Begegnungszone Bergmannstraße

Hintergrundinformationen für die zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Eine Begegnungszone muss unterschiedliche Ansprüche erfüllen. Die meisten Themen wurden bereits in der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung angesprochen:

1. Zu Fuß gehen und über die Straße gehen,
2. Radfahren,
3. Parken,
4. Geschwindigkeiten,
5. Verkehrsmengen und Lärm,
6. Barrierefreiheit,
7. Gestaltung,
8. Kontrollen,
9. Grün und Sitzgelegenheiten,
10. Außengastronomie.

Die Planung wird die Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung so weit wie möglich aufnehmen. Sie muss aber auch Gesetze, technische Zwänge oder vorhandene Finanzmittel berücksichtigen.

Die folgende Zusammenstellung gibt wichtige Hinweise zu diesen Aspekten. Sie dient lediglich der Information und nimmt keine konkrete Planung vorweg.

1. Zu Fuß gehen und über die Straße gehen

Hinweise aus der Beteiligung

Die Kritik aus der Beteiligung bezog sich vor allem auf zu schmale Gehwege bzw. Engstellen auf Gehwegen durch abgestellte Fahrräder, Außengastronomie usw. Häufiger genannt wurden auch die fehlende Rücksichtnahme von Radfahrenden und die Missachtung von Verkehrsregeln.

Vorgeschlagen wurden unter anderem mehr Querungsmöglichkeiten mit Mittelinseln, Zebrastreifen bzw. Ampeln sowie breitere Gehwege und die Einrichtung einer Fußgängerzone.

Rahmenbedingungen

Die Idee der Berliner Begegnungszone beruht darauf, dass Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer Sichtkontakt miteinander aufnehmen und auf dieser Basis Rücksicht aufeinander nehmen. Die Gestaltung der Straße soll dieses Prinzip unterstützen. Dabei sind rechtliche Vorgaben (z. B. Straßenverkehrs-Ordnung StVO) und Regelwerke ebenso zu beachten wie bauliche Rahmenbedingungen.

Fußgängerinnen und Fußgänger benötigen vor allem ausreichend breite Gehwege und sichere Möglichkeiten, die Straße zu überqueren. Das Überqueren der Straße sollte überall möglich sein. Zu beachten ist aber, dass Kinder, mobilitätseingeschränkte oder sehbehinderte Passantinnen und Passanten sich nicht oder nur eingeschränkt über Blickkontakte verständigen können. Es kann daher sinnvoll sein, auch definierte Querungsstellen einzurichten, die sehbehinderten Personen die Orientierung erleichtern und bei entsprechender Gestaltung auch zur Verkehrsberuhigung beitragen.

Die Berliner Begegnungszonen sollen weiterhin geschützte Seitenräume bieten, die grundsätzlich durch Bordsteine von der Fahrbahn getrennt werden. Dies hat auch den Vorteil, dass die vorhandene Straßenentwässerung weiterhin genutzt wird und der Umbau somit schneller und kostengünstiger durchgeführt werden kann. Punktuell können die Borde aber auch versetzt werden, zum Beispiel an Stellen mit hohem Flächenbedarf für Fußgängerinnen und Fußgänger oder mit besonders hohem Querungsbedarf.

Mögliche Maßnahmen

- Weniger Sichtbehinderungen, um den Blickkontakt zwischen den Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern zu erleichtern
- Mehr Platz für Fußgängerinnen und Fußgänger im Seitenraum, beispielsweise durch eine „Entrümpelung“ der Seitenräume oder durch zusätzliche Aufenthaltsflächen
- Leichteres Queren für Fußgängerinnen und Fußgänger, beispielsweise durch schmalere Fahrbahnen, Mittelinseln / -streifen oder vorgezogene Gehwege
- Gesicherte Querungsstellen, zum Beispiel Zebrastreifen abseits der Kreuzungen
- Höhere Bewegungsfreiheit durch das Beseitigen von Gittern usw., hier ist aber zuvor die Verkehrssicherheit / Schulwegsicherung zu prüfen

2. Radfahren

Hinweise aus der Beteiligung

Die erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung ergab Hinweise zu Konflikten zwischen Radverkehr und Zweite Reihe Parkern sowie Fußgängerinnen und Fußgängern. Kritisiert wurden auch die häufige Missachtung der Regeln (unter der Radfahrerinnen und Radfahrer leiden, die sie teilweise aber auch selbst begehen) und der Mangel an Fahrradabstellanlagen.

