Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Berlin

Neues Miteinander in der Bergmannstraße

Fußverkehrsstrategie für Berlin
Modellprojekt Begegnungszonen

Dokumentation der offenen Bürgerwerkstatt
04.03.2016, 18:30 bis 21:30 Uhr, Columbia-Theater

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 04. März 2016 engagiert haben und jener, die sich für die Weiterentwicklung der „Begegnungszone Bergmannstraße“ interessieren. Die Ergebnisse werden zusammen mit den Auswertungen des 1. und 2. Online-Dialogs und der geschlossenen Bürgerwerkstatt vom 9. Februar 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
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

Die offene Bürgerwerkstatt

Im Rahmen des Pilotprojekts Begegnungszone Bergmannstraße waren alle Interessierten zu einer offenen Bürgerwerkstatt am 4. März eingeladen. Über 200 Personen folgten dieser Einladung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg in das Columbia Theater am Rande des Bergmannkiezes.

Zu Beginn der Veranstaltung begrüßten Hans Panhoff, Bezirksstadtrat in Friedrichshain-Kreuzberg, und Horst Wohlfarth von Alm von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt die Teilnehmenden. Ziel der Bürgerwerkstatt sei ein intensiver Austausch zwischen Planer*innen und Bürger*innen. Dann stellte die Agentur Zebralog die bisherigen Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung vor. Im Herbst 2015 konnten Bürger*innen darlegen, was ihnen an der heutigen Bergmannstraße gefällt, was nicht – und warum. Anschließend stellte das Planungsbüro LK Argus seine „Bestandsaufnahme“ der Bergmannstraße vor und legte aus seiner Sicht den Handlungsbedarf im Abschnitt zwischen Mehringdamm und Friesenstraße dar.

Schließlich wurden den Anwesenden mögliche Grundprinzipien der Straßengestaltung für drei „Hotspots“ der Bergmannstraße vorgestellt:

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

In einem kurzen Stimmungsbild zum Vorhaben der Begegnungszone insgesamt wurden die Anwesenden nach ihrer allgemeinen Einschätzung gefragt. Hier zeigte sich das Plenum geteilter Meinung: Eine knappe Mehrheit der Teilnehmenden lehnte eine Umgestaltung der Bergmannstraße ab oder war skeptisch, die anderen waren noch unentschlossen oder standen der Einrichtung einer Begegnungszone in der Bergmannstraße positiv gegenüber.

Um konkrete Hinweise und Meinungen zu den Varianten zu erhalten, schloss sich eine längere Arbeits- und Diskussionsphase in Kleingruppen an. So wurden die Teilnehmenden für die drei Standorte zu „Gutachter*innen“. Mit ihren Sitznachbar*innen diskutierten sie alle drei Gestaltungsprinzipien für jeweils einen Standort unter folgenden Fragestellungen:

- **Was leisten die Ideen? Welcher Mehrwert entsteht bei dem jeweiligen Grundprinzip für die Bergmannstraße?**
- **Welche Elemente fehlen bei der Variante?**
- **Was wird als problematisch eingeschätzt?**

Auch konnten die Teilnehmenden neue Ideen für die Aufteilung des Straßenraums einbringen oder für den Erhalt des Status Quo argumentieren. Die Ergebnisse wurden auf Arbeitsblättern festgehalten. In einem Fazit konnten die Kleingruppen ihre bevorzugte(n) Variante(n) angeben und so den Planern weitere Hinweise mit auf den Weg geben. Nach einer halben Stunde wechselten die Teilnehmenden den Standort, so dass sie am Ende zu allen drei Standorten eine „Gutachterrolle“ einnehmen konnten. So entstand über ein allgemeines Stimmungsbild hinaus eine qualitative Argumentation bezüglich des Für und Wider einzelner Grundprinzipien. Moderator*innen von Zebralog sowie Expert*innen des Planungsbüros LK Argus, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt sowie des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg begleiteten die Arbeitsgruppen und beantworteten fachliche Fragen.

