Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Berlin

Neues Miteinander in der Bergmannstraße

Fußverkehrsstrategie für Berlin
Modellprojekt Begegnungszonen

Bericht der Öffentlichkeitsbeteiligung
„Pilotvorhaben Begegnungszone Bergmannstraße“
(2. Online-Phase 09. Februar bis 08. März 2016)

begegnungszonen.berlin.de

BERLINER BEGEGNUNGSZONE 20

erstellt im Auftrag
der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

In diesem Bericht werden die Beiträge der Teilnehmenden aus dem Online-Dialog der zweiten Beteiligungsphase (vom 09. Februar bis 08. März 2016) inhaltlich zusammenfasst. Diese Ergebnisse liegen dem Planungsbüro LK Argus vor. Auf dieser Grundlage werden die Gestaltungsprinzipien hin zu einem Planentwurf weiterentwickelt, zu dem die Bürgerinnen und Bürger noch einmal Stellung nehmen können.

Impressum

erstellt von:

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

Jan Korte
Marion Wesso
Britta Letz
Maren Birkenstock

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

Was gefällt Ihnen an den Gestaltungsprinzien? Was nicht?

Die Bergmannstraße soll als zweites Pilotvorhaben des Modellprojektes Begegnungszonen der Fußverkehrsstrategie für Berlin zwischen der Kreuzung Mehringdamm und Friesenstraße umgestaltet werden. Im Zentrum des Konzepts steht das Ziel, dass sich zu Fuß Gehende sicherer im Verkehrsgeschehen bewegen können und gleichzeitig eine Autoverkehr soll beruhigt und Sichtbeziehungen zwischen allen Verkehrsteilnehmenden verbessert werden.
Verschiedene Maßnahmen können hierfür in Betracht kommen. Für jede Begegnungszone müssen auch die individuellen Gegebenheiten vor Ort bei der Planung berücksichtigt werden.

Im Herbst 2015 konnten Bürger*innen bereits darlegen, was ihnen an der heutigen Bergmannstraße gefällt, was nicht – und warum. Auf Grundlage dieser Erhebung, der Kinder- und Jugendbeteiligung sowie einer „Bestandsaufnahme“ der Bergmannstraße des Planungsbüros LK Argus, hatten die Planer*innen mehrere grundsätzliche Gestaltungsprinzipien für die geplante Begegnungszone zwischen Mehringdamm und Friesenstraße entwickelt. Jeweils drei mögliche Grundprinzipien der Straßengestaltung konnten für die drei folgenden „Hotspots“ der Bergmannstraße diskutiert werden:

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

Die insgesamt 9 Skizzen beschreiben erste Gestaltungsspielräume für die Straßenaufteilung.

Ziel des Online-Angebots war es, eine Rückmeldung der Bürger*innen zu diesen Gestaltungsprinzipien für die Umgestaltung der Bergmannstraße zu erhalten. Das Für und Wider einzelner Planungsskizzen konnten die Teilnehmenden erörtern und begründen. **Über 3.000 Besucher*innen folgten der Einladung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg und nahmen zwischen dem 9. Februar und dem 8. März 2016 am Online-Dialog teil.**

Nach dieser zweiten Beteiligungsphase, die neben dem Online-Dialog unter anderem auch zwei Bürgerwerkstätten umfasste, werden die Planer*innen die Ideen weiter zu einem Planentwurf entwickeln. Der vorliegende Bericht, die darin enthaltenen Ergebnisse aus der Beteiligung , sowie jene der ersten Phase sind Grundlage der Weiterentwicklung.

Analog zu der Auswertung der Bürgerwerkstätten ordnet und verdichtet die vorliegende Dokumentation alle ca. 1.500 Beiträge und Kommentare des Online-Dialogs unter folgenden Fragestellungen:

Was leisten die Ideen, sprich: Welcher Mehrwert entsteht bei dem jeweiligen Grundprinzipien (folgend Varianten) für die Bergmannstraße?

Welche Elemente fehlen bei der Variante?

Was wird als problematisch eingeschätzt?

Was gefällt Ihnen an den Gestaltungsprinzien? Was nicht?

Die Beiträge und Kommentare wurden inhaltlich sortiert und in Kategorien zusammengeführt, um einen besseren Überblick über die „heißen Themen“ des zweiten Online-Dialogs zu erhalten. Sie betreffen die Felder

- Radfahren
- Fußverkehr
- Parken, Halten, Lieferverkehr
- Geschwindigkeit
- Verkehrsmengen & Lärm
- Barrierefreiheit
- Gestaltung
- Grün und Sitzgelegenheiten
- Kontrollen
- Außengastronomie
- ÖPNV
- Sonstiges

Auf der Online-Plattform haben sich ca. 150 Personen registriert und Angaben zu ihrem soziodemografischen Hintergrund gemacht. Der größte Teil der Hinweise zur Bestandsaufnahme stammt also von anonymen Gästen.

Übersicht

Standort Gesundheitszentrum

- Variante 1: Beidseitig breitere Seitenräume
- Variante 2: Breitere Seitenräume im Versatz
- Varainte 3: Einseitig breitere Seitenräume

Standort Nostitzstraße/ Solmsstraße

- Variante 1: Beidseitig breitere Seitenräume
- Variante 2: Breitere Seitenräume im Versatz
- Varainte 3: Einseitig breitere Seitenräume

Standort Zossener Straße/ Friesenstraße

- Variante 1: Kreisverkehr
- Variante 2: Rundumgrün für Fußgänger
- Varainte 3: Zusätzliche Fußgängerfurt an der Zossener Straße

Standortübergreifende Hinweise zur Begegnungszone

Allgemeine Hinweise und Sorgen zum Pilotprojekt

Gesundheitszentrum

Variante 1
Beidseitig breitere Seitenräume

Variante 2
Breitere Seitenräume im Versatz

Variante 3
Einseitig breitere Seitenräume

Gesundheitszentrum

Überblick über die „heißen“ Themen

Thema	Beiträge
Parken, Halten und Lieferverkehr	**144**
Gestaltung	**103**
Radfahren	**62**
Zu Fuß gehen und über die Straße gehen	61
Grün und Sitzgelegenheiten	61
Geschwindigkeit	33
Verkehrsmengen und Lärm	29
Kontrollen	19
Außengastronomie	11
Sonstiges	11
Barrierefreiheit	2
ÖPNV	1

Gesundheitszentrum

Variante 1
Beidseitig breitere Seitenräume

Auf einen Blick...

+++ bessere Lösung für Tiefgarage im Gesundheitszentrum notwendig +++ Gestaltungsprinzip als einfach und übersichtlich gelobt +++ Sicherheitsrisiken für Kinder befürchtet +++ Anlieferungssituation noch unzureichend gelöst

Gesundheitszentrum

Beidseitig breitere Seitenräume

Radfahren

Speziell beim Gesundheitszentrum solle man behutsam mit der Einrichtung von Fahrradbügeln umgehen, da Krankentransporte, Anlieferungen und Einkäufer*innen ausreichend Platz benötigen.

Parken, Halten, Lieferverkehr

Für das Parkhaus unter dem Gesundheitszentrum fordern die Teilnehmenden niedrigere Preise, elektronische Hinweistafeln mit der Anzahl der freien Parkplätze.

Momentan seien große LKW (30-Tonner) und eine Haltezone für Behindertentransporte nicht ausreichend berücksichtigt. Auch die Anlieferung der diversen Paketdienste werde in diesem Gestaltungsprinzip nicht mitgedacht.

Gestaltung

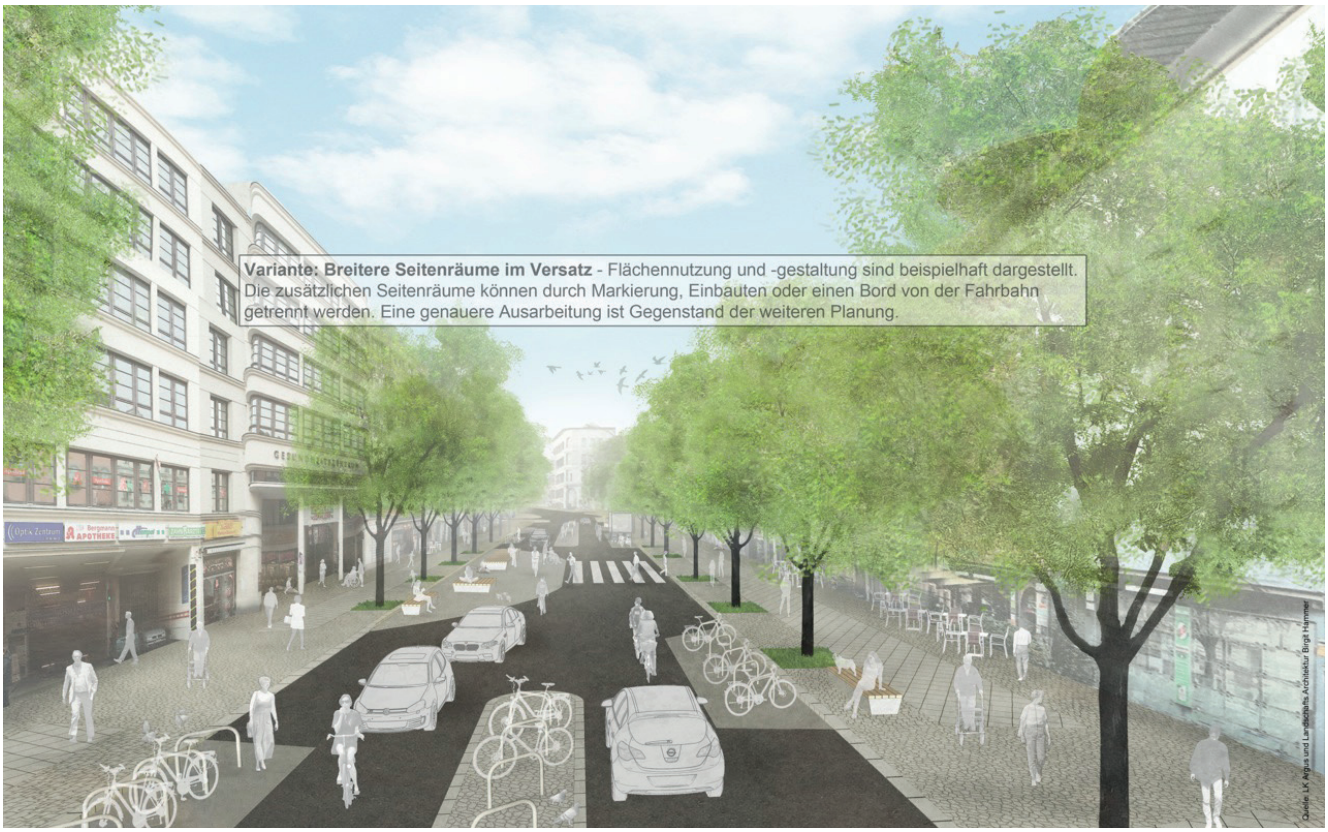
Befürworter*innen loben dieses Gestaltungsprinzip als schlicht, einfach, übersichtlich, lebendig und klar. Es stärke die Bergmannstraße als Boulevard, bewahre die ursprüngliche Geometrie und stärke somit das historische Straßenbild. Außerdem spiegele es die Anteile der Verkehrsteilnehmenden fair wider und sei gerecht, da keine der beiden Straßenseiten (und somit ihre Bewohner*innen und