Die Wünsche und Ideen betrafen unter anderem gesonderte Radwege und das Unterbinden des Zweite Reihe Parkens sowie mehr Fahrradständer, auch auf der Fahrbahn.

Rahmenbedingungen

Die Bergmannstraße ist Bestandteil einer Tempo-30-Zone und soll zukünftig als Begegnungszone mit maximal 20 km/h befahren werden. Laut Straßenverkehrs-Ordnung StVO sind benutzungspflichtige Radwege in Tempo-20- oder 30-Zonen nicht vorgesehen.

Möglich wären jedoch so genannte nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen wie **Schutzstreifen** auf der Fahrbahn. Sie dürfen bei Bedarf von Autos überfahren werden, wenn niemand gefährdet wird. Für Parken, Schutzstreifen und Kfz-Fahrbahn ist eine Mindestbreite von rund 13 Meter erforderlich. Ohne Parken wären es rund 9 Meter. Dies entspricht etwa der heutigen Fahrbahn- bzw. Fahrgassenbreite in der Bergmannstraße. Schutzstreifen würden also keine Spielräume für mehr Gehweg- / Aufenthaltsflächen, Fahrradabstellanlagen usw. ermöglichen. Erfahrungsgemäß wird auch das Zweite Reihe Parken nicht allein durch eine Fahrbahnmarkierung verhindert.

Eine **Fahrradstraße**, wie sie in der östlichen Bergmannstraße zwischen Marheinekeplatz und Südstern besteht, kommt in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Angesichts der hohen Fuß- und Kfz-Verkehrsmengen ist diese Voraussetzung in der westlichen Bergmannstraße nicht gegeben. Außerdem darf der Kfz-Verkehr nur gering sein (z. B. nur Anliegerverkehr). Die empfohlene Obergrenze von 300 Kfz / Std. wird in der Bergmannstraße zwischen Mehringdamm und Markthalle deutlich überschritten. Da die Einrichtung einer Fahrradstraße auch die übrigen Kritikpunkte aus der Öffentlichkeitsbeteiligung nicht ändern würde, ist sie hier kein geeignetes Instrument.

Das Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme gilt auch für den Radverkehr. Die Gestaltung der Straße muss so erfolgen, dass Radfahrerinnen und Radfahrer von sich aus die Fahrbahn benutzen und dort nicht durch zu schnelle Kraftfahrzeuge, Überholvorgänge oder Zweite Reihe Parker gefährdet werden.

Mögliche Maßnahmen

- Tempo-20-Zone mit dem Radverkehr auf der Fahrbahn
- Geeignete Fahrbahnbreite und Lieferzonen, damit Radfahrerinnen und Radfahrer die Fahrbahn nutzen und dort nicht gefährdet werden
- Detaillösungen für Konfliktpunkte aus der Öffentlichkeitsbeteiligung, z. B. an der Kreuzung Friesenstraße / Zossener Straße
- Mehr nutzerfreundliche Fahrradabstellanlagen an geeigneten Standorten

3. Parken

Hinweise aus der Beteiligung

Die Hinweise zum Parken betrafen das allgemeine Parken von Autos, den Lieferverkehr und das Fahrradparken. Häufig genannt wurden das Zweite Reihe Halten als Gefahrenquelle, fehlende Lieferzonen und zu wenig Fahrradparkplätze. Kontrovers wurde das Pkw-Parken diskutiert: es gab sowohl Stimmen, dass es zu viele Parkplätze gebe als auch die Kritik, dass nicht genügend Parkmöglichkeiten vorhanden seien.

Die häufigsten Vorschläge betrafen eine Parkraumbewirtschaftung / Bewohnerbevorrechtigung und mehr Fahrradabstellanlagen. Außerdem wurden die Reduzierung bzw. Abschaffung von Parkplätzen und Konzepte zum Laden und Liefern gefordert.