Des Weiteren hatten alle Teilnehmenden die Möglichkeit, neue Vorschläge abseits der vorgestellten Gestaltungsprinzipien an eine Stellwand zu pinnen und zu kommentieren. Die eingegangenen Vorschläge finden Sie auf www.begegnungszonen.berlin.de.
Nachfolgend sind die Arbeitsergebnisse der verschiedenen Gruppen zu den einzelnen Standorten zusammenfassend dargestellt.

Allgemeine Hinweisen und Sorgen zum Pilotprojekt

Sowohl in der kurzen Plenumsdiskussion als auch in den Arbeitsphasen haben die Anwesenden viele Hinweise und Sorgen geäußert, die sich stärker auf die geplante Begegnungszone an sich denn auf die einzelnen Gestaltungsprinzipien beziehen.

Viele Teilnehmende wünschen sich eher „minimalinvasive Veränderungen“. Darüber hinaus brauche es ein Gesamtkonzept für den Bergmannkiez, das auch die Themen Anlieferung/ Lieferverkehr, Parkraumbewirtschaftung und das Ordnungsamt einbeziehe. Es müsse auf eine regelmäßigere Entsorgung von „Fahrradleichen“ und auf bessere Kontrollen bei Geschwindigkeitsübertretungen und bei der Außengastronomie geachtet werden.

Auch viele Bürger*innen, die sich bei der Bürgerwerkstatt eher für die Beibehaltung des Status Quo aussprachen, sehen durchaus kleine Änderungsbedarfe. Schnittmengen bestehen z.B. bei der Einrichtung von Querungshilfen (z.B. Zebrastreifen) und dem Wunsch nach mehr Fahrradparkplätzen.

Sehr kritisch sehen viele Teilnehmende die in einigen Varianten vorgeschlagenen Verschwenkungen. Zudem bestehe die Gefahr von Übermöblierung und der Schaffung toter Zonen. Bei der Gestaltung käme es sehr auf die Details an. Schließlich müsse das Thema Verkehrssicherheit für Kinder und Radfahrer ganz nach oben auf die Agenda.

Umstritten scheinen weiterhin die Anzahl der Parkplätze, die Anzahl der Querungen, aber auch die Anzahl und Art der neu hinzukommenden Sitzgelegenheiten. Bei den Sitzgelegenheiten besteht der Konflikt zwischen einer erhöhten Aufenthaltsqualität auf der einen und der Sorge vor nächtlicher Ruhestörung auf der anderen Seite.

Im weiteren Prozess wünschen sich die Teilnehmenden mehr Mitsprache, insbesondere bei Gestaltungsfragen, also zu den Themen Möblierung und Grünflächen. Außerdem wurde eine „Testphase“ für die Begegnungszone angeregt.

Auf einen Blick...

+++ Charakter der Straße beibehalten anstatt großflächiger Umgestaltung +++ mehr Querungen +++ Verschwenkungen kritisch +++ Konzept für Lieferverkehr muss her +++ Verkehrssicherheit beachten +++ Mitsprache in Gestaltungsfragen gewünscht +++ Testphase für Begegnungszone denkbar +++

Fotodokumentation

Fotos: © Zebralog GmbH & Co. KG

Übersicht

Standort Gesundheitszentrum

- Ergebniszusammenfassung aller Gruppen
- Status Quo erhalten
- Neue Ideen
- Weitere Hinweise der Teilnehmenden zur Planung

Standort Nostitzstraße/ Solmsstraße

- Ergebniszusammenfassung aller Gruppen
- Status Quo erhalten
- Neue Ideen
- Weitere Hinweise der Teilnehmenden zur Planung

Standort Zossener Straße/ Friesenstraße

- Ergebniszusammenfassung aller Gruppen
- Status Quo erhalten
- Neue Ideen
- Weitere Hinweise der Teilnehmenden zur Planung

Gesundheitszentrum

Variante 1
Beidseitig breitere Straßenräume

Variante 2
Breitere Straßenräume im Versatz

Variante 3
Einseitig breitere Straßenräume

Gesundheitszentrum

Beidseitig breitere Straßenräume

Die klaren Sichtachsen dieser Variante werden von den Teilnehmenden als positiv eingeordnet. Der geschaffene Platz für Fußgänger*innen wird ausdrücklich gelobt. Als Vorteil wird auch gesehen, dass das ursprüngliche Straßenbild bei dieser Variante am wenigsten verändert wird. Die Gewerbetreibenden auf beiden Seiten der Bergmannstraße würden bei diesem Gestaltungsprinzip gleich behandelt.

