzugte Variante:
Nr. 2 - Breitere Straßenräume im Versatz

Besonders gut gefiel daran:
- Verkehrsberuhigung durch verschwenkte Fahrbahn
- Erhaltung des Kiezcharakters
- Nutzungen am Seitenrand werden durch Inseln entzerrt

Verbesserungsvorschläge:
- Mittelinseln entfernen, Versatz lediglich durch Inseln am Straßenrand realisieren

Unabhängig von den einzelnen Varianten wurden von den Teilnehmenden verschiedene Punkte vor allem im Bereich Aufenthaltsqualität, aber auch zur konkreten Gestaltung der Straße angemerkt, die in der Umsetzung beachtet werden müssten und die in den bisherigen Entwürfen noch nicht ausreichend eingearbeitet seien:

- Es müsse darauf geachtet werden, dass es ausreichend attraktive Grünflächen gäbe.
- Die Sitzmöglichkeiten sollten möglichst einladend gestaltet werden, zum Beispiel durch Holzbänke (mit Lehnen) und die Sitzgelegenheiten sollten möglichst durch Grün geschützt werden.
- Es bräuchte ausreichend Abfalleimer.
- Für die Gestaltung der Flächen sollten nach Möglichkeit Künstler*innen eingeladen werden.
- Die Straßenbeleuchtung solle mit LEDs erfolgen.
- Es sollte über Lärmschutz nachgedacht werden.
- Bei der Gestaltung der Verbreiterungen/ Einschübe sei die Barrierefreiheit wichtig, hier müsse möglichst auf Niveaugleichheit geachtet werden.

Nostizstraße/Solmsstraße

Variante 1
Beidseitig breitere Straßenräume

Variante 2
Breitere Straßenräume im Versatz

Variante 3
Einseitig breitere Straßenräume

Gruppe 3

Beidseitig breitere Straßenräume

Unter dem Blickwinkel „Sicheres Queren“ sei es den Fußgänger*innen bei dieser Variante sehr gut möglich, sich zügig zu bewegen, um z.B. Besorgungen zu machen. Ein mobilitätseingeschränktes Gruppenmitglied äußerte die Sorge, dass durch die Nutzungskonkurrenz zwischen Radverkehr und Fußverkehr das Geradeausgehen erschwert würde. Geschütztere Querungshilfen seien deshalb notwendig.

Zur Aufenthaltsqualität wurde vor allem positiv hervorgehoben, dass es genügend Fahrradabstellmöglichkeiten gäbe und der Charakter der Straße nicht verändert würde. Bei der Einrichtung von zukünftigen Bänken sei zu beachten, dass diese nicht zu nahe an der Fahrbahn stünden.

Als Problem wurde benannt, dass es zukünftig noch mehr Radfahrende von der verengten Straße auf den Gehweg ziehen würde. Aus diesem Grund sollten hier noch zusätzlich Einschränkungen oder funktionierende Regelungen eingeführt werden, um sicher aus der Haustür treten zu können ohne in Konflikt mit Radfahrer*innen zu geraten.

Beim Thema „Halten und Lieferverkehr“ war die Gruppenmeinung ambivalent. Die Variante biete nur Vorteile für Gewerbe- und Gastronomie, die nicht auf viele Haltezonen angewiesen seien. Für alle anderen Gewerbe wäre die Variante zur Anlieferung von Waren eher nachteilig. Dies wurde aber nicht zwangsläufig als kritisch empfunden, da alle Gruppenmitglieder gerne weniger Anlieferverkehr in der Straße hätten. Vor allem Lebensmittelgeschäften sollte jedoch eine Anlieferung ermöglicht werden.

Breitere Straßenräume im Versatz

Als Problem wurde benannt, dass es zukünftig noch mehr Radfahrende von der verengten Straße auf den Gehweg ziehen würde. Aus diesem Grund sollten hier noch zusätzlich Einschränkungen oder funktionierende Regelungen eingeführt werden, um sicher aus der Haustür treten zu können ohne in Konflikt mit Radfahrer*innen zu geraten.

Beim Thema „Halten und Lieferverkehr“ war die Gruppenmeinung ambivalent. Die Variante biete nur Vorteile für Gewerbe- und Gastronomie, die nicht auf viele Haltezonen angewiesen seien. Für alle anderen Gewerbe wäre die Variante zur Anlieferung von Waren eher nachteilig. Dies wurde aber nicht zwangsläufig als kritisch empfunden, da alle Gruppenmitglieder gerne weniger Anlieferverkehr in der Straße hätten. Vor allem Lebensmittelgeschäften sollte jedoch eine Anlieferung ermöglicht werden.