Rahmenbedingungen

Das Prinzip einer Begegnungszone beruht wesentlich auf Sichtbeziehungen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsarten. Angestrebt werden auch zusätzliche und attraktivere Flächen für das zu Fuß gehen und für den Aufenthalt. Diese Ansprüche können nur erfüllt werden, wenn andere Nutzungen weniger Fläche in Anspruch nehmen. Dies betrifft vor allem das Parken von Kraftfahrzeugen. In einer Begegnungszone wird das Parken daher (teilweise) entfallen. Dabei sind aber verschiedene Aspekte zu berücksichtigen, beispielsweise muss das Laden und Liefern weiterhin möglich sein.

Die für Berliner Begegnungszonen vorgesehene Ausweisung einer **Haltverbotszone** (Z 290.1/290.2 StVO) legt fest, dass Kraftfahrzeuge innerhalb der gekennzeichneten Zone nicht länger als drei Minuten halten dürfen, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen oder zum Be- oder Entladen. Ladevorgänge müssen ohne Verzögerung durchgeführt werden. Damit wäre das **Laden und Liefern** für Bewohner und Gewerbetreibende gewährleistet. Ausnahmen von dieser generellen Regelung können mit Verkehrszeichen angeordnet werden (z. B. für Bewohner mit Parkausweis und Fahrzeige mit Parkschein).

Um den Wegfall von Parkplätzen zu kompensieren, kommen verschiedene Möglichkeiten in Frage, die in der weiteren Planung zu prüfen sind:

- Die Tiefgarage unter dem Gesundheitszentrum hat eine Kapazität von gut 100 Stellplätzen, die heute zum großen Teil wegen der Gebührenpflicht nicht genutzt werden. Hier wäre mit dem Betreiber zu klären, wie eine höhere Auslastung zugunsten der Bergmannstraße erreicht werden kann.
- In der Bergmannstraße gibt es heute zwischen Mehringdamm und Markthalle rund 100 Parkstände. Dies entspricht rund rund 3 Prozent des gesamten Parkraumangebotes im fußläufigen Bereich zwischen Gneisenaustraße und Columbiadamm. Es wäre zu prüfen, ob eine Reduzierung des Gesamtangebotes um 3 Prozent hinnehmbar wäre.
- Wegen des hohen Parkdrucks im gesamten Quartier kann auch geprüft werden, ob zusätzliche Parkstände durch geänderte Parkstandanordnungen in benachbarten Straßen möglich sind (z. B. quer- statt längsparken).
- Die effektivste und langfristig sinnvollste Möglichkeit wäre die Verringerung der Nachfrage durch eine Parkraumbewirtschaftung. Wirkungsanalysen aus Mitte und Prenzlauer Berg zeigen, dass eine Parkraumbewirtschaftung die Anzahl der im Straßenraum parkenden Fahrzeuge dort um 15 bis 20 Prozent senkte. Ähnliche Erfahrungen liegen aus den neuen Parkzonen in Friedrichshain vor. Eine Gebührenpflicht im Straßenraum würde außerdem zu einer stärkeren Nutzung der ebenfalls kostenpflichtigen Tiefgarage führen. Zuvor müsste jedoch untersucht werden, welche Wirkungen eine Bewirtschaftung auf den Bergmannkiez hätte.

Mögliche Maßnahmen

- Weniger gestörte Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern (Kfz, Rad, zu Fuß) durch Wegnahme von Parkplätzen
- Sicherstellung von Laden und Liefern, zum Beispiel durch Ladezonen
- Bereitstellen der erforderlichen Parkstände für mobilitätseingeschränkte Autofahrer
- Stärkere Nutzung der Tiefgarage unter dem Gesundheitszentrum

- Mehr Parkplätze durch andere Parkstand-Anordnung im Quartier, z. B. Quer- statt Längsparken
- Weniger parkende Autos und Bewohnervorrechte durch Parkraumbewirtschaftung
- Mehr Fahrradabstellanlagen an geeigneten Standorten
- „Fahrradleichen“ entsorgen

4. Geschwindigkeiten

Hinweise aus der Beteiligung

Das Missachten von Verkehrsregeln wurde in den Beiträgen allgemein als Problem benannt. Besonders Geschwindigkeitsübertretungen wurden generell stark kritisiert, mit besonderer Betonung der Kreuzung Zossener Straße / Friesenstraße.