Diese Variante würde aus Bürgersicht am wenigstens zu einer Verkehrsberuhigung führen, da die gerade Straßenführung zum Rasen verleiten würde. In puncto Verkehrssicherheit sehen die Teilnehmenden auch Schwachpunkte: So würden Kinder mit dem Rad eher nicht auf der Straße fahren, sondern auf dem Fußweg. Eventuell seien Fahrradschutzstreifen hier eine gute Lösung. Viel diskutiert wurde in den Arbeitsgruppen die Verortung der Sitzmöglichkeiten. So mangelt es einigen Bürger*innen in dem Entwurf an einer ausgeglichenen Verteilung der Bänke. Die Möglichkeit, sich zu Konsumzwecken hinzusetzen sollte sich mit nichtkommerziellen Sitzbänken abwechseln. Einige befürworten, Bänke nur auf dem Gehweg zu lokalisieren. Andere sehen Risiken, wenn abends „unbenutzte“ Räume entstehen oder wenn sich in den entstehenden Seitenstreifen Glasscherben durch Alkoholkonsum sammeln.

Bei dieser Variante fehlen einigen Teilnehmenden Fahrradabstellmöglichkeiten, wie etwa ein Fahrradparkhaus oder Radständer auf beiden Seiten. Insgesamt könnten Fahrradbügel auch zu viel Platz wegnehmen. Als wünschenswert, aber in den Entwürfen fehlend, werden ein Konzept zur Parkraumbewirtschaftung sowie eine Begrenzung der Gastronomie auf den Fußweg genannt. Auch fehlt einigen Anwesenden ein klares Lieferkonzept an diesem Nadelöhr der Bergmannstraße.

Gesundheitszentrum

Breitere Seitenräume im Versatz

An dieser Variante schätzen die Teilnehmenden, dass sie entschleunigend auf den motorisierten Verkehr wirken könnte. Es wird ebenso positiv hervorgehoben, dass sie gehbehinderten Anwohner*innen erleichtern könnte, an dieser Stelle die Straße zu überqueren. Ein Teilnehmer merkte an, dass das Rangieren für Sattelschlepper in dieser Variante leichter sei.

Zu dieser Variante äußern sich viele Teilnehmende ablehnend, da sie im Vergleich zu den andern Varianten die größten bautechnischen Veränderungen bedeuten würde. Die Verschwenkung wird im Allgemeinen sehr negativ gesehen. Die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden seien bei dieser Variante besonders kompliziert. Optisch kritisieren einige Teilnehmende die Lösung mit der Mittelinsel für die Fahrräder, denn die dort zu schaffenden Radparkplätze werden als gefährlich angesehen. Zudem wird kritisiert, dass eine Haltemöglichkeit für den Warenverkehr nicht mehr vorhanden sei. Viele Bürger*innen sehen eine erhebliche Staugefahr. Außerdem sei das Einparken in der Tiefgarage schwierig, der Radverkehr werde behindert.

Den Teilnehmenden fehlt in dieser Variante eine klare Koordination des Anlieferverkehrs.

Gesundheitszentrum

Einseitig breitere Seitenräume

In dieser Variante wurde positiv hervorgehoben, dass sie für alle Beteiligten viel Platz bietet.

Die Teilnehmenden sehen die Bevorzugung einer der beiden Straßenseiten als kritisch, insbesondere für die Gastronomen auf der Bergmannstraße. Einige Teilnehmende finden den entstehenden Straßenraum zu breit, für andere wirkt die Variante insgesamt zu unharmonisch und uninteressant.