Einseitig breitere Straßenräume

Die dritte Variante fand vor allem im Punkt „Sicheres Queren“ Zustimmung. Auch die Menschen mit Geheinschränkungen trauten sich zu, hier gut queren zu können. Problematisch könnte allerdings werden, dass es zu einer Ballung von Menschen auf nur einer Seite kommen könnte.
Zur Aufenthaltsqualität wurde gesagt, dass es zwar mehr Möglichkeiten gäbe Sitzgelegenheiten einzurichten, welche nicht zu nah an der Straße stünden. Der Charakter der Straße gehe jedoch bei dieser Variante verloren. Für den Lieferverkehr wurde diese Variante als gut empfunden. Bedenklich erscheint, dass zu Fußgänger*innen weite Wege in Kauf nehmen müssen.

Gruppe 3

Fazit zu den Varianten

Bevorzugte Variante:
Nr. 2 - Breitere Straßenräume im Versatz

Besonders gut gefiel daran:
- Verkehrsberuhigung
- Anlieferung von Waren wird ermöglicht
- Nutzungsinteressen werden am besten verteilt (Radfahrende würden z.B. weniger auf den Gehweg ausweichen)

Verbesserungsvorschläge:
- Barrierefreie Gestaltung
- feste Lieferzeiten

Gruppe 4

Beidseitig breitere Straßenräume

Die erste Variante wurde in der Gruppe 4 allgemein als sehr gut bewertet. Aus der Perspektive des Radverkehrs fiel besonders die übersichtliche Straßenführung positiv auf. Auch die an beiden Straßenseiten vorgesehenen Fahrradständer gefielen allen Diskutierenden. Uneinigkeit herrschte in der Gruppe darüber, ob eine zusätzliche Fahrradwegmarkierung für Radfahrerende sinnvoll wäre. Einige Mitglieder würden diese begrüßen. Bemängelte wurde, dass diese Variante zu wenig Platz für Radfahrende bereitstellen würde. Auch wäre es sinnvoll, die Fahrradständer in größeren Abständen zu verteilen und nicht an mehreren Stellen zu konzentrieren.

Bezüglich der Aufenthaltsqualität wurden die breiten Streifen für die Gastronomie und die Fußgänger*innen gelobt. Positiv sei außerdem, dass klare Sichtbeziehungen hergestellt würden und der Charakter der Straße durch diese Variante am ehesten erhalten bliebe. Es fehlten allerdings Maßnahmen, durch die die Seitenbereiche von parkenden Autos freigehalten werden. Auch sollte die Straße allgemein bunter gestaltet werden, beispielsweise durch mehr Bepflanzung und Wasserspiele. Eventuelle Probleme wurden bei der Verlagerung der Nutzflächen für die Gastronomie gesehen. Diesbezüglich herrschte zwischen den Teilnehmenden allerdings geteilte Meinung.

Zum Thema Verkehrsberuhigung fiel den Gruppenmitgliedern auf, dass der Straßenabschnitt durch die in Variante 1 vorgeschlagenen Umbaumaßnahmen unattraktiv für den Durchgangsverkehr werden würde. Dies wurde als vorteilhaft bewertet, da so mit weniger Verkehr gerechnet werden könnte. Ähnlich wie beim Thema Radverkehr wurde die bessere Übersichtlichkeit gelobt.

Zusätzlich wurde vorgeschlagen, dass man die Straße zu einer Einbahnstraße umfunktionieren könnte. Außerdem fehlten Zebrastreifen, Geschwindigkeitskontrollen und Einbauten in der Fahrbahn (wie z.B. Asphaltkissen), um den Verkehr zusätzlich zu beruhigen. Problematisch wurde die geradlinige Fahrbahnführung gesehen, da diese Autofahrende zu Geschwindigkeitsübertretungen verleiten könnte.

Breitere Straßenräume im Versatz

Die Teilnehmenden lobten, dass die Straßenführung in Variante 2 zu einer Geschwindigkeitsreduzierung der Radfahrenden führen könnte. Es fehlten allerdings Radabstellanlagen. Diese müssten auf beiden Seiten gleichmäßig, aber nicht in den Kurven angebracht werden. Als problematisch wurde die Unübersichtlichkeit der Straßenführung beurteilt. Diese könnte den Fußgängerinnen und Fußgängern Schwierigkeiten beim Überqueren der Straße bereiten.