Die Vorschläge betrafen vor allem verkehrsberuhigende Maßnahmen wie schmalere Fahrbahnen oder Schwellen / Stopper auf der Fahrbahn, häufigere Kontrollen und die Einrichtung einer Tempo 10- oder Tempo-20-Zone.

Rahmenbedingungen

Berliner Begegnungszonen sollen als **Tempo-20-Zone** ausgewiesen werden. Die Straßenverkehrs-Ordnung StVO legt fest, dass Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 20 km/h vor allem in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion angeordnet werden können (§ 45 1d StVO). Diese Voraussetzung wird in der Bergmannstraße erfüllt.

Begleitend sind bauliche und andere **Maßnahmen zur Verlangsamung des Kfz-Verkehrs** sinnvoll. Vor allem die überbreiten Fahrbahnen können auf das verkehrstechnisch notwendige Maß reduziert werden, ohne dass der Kfz-Verkehr übermäßig beeinträchtigt wird. Denkbar sind auch punktuelle Einbauten zur Verkehrsberuhigung, die dem Grundprinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme und der selbsterklärenden Gestaltung einer Begegnungszone entsprechen.

Mögliche Maßnahmen

- Einrichtung einer Tempo-20-Zone
- Verkehrsberuhigende Maßnahmen
- Selbsterklärende Gestaltung des Straßenraums zur Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme
- Häufigere Kontrollen, permanent oder situativ

5. Verkehrsmengen und Lärm

Hinweise aus der Beteiligung

Die Öffentlichkeitsbeteiligung ergab Kritik an zu hohen Verkehrsmengen, vor allem im Hinblick auf Durchgangsverkehre, die das Quartier nur durchfahren, ohne dort etwas zu erledigen. Örtlich wurden vor allem die Kreuzung Zossener Straße (allgemeiner Verkehr) und das Gesundheitszentrum (Lieferverkehr ab 6 Uhr morgens) genannt. Kritisiert wurde auch die Nichteinhaltung der nächtlichen Ruhezeiten durch Gastronomie und Passanten.

Die Verkehrsvorschläge reichten von der Einschränkung des Durchgangsverkehrs über Lieferkonzepte bis hin zur (Teil-)Sperrung bestimmter Abschnitte. Zum Thema Außengastronomie wurden Einschränkungen und stärkere Kontrollen vorgeschlagen.

Rahmenbedingungen

Die menschliche Wahrnehmbarkeitsschwelle für eine **Lärmreduzierung** liegt bei Unterschieden von rund 1 bis 2 Dezibel (dB). Dies entspricht einer um mindestens 20 Prozent reduzierten Verkehrsmenge. Für eine deutlicher hörbare Entlastung um 3 dB müsste die Zahl der Fahrzeuge halbiert werden. Zum Vergleich: Tempo 30 statt Tempo 50 hat etwa die gleiche Wirkung wie die Halbierung der Verkehrsmenge. Auch andere Faktoren spielen für die Verkehrslärmbelastung eine Rolle: zum Beispiel der Schwerverkehrsanteil, die Art der Fahrbahnoberfläche oder die Häufigkeit der Beschleunigungsvorgänge.

Das Ziel der Berliner Begegnungszone ist ein verträglicheres Miteinander der unterschiedlichen Verkehrsarten. Es ist nicht das Ziel, Verkehre in andere Straßen zu lenken, weil dies das Problem nicht lösen, sondern nur an einen anderen Ort verlagern würde. Vielmehr soll die Begegnungszone so gestaltet werden, dass die vorhandenen **Kfz-Verkehre langsamer und gleichmäßiger** durch die Straße fahren. Wegen der Beteiligungshinweise auf nächtliche Ruhestörungen durch Gastronomie und Passanten ist bei der Planung zu diskutieren, ob die Umgestaltung zur Begegnungszone zu mehr Außengastronomie führen kann oder ob dies verhindert werden sollte.