Zwar bietet die Variante viel Platz für Fußgänger*innen, dies wurde aber vor allem mit Blick auf den Lärmpegel kritisch angesprochen. Es wurden fehlende Ruhezonen genannt und die Befürchtung, dass der Platz vor allem für laute Partys genutzt werde. Gerade im verbreiterten Straßenraum vor dem Gesundheitszentrum und vor den Supermärkten fehlt den Teilnehmenden eine Lösung für den Lieferverkehr. Es wird hier eine erhöhte Unfallgefahr gesehen. Wenn diese Variante tatsächlich umgesetzt werden sollte, sei darauf zu achten, dass die breitere Seite auch die Sonnenseite der Bergmannstraße abdecken würde.

Gesundheitszentrum

Status Quo erhalten?

Viele Teilnehmende befürworteten den Status Quo. Gleichzeitig wünschen aber auch bei dieser Gruppe einige Mitglieder Änderungen an der heutigen Bergmannstraße. So wurde vermehrt der Wunsch nach Geschwindigkeitsbegrenzungen genannt, die den Charakter der Straße nicht verändern, wie z.B. Bodenwellen und Zebrastreifen. Auch kleine optische Veränderungen wurden hier als möglich genannt. Dazu gehören eine gute Ausleuchtung der Straße, hochwertige Bänke (z.B. aus Teakholz) und eine neue, ansprechende Bepflanzung sowie gut sichtbare Fahrbahnmarkierungen für alle Verkehrsteilnehmenden.

Neue Ideen

Auch die „neuen Ideen“ für die Bergmannstraße drehten sich um Geschwindigkeitsbegrenzungen. Vorgeschlagen wurden hier vor allem eine Einbahnstraße in der Bergmannstraße oder eine Sperrung der Bergmannstraße auf Höhe der Nostitzstraße. Zusätzlich sind Ideen genannt worden, um Unannehmlichkeiten durch evtl. zukünftige Sitzbänke gar nicht erst entstehen zu lassen. Denn einige Anwohner*innen haben starke Bedenken, dass der Aufenthalt auf den Bänken nachts zur Ruhestörung führt. Als Lösung wurde eine Bankpatenschaft vorgeschlagen. Die entsprechenden Bänke müssten von den Paten abends abgebaut werden.

Auf einen Blick...

Charakter der Straße erhalten +++ mehr Platz für Fußgänger*innen +++ klares Konzept für Lieferverkehr +++ sichere Fahrradabstellmöglichkeiten +++ Begrenzung der Gastronomie auf bestimmte Flächen +++ Geschwindigkeiten reduzieren durch Zebrastreifen/ Bodenwellen +++ Nachtlärmproblematik bei Sitzgelegenheiten mitbedenken +++ Verschwenkung sehr kritisch gesehen

Gesundheitszentrum

Weitere Hinweise der Teilnehmenden zur Planung

- keine bunten Poller oder Sitzklötze
- wenn Verengungen, dann v.a. punktuell wie beim Gesundheitszentrum vorgeschlagen
- einheitliche, eher minimalinvasive Gestaltung gewünscht
- mehr Kontrollen bei Falschparkern und bei der Gastronomie
- bedenken, wie heutige 2.-Reihe-Parker den Verkehrsfluss behindern werden
- abgesenkte Bürgersteigkanten für bessere Barrierefreiheit
- farbliche Straßenfläche, um Seitenräume zu kennzeichnen
- zeitliche Beschränkung des Lieferverkehrs

Fazit

1/3 der Arbeitsgruppen hat ein Votum zur von ihnen bevorzugten Variante abgegeben:

Variante 1: 6 Stimmen
Variante 2: 4 Stimmen
Variante 3: 2 Stimmen

Erhalt des Status Quo:
15 Stimmen (Anmerkung: die Befürworter*innen des Status Quo machten auch konkrete Veränderungsvorschläge)

Nostizstraße/Solmsstraße

Variante 1
Beidseitig breitere Straßenräume

Variante 2
Breitere Straßenräume im Versatz

Variante 3
Einseitig breitere Straßenräume

Nostizstraße/Solmsstraße

Beidseitig breitere Straßenräume

Diese erste Variante wird optisch als sehr harmonisch empfunden. Als positiv wird gewertet, dass die Straße ihren Charakter behält und für die Teilnehmenden, vor allem für Kinder, sehr übersichtlich wird. Positiv wird auch bewertet, dass die Fußgänger*innen durch die zusätzlichen Seitenräume noch mal von der Straße abgetrennt werden und – ebenso wie die Gastronomie – mehr Platz auf beiden Seiten erhalten. Für die Gewerbetreibenden sei diese Aufteilung gerecht, da beide Straßenseiten gleichermaßen von einer Verschlankung des Fahrwegs betroffen seien. Zudem werde der bauliche Aufwand gering gehalten.