Ergänzend schlagen Bürger*innen vor, Gehwegbereich und Fahrbahn klar abzugrenzen, z.B. durch einen Bordstein. Die Vorfahrtsregelungen sollten durchgehend vereinheitlicht werden (rechts vorlinks), auf genügend Stellplätze für die Stände beim Bergmannstraßenfest müsse geachtet werden. fair wider und sei gerecht, da keine der beiden Straßenseiten (und somit ihre Bewohner*innen und gewerblichen

Kritische Beiträge sehen ein Sicherheitsrisiko für Kinder. Die natürliche Barriere zwischen Straße und Bürgersteig sei klar und eindeutig. Ein hybrider Raum hingegen mache es für Kinder unklar, wie sie sich zu verhalten haben. Eine Trennung der Bergmannstraße in drei Bereiche (Gehweg, Aufenthaltsbereich, Fahrbahn) wird darüber hinaus von einigen Teilnehmenden als künstlich empfunden und führe nicht zu mehr Aufenthaltsqualität. Durch die verengte Fahrbahn entstehe mehr Gedränge, und durch eine Gestaltung mit Pollern o.Ä. könnten Fahrräder beim Ausweichen in den Aufenthaltsbereich oder aber in den Gegenverkehr gelangen. Ein Beitrag sieht das optische Gleichmaß von Gebäudehöhe und Straßenbreite durch den schmalen Straßenstreifen gebrochen.

Gesundheitszentrum

Variante 2
Breitere Seitenräume im Versatz



Auf einen Blick...

+++ Radständer in der Mittelinsel zu gefährlich +++ Zebrastreifen vor dem Gesundheitszentrum wichtig +++ Begrenzte Lieferzeiten in Lieferkonzept gefordert +++ Verschwenkung hätte massive Verkehrsberuhigung zur Folge,wird aber als unästhetisch und unsymmetrisch abgelehnt +++ Verschwenkung zerstöre Charakter der Bergmannstraße +++ Sitzgelegenheiten kontrovers diskutiert +++ Bergmannstraßenfest unbedingt erhalten +++

Gesundheitszentrum

Breitere Seitenräume im Versatz

Radfahren

Einige Beitrage machen sich bei dieser Variante generell für eine Ausweitung der Fahrradparkplätze stark.

Die Teilnehmenden haben in den Bezug auf den Radverkehr große Bedenken bei dieser Variante. Radfahrende würden ausgebremst, da in einem gemeinsam genutzten Raum die Autos dicht auffahren würden, und trotz der Verengung Überholversuche starten würden. Außerdem seien die Fahrradstellplätze auf der Mittelinsel viel zu gefährlich, sie würden somit nicht genutzt.

Fußverkehr

Für Fußgänger*innen hingegen böten sich bei dieser Gestaltungsidee viele Vorteile, so einhellige Meinung im Dialog. Das Überqueren der Straße an einem Zebrastreifen sei hier einfach und sicher, auch die Verbreiterung der Seitenräume führe zu einer Erleichterung. Dies sei gerade für ältere, gehbehinderte Menschen und Schwangere wichtig, so dass sie einen Zwischenstopp bei der Überquerung der Bergmannstraße einlegen können. Darüber hinaus gebe es viel Platz für Aufenthaltsmöglichkeiten und Fahrradständer für nicht mehr den Weg versperren, wie es derzeit auf den Gehwegen passiere.

Einzelne Teilnehmende loben zwar den Zebrastreifen, fragen aber, ob dieser der Idee einer Begegnungszone nicht zuwiderlaufen würde. Schließlich solle durch die Entschleunigung an jeder Stelle gequert werden können.

Konflikte könnten laut einigen Bürger*innen entstehen, wenn Fußgänger*innen die Mittelinsel mit den Radabstellplätzen zur Querung nutzen und sich durch die parkenden Fahrräder schlängeln müssten. Dies könne zu gefährlichen Situationen führen.

Geschwindigkeit

Die Teilnehmenden schreiben dieser Variante eine überwiegend entschleunigende Wirkung zu. Die Kurven würden automatisch die Geschwindigkeit reduzieren. Auch psychologisch werde dabei verdeutlicht, dass „hier keine Autobahn ist“, da die Übersichtlichkeit für Autofahrende reduziert werde. Ebenso führe die Querung am Gesundheitszentrum zu geringeren Geschwindigkeiten.

Zur Entschleunigung schlagen einige Bürger*innen Aufplasterungen vor und nennen als gelungene Beispiele im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg z.B. die Monumentenstraße oder den Lausitzer Platz. Ebenso wird die Verengung der Straße gelobt, da zu breite Straßen zu hohe Geschwindigkeiten begünstigen würden.

Gesundheitszentrum

Breitere Seitenräume im Versatz

Parken, Halten, Lieferverkehr

Einige Bürger*innen befürworten an diesem Gestaltungsvorschlag, dass Parkraum für Autos wegfallen würde. Lieferzonen sollten dabei für den Lieferverkehr und nicht für den Individualverkehr vorbehalten werden.

Umstritten ist der Umfang des Parkplatzwegfalls fürs Autos. So schlagen einige Teilnehmende vor, nur einen Teil der Parkplätze an dieser Stelle wegfallen zu lassen, um genügend Platz für Radständer zu schaffen. Beim Thema Lieferverkehr gibt es mehrere Lösungsvorschläge: So werden Lieferzeiten vorgeschlagen, um die Häufung von anliefernden und die Bergmannstraße verstopfenden LKW zu vermeiden.

Beim Lieferverkehr sehen die Bürger*innen dann auch die größten Probleme. Supermärkte und Gewerbe müssten weiterhin beliefert werden. In einer verengten Straße hielte der Anlieferverkehr einfach an, was zu massivem Stau führen würde. Lieferfahrzeuge seien an dieser Stelle nahezu manövrierunfähig. Auch eine Lieferzone wird von vielen Teilnehmenden skeptisch gesehen. Diese würde kompromisslos von Autos zugeparkt werden, ohne umfangreiche Kontrollen würde sie ihren eigentlichen Zweck nicht erfüllen können.

Verkehrsmengen & Lärm

Spekuliert wird, ob der Durchgangsverkehr durch eine Geschwindigkeitsreduzierung in dieser Gestaltungsart abgeschreckt würde. Einige Teilnehmende würden dies explizit begrüßen.

Andere fordern, den Durchgangsverkehr insgesamt aus der Bergmannstraße zu verbannen.

Explizit wird hier das Lärmthema problematisiert. Durch die geschaffenen Aufenthaltsflächen würde insbesondere nachts der Lärmpegel steigen.

Gestaltung

Hier loben die Teilnehmenden die entstehenden Räume, die für Cafés, Grün und mehr Aufenthalt genutzt werden könnten.

Gesundheitszentrum

Breitere Seitenräume im Versatz

Gestaltung

Beim Thema „Gestaltung“ sehen die Teilnehmenden bei diesem Gestaltungsprinzip viele Probleme. Die Verschwenkung der Straße negiere das existierende Straßenbild und verändere den Charakter der Bergmannstraße zu drastisch. Die Straßenführung sei zu unruhig, unübersichtlich und trostlos, so die Meinung einiger Bürger*innen. Denn gerade die lange Sichtachse mache die Bergmannstraße aus. Bei diesem Vorschlag hingegen werde Platz unnötig verschenkt und hinterlasse „unnütze Restflächen“. Einige Teilnehmende merken an, dass die Sichtbeziehungen auf der Straße nicht etwa verbessert, sondern zusätzliche Hindernisse eingebaut würden. Die Führung passe nicht zur existierenden Bebauung und erinnere zu sehr an „trostlose Verkehrsberuhigungsmaßnahmen aus den westdeutschen 80er Jahren“. Die Lösung wird als „provinziell“, „kleinstädtisch“, „seltsam“, „furchtbar“, „gekünstelt“, „gezwungen“ und schlicht „unschön“ bezeichnet.

Sonstiges

Ein Teilnehmender wünscht sich eine Platzgestaltung rund um die Rolltreppen bei Netto und Kaisers; dieser Ort müsse in die Planung miteinbezogen werden.

Gesundheitszentrum

Variante 3
Einseitig breitere Seitenräume

Auf einen Blick...

+++Variante aus Gerechtigkeitsgründen sehr umstritten +++ Vorschlag: Fahrradwege oder Radstreifen für mehr Verkehrssicherheit +++ wichtig: mehr Querungsmöglichkeiten +++ Wegfall der Autoparkplätze heftig umstritten +++ Konzept für Lieferverkehr notwendig +++ wenn einseitige Freifläche, dann Sonnenseite zum Aufenthalt

Gesundheitszentrum

Einseitig breitere Seitenräume

Radfahren

Positiv bewerten die Teilnehmenden die Bereitstellung von zusätzlichen Fahrradständern, insbesondere am Rande des entstehenden Seitenraums; es sei ein großer Bedarf vorhanden.

Einige Teilnehmende kritisieren, dass die Verengung der Fahrbahn zu erheblichen Konflikten zwischen Rad- und Autofahrenden führen könne. Dies könne in der Konsequenz bedeuten, dass Radfahrer*innen verstärkt die Fußwege nutzen. Der Radverkehr brauche den Platz, den er verdiene, so der Tenor im Dialog. Während einige Teilnehmende bemängeln, dass es auch in den ersten Vorschlägen noch immer zu wenig Abstellplätze für Fahrräder gebe, so beschweren sich andere Bürger*innen über eine zu starke Aufstockung der Fahrradparkplätze. Sie argumentieren, dass sich gerade vor dem Gesundheitszentrum die Situation durch „wildparkende“ Fahrräder nicht verbessern würde.

Fußverkehr

Mehr Platz für Fußgänger - das ist der zentrale Mehrwert, den die Teilnehmenden in dieser Variante sehen. Zwar ist stark umstritten, ob denn die Gehwege derzeit nun überfüllt seien oder nicht. Aber die konkurrierenden Nutzungen (zu Fuß gehen,

Einige Teilnehmende vermissen insgesamt noch weitere Querungsmöglichkeiten in Form von Zebrastreifen. Diese geschaffenen Überwege sollten Kernbestandteil einer Umgestaltung der Bergmannstraße, auch vor dem Gesundheitszentrum, werden. Bereits durch eine solche Lösung werde es zu einer Verkehrsberuhigung kommen, so einige Bürger*innen.