Mögliche Maßnahmen

- Niedrigere Kfz-Geschwindigkeiten mit besserem Verkehrsfluss, zum Beispiel durch geringere Fahrbahnbreiten und weniger Zweite Reihe Parken
- Regelungen zum Lieferverkehr
- Stärkere Kontrollen der Ruhezeiten bei der Außengastronomie

6. Barrierefreiheit

Hinweise aus der Beteiligung

Die Barrierefreiheit spielte in den Hinweisen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung nur eine untergeordnete Rolle. Sie ist für die Planung jedoch ein wesentlicher Aspekt und wird daher unter anderem mit der Bezirksbeauftragten für Menschen mit Behinderung und mit Behindertenverbänden diskutiert.

Rahmenbedingungen

Die Planung einer **barrierefreien Begegnungszone** soll dazu beitragen, dass sich alle Menschen ohne Einschränkungen frei im Straßenraum bewegen können. Dazu gehören Menschen mit Beeinträchtigungen der Bewegungsfähigkeit (z. B. Personen, die auf Gehhilfen oder einen Rollstuhl angewiesen sind), Personen mit eingeschränkter Sinneswahrnehmung (z. B. blinde und sehbehinderte Passanten) sowie viele ältere Personen und Kinder.

Die Anforderungen der genannten Personengruppen sind unterschiedlich, teilweise auch widersprüchlich. Während beispielsweise Rollstuhlfahrer einen möglichst ebenen Untergrund bevorzugen, benötigen blinde Fußgänger für die Orientierung tastbare Informationen wie einen Bordstein mit Mindesthöhe. Die bauliche Gestaltung und die Informationsangebote in der Begegnungszone müssen diese Anforderungen berücksichtigen.

Mögliche Maßnahmen

- Taktile Orientierungsmöglichkeiten für blinde und sehbehinderte Passanten
- Abgesenkte Borde und weitgehend ebene Flächen für mobilitätseingeschränkte Personen
- Beseitigung von Hindernissen im Straßenraum („Entrümpelung“) und Freihaltung von ausreichend breiten Gehbahnen
- Kontrastreiche und damit besser erkennbare Gestaltung von Oberflächen und Hindernissen

7. Gestaltung

Hinweise aus der Beteiligung

Die Bergmannstraße wurde als ein vielfältiger und lebendiger Ort gelobt, der eine große Auswahl an Einkaufsmöglichkeiten und Gastronomie habe und an dem viele unterschiedliche Menschen zusammenkommen. Andere Nutzer bemängelten eine geringe Aufenthaltsqualität, weil Autoverkehr und enge Gehwege als laut und stressig empfunden werden. Die Vielfalt der Gewerbestruktur habe abgenommen und es fehle an Sitzgelegenheiten, Bäumen und Pflanzen.

Als Wunsch wurde geäußert, den Charakter der Bergmannstraße zu erhalten und Maßnahmen behutsam anzuwenden. Eine „Zergliederung“ der Straße und eine Übermöblierung sollten vermieden werden. Sinnvoll seien vor allem mehr Grün und mehr Sitzgelegenheiten. Die Gestaltung solle hochwertiger erfolgen als in der ersten Begegnungszone Maaßenstraße. Die Kinder- und Jugendlichenbeteiligung ergab darüber hinaus zahlreiche Detailvorschläge, zum Beispiel die Einrichtung einer Spielstraße mit Spielplatz, mehr Mülleimer, aufgemalte Smileys auf den Gehwegen, Straßenmalerei, ein Hochsitz und weitere Spielgelegenheiten.

Rahmenbedingungen

Für Kfz-Verkehrsmengen, wie sie im Bergmannkiez auftreten, reicht ein Fahrstreifen je Richtung aus. Die in der Bergmannstraße auftretenden Begegnungsfälle von Lkw sind bei Tempo 20 oder Tempo 30 mit einer **Fahrbahnbreite** von 5,50 Meter zzgl. Sicherheitsabstand gewährleistet. Heute liegt die befahrbare Fahrbahnbreite (ohne Parkstreifen) bei 8 bis 9 Metern.