Einige Teilnehmende merken an, dass sich die Radfahrenden auf der Straße nicht mehr sicher fühlen würden. Befürchtet wird, dass diese deshalb auf den Fußgängerbereich ausweichen könnten. Weiterhin bestehen Bedenken, dass diese Variante nicht dazu beiträgt, die Geschwindigkeit in der Bergmannstraße zu begrenzen. Die „Raserei“ werde nicht beendet, die Unfallgefahr werde sich durch die Verengung erhöhen. Einige Teilnehmende sorgen sich, dass die Gastronomie den neu gewonnenen öffentlichen Raum „übernehmen“ könnte. Andere fürchten, dass Gewerbetreibende und Fußgänger*innen in Konkurrenz um die Flächen geraten könnten. Auf jeden Fall sollte vermieden werden, dass Bänke in unattraktiven Bereichen auftauchen oder den Verkehrsfluss auf den Gehwegen einschränken.

Die Parkplatzsituation wird auch bei dieser Variante kontrovers diskutiert. Manche Teilnehmende vermissen Parkplätze, andere sehen das Problem mit den „2.-Reihe- Parkern“ weiterhin bestehen. Ein Lösungsvorschlag sieht vor, das Parken im Gesundheitszentrum für die Anwohnerinnen und Anwohner kostenfrei zu machen. Beim Thema „Zebrastreifen“ waren sich die Bürger*innen uneinig.

Nostizstraße/Solmsstraße

Breitere Seitenräume im Versatz

In dieser Variante lobten die Teilnehmenden vor allem die Geschwindigkeitsreduzierung, die sie sich von den geplanten Versatzstücken der Straße erhoffen. Auch die Sitzgelegenheiten wurden als positiv benannt.

Die S-Linienform der Verkehrsführung wird als „künstlich“, unästhetisch und unübersichtlich empfunden und generell kritisch gesehen. Sie könnte zu erhöhter Unfallgefahr führen. Insbesondere, wenn sich zu viele Verschwenkungen nacheinander auf der gesamten Bergmannstraße wiederfänden, befürchten die Teilnehmenden eine Zerstückelung. Kritisiert auch, dass Anlieferungen und Feuerwehrzugänge auf einer Seite des Abschnitts dann zukünftig nicht möglich sein könnten. Zudem wurden auch fehlende Parkmöglichkeiten auf dem Abschnitt bemängelt.

Ähnlich wie beim Gestaltungsprinzip 1 sind auch hier die Zahl und Ausgestaltung der Zebrastreifen/ Querungen bzw. der Parkplätze umstritten. Die Mehrheit der Rückmeldungen wünscht sich aber mehr Querungsmöglichkeiten (durch Zebrastreifen oder Ampeln).

Nostizstraße/Solmsstraße

Einseitig breitere Seitenräume

Diese Variante wird ebenfalls als entschleunigend für den Verkehr empfunden und zudem als auf den ersten Blick übersichtlicher. Ein neuer Aufenthaltsbereich wurde generell positiv gesehen.

Auch hier sind die Teilnehmenden sehr kritisch: Die Variante sei unharmonisch, asymmetrisch, überdimensioniert und in dieser Dimension unnötig. An Kreuzungen wird potentiell Chaos prognostiziert, im entstehenden Freiraum würde Anarchie ausbrechen. Die Beteiligten befürchten durch fehlende Haltemöglichkeiten für den Lieferverkehr auch eine erhöhte Unfallgefahr. Wichtig war den Teilnehmenden, dass im Falle einer Umsetzung vor allem die Nordseite, also die Sonnenseite, für den Aufenthaltsbereich genutzt wird. Mehr Platz für Gewerbe soll aber ausdrücklich nicht geschaffen werden. Manche sorgen sich durch den nächtlichen Aufenthalt von Besucher*innen um ihre Nachtruhe.