Problematisch finden manche Teilnehmende die möglichen Nutzungen des großen freiwerdenden Seitenraums. Insbesondere in der Winterhälfte des Jahres seien diese Räume nutzlos; sie würden zu „Toten Zonen“, da sie niemand nutze. Die Nähe zur Fahrbahn für Autos, Fahrräder und beispielsweise die Müllabfuhr machten ein Verweilen nicht attraktiv, werfen einige Bürger*innen ein. Im Sommer hingegen befürchten einige Anwohner*innen nächtliche Ruhestörungen durch alkoholisierte Besucher*innen und Tourist*innen.

Parken, Halten, Lieferverkehr

Ein Teil der Teilnehmenden spricht sich für den Wegfall der Parkplätze am Gesundheitszentrum aus. Schließlich seien in angrenzenden Straßen (beispielsweise in der Jüteboger Straße) ausreichend Parkplätze vorhanden. Andere loben die Verschiebung der Parkplätze weg vom Autoverkehr hin zum Radverkehr.Sitzgelegenheiten, Außengastronomie, Gewerbe) führten meist dazu, dass die Bürgersteige vor allem im Sommer sehr stark frequentiert seien.

Gesundheitszentrum

Einseitig breitere Seitenräume

Parken, Halten, Lieferverkehr

Viele Teilnehmende sehen den Wegfall aller Parkplätze jedoch sehr kritisch. Der Vorschlag würde die bestehenden Probleme nur in die Nachbarstraßen verlagern. Da es ohnehin wenig Parkplätze gebe, werde somit auch der Parkplatzsuchverkehr noch weiter zunehmen. Ein Teilnehmer zitierte beispielsweise eine Studie, wonach 30% des Verkehrs in manchen Wohnvierteln auf die Parkplatzsuche entfalle. Eine Park-Ausweichmöglichkeit in der Tiefgarage des Gesundheitszentrums wird ebenfalls kritisch gesehen. Die Garage sei sehr teuer. Bevor man diese Stellplätze als Ersatz sehen könne, müsse eine Übereinkunft mit den Betreibern erzielt werden; Preise für Kunden des Gewerbes auf der Bergmannstraße oder für Anwohner*innen müsse kostenfrei oder zumindest verbilligt möglich sein.
Auch für den Lieferverkehr bedürfe es einer besseren Lösung, so die Teilnehmenden. Manche befürchten, dass bei Anlieferungen ein Rückstau auf der gesamten Bergmannstraße entstehen könne. Ein Rangieren müsse für LKWs möglich bleiben, ebenso eine Einfahrt zum Lieferhof.

Geschwindigkeit

Ein*e Teilnehmer*in hebt hervor, dass mit diesem Vorschlag Autos die Straße nicht mehr verstopfen würden und somit keine gefährlichen Überholmanöver von Radfahrer*innen möglich seien.

Hingegen weisen viele Teilnehmende daraufhin, dass sich eine Senkung der Geschwindigkeiten bzw. ein „Ende der Raserei“ auf der Bergmannstraße auch anders regeln lasse. In diesem Zusammenhang werden mehr Zebrastreifen, eine Mittelinsel, Aufpflasterungen (ähnlich jenen in der Monumentenstraße oder am Lausitzer Platz) und einheitliche Vorfahrtsregeln vorgeschlagen.

Verkehrsmengen & Lärm

Einige Teilnehmende argumentieren, dass man bei einer Verengung der Straße der Verkehrsmenge nicht mehr gewachsen sei; ständige Staus seien die Folge. Auch wird befürchtet, dass sich so der Lärmpegel - durch vermehrtes Hupen und Beschimpfen - auf diesem Abschnitt der Bergmannstraße erhöhen könnte.

Barrierefreiheit

Ein*e Bürger*in weist daraufhin, dass die entstehende Fläche niveaugleich mit dem Gehweg sein solle.

Gesundheitszentrum

Einseitig breitere Seitenräume

Barrierefreiheit

Damit Kranke und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen das Gesundheitszentrum nutzen können, bedürfe es eines barrierefreien Zugangs, so ein Beitrag.

Gestaltung

Insbesondere die Verengung der Straße und ihre Gestaltung wird im Online-Dialog heiß diskutiert. Der „Teufel“ stecke hier im Detail.

Ein*e Teilnehmer*in schlägt vor, die neu entstehenden Flächen mit Kopfsteinflaster zu gestalten oder unversiegelt zu lassen, um beispielsweise größere Bauminseln mit Bänken zu ermöglichen. Ein anderer Vorschlag sieht vor, die in der Maaßenstraße genutzten Fußstapfen aus ästhetischen Gründen nicht zu verwenden, sondern tatsächliche Zebrastreifen zu nutzen. Fahrradständer durch geschickte Anordnung als eine Art Barriere zwischen Fahrbahn und Seitenraum zu verwenden, das schlägt ein*e dritte*r Teilnehmer*in vor.

In Gestaltungsfragen kritisch wird die „einseitige, willkürliche Bevorzugung“ einer Straßenseite gesehen. Ebenfalls beanstanden viele Teilnehmende Gestaltungselemente, die in der Maaßenstraße eingesetzt wurden, wie z.B. Poller (Risiko für Radverkehr, optisch nicht gelungen) oder die Schaffung „leerer Flächen“.

Nostitzstraße/Solmsstraße

Variante 1
Beidseitig breitere Seitenräume

Variante 2
Breitere Seitenräume im Versatz

Variante 3
Einseitig breitere Seitenräume

Nostitzstraße/Solmsstraße

Überblick über die „heißen“ Themen

Thema	Beiträge
Gestaltung	**78**
Parken, Halten und Lieferverkehr	**61**
Radfahren	**40**
Grün und Sitzgelegenheiten	36
Zu Fuß gehen und über die Straße gehen	31
Geschwindigkeit	27
Sonstiges	16
Außengastronomie	15
Kontrollen	11
Verkehrsmengen und Lärm	8
Barrierefreiheit	1
ÖPNV	0

Nostitzstraße/Solmsstraße

Variante 1
Beidseitig breitere Seitenräume

Auf einen Blick...

+++ großes Flächenangebot für Fußverkehr positiv +++ Gestaltungsprinzip ist schlicht, einfach und übersichtlich +++ Ampel an der Nostitzstraße umstritten +++ Verengung umstritten

Nostitzstraße/Solmsstraße

Beidseitige breitere Seitenräume

Radverkehr

Bei dieser Straßenraumaufteilung sei das Fahrradfahren sicherer, da die Radfahrenden nicht mehr haltenden Autos ausweichen müssten. Insgesamt wurde die Stärkung des nicht-motorisierten Verkehrs gelobt und das größere Flächenangebot für Radfahrende.

Als ergänzende Maßnahmen schlagen die Teilnehmenden vor, dass es extra Radwege getrennt vom Autoverkehr geben sollte.

Problematisch erscheint den Teilnehmenden, dass der Radverkehr durch die Verengung der Fahrbahn auch behindert werden könnte, beispielsweise durch Poller. Womöglich würden die Radfahrenden auf den breiteren Bürgersteig ausweichen und dort Konflikte mit Fußgänger*innen provozieren.

Fußverkehr

Vielfach lobten die Teilnehmenden das größere Flächenangebot für Fußgänger*innen. Es sei mehr Platz zum Flanieren und das Überqueren der Straße würde, insbesondere für Kinder, erleichtert.

Zur Straßenüberquerung wurden zusätzlich Zebrastreifen an allen Kreuzungen vorgeschlagen. Auch die Möglichkeit einer Einbahnstraße wurde erwogen. Die Gehwege sollten weiter verbreitert und zukünftig frei von Fahrradbügeln oder Sitzgelegenheiten bleiben. Diese könnten eher auf den neugewonnen Flächen Platz finden.

Bei der Ampel an der Nostitzstraße scheiden sich die Geister: „Weg mit der Ampel“ heißt es, aber auch „die Ampel Nostitzstraße muss unbedingt bleiben“, um die bisherige Verkehrspause zu erhalten, so einige Teilnehmende. Zukünftige Betonklötze als Fahrbahnbegrenzung wurden kritisch gesehen, genauso das größere Platzangebot für Fußgänger*innen, die nun vermehrt in die Bergmannstraße strömen würden.

Geschwindigkeit

Die Verkehrsberuhigung des Autoverkehrs wird als wichtiger Schritt gesehen.

Es werden noch weitere Elemente zur Entschleunigung der Autos gefordert, zum Beispiel durch Zebrastreifen oder Bodenwellen. Der Verkehrsfluss müsse jedoch gewährleistet bleiben.

Nostitzstraße/Solmsstraße

Beidseitige breitere Seitenräume

Verkehrsmengen & Lärm

Der weiterhin gradlinige Straßenverlauf schaffe für die Autofahrenden kaum Veränderungen, bis auf die Senkung der Höchstgeschwindigkeit von 20km/h.

Die Teilnehmenden befürchten eine Verdrängung des Verkehrs in die umliegenden Straßen, wenn die Bergmannstraße in dieser Form umgestaltet würde.

Gestaltung

Durch die Gradlinigkeit der Variante bliebe das ursprüngliche Straßenbild und „Flair" der Bergmannstraße weitestgehend erhalten, so einige Teilnehmende. Die gleichmäßige Verengung der Fahrbahn sei angemessen und werte die Seitenräume auf. Die Teilnehmenden beschrieben die Variante als übersichtlich, klar und ästhetisch. Außerdem sei dies eine faire Lösung für das Gewerbe auf den beiden Straßenseiten. Andere Verkehrsteilnehmende würden leichter gesehen als bei einer Verschwenkung der Fahrbahn.

Die Teilnehmenden schlugen vor, mehr Spielplätze einzurichten und im Seitenstreifen Räume entsprechend ihrer Nutzung zu markieren (z.B. Platz für Räder, Liefertransporter, etc.). Der Autoverkehr könnte komplett eingeschränkt werden. Ein Teilnehmender sprach sich für die Mindestfahrbreite für MIV von 6,5m aus.

Die Verengung der Fahrbahn sieht eine andere Gruppe der Teilnehmenden kritisch. Autos, Fahrräder und Lieferfahrzeuge müssten sich gemeinsam in einen engen Raum zwängen. Die Bergmannstraße würde ihren (Großstadt-)Charme verlieren und die breiteren Gehwege blieben möglicherweise leer und unbelebt. Neue Sitzgelegenheiten würden jedoch Touristen anziehen, die neue Konflikte, Lärm und Abfall verursachen würden.