Durch die Reduzierung der Fahrbahnbreiten auf das notwendige Maß und durch den (teilweisen) Wegfall von Parkständen können **neue Flächen für das zu Fuß gehen, für Fahrradabstellanlagen oder für Aufenthaltsbereiche** geschaffen werden. Auch ein dichterer Baumbestand wäre möglich, er würde das Mikroklima verbessern und Schatten spenden.

Die in der Beteiligung angesprochene Vielfalt der Gewerbestruktur kann dagegen kaum durch eine Begegnungszone beeinflusst werden. Hier spielen andere Faktoren wie die Höhe der Mieten eine weitaus größere Rolle. Bei der Planung kann aber das Maß der zukünftigen Außengastronomie diskutiert werden.

Im weiteren Verlauf der Planung wird geprüft, welche Vorschläge aus der Kinder- und Jugendlichenbeteiligung zu Spielgelegenheiten, Hochsitz usw. straßenverkehrsrechtlich zulässig sind.

Mögliche Maßnahmen

- Erhalt des heutigen Charakters der Straße, kein Komplettumbau, hohe Gestaltqualität
- Mehr Sitzgelegenheiten ohne kommerzielle Nutzung
- Mehr Bäume und Pflanzen
- Freiräume für Kunst und Kultur
- Einbauten / Möblierung für Kinder und Jugendliche
- Gestaltungs- und Nutzungsstatut

8. Kontrollen

Hinweise aus der Beteiligung

In der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde bemängelt, dass Verkehrsregeln zu oft missachtet werden. Kritisiert wurde auch die Nicht-Einhaltung der Nachtruhe durch die Außengastronomie.

Gefordert wurden häufigere Kontrollen der Kfz-Geschwindigkeiten und der nächtlichen Ruhezeiten.

Rahmenbedingungen

Die Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden an die Polizei und an das bezirkliche Ordnungsamt weitergeleitet. Vorrangiges Ziel der **Verkehrsüberwachung** ist die Verkehrsunfallprävention. Überwachungsmaßnahmen sollen speziell dort durchgeführt werden, wo sich häufig Unfälle ereignen. Ob dieser Umstand in der Bergmannstraße vorliegt, wird in Abstimmung mit den zuständigen Stellen geprüft.

Die Gastronomen und Gewerbetreibenden der Bergmannstraße sind in das Beteiligungsverfahren eingebunden, so dass sie auch die Einschätzungen zur Außengastronomie aus der Beteiligung erfahren.

Darüber hinaus wird es Aufgabe der Planung sein, die Straße so zu gestalten, dass zu schnelles Fahren seltener vorkommt und die gegenseitige Rücksichtnahme einen höheren Stellenwert erhält.

Mögliche Maßnahmen

- Häufigere Kontrollen
- Geringere Fahrgeschwindigkeiten und mehr gegenseitige Rücksichtnahme durch eine geeignete Gestaltung der Straße

9. Grün und Sitzgelegenheiten

Hinweise aus der Beteiligung

Die Beteiligung ergab eine positive Bewertung der vorhandenen Bäume und der an manchen Stellen angelegten Beete. Bemängelt wurde, dass es - abgesehen von der kommerziellen Außengastronomie - wenige Sitzgelegenheiten gäbe. Gewünscht wurden dementsprechend mehr Bäume, Pflanzen und Bänke.

Rahmenbedingungen

Die Bergmannstraße hat auf beiden Straßenseiten Bäume. Der Baumbestand ist aber nicht durchgehend gleich dicht, vor allem auf der südlichen Seite gibt es größere Lücken. Hier wird die Planung prüfen, ob die unterirdischen Anlagen für die Ver- und Entsorgung das Pflanzen weiterer Bäume ermöglichen und wo neue Flächen für Aufenthalt gewonnen werden können.