Die Bürger*innen vermissen ein überzeugendes Konzept, wie der durch die Fahrbahnverengung gewonnene Platz genutzt werden kann.

Nostizstraße/Solmsstraße

Status Quo erhalten?

Die Status-Quo-Befürworter*innen empfinden die Bergmannstraße als einen gut funktionierenden Straßenraum. Es sollte lediglich ein wenig mehr Rücksicht aufeinander genommen werden. Gleichzeitig besteht die Sorge, dass die Bergmannstraße durch einen Umbau zu eng werden könnte. Dennoch führen Bürger*innen verschiedene Dinge auf, die als „angenehm“ bei einer Umgestaltung empfunden werden könnten. Dazu gehören: eine Verkehrsberuhigung wie in der Monumentenstraße und Querungsmöglichkeiten, wie z.B. eine Fußgängerampel am Gesundheitszentrum. Große Bedenken bestehen bei der neuen Anschaffung von Sitzmöglichkeiten. Vorgeschlagen wird hier Sitzkonzepte zu entwerfen, die nachts nicht nutzbar sind.

Neue Ideen

Neue Ideen sehen vor, die Bergmannstraße nur in bestimmten Bereichen zu verändern. Vorgeschlagen werden eine Ampel an der Solmsstraße Ecke Bergmannstraße und ein Zebrastreifen am Gesundheitszentrum.

Auf einen Blick...

+++ Radsicherheit bei allen Varianten verbesserungswürdig +++ Mehr Sitzgelegenheiten positiv +++ Gefühl der alten Bergmannstraße soll erhalten bleiben +++ Zahl der Zebrastreifen und Parkplätze umstritten +++ Problem der 2.-Reihe-Parker bleibt ungelöst +++ Verschwenkung und einseitige Freiräume werden als unharmonisch betrachtet

Nostizstraße/Solmsstraße

Weitere Hinweise der Teilnehmenden zur Planung

- Gesamtkonzept erforderlich
- wichtig sind die konkreten Details (Möblierung)
- Einbindung von Künstler*innen und Anwohner*innen bei der ästhetischen Planung
- keine Metallbänke, eher klappbare und wegräumbare Bänke
- Bergmannstraße nicht zu schmal machen
- Urban Gardening für die Anwohner und mehr Grün
- kostenlose WCs in der Bergmannstraße
- Fahrradspur in der Mitte
- für einige Monate Testphase umsetzen à la Broadway
- taktiler Belag für sehbehinderte Passanten
- Fahrradspur keilförmig mit Asphalt aufschütten
- Bergmannstraße zur Einbahnstraße machen
- Sandstreifen (aus märkischem Sand) als Begegnung mit der Berliner Geschichte sichtbar machen
- Verlängerung der Buslinie M19 durch die Bergmannstraße bis zum Flughafen Tempelhof
- Bauzeit so kurz wie möglich halten
- auf Barrierefreiheit achten (abgesenkte Bordsteine etc.)
- Gestaltung für den Winter mitdenken
- keine Flächen schaffen, die verwaisen
- Fahrradleichen schneller entsorgen
- keine Übermöblierung
- Chaos im Straßenverkehr hat auch Charme

Fazit

1/3 der Arbeitsgruppen hat ein Votum zur von ihnen bevorzugten Variante abgegeben.

Variante 1: 11 Stimmen
(Grund: optisch biete dieser Vorschlag die größte Anknüpfung an den bisherigen Zustand der Straße; die Fußgänger seien klar von der Straße abgetrennt)
Variante 2: -
Variante 3: -