Nostitzstraße/Solmsstraße

Variante 2
Breitere Seitenräume im Versatz

Auf einen Blick...

+++ Gestaltung im Versatz größtenteils abgelehnt
+++ bei Verkehrssicherheit ist hier nachzubessern
+++ Versatz trägt zwar zur Entschleunigung bei, bringt aber schlecht nutzbare Flächen mit sich +++

Nostitzstraße/Solmsstraße

Breite Seitenräume im Versatz

Radfahren

Die Förderung des Radverkehrs wird bei dieser Variante begrüßt.

Fahrradstreifen oder -spuren würden bei den Teilnehmenden für ein sicheres Fahrgefühl sorgen.

Fußverkehr

Das Gestaltungsprinzip des Fahrbahnversatzes wurde von einigen Teilnehmenden als abwechslungsreich bezeichnet und würde zum Bummeln einladen. Die Fußgänger*innen könnten sicherer die Straße queren und hätten mehr Platz für soziales Leben im Straßenland.

Es sollte genau überdacht werden, an welchen Stellen die Fußgänger*innen mehr Platz bräuchten und ob nicht auf beiden Straßenseiten Stellen vorgezogen werden sollten. Zusätzliche Zebrastreifen zur sicheren Querung für Kinder und Senioren wurden gewünscht.

Gleichzeitig erschienen die Kurven als unübersichtlich und für Kinder als weniger sicher, gerade wegen fehlender Bordsteine.

Parken, Halten, Lieferverkehr

Die breiten zusätzlichen Flächen bedienen den Bedarf an zusäzlichen Fahrradständern in der Bergmannstraße.

Die entstehenden Seitenräume müssten durch geeignete Maßnahmen geschützt werden, damit keine Autos diese zuparken können. Die Warenanlieferung der Geschäfte in der Bergmannstraße sollte zu festgelegten Uhrzeiten erfolgen. Aber auch für Anwohner*innen sollte das Entladen weiterhin möglich sein. Alternativ könnte eine Verengung der Straße auch durch Parktaschen erfolgen.

Auch hier wurde das Thema des verlagerten Parkdrucks in die Nebenstraßen thematisiert. Der Lieferverkehr würde durch die Verengung der Fahrbahn diese schnell blockieren, da es an Be- und Entladezonen mangele. Es sollte ein Parkkonzept für den gesamten Kiez geben, um alternative Parkmöglichkeiten zu schaffen.

Nostitzstraße/Solmsstraße

Breite Seitenräume im Versatz

Geschwindigkeit

Die Versatzlösung für diesen Abschnitt erschien den Teilnehmenden als sehr effektive Maßnahme um den Verkehr in der Bergmannstraße zu entschleunigen.

Alternativ könnten auch Bodenwellen oder Blitzer zu einer Entschleunigung führen, die den nicht motorisierten Verkehr weniger behindern würden.

Verkehrsmengen & Lärm

In Bezug auf Verkehrsmengen wurde sich besonders vor nächtlichen „Begegnungen“ und dem damit verbundenen Lärm sowie zukünftigen Staus gesorgt

Barrierefreiheit

In Bezug auf die Barrierefreiheit wird das bestehende Bord, welches jedoch keine Abgrenzung zur Fahrbahn mehr definiert, als Unfallquelle für seheingeschränkte Personen gesehen.

Gestaltung

Die Teilnehmenden lobten bei diesem Gestaltungsprinzip die Raumzugewinn auf beiden Seiten, abseits der Fahrbahn. Der Flair der Bergmannstraße bliebe dabei erhalten und die Verschwenkung sei ein deutliches Signal für Veränderung im Stadtraum.

Bei den Teilnehmenden herrschte noch Unklarheit, was mit den entstehenden Freiflächen genau geschehen sollte. Die Versatzlösung wurde als starker Eingriff in das Straßenbild beschrieben. Die Bebauung der Bergmannstraße und die lineare Gliederung der restlichen Berliner Straßen wären dazu ein ästhetischer Widerspruch. Der Charakter der Bergmannstraße ginge dadurch verloren. Durch die Kurven würde auch die bisherige Sichtachse entfallen und der Straßenverlauf wäre weniger übersichtlich.

Nostitzstraße/Solmsstraße

Breite Seitenräume im Versatz

Grün und Sitzgelegenheiten

Ein Mehr an Begrünung wurde als sehr positiv bewertet. Auch die Sitzgelegenheiten kommen dem Bedarf danach sehr entgegen.

Weitere Sitzugelegenheiten sollen jedoch auch den Gehwegen und nicht auf den neu geschaffenen Flächen entstehen.

Neue Sitzgelegenheiten neben der Fahrbahn seien zu nah am Verkehr und Abgasen. Es wurde geäußert, dass keine häßliche und unbequeme Sitzmöblierung gebraucht werde. Durch mehr Sitzgelegenheiten werde mehr Müll anfallen, der beseitigt werden müsse.

Nostitzstraße/Solmsstraße

Variante 3
Einseitig breitere Seitenräume

Auf einen Blick...

+++ große Bevorteilung einer Straßenseite bei dieser Variante +++ wenn gewählt, solle die Sonnenseite für den Aufenthalt freigegeben werden

Nostitzstraße/Solmsstraße

Einseitig breitere Seitenräume

Radfahren

Einige Bürger*innen merken an, dass die schmalere Straße zu wenig Platz für Radfahrer und Autos biete und durch evtl. parkende Fahrzeuge der Verkehr lahm gelegt werde. Zudem wird befürchtet, dass Rad Fahrende auf die Seitenstreifen ausweichen werden. Weiterhin wurde bemängelt, dass die Veränderung dazu führen würde, dass Rad Fahrende durch die Bergmannstraße rasen.

Geschwindigkeit

Um zu vermeiden, dass Auto Fahrende zu schnell fahren, sollten z.B. Bodenwellen, Ampel oder Zebrastreifen installiert werden.

Gestaltung

Es wurde als positiv angesehen, dass die sonnige Seite der Bergmannstraße breiter werden soll.

Die Abgrenzung zwischen der Straße und den neuen Seitenstreifen soll durch Borde und nicht durch Poller erfolgen. Der neue Seitenbereich soll höhengleich mit den Fußwegen sein. Es wurde vorgeschlagen die Bergmannstraße als Fahhradstraße mit Busverkehr und Parkmöglichkeiten für Lieferverkehr und Anwohner zu gestalten.

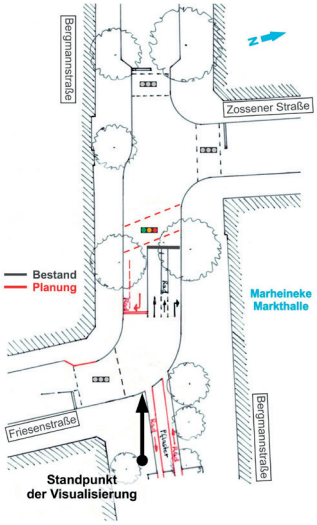
Die Einseitigkeit der Straßenaufteilung wurde bemängelt, besonders da eine Seite bevorzugt würde. Durch das Verschmälern der Straße würden mehr Unfälle passieren, da PKWs, LKWs und Rad Fahrende nicht mehr genug Platz hätten.
Es wurde befürchtet, dass durch die Veränderungen der historische gewachsene Charme zerstört würde und die Seitenstreifen nicht genutzt würden und leer blieben. Die Seitenbereiche wurden als „öde Wüste“ beschrieben. Weiterhin biete diese Gestaltung „nur Raum für Fahrräder und für nichts anderes“. Zudem böten die Fahrradständer optisch einen Sperriegel und würden das Straßenbild „verschandeln“.

Friesenstraße / Zossener Straße

Variante 1
Kreisverkehr

Variante 2
Rundumgrün für Fußgänger

Variante 3
Zusätzliche Fußgängerfurt an der Zossener Straße



Friesenstraße / Zossener Straße

Überblick über die „heißen“ Themen

Thema	Beiträge
Zu Fuß gehen und über die Straße gehen	**114**
Radfahren	**91**
Verkehrsmengen und Lärm	**90**
Geschwindigkeit	52
Gestaltung	48
ÖPNV	24
Sonstiges	19
Parken, Halten und Lieferverkehr	11
Barrierefreiheit	8
Außengastronomie	4
Grün und Sitzgelegenheiten	3
Kontrollen	1

Friesenstraße / Zossener Straße

Variante 1
Kreisverkehr

Auf einen Blick...
+++ Kreisverkehr bietet am ehesten Entschleunigung +++ Rückgabe der Verantwortung an die Verkehrsteilnehmenden +++ Fahrradstreifen gefordert +++ Barrierefreiheitsaspekte stärker berücksichtigen +++ Bus und LKW müssen passieren können +++ zusätzliche Querung an der Friesenstraße gefordert +++ „Dauerstau“ befürchtet

Friesenstraße / Zossener Straße

Kreisverkehr

Radfahren

In puncto Radverkehr werden loben die Teilnehmende viele Aspekte. Insgeamt würden dem Radverkehr mehr Raum und Bewegungsmöglichkeiten eröffnet. Radler*innen würden aus Richtung Südstern kommend nicht mehr auf der heutigen schmalen Geradeausspur zwischen den Autospuren „eingequetscht“. Auch die Verschwenkung des Radwegs vom Gehweg auf die Fahrbahn aus Richtung Mehringdamm kommend wird sehr begrüßt. Die Asphaltierung und Trennung der Fahrbahnen des Fahrradweges von der Markthalle hin zum Südstern wird positiv gesehen.

Die Teilnehmenden machen auch einige Ergänzungs- und Alternativvorschläge. So sollten die Fahrradstreifen auf der Gneisenaustraße verbessert werden, um die Verkehrsmengen in der Bergmannstraße reduzieren zu können. Eine andere Idee beinhaltet, den Radverkehr auf die andere Seite der Markthalle zu verlegen.
Für die Kreuzung Bergmannstraße-Friesenstraße wird eine Vorfahrtsregelung zu Gunsten des Radverkehrs aus der Fahrradstraße vorgeschlagen, zudem eine klarere Markierung in der Fahrradstraße, damit die Präsenz des Durchgangsverkehrs den Fußgänger*innen besser bewusst werde. Außerdem solle es für Radverkehr aus dem Westen einen Angebotsstreifen geben. Ein Beitrag fordert „Pflichtchips“ für Radfahrende. Für den Verkehr aus der Friesenstraße, insbesondere für die Fahrräder, wird eine klarere Haltemarkierung gefordert. Bei einer Verlegung des Radweges im östlichen Teil der Bergmannstraße müsse diese Verlegung nach dem Vorschlag eines Teilnehmenden bis zur Heimstraße fortgeführt werden, sonst würde alternativ der Gehweg vor dem Restaurant Felix Austria durch den Radverkehr benutzt.