Mögliche Maßnahmen

- Mehr Grün durch zusätzliche Bäume
- Unterstützung privater Initiativen für Urban Gardening, Baumscheibenbegrünung, Hochbeete, Beetpatenschaften usw.
- Schaffung von Aufenthaltsflächen mit (nicht-kommerziellen) Sitzgelegenheiten

10. Außengastronomie
Hinweise aus der Beteiligung Die Vielfalt der Gastronomie wurde gelobt. Es wurde jedoch auch die Sorge geäußert, dass der Einzelhandel zugunsten der Gastronomie abnähme und dadurch die positiv empfundene Nutzungsmischung verloren gehen könne. Bemängelt wurden der nächtliche Lärm und die stellenweise großen Flächen für Außengastronomie zulasten der Gehwege.
Rahmenbedingungen Die in der Beteiligung angesprochene **Vielfalt der Gewerbestruktur** kann kaum durch eine Begegnungszone beeinflusst werden. Hier spielen andere Faktoren wie die Höhe der Mieten eine weitaus größere Rolle. Bei der Planung kann aber das Maß der zukünftigen Außengastronomie diskutiert werden. Grundsätzlich dient der Straßenraum dem Kfz-, Fuß- und Radverkehr. Es gibt aber auch eine Vielzahl von sogenannten **Sondernutzungen**, die diesen Gebrauch der Straße einschränken. Dazu gehört beispielsweise das dauerhafte Herausstellen von Tischen und Stühlen vor einem Restaurant oder von Waren vor einem Geschäft. Die genannten Sondernutzungen sind in der Regel genehmigungspflichtig. Sie werden für die Dauer von einem bis drei Jahren gewährt, können aber auch verlängert werden. Gemäß einem vom Bezirksamt beschlossenen Sondernutzungskonzept werden jedoch seit 2012 im Rahmen der Erlaubnisverfahren zunehmend strenge Prüfkriterien angewandt, die eine übermäßige Ausnutzung der Gehwegflächen zu Lasten der Fußgänger verhindern sollen. Darüber hinaus können Beschwerden über Lärm aus Schankvorgärten zu einer Überprüfung mit Lärmprognoseberechnungen und im Ergebnis zur Anordnung individueller Sperrzeiten für einzelne Schankvorgärten führen. Auf den Besatz der Ladeneinheiten selbst besteht mit gewerberechtlichen Instrumentarien wenig Einfluss. Solange etwa Gaststätten bauplanungsrechtlich zulässig sind, liegt es in der Hand der Grundstückseigentümer und der Gaststättenbetreiber, die Ladeneinheiten zu nutzen.
Mögliche Maßnahmen • Häufigere Kontrollen • Überprüfung der Genehmigungspraxis für Sondernutzungen • Berücksichtigung der Flächenansprüche bei der weiteren Planung • Gestaltungs- und Nutzungsstatut

Schlussfolgerungen

Die Öffentlichkeitsbeteiligung zeigte, dass die Bergmannstraße als lebendiger und vielfältiger Ort geschätzt wird, an dem viele Menschen zusammenkommen. Zu einigen Aspekten wurde auch Kritik geübt und es wurden Verbesserungsvorschläge gemacht. Dies betraf vor allem das Parken, das Miteinander und die Konflikte auf der Straße, Verkehrsmengen und Verkehrsführung, die Aufenthaltsmöglichkeiten, das Gewerbe sowie den Lärm.

Der vorhandene Straßenraum soll möglichst allen Ansprüchen gerecht werden. Die in der Öffentlichkeitsbeteiligung geäußerten Anforderungen an den Straßenraum sind jedoch mit den vorhandenen Flächen zwischen den Häusern nicht alle gleichzeitig hundertprozentig erfüllbar. Zu berücksichtigen sind außerdem rechtliche, technische und finanzielle Rahmenbedingungen.

Vor diesem Hintergrund wurden nun erste Planungsvarianten mit Grundprinzipien entwickelt, die die Ziele der Fußverkehrsstrategie und die Hinweise aus der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung aufgreifen. Diese Grundprinzipien werden in der zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung diskutiert. Anschließend wird eine konkrete Planung für die zukünftige Begegnungszone Bergmannstraße ausgearbeitet.