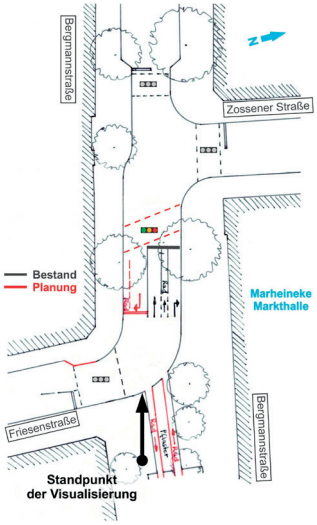
Status Quo: 12 Stimmen

Friesenstraße / Zossener Straße

Variante 1
Kreisverkehr

Variante 2
Rundumgrün für Fußgänger

Variante 3
Zusätzliche Fußgängerfurt an der Zossener Straße



Friesenstraße / Zossener Straße

Kreisverkehr

Der Kreisverkehr wird auf Grund der hohen Geschwindigkeitsreduzierung sehr positiv gesehen. Er trage massiv zur Entschleunigung bei, sagten mehrere Teilnehmende. So könne es letztlich eine verringerte Unfallgefahr geben. Der Kreisverkehr sei eine bestechend einfache Lösung, die mit geringem technischen Aufwand realisierbar sei. Zudem werde so mehr öffentlicher Raum an einer Stelle geschaffen, die heute schon sehr stark durch die Außengastronomie der Markthalle genutzt werde. Beim Queren der Straße sei der Kreisverkehr mit seinen Zebrastreifen für Fußgänger optimal. Außerdem werde hier jedem Verkehrsteilnehmer die Verantwortung für ein gelungenes Miteinander zurückgegeben.

Der vorgeschlagene Kreisverkehr wurde als starke optische Veränderung dieses Straßenabschnitts empfunden. Manche Bürger*innen verbinden mit dem Kreisverkehr eher eine „Ortseinfahrt auf dem Lande“ denn eine geeignete Maßnahme für einen innerstädtischen Kiez mit hoher Aufenthaltsqualität. Er passe nicht zur Bergmannstraße. Auch besteht die Befürchtung, dass Radfahrende sich im engen Kreisel bedrängt fühlen und auf den Gehweg ausweichen könnten. In dieselbe Richtung gehen Bedenken, die Schwierigkeiten für den Liefer- und Warenverkehr sehen (enger Kreis). Dadurch könne es vermehrt zu Rückstau auf den Straßen und zu einer Blockierung des Zebrastreifens kommen. Es bestehen Bedenken, dass die Radfahrenden ungebremst in den Kreisverkehr führen und dadurch die Verkehrssituation gefährlich zugespitzt werde. Außerdem seien ohne eine Ampel Konflikte (Auto- und Radfahrende) an der Ecke Friesenstraße vorprogrammiert.

Den Beteiligten fehlte in dem Entwurf vor allem eine Lösung für die aus der Fahrradstraße einfahrenden Räder und die Kundschaft der Markthalle. Denkbar seien ein markierter Radweg oder ein Fahrradschutzstreifen, die bis in den Kreisverkehr reichen oder sogar noch im Kreisverkehr selbst vorhanden sind. Man sei sich außerdem unsicher, ob das Verkehrsaufkommen wirklich so hoch sei und einen Kreisverkehr rechtfertige. Des Weiteren vermissen viele Bürger*innen einen Zebrastreifen an der Friesenstraße, direkt bei der Einfahrt in die geplante Begegnungszone. Manche Teilnehmende wünschen sich ein Abbiegeverbot von der Bergmannstraße in die Zossener Straße, um so den Durchgangsverkehr zu reduzieren. Einige Teilnehmende weisen darauf hin, dass für die Umsetzung dieser Variante einige rechtliche Voraussetzungen noch nicht gegeben seien.

Friesenstraße / Zossener Straße

Rundumgrün für Fußgänger

Die Beteiligten lobten hier vor allem die Verengung an der Friesenstraße und die daraus entstehenden kurzen Wege zur Querung. Das Rundumgrün biete die bekannten Vor- und Nachteile, nämlich eine schnelle Querung in alle Richtungen bei längeren Wartezeiten. Manche Teilnehmende lobten die übersichtlichen Übergänge.