Gefahr wird für Fußgänger*innen, die den Radweg auf der Ostseite an der Markthalle überqueren möchten gesehen. Hier müsse eine Querungsmöglichkeit geschaffen werden. Teilnehmende befürchten auch, dass die Radler*innen sich über die Zebrastreifen an den Fußgänger*innen oder über den Gehweg abkürzen und vorbeischlängeln könnten; dies führe zu einer hohen Unfallgefahr. Mehr Verkehrssicherheit böte ein Radweg. Die vorgestellte Lösung, bei der sich alle einen Raum teilen, setze Konflikte zwischen Autos und Fahrräder auf die Tagesordnung. Andere Bürger*innen kritisieren die forcierte Entschleunigung auch des Radverkehrs durch den geplanten Kreisverkehr. Eine derartige Umgestaltung würde den Zielen der „Fahrradroute“ entgegenlaufen. Umstritten ist unter den Dialogteilnehmenden, ob nicht Ampeln die bessere Lösung für einen flüssigen und sicheren Fuß- und Radverkehr seien.

Friesenstraße / Zossener Straße

Kreisverkehr

Fußverkehr

Positiv wird hier die Schaffung neuer Fußgängerüberwege gesehen. Fußgänger*innen hätten hier in der Regel nun Vorrang, wie es ihrem Stellenwert im „Modal Split“ entspreche. Alle Verkehrsteilnehmenden würden mit der Gestaltung zum Aufpassen und zur gegenseitigen Rücksichtnahme gezwungen. Die gegenwärtige Ampellösung würde sowieso von vielen Fußgänger*innen ignoriert, das „lästige Warten“ an der Ampel entfalle so. Die Wege würden durch die dritte Querungsmöglichkeit am Kreisverkehr im Kiez verkürzt.

Ergänzend wünschen sich viele Bürger*innen weitere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger*innen an der Friesenstraße. Hier werden v.a. Zebrastreifen, vereinzelt auch Ampeln vorgeschlagen. Einzelne Beiträge fordern, alle 25 Meter großzügige Zebrastreifen mit neuen Belagsfarb- und Grafikkonzepten einzurichten. Außerdem wird mehr Kopfsteinpflaster für die Fußverkehrsflächen gefordert - es sei denn, diese seien nicht barrierefrei. Bei den Zebrastreifen am Kreisverkehr wird vorgeschlagen, diese ein Stück vor den Kreisverkehr vorzuverlegen, damit Autos nicht auf den Querungen halten müssen.

Die kritischen Stimmen zum Thema Fußverkehr sind sehr heterogen. Vereinzelt melden sich Stimmen, dass die Fahrräder sich nicht an Zebrastreifen hielten. Dies beeinträchtige die Verkehrssicherheit für Fußgänger*innen, da viele Radler*innen sich an den Fußgänger*innen vorbeischlängeln würden. Insbesondere für Kinder, aber auch für andere Verkehrsteilnehmende seien Ampeln intuitiver und sicherer, meinen einige Bürger*innen. Des Weiteren bestehe die Gefahr, dass Autos und Fahrräder sehr oft auf den Zebrastreifen am Kreisverkehr halten könnten und diese so blockieren. Die Busse der BVG könnten durch eine Niveaugleichheit am Kreisverkehr Fußgänger*innen gefährden, weil so die Gefahr von Kollisionen erhöht werde. Andere Teilnehmende kritisieren, dass Rundum-Zebrastreifen am Kreisverkehr einer Sperrung der Zossener Straße gleich käme. Auch befürchten Dialogteilnehmende, dass die vorgeschlagene Lösung an der Ecke Bergmannstraße/ Friesenstraße für die heute gefährdeten querenden Fußgänger auf der Ostseite/ Fahrradstraße keine Verbesserung biete.

Parken, Halten, Lieferverkehr

Einige Teilnehmende befürchten, dass Staus und Unfälle „vorprogrammiert“ seien, wenn Gelenkbusse oder Lieferverkehr den Kreisverkehr durchqueren. Ebenso könnten in zweiter Reihe parkende Lieferwagen ein Durchkommen im Kreisverkehr erschweren.

Friesenstraße / Zossener Straße

Kreisverkehr

Geschwindigkeit

Sehr viele Teilnehmende schreiben dem Kreisverkehr die gewünschte entschleunigende Wirkung zu. So werde der Durchgangsverkehr vom Columbiadamm zur Gneisenaustraße durch den Markthallenknotenpunkt unattraktiver. Auch „Drängeln“ werde schwieriger, trotzdem bleibe der Verkehr flüssig. Einige Teilnehmende bezeichnen den Kreisverkehr zwar nicht als „optimal“, sehen ihn aber als die effektivste und effizienteste Variante, den Verkehr zu entschleunigen und so mehr Verkehrssicherheit zu schaffen.

Teilnehmende geben aber auch weitergehende Hinweise. Dabei ist umstritten, ob die Zossener Straße nicht komplett für den automobilen Durchgangsverkehr gesperrt werden könne. Einige Teilnehmende fordern z.B. die Zossener Straße komplett zur Fußgängerzone zu erklären, andere halten eine Sperrung auf Höhe der Markthallenkreuzung für ausreichend. Wieder andere Teilnehmende halten diese Überlegungen für komplett überflüssig oder fordern eine Passage nur für Anwohner*innen. Ein Beitrag weist auf die Vorgaben aus der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) hin und bittet um Beachtung.

Kritische Stimmen befürchten eine Verstopfung der Nebenstraßen im Bergmannkiez, sollte der Kreisverkehr den Durchgangsverkehr entschleunigen bzw. unattraktiv machen. Auch Dauerstau auf der Bergmannstraße ist eine weitere Befürchtung von Teilen der Bürgerschaft. Des Weiteren erwarten sie, dass PKWs nach Verlassen des Kreisverkehrs auf der Zossener Straße „aufs Gaspedal hämmern“ und mit überhöhter Geschwindigkeit fahren würden.

Verkehrsmengen & Lärm

Positiv wird am Kreisverkehr gesehen, dass bei geringem Verkehrsaufkommen ein Durchfahren von Autos problemlos möglich sei. So würden Lärm und Abgase verringert. Ein ähnlicher Effekt würde durch ein beständiges „Rollen“ der Fahrzeuge erreicht. Ein Verzicht auf Ampeln bedeute demnach „mehr Freiheit und gleichzeitig mehr Sicherheit, weniger Lärm, weniger Abgase und besseren Verkehrsfluss für alle“. Ebenso wird gelobt, dass Kreisverkehre an Kreuzungen mit mittlerem Verkehrsaufkommen in der Regel gut funktionierten.

Hingegen erwartet eine andere Gruppe der Dialogteilnehmenden Lärm und erhöhte Abgaswerte durch möglichen Stau am Kreisverkehr. Der Rückstau könne sogar bis auf die Friesenstraße oder weit in die Zossener Straße hinein führen. Als abschreckendes Beispiel nennt ein Beitrag den Kreisverkehr am Moritzplatz. In puncto Lärmreduzierung sei der Kreisverkehr nicht geeignet, gibt ein*e Teilnehmer*in zu Bedenken. Schließlich ergäben sich durch häufigeres An- und Abfahren mehr Motorengeräusche in einem schmaleren Lärmkorridor.

Friesenstraße / Zossener Straße

Kreisverkehr

Barrierefreiheit

Einige Befürchtungen in Punkto Barrierefreiheit richten sich auf die Annahme, dass gehbehinderte Menschen die Bergmannstraße nicht mehr mit dem Bus erreichen könnten, da der Kreisverkehr für diesen nicht passierbar sei. Allerdings wäre der geplante Kreisverkehr mit einer niveaugleichen Mittelinsel versehen, so dass ein Durchkommen für Busse kein Problem darstellen sollte. Ein weiterer kritischer Punkt ist die Querungsmöglichkeit. Viele ältere und sehbehinderte Menschen benötigen Ampelsignale, da diese ihnen mehr Sicherheit böten. Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass für Blinde und Sehbehinderte Verkehrsströme am Kreisverkehr akustisch nicht zu erfassen seien. Außerdem fehlten Schutzinseln zwischen den Fahrbahnen. Dieser Beitrag weist außerdem auf eine Broschüre des DBSV zu kleinen Kreisverkehren hin: http://www.dbsv.org/fileadmin/publikationen/20_265_Testwarenkorb/Kreisverkehre.pdf

Gestaltung

Viele Teilnehmende erhoffen sich durch einen Kreisverkehr eine visuelle Entlastung. Die Kreuzung werde so übersichtlich, intuitiv und gebe allen Verkehrsteilnehmenden ein Stück Verantwortung für ein gelungenes Miteinander im Straßenverkehr mit. Eine Verengung der Fahrbahn könne zu einer angenehmeren Gestaltung sowie zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit führen und gefährliche Überholmanöver unterbinden.
Freund*innen der Sperrung der Zossener Straße finden sich nach eigener Aussage in diesem Vorschlag am ehesten wieder.

Ergänzend werden kurvige Bodenwellen vorgeschlagen sowie eine klare Trennung von Gehweg und Straße. Gerade an dieser Stelle der Bergmannstraße sollten klare, eindeutige Regeln gelten.

Andere Teilnehmende monieren, dass es zu wenig Platz für den Kreisverkehr an dieser Kreuzung gebe. Die Straße sei einfach zu eng, „das gibt der Straßenraum nicht her“. Touristen- wie Stadtbusse und LKW hätten Probleme beim Rangieren.

Außengastronomie

Verinzelt kritiseren Teilnehmer*innen, es würden neue soziale und Lärmprobleme entstehen. Breite Gehwege brächten mehr Tische vor die Cafés und Restaurants, so dass noch mehr Flächenkonkurrenz sowie in den Abend- und Nachtstunden noch mehr Lärm entstehe.

Friesenstraße / Zossener Straße

Kreisverkehr

ÖPNV

Fragen der Teilnehmenden beim ÖPNV bezogen sich insbesondere auf den Busverkehr: Kann dieser durch den Kreisverkehr durchkommen und falls ja, steht er nicht dann im Dauerstau?

Friesenstraße / Zossener Straße

Variante 2

Rundumgrün für Fußgänger

Auf einen Blick...