Zur Aufenthaltsqualität merkten einige Teilnehmenden an, dass durch die Straßenführung „kleine Inseln“ entstünden, die schön und ästhetisch wirken. Andere beurteilten diese Gestaltung wiederum als unästhetisch. Einigkeit bestand darüber, dass eine zusätzliche Möblierung der Straße wünschenswert sei. Als ein positives Beispiel wurde diesbezüglich die Holzmöblierung am Gleisdreieck genannt.
Auch einige negative Aspekte wurden zum Thema Aufenthaltsqualität gefunden: durch die Straßenführung würde Platz verschenkt, der in der Straße aber benötigt würde.

Gruppe 4

Breitere Straßenräume im Versatz (Fortsetzung)

Auch führe sie zu einer ungerechten Raumaufteilung, die besonders bei den Gastronomiebetrieben zu Unmut führen könnte. Allgemein wird befürchtet, dass durch die Umsetzung der zweiten Variante das großstädtische Flair der Bergmannstraße verloren gehe.

Bezüglich der Verkehrsberuhigung wurde ähnliches wie zum Thema Radverkehr gesagt: durch die Straßenführung erhofft sich die Gruppe eine allgemeine Verlangsamung des Verkehrs, die als positiv beurteilt wird. Sinnvoll wären allerdings zusätzliche Einbauten in der Fahrbahn, wie zum Beispiel Asphaltkissen.

Probleme könne die Straßenführung in Bezug auf den Lieferverkehr verursachen. Das Halten von Lieferfahrzeugen und anderen „Zweite-Reihe-Parkern“ führe besonders in den Kurven zu gestörten Sichtbeziehungen. Mit zusätzlichem Stau müsse außerdem gerechnet werden.

Einseitig breitere Straßenräume

Die dritte Variante würde laut der Gruppe für den Radverkehr die gleichen Vor- und Nachteile bieten wie Variante 2: Die Straßenführung führe wahrscheinlich zu einer Geschwindigkeitsreduzierung der Radfahrenden, die positiv beurteilt wurde. Es würden allerdings Radabstellanlagen fehlen, die auf beiden Straßenseiten gleichmäßig, aber nicht in den Kurven angebracht werden müssten. In der derzeitigen Variante würden sich zu viele Fahrradständer auf einem Fleck befinden. Dies führe zu einem erhöhten Querungsbedarf an dieser Stelle und könnte somit Probleme verursachen.

Für die Aufenthaltsqualität sei diese Variante dahingehend vorteilhaft, da sie einen großen Gestaltungsspielraum auf den freien Flächen bieten würde. Wünschenswert wäre, wie bereits zu Variante 2 angemerkt, eine zusätzliche Holzmöblierung, wie sie am Gleisdreieck zu finden ist. Auf Metall sollte verzichtet werden. Problematisch wäre bei dieser Variante die unfaire Raumaufteilung, die zu Benachteiligungen für die Gewerbetreibenden führen würde.

Positiv wurde an der dritten Variante angemerkt, dass die Straßenführung unattraktiv für PKWs werden würde und es dadurch zu weniger Durchgangsverkehr kommen könnte. Einige Teilnehmenden lobten die Übersichtlichkeit der Variante. Andere befürchten allerdings, dass es besonders im Kreuzungsbereich eher unübersichtlich wird. Um den Verkehr zusätzlich zu beruhigen wären Einbauten in der Straße sinnvoll, wie zum Beispiel Asphaltkissen oder aber auch Zebrastreifen. Ein Problem könne ein gesteigerter Querungsbedarf an den schmalen Straßenstellen darstellen. Auch hier würde das Halten von Lieferverkehr oder „Zweite-Reihe-Parkern“ zu Stau führen.