+++ Asphaltierung der östlichen Bergmannstraße für Radverkehr gelobt +++ Rundumgrün bietet bekannte Vor- und Nachteile – lange Wartezeiten, Rundumquerungen +++ Entschleunigungseffekt wird vermisst +++ eventuell stauanfällig +++ noch mehr Verspätungspotential für 248er-Bus? +++ zu viele Ampeln = zu unübersichtlich +++

Friesenstraße / Zossener Straße

Rundumgrün für Fußgänger

Radfahren

Gelobt werden baulich getrennte Aufstellflächen für Radfahrer auf der Bergmannstraße in Richtung Südstern. Radwege sollten auf jeden Fall von Gehwege klar getrennt werden.

Dazu wünschen sich die Teilnehmenden vorgezogene Aufstellbereiche oder „Bikeboxes“ für Fahrräder an den Ampeln. Ergänzend wird eine Bikebox-Länge von 2 Fahrradlängen gefordert, da dies dem starken und weiter steigenden Radverkehr in der Bergmannstraße angemessen sei. Die Planung solle sich mit „Ausgeweiteten Radaufstellstreifen“ an die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen des FGSV halten. Dazu müsse vorher an den Straßenrändern ein Fahrradschutzstreifen eingerichtet werden. Jemand schlägt vor, die Schranke zu ersetzen und die Fahrradstraße bis zur Kreuzung mit der Friesenstraße zu verlängern. Die Benutzungspflicht der Räder vor der Biocompany müsse aufgehoben werden.

Fußverkehr

An dieser Variante loben die Bürger*innen, dass dem Fußverkehr klar Vorrang gewährt werde. Zebrastreifen seien für eine Querkreuzung zu unsicher, deswegen biete die zusätzliche Ampelquerung mehr Sicherheit. Die Wege würden kürzer, der Zeitverlust kleiner. Das Rundumgrün sei in vielen Städten eine für Fußgänger*innen erprobte Lösung.

Andere Teilnehmende kritisieren das Rundumgrün als unübersichtlich, gefährlich und umständlich. Die Zeitersparnis für Fußgänger*innen sei minimal, die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmenden aber viel zu hoch. Dies führe zum Gehen/Fahren bei Rot und schließlich zu einer höheren Unfallzahl. Zudem werde, wie die Erfahrung am Checkpoint Charlie zeige, das Rundumgrün zum großen Teil nur von Tourist*innen genutzt. Ortskundige würden weiter ihre Wege gehen.

Geschwindigkeit

Einige Hinweise vermissen einen Entschleunigungseffekt bei dieser Variante. Andere halten die Wartezeiten für Autos zu lang und sehen sie als einen zu drastischen Eingriff.

Friesenstraße / Zossener Straße

Rundumgrün für Fußgänger

Barrierefreiheit

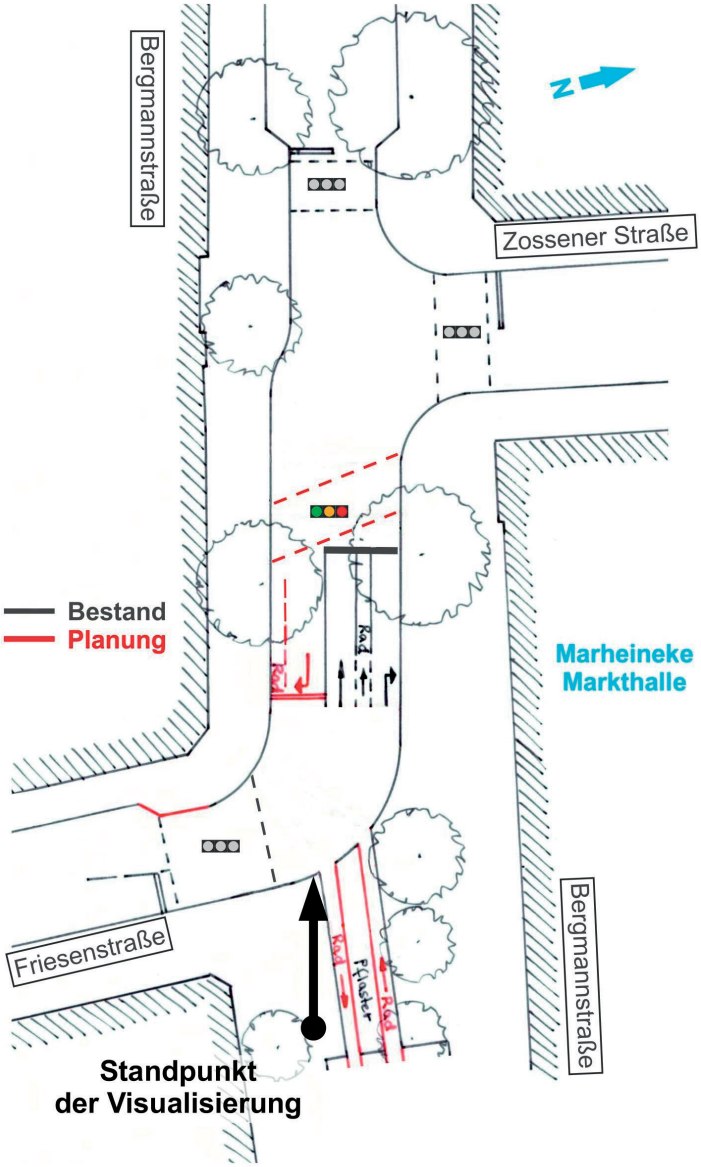
Ein Beitrag merkt an, dass die Wegebeziehungen für blinde und sehbehinderte Fußgänger nicht nachvollziehbar seien. Der Verkehrsfluss lasse sich nicht aushorchen, es seien zwingend Blindenampeln erforderlich. Aber auch diese müssten erst von den blinden und seheingeschränkten Menschen gefunden werden. Die größere Länge der Querungen verlängere die Querungszeit und damit die subjektive Unsicherheit eingeschränkter Verkehrsteilnehmer*innen.

Fußverkehr

Teilnehmende fürchten eine Behindernug des 248er-Bus. Bereits jetzt sei er oft, u.a. wegen der roten Ampeln an der Markthallenkreuzung, zu spät. Eine noch ungünstigere Ampelschaltung verstärke die Verspätungstendenz.

Friesenstraße / Zossener Straße

Variante 3
Zusätzliche Fußgängerfurt an der Zossener Straße



Auf einen Blick...

+++ Entschleunigung wird vermisst +++ sehr minimaler Eingriff +++ verkürzter Querungsweg +++ löst viele Probleme der Kreuzung nicht

Friesenstraße / Zossener Straße

Zusätzliche Fußgängerfurt an der Zossener Straße

Radfahren

Durchgängig wurde von den Teilnehmenden die Verlegung des Radwegs auf die Straße als Mehrwert beschrieben. Der heutige Radweg auf dem Bürgersteig stelle eine tägliche Gefahrenquelle dar. Außerdem sei die Optimierung der Ampelanlagen für den Radverkehr eine gute Sache.

Weitere Vorschläge zur Verbesserung der Radsicherheit waren eine zusätzliche Ampel an der Bergmannstraße Ost sowie die Verlegung aller Radwege auf die Straße, auch in den umgebenen Straßen. Die Ampel sollte zudem nicht direkt an der Mündung stehen, sondern etwas zurück versetzt sein. Damit könnten Fußgänger*innen ungehindert die Straße queren, wenn geradeausfahrende Radfahrende rot haben. Es sollten Maßnahmen getroffen werden, um Radfahrende daran zu hindern, die Bürgersteige zu befahren. Als Beispiel wurden metallene Querstangen, wie im Viktoriapark anzutreffen, genannt. Weitere Fahrradabstellplätze könnten auf heutigen Autoparkflächen angebracht werden.

Die Teilnehmenden äußerten die Sorge, dass sie sich als Radfahrende zwischen den Fahrspuren eingeklemmt fühlen würden. Man wäre den Autos rechts und links sehr nahe und gerade große Fahrzeuge wie Busse oder LKW würden ein Sicherheitsrisiko für die Radfahrenden darstellen.
In den angrenzenden Straßen würde es keine separate Radspur auf der Straße geben (z.B. Friesenstraße). Hier würden Radfahrende weiterhin die engen Bürgersteige befahren.

Des Weiteren erschien insgesamt noch zu wenig Platz für Radfahrende zu sein. Abbiegende Radfahrende von der Bergmannstraße in die Friesenstraße würden geradeausfahrende behindern.

Fußverkehr

Die zusätzliche Ampel fanden mehrere Teilnehmende sehr attraktiv, weil sie den Querungsweg zwischen Markthalle und Biocompany verkürze. Außerdem sei eine klare Querungsregelung in Form von Ampeln gerade für Kinder und ältere Personen sicherer.
Die Verlegung der Radwege auf die Fahrbahn bringe für die Fußgänger*innen ein mehr an Sicherheit auf den gefühlt engen Gehwegen.

Eine zusätzliche Ampel erschien noch nicht als eine umfassende Lösung für die Teilnehmenden. Bei der Querung Bergmannstraße Ost sollte der Haltestreifen für die Radfahrenden zurückversetzt werden, damit Fußgänger*innen ungehindert queren könnten. Es wurde fernerhin eine längere Grünphase für Fußgänger*innen gewünscht. Statt Ampeln könnten auch kostengünstige Zebrastreifen an allen Querungen markiert werden.
.

Friesenstraße / Zossener Straße

Zusätzliche Fußgängerfurt an der Zossener Straße

Fußverkehr

Manche Teilnehmende halten die weitere Fußgängerampel für überflüssig, weil es bisher recht kurze Wege für die Querungen gebe. Die Ampel an der Bergmannstraße Ost erschien problematisch, weil die Mündung für Fußgänger*innen durch wartende Radfahrende auf ihre Grünphase quasi unpassierbar erscheint.

Parken, Halten, Lieferverkehr

Ein Teilnehmer vermisst eine detaillierte Planungsskizze für den neuen Fahrradbereich an der Markthalle. Hier sei nicht zu erkennen, ob Parkplätze wegfielen oder andere, vielleicht von den Bürger*innen skeptisch gesehene Maßnahmen, geplant seien.

Geschwindigkeit

Auf die zusätzliche Ampel müsste der Autoverkehr rechtzeitig hingewiesen werden, „um den gelernten Freie-Fahrt-Schwung rechtzeitig abzubremsen“. Zur Entschleunigung des Verkehrs auf der Zossener Straße wird bei dieser Variante außerdem eine Verkehrsinsel auf der Fahrbahn plus Vorstreckungen an der Einmündung Riemannstraße vorgeschlagen.

Verkehrsmengen & Lärm

Bei dieser Regelung sorgten die Abbiegespuren dafür, dass sich der Verkehr aufteilen könne und endlose Staus vermieden würden.

Einige Stimmen sprechen sich für die Sperrung der Durchfahrt zur Zossener Straße aus.

Kritiker*innen bemängeln, dass sich nur mit einer zusätzlichen Ampel die Probleme an diesem Brennpunkt nicht wirklich änderten; sie fordern daher eine weitergehende Lösung.

Gestaltung

Teilnehmer*innen loben die gut strukurierte Kreuzung; alle hätten genug Platz, die Bürgersteige seien breit genug.

Friesenstraße / Zossener Straße

Zusätzliche Fußgängerfurt an der Zossener Straße

Gestaltung

Die Verengung der Fahrbahn hingegen ist bei den wenigen Beiträgen zur zusätzlichen Furt umstritten.

Außengastronomie

Bei einer Umgestaltung sollte darauf geachtet werden, dass das Eiscafé vor der Markthalle noch genug Platz erhält – und nicht dem Fahrradweg weichen muss, fordert ein*e Teilnehmer*in.

Friesenstraße / Zossener Straße

Neuer Variantenvorschlag eines Teilnehmenden

Ein Beitrag schlägt einen Tunnel für Auto- und Radverkehr zwischen Heimstraße und Mehringdamm sowieso zwischen Gneisenaustraße und Columbiadamm vor. Auch die Vollsperrung von Zossener Straße und Friesenstraße wird vereinzelt von Teilnehmenden gefordert.

Standortübergreifende Hinweise zur geplanten Begegnungszone

Radfahren

Positiv wird die Installation von Fahrradparkplätzen gesehen, um insbesondere Konflikte mit Fußgänger*innen auf den Gehwegen zu vermeiden. Für Radfahrende verbessere sich die Situation außerdem, wenn das Phänomen der „Zweite-Reihe-Parker“ durch die Verengung der Fahrbahn und die wegfallenden Parkplätze der Vergangenheit angehören werde.

Jedoch haben die Teilnehmenden auch diverse Verbesserungsvorschläge und Ergänzungen zum Thema Radverkehr. So werden u.a. markierte, breite Fahrradstreifen oder eine separate, gar baulich getrennte Fahrradspur gefordert, damit Radfahrende sicher und bequem durch die Bergmannstraße kommen können. Fahrradparkplätze seien gleichmäßig verteilt auf der gesamten Bergmannstraße nötig, ebenso auf den Nebenstraßen. Weil diese nicht ausreichend vorhanden seien, würden Fahrräder wieder wild abgestellt.
Ein*e Teilnehmer*in wünscht sich die „Kreuzberger Bügel“ in der Bergmannstraße.
Ein Teilnehmer merkt an, dass der von einigen Teilnehmenden geforderte Fahrbahnbelag mit Pflastersteine nicht nur für den Auto-, sondern auch den Radverkehr von Nachteil sein könnten.

Probleme sehen die Dialogteilnehmenden bei der Verkehrssicherheit. Manche bewerten die neue Fahrbahn als zu schmal, da der Platz zum „Ausweichen“ fehle. In Konfliktsituationen würden als erstes die Fahrräder „beiseite gedrängt“.

Fußverkehr

„Mehr Platz für Menschen“ - dieser Kommentar zeigt die Meinung von vielen Teilnehmenden beim Themenfeld Fußverkehr. Begrüßt werden die geplanten Querungen, die Entrümpelung der Gehwege vor dem Gesundheitszentrum, der geschaffene Platz auch abseits der engen Gehwege und die Stärkung des Bergmannstraßencharakters als „Boulevard“. Die Erfahrung von verbreiterten Flächen für Fußgänger*innen sei auch in anderen Städten durchaus positiv.

Die Teilnehmeden haben eine Reihe von Vorschlägen im Bereich „Zu Fuß gehen“. Auf der Wunschliste ganz oben stehen zusätzliche Querungshilfen. Manche Bürger*innen stellen sich auch jeweils Zebrastreifen an allen vier möglichen Querungen einer Kreuzung vor. Dabei seien tatsächliche Zebrastreifen den „symbolischen Fußspuren“, wie sie es in der Maaßenstraße gibt, vorzuziehen.

Ein Sicherheitsrisiko sieht ein Teil der Bürger*innen für Kinder. Wenn Seitenräume und Fahrbahn nicht klar voneinander getrennt seien, entstehe ein Gefahrenpotential für spielende Kinder. Einige Teilnehmenden sehen darüber hinaus die Breite der Gehwege in der Bergmannstraße als angemessen an und wünschen sich hier keine Veränderung. Es gebe genügend Beispiele von „zu breiten und dadurch leeren und toten Bürgersteigen in Berlin“.

Standortübergreifende Hinweise zur geplanten Begegnungszone

Parken, Halten, Lieferverkehr

Dass Autoparkplätze durch mehr Radständer ersetzt werden sollen, findet bei einem Teil der Bürger*innen ein positives Echo. An mehreren unterschiedlichen Stellen der Bergmannstraße müsse dieses Verfahren zur Anwendung kommen. Schließlich werde so auch das Halten in zweiter Reihe sowie das Parken in absoluten Haltverboten verhindert.

Einige Teilnehmende sind der Auffassung, dass der Lieferverkehr im verbreiterten Seitenraum Platz finden müsse. Umstritten ist das Ausmaß des Wegfalls von Parkplätzen. Die Parkraumbewirtschaftung findet auch Zustimmung. Vor Einführung der Begegnungszone müsse aber auf jeden Fall sichergestellt sein, dass Parkgebühren flächendeckend im Bergmannkiez eingeführt werden. Es brauche ein Lieferkonzept, um den Lieferverkehr z.B. zu festgelegten, frühen bzw. späten Stunden zu ermöglichen. Ein Vorschlag sieht vor, die Parkplätze auf der Bergmannstraße entfallen zu lassen, eine Parkraumbewirtschaftung in den angrenzenden Straßen einzuführen und parallel dazu das Parken in der Jüterboger Straße kostenlos zu machen.

„Keine Parkplätze sind auch keine Lösung“: So sieht eine große Gruppe im Dialog die Abschaffung der Parkplätze auf der Bergmannstraße. Sie führe zu einem „Supergau“, zu einer „Entlebung der Straßen“ und mache den Kiezboulevard zu einer „piefige[n] Kleinstadtstraße“. Befürchtet werden Parkraumnot, und dass sich der Parkplatzsuchverkehr auf benachbarte Straßen, z.B. in den Chamissok-

Die „Ersatzmöglichkeit“ Tiefgarage sei problematisch, da eine weitere Kostensenkung dazu führe, dass der Betreiber rote Zahlen schreiben würde. Die Skeptiker sehen Parkraumbewirtschaftung als „unwirtschaftlich“. Ein Teilnehmer weist in diesem Zusammenhang auf Erhebungen des ehemaligem Bezirksstadtrats Schulz hin, der laut Aussage des Bürgers eine Einführung als nicht durchführbar abgelehnt habe. Eine Bewirtschaftung würde erhebliche rote Zahlen für den Bezirkshaushalt bedeuten. Vermisst wird ein Konzept für den Lieferverkehr.

Geschwindigkeit

Vereinzelt begrüßen die Teilnehmenden die Ausweisung der Bergmannstraße als Tempo-20-Zone.

Zur Reduzierung der Geschwindigkeiten machen sie aber zusätzliche Vorschläge: Wellen in der Fahrbahn (wie z.B. in der Monumenten- oder Dieffenbachstraße), Aufplasterungen, „Straßenbuckel“ oder „Kissen“.

Ein Teilnehmer stellt bei dieser Variante die Frage, ob eine Verlangsamung für alle Verkehrsteilnehmenden tatsächlich das Ziel sein könne, schließlich würde so das „Durchkommen“ sowohl für Autos als auch Fahrräder durch die Bergmannstraße schwieriger. Es entstünden „Kriechspuren“, manche Bürger*innen befürchten gar Dauerstaus und ein „Nadelöhr“.

Standortübergreifende Hinweise zur geplanten Begegnungszone

Verkehrsmengen & Lärm

Einige Teilnehmende wünschen sich einheitliche Vorfahrtsregelungen.

Probleme sehen die Teilnehmenden beim Thema Lärm vor allem nachts. Einige befürchten eine Entwicklung „wie an der Admiralsbrücke“, mit „Remmidemmi“ bis in die Nacht. Die geplanten Aufenthaltszonen mit Bänken würden zu nächtlicher Ruhestörung führen. In puncto Verkehrsmengen fürchten die Teilnehmenden bei einer Verkehrsberuhigung der Bergmannstraße eine erhöhte Belastung v.a. der Neben- und Anliegerstraßen, wie z.B. der Kreuzbergstraße.

Grün und Sitzgelegenheiten

Der Vorschlag nach mehr Sitzgelegenheiten und einer stärkeren Begrünung wird von vielen Teilnehmenden begrüßt. Hier ist insbesondere öffentliches Mobiliar ohne Konsumzwang gemeint. Manche Bürger*innen machen die Begrünung sogar zur Bedingung, damit die neuen Sitzgelegenheiten auch Anklang finden können.

Einige Teilnehmende machen konkrete Vorschläge zu Sitzgelegenheiten. In Paris oder Barcelona gebe es „schönes Anschauungsmaterial“. So wünschen sie keine „hässlichen Betonklötze“oder sterile Metall- oder Betonsitzflächen, lieber möchte man „gemütliche Holzbänke“ sehen. Diese müssten aber auch für Senior*innen und gehbeeinträchtige Personen geeignet sein. Eine Stadtmöblierung wie in der Maaßenstraße wird mehrfach abgelehnt. Es besteht auch die Sorge, dass jedoch nicht genug Geld für höherwertiges Mobiliar zur Verfügung steht. geachtet werden, dass man darin „nur aufrecht sitzen kann und kei-

Ein anderes wichtiges Thema sind die Auswirkungen von Grün und Bänken auf das Bergmannstraßenfest. Ein*e Teilnehmer*in merkt an, dass die geplanten Sitzgelegenheiten und Fahrradständer auf der Straße eine Nutzung für Händlerstände sowie einen freien Publikumsverkehr beim Straßenfest verhindern könnten. Umstritten ist der Standort der neuen Sitzgelegenheiten. Während einige Teilnehmende dafür plädieren, ausschließlich den Bürgersteig zu nutzen, sehen andere auch Möglichkeiten in den neu geschaffenen Seitenräumen. Die Positionierung der Bänke nahe der Fahrbahn zieht aber deutlich mehr Kritik auf sich. Explizit als mögliche Orte genannt werden z.B. der Platz vor dem Stadtteilausschuß oder an der Kreuzung Nostitzstraße. Bei der Begrünung kommt Individualität gut an; beispielsweise werden Baumscheibenpatenschaften vorgeschlagen. Neben der Baumscheibenbegrünung werden noch Pflanzenkübel und Urban Gardening als Begrünungsmöglichkeiten genannt.