Gruppe 4

Fazit zu den Varianten

Bevorzugte Variante:
Nr. 1 – Beidseitig breitere Seitenräume

Besonders gut gefiel daran:
- Charakter der Bergmannstraße bleibt erhalten
- beide Straßenseiten wären gleichberechtigt
- Abschnitt bliebe übersichtlich für alle Verkehrsteilnehmenden

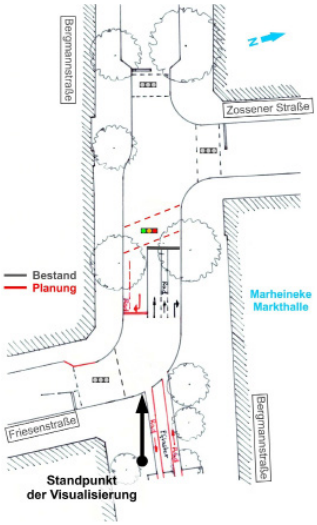
Verbesserungsvorschläge:
- Weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen (z.B. Asphaltkissen)
- Holzmöblierung der Straße
- Blumenkästen und Begrünung
- Fahrradständer sollten nahe dem Fahrbahnrand gleichmäßig über die Straße verteilt werden
- Verzicht auf PKW Parkplätze
- Erhalt der derzeitigen Nutzungsmischung der Bergmannstraße

Friesenstraße / Zossener Straße

Variante 1
Kreisverkehr

Variante 2
Rundumgrün für Fußgänger

Variante 3
Zusätzliche Fußgängerfurt an der Zossener Straße



Gruppe 5

Kreisverkehr

Ein Kreisverkehr erschien den Teilnehmenden als eine sehr stimmige Maßnahme. Das Konzept der Begegnungszone soll die gegenseitige Rücksichtnahme zwischen allen Verkehrsteilnehmenden fördern. Durch eine nicht ampelgeregelte Kreuzung würden alle Autofahrenden, Radfahrenden sowie Zu Fuß Gehende dazu angehalten werden, deutlich aufmerksamer aufeinander zu achten. Durch die verengte Fahrbahn entstünden vor der Markthalle neue freie Räume, die an dieser Stelle begrüßt wurden. Dadurch, dass keine Autos mehr an Ampeln stünden, würde auch die Aufenthalts- und Luftqualität verbessert. Die Radständer wären an diesem Platz eine gute Anschaffung.

Unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsberuhigung erhielt der Kreisverkehr ebenfalls Unterstützung durch die Teilnehmenden. Die schmale Straßenführung und die querenden Fußgänger*innen über die Zebrastreifen am Kreisverkehr würden den Durchgangsverkehr zukünftig eindämmen.

Kritisch wurde die ungesicherte Querung für Radfahrende sowie für Fußgänger*innen an der Friesenstraße vor der Biocompany gesehen. Es wurden Unsicherheiten geäußert, ob die von Westen und Osten kommenden Radfahrenden ausreichend beachtet würden. Als zu prüfende Lösung dieser Problematik nannten die Beteiligten eine Ampelregelung an dieser Querung. Zudem wurde angeregt, den Radverkehr zwischen Bergmannstraße Ost und Kreisverkehr separat und nördlich der Fahrbahn mit eigener Ein- und Ausfahrt in / aus den Kreisverkehr zu führen. Es sollte zudem eine eindeutige Beschilderung angebracht werden, die den Eingang in die Begegnungszone und die entsprechende nötige Aufmerksamkeit deutlich mache.

Weiterhin problematisch erschien der Kreisverkehr für den Autoverkehr an sich. Dieser würde deutlich in seinem Verkehrsfluss eingeschränkt werden und es würden sich längere Wartezeiten ergeben. So könnte die beabsichtigte Verkehrsberuhigung auch zu einer Verkehrsaggression führen.
Es wurde außerdem die Meinung geäußert, dass ein Kreisverkehr eher einen dörflichen Charakter aufweise und weniger ins Stadtbild passe.

Rundumgrün für Fußgänger

Die Variante mit einer „Rundumgrünschaltung“ für Fußgänger*innen, die dadurch in alle Richtungen die Zossener bzw. Friesenstraße in einem Rutsch überqueren könnten, wurde positiv wie negativ bewertet. Zum einen stünden die Ampeln für eine klare Verkehrsregelung an dieser Stelle und würden eine sichere Querung durch ein separates Signal für Radfahrende garantieren.
Das urbane Flair und das alte Stadtbild blieben dadurch ebenfalls erhalten. Auf der anderen Seite bringe diese Variante keinen Zugewinn an Flächen für den Aufenthalt. Durch die Ampelregelung würde auch nicht unbedingt der Charakter einer Begegnungszone verfolgt werden. Unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsberuhigung wäre kaum eine Änderung zum jetzigen Verkehrsfluss zu erwarten. Es sollten sich keine Staumöglichkeiten zwischen den Ampeln entwickeln dürfen.

Gruppe 5

Zusätzliche Fußgängerfurt an der Zossener Straße

Die Maßnahme einer zusätzlichen Fußgängerfurt vor der Marheinekemarkthalle wurde von den Teilnehmenden als weniger gewinnbringend eingeschätzt. Weder würden zusätzliche Flächen dazugewonnen, die zum Aufenthalt genutzt werden könnten, noch würde eine wirkliche Verkehrsberuhigung eintreten. Einziger Vorteil wäre eine weitere Querungshilfe.
Es stand dabei jedoch insgesamt die Frage im Raum inwiefern dieser Bereich der Bergmannstraße (Kreuzung Zossener Straße/Friesenstraße) überhaupt Teil der Begegnungszone sein sollte.

Fazit zu den Varianten

Bevorzugte Variante:
Nr. 2 - Rundumgrün für Fußgänger

Besonders gut gefiel daran:
- klare Regelungen für die Querung
- urbanes Flair der Straße bliebe erhalten

Anmerkung:
Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Teilnehmenden bei der Variante 1 am ehesten das Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme wiederfanden, das durch die Begegnungszone verfestigt werden soll. Als Schwachpunkt wurde jedoch die fehlende sichere Querung Friesenstraße vor der Biocompany bemängelt. Außerdem würde ein Kreisverkehr nicht dem bisherigen Stadtbild entsprechen.

Gruppe 6

Kreisverkehr

Ein Kreisverkehr an dieser Stelle wertet nach Meinung der Teilnehmenden den Raum zu einem „Plätzchen“ auf, das den Fußgänger*innen Offenheit vermittle. Die Radfahrenden und Autofahrenden würden gezwungen langsamer zu fahren. Zudem wirke sich eine Temporeduzierung auf 20 Km/h auf die Routenführung von Navigationsgeräten aus. Diese würden andere Routen womöglich nun bevorzugen und somit den Verkehr umlenken. Der Mittelstreifen von der Fahrradstraße im Osten der Bergmannstraße (vor der Biocompany) wurde positiv eingeschätzt, denn er helfe Fußgänger*innen beim Queren dieser Stelle. Die Gitter an der Marheinekemarkthalle würden bei der Variante noch nicht ausreichend berücksichtigt, kritisierten die Teilnehmenden.
Insgesamt wurde der Kreisverkehr als eine charmante Variante betitelt.

Rundumgrün für Fußgänger

Eine Ampellösung an dieser Stelle wurde von den Teilnehmenden als übersichtlicher wahrgenommen als die Variante mit dem Kreisverkehr. Ampeln würden außerdem für manche Personen vermeintlich sicherer wirken. Andere Stimmen empfanden diese Lösung als zu komplex.
Als Manko wurde die fehlende Geradeauspur für Radfahrende genannt.
Dadurch, dass an dieser Stelle keine Verengung der Fahrbahn vorgesehen ist, würde sich die Aufenthaltsqualität nicht verbessern. Die Ampelschaltung könnte zu langen Wartezeiten für Radfahrende führen. Somit wäre es nur eine Verkehrsberuhigung für Radfahrende, was jedoch nicht das Ziel dieser Variante sein sollte. Die Profitierenden dieser Maßnahme wären die Fußgänger*innen. Radfahrende würden eher eingeladen, die Ampelquerung zu nutzen bzw. diese zu überfahren.

Zusätzliche Fußgängerfurt an der Zossener Straße

Diese Variante würde eine zusätzliche Querung für die Zu Fuß Gehenden ermöglichen. Gleichsam fehlt hier bei der Einmündung Friesenstraße eine gesicherte Ampel für den Radverkehr.

Fazit zu den Varianten

Bevorzugte Variante:
Nr. 1 - Kreisverkehr

Besonders gut gefiel daran:
- hohe Aufmerksamkeit der Beteiligten am Verkehrsgeschehen
- übersichtlich, elegant, einfach und günstig im Betrieb
- mehr Platz zum Flanieren

Verbesserungsvorschläge:
- eine einheitliche Gestaltung dieser Kreuzung von Ost nach West.
- der Knotenpunkt vor der Biocompany müsste angepasst werden, sodass für mehr Verkehrssicherheit bei Radfahrenden gesorgt würde, z.B. durch einen Zebrastreifen oder eine frühere Vorstreckung
- die Fußwege bzw. die Vorstreckungen sollten an den tatsächlichen Fahrbahnrand herangezogen werden.