Allerdings wird von einigen Teilnehmenden bezweifelt, ob die neuen Sitzgelegenheiten denn überhaupt Anklang finden würden. Im neu geschaffenen Freiraum sei ein Verweilen unattraktiv, die Aufenthaltsqualität von Bänken direkt am „Abgas“ wird in Frage gestellt. Eher sollten die Wirte und Gewerbetreibenden in Eigenregie individuellere Sitzgelegenheiten saisonabhängig anbieten. Ein weiterer Vorschlag möchte den Gehweg erweitern, so dass ein Sitzen auf Höhe des Gehwegs möglich ist, z.B. durch Holzterrassen. Auf der anderen Seite werden Befürchtungen laut, dass mehr verweilende Touristen, Musiker*innen, Obdachlose oder Gewerbekunden die Bergmanstraße exzessiver nutzen könnten, auch nachts. Außerdem befürchten einige Bürger*innen, dass die neuen Sitzgelegenheiten im Winter nutzlos und im Sommer starke Lärmbelästigung hervorrufen könnten.

Standortübergreifende Hinweise zur geplanten Begegnungszone

Kontrollen

Wie bereits im ersten Online-Dialog im Herbst 2015 fordern viele Teilnehmende mehr Blitzer, Streifen und eine stärkere Präsenz des Ordnungsamtes, um Falschparken, Geschwindigkeitsübertretungen und Fehlverhalten in der Außengastronomie zu ahnden. Ein Bürger schlägt vor, dass der Außenausschank um 24.00 Uhr vollständig beendet und abgebaut sein muss. Der Dienst des Ordnungsamtes könne so bis 1.00 Uhr verlängert werden, damit das Ordnungsamt bei Beschwerden einschreiten kann.

Außengastronomie

Einige Teilnehmende sehen die entstehenden Seitenflächen als Ersatz- oder Ergänzungsflächen für die Gastronomie auf der Bergmannstraße. Die Gastronomie solle mehr Platz erhalten, jedoch ohne Fußgänger*innen einzuschränken, so einige Teilnehmende.

Ob und inwiefern aber die Seitenräume für die Gastronomie nutzbar werden, ist umstritten. Ein öffentlich gefördertes Café (ähnlich dem Südblock am Kottbusser Tor) wurde als eine gute Idee vorgeschlagen. Dieses verbinde Initiativen der Anwohner mit Besuchern und sei viel wertvoller für den Kiez als Restaurantketten und Touristenläden.

Als negative Konsequenz wird eine Zunahme des Tourismus in der Bergmannstraße befürchtet. Die Teilnehmenden befürchten, dass sich die gastronomischen Betriebe mit weiteren Sitzgelegenheiten auf den neuen Flächen ausbreiten würden.

Nächtlicher Lärm wäre die Folge, wenn es weiterhin keine zeitliche Einschränkung der Nutzung dieser Sitzgelgenheiten gäbe. Fernerhin besteht der Wunsch nach einer durchmischten Einzelhandelsstruktur. Eine Dominanz der Gastronomie wird überwiegend abgelehnt. Wieder andere Teilnehmende vermuteten finanzielle Schäden beim Gewerbe und der Gastronomie, sollten die vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt werden.

Sonstiges/ Bergmannstraßenfest

Das Bergmannstraßenfest müsse unbedingt sichergestellt werden, so viele Dialogteilnehmer*innen. Der Betreiber des Festes weist im Online-Dialog daraufhin, dass auf beiden Seitenstreifen 3m Tiefe für Händler*innen und in der Mitte 5,50m als Feuerwehrdurchfahrt wichtig seien! Zudem sei die Barrierefreiheit der Bühnenbereiche Mehringdamm/ Bergmannstraße sowie Zossener Str./Bergmannstraße wichtig. Außerdem sei der Müll auf der Bergmannstraße ein großes Problem, es brauche ein vernünftiges Müllmanagement im Kiez.

Standortübergreifende Hinweise zur geplanten Begegnungszone

Neue standortübergreifende Varianten-vorschläge

Einige Teilnehmende haben andere Ideen für die Bergmannstraße vorgeschlagen: So wird beispielsweise die Einführung einer Fahrradstraße vorgeschlagen. Auch die Fußgängerzone wird als mögliches Konzept genannt, im Sinne eines „Ganz oder gar nicht"-Prinzips. Schließlich schlägt ein Teilnehmer eine Begegnungszone nach Schweizer Vorbild. Ein weiterer Teilnehmer macht einen detaillierten Vorschlag zur Aufteilung des Straßenraums. Die Fahrbahn würde verengt und die Radwege auf beiden Seiten mit leichten Erhöhungen abgegrenzt werden. Parkplätze für Autos würden komplett entfallen, während Fahrradparkplätze in vertikaler Anordnung auf den freiwerdenden Flächen hinzukämen.

Allgemeine Hinweisen und Sorgen zum Pilotprojekt

Lob & Kritik zum Beteiligungsverfahren

An unterschiedlichen Stellen wird die Erwartung formuliert, die Beteiligungsergebnisse ernst zu nehmen. Falls sich eine Mehrheit der Teilnehmenden am Online-Dialog kritisch zur geplanten Begegnungszone in der Bergmannstraße äußere, solle dies in der Entscheidung der Bezirksverordneten berücksichtigt werden.

Das Online-Angebot wird an einigen Stellen gelobt, es gibt aber auch Kritik: So seien die dargestellten Ideen keine ausgereiften Planungsgrundlagen, zu denen man als Bürger*in umfassend seine Meinung darlegen könne. Dazu brauche es mehr Informationen. Ein anderer Kommentar vermisst eine unterwickelte Kommunikationskultur und wünscht sich mehr Dialog untereinander statt ein einfaches „Abgeben“ von Meinungen. Einige Teilnehmende haben außerdem bemängelt, man müsse die Maßnahme nicht nur für die Bergmannstraße diskutieren, sondern die angrenzenden Straßen in das Konzept mit einbeziehen.

Dies sei sowohl in den ersten Planungsvorschlägen als auch in den Beteiligungsangeboten zu kurz gekommen.

Sowohl für die weitere verkehrliche Planung, als auch zu konkreten Gestaltungsfragen, wünschen sich die Bürger*innen weitgehende Mitbestimmungsmöglichkeiten. Vereinzelt schlagen Teilnehmende vor, eine Umgestaltung der Bergmannstraße mit kleinen Maßnahmen testweise zu beginnen, oder zunächst nur einen Teilabschnitt umzugestalten. Hierzu biete sich z.B. der Abschnitt zwischen Nostitz- und Solmsstraße an.

Allgemeine Hinweisen und Sorgen zum Pilotprojekt

Kontroverse Meinungen zum Konzept der Begegnungszone

Zum Konzept der Begegnungszone gibt es geteilte Meinungen: Während einige weitergehende Konzepte wie einen „Shared Space“, eine Fahrradstraße oder eine Fußgängerzone fordern, kritisieren andere eine Begegnungszone als zu „autofeindlich“. Als Folge der Einrichtung einer Begegnungszone erwarten viele Teilnehmende für die Bergmannstraße steigende Gewerbemieten, Gentrifizierung, langwierige Umbauzeiten und Baustellen oder aber eine drastische Erhöhung der Besucherzahlen.
Viele Beiträge des Online-Dialogs fordern, an einem leicht veränderten Status Quo festzuhalten. Anders als der in der 1. Online-Phase massiv geäußerte Wunsch zur Veränderung in bestimmten Bereichen (siehe Auswertungsbericht 1. Phase), finden sich im 2. Online-Dialog viele Beiträge, die die Bergmannstraße als „funktionierende, sich selbst regulierende Geschäftsstraße“ bezeichnen.

Dennoch sehen auch diese Teilnehmenden des Öfteren leichten Veränderungsbedarf, den wir in diesem Bericht aufzeigen. Auch melden sich wieder viele Bürger*innen zu Wort, die sich klare Verbesserungen für die Bergmannstraße in den Bereichen Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität, Lieferverkehr und Verkehrsfluss wünschen.

Umstritten ist in einigen Beiträgen auch die genaue Abgrenzung . Einige wenige Bürger*innen schlagen vor, die Begegnungszone bereits vor der Kreuzung an der Zossener Straße aufhören zu lassen, so dass die Markthallenkreuzung ausgenommen wäre und eine Neugestaltung entfiele.

Auf einen Blick...

+++ Charakter der Straße beibehalten anstatt großflächiger Umgestaltung +++ auch Status Quo braucht behutsame Verbesserungen +++ Verengung der Straße strittig +++ mehr Querungen +++ angemessene Erhöhung der Fahrradstellplätze gewünscht +++ Verschwenkungen kritisch +++ Konzept für Lieferverkehr muss her – insbesondere vor dem Gesundheitszentrum +++ zusätzliche Begrünung gefordert +++ Anzahl und Design öffentlicher Sitzgelegenheiten umstritten +++

Allgemeine Hinweisen und Sorgen zum Pilotprojekt

Maaßenstraße als Blaupause wird kritisch gesehen

Überwiegender Tenor im Beteiligungsverfahren ist, dass die Begegnungszone Maaßenstraße in Gestaltungsfragen nicht als Blaupause für die Bergmannstraße dienen soll. Die Möblierung der Maaßenstraße mit Metallelementen und bunten, teils von Kindern gestalteten Elementen, lehnen viele Teilnehmende für die Bergmannstraße ab. Ebenso stoßen die Verschwenkungen in der Maaßenstraße als Gestaltungsprinzip für die Bergmannstraße auf wenig Gegenliebe. Bevor man sich an ein zweites Pilotvorhaben wage, solle eine Vorher-Nachher-Untersuchung des ersten Versuchs abgewartet werden.

Gelder für die Begegnungszone umwidmen?

Vereinzelt fordern Bürger*innen, dass die Mittel zur Umgestaltung der Bergmannstraße besser an anderen Stellen eingesetzt werden sollten. Hier werden die Themen Schulneubau, Schulsanierungen, der Erhalt bestehender Straßen, der Ausbau von Radwegen, mehr Personal in den Bezirks- und Bürgerämtern oder die Flüchtlingshilfe genannt.

Auf einen Blick...

Gestaltung von Stadtmöblierung soll freundlich, minimalistisch, individuell und mit Holz erfolgen +++ Poller und Betonsitzgelegenheiten nicht gewünscht +++ Gestaltung muss ‚ganzjahrestauglich' sein +++ Raum und Rolle der Außengastronomie unterschiedlich bewertet +++ mehr Kontrollen gefordert, auch für die Außengastronomie +++ Verkehrssicherheit erhöhen – besonders für Radverkehr und Kinder +++ Mitsprache in Gestaltungsfragen gewünscht +++ Vereinheitlichung der Vorfahrtsregelungen gefordert +++
Testphase für Begegnungszone denkbar +++