Als problematisch wurde die Anzahl von Ampeln und Straßenübergängen genannt, denn dadurch könnten erhöhte Wartezeiten entstehen. Die Kreuzung werde so auch insgesamt sehr kompliziert und unübersichtlich. Auch der Übergang der Fahrradstraße in die Bergmannstraße schien den Teilnehmenden noch lückenhaft. Eine gute Lösung für Radfahrende bei der Einmündung in die Begegnungszone fehle. Ebenso empfinden die Teilnehmenden es als gefährlich, dass die Radspur auf der Bergmannstraße in Richtung Mehringdamm in der Mitte fortgeführt werde soll. Eine Gruppe schlägt vor, den Radweg an der Bordsteinkante weiter zu führen und die beiden Autospuren nebeneinander zu legen. Insgesamt befürchten viele Teilnehmende hier einen zu massiven optischen Eingriff.

Einige Teilnehmende merken an, dass sowohl eine „Geschwindigkeitsbremse“ für den Verkehr der Friesenstraße bei der Einfahrt in die Begegnungszone als auch Fahrradparkplätze um die Markthalle fehlten. Als eine in Deutschland ungewohnte Regelung könne das hier evtl. zu Problemen führen. Schließlich fragten sich einige Bürger*innen, ob genügend Akzeptanz für diesen doch sehr massiven Eingriff vorhanden sei – auch auf Grund vermutlich hoher Umbaukosten.

Friesenstraße / Zossener Straße

Zusätzliche Fußgängerfurt an der Zossener Straße

Bei dieser Variante wurde die minimalistische Veränderung des Straßenabschnitts als positiv und sinnvoll empfunden. Einige Teilnehmende meinen, dass eine Ampel den Verkehr an dieser Kreuzung am besten regele. Die Teilung des Radwegs wird positiv hervorgehoben. Es wird vorgeschlagen, diesen um eine Fahrradampel am Zugang zur Bergmannstraße zu ergänzen.

Wie auch bei der zweiten Variante bestehen Bedenken den Radweg auf der Straße weiterzuführen. Ein Radweg auf der Fahrbahn, aber nahe Bordsteinkante wird als kinderfreundlicher empfunden. Einige Teilnehmende sagen voraus, dass sich Radfahrende aus Richtung Südstern sowieso nicht an die rote Ampel halten würden. Zudem werde das eigentliche Problem an der Kreuzung, die zeitaufwändige Querung, nicht behoben.

In diesem Vorschlag fehle eine Lösung für den Lieferverkehr an und um die Markthalle, so einige Bürger*innen. Auch die komplizierten Vorfahrtsregelungen in diesem Abschnitt seien verwirrend. Vorgeschlagen wird beispielsweise eine durchgängige Vorfahrt für die Bergmannstraße.

Friesenstraße / Zossener Straße

Status Quo erhalten?

Die Meinung „Status Quo erhalten“ wurde oft an Veränderungswünsche geknüpft. Hierunter war z.B. der Wunsch die „Tote Zone“ zwischen Südstern und Friesenstraße zu verändern, Radwege besser zu markieren oder den Straßenbelag zu verbessern.

Neue Ideen

Unter der Kategorie „Neue Ideen“ wurden Vorschläge gemacht, die aus Sicht der Teilnehmenden „kleine Veränderungen“ sind. Beispiele sind rundherum Zebrastreifen statt Ampeln an der Marheinekehalle, Bodenwellen zur Entschleunigung des Verkehrs oder die Schaffung von Querparkräumen. An der Fahrradeinfahrt in die Bergmannstraße im Bereich Markthalle wurde vorgeschlagen, die Ampeln für die Radfahrenden vorzuziehen, um die Fußgänger nicht zu behindern. Ein wiederkehrender Vorschlag betrifft die Sperrung der Zossener Straße für den motorisierten Verkehr (Ausnahme: BVG, Polizei, Rettungsfahrzeuge) oder gar die generelle Sperrung des Knotenpunkts für Kraftfahrzeuge. Schließlich schlug ein Teilnehmer vor, eine asphaltierte 2spurige Fahrradverbindung auf die andere Seite der Markthalle zu verlegen und dort eine Fahrradstraße einzurichten.

Auf einen Blick...

+++ Querung in der Friesenstraße erhalten +++ Asphaltierung und Teilung des Radwegs Richtung Südstern sehr gelobt +++ Kreisverkehr bringt Entschleunigung, aber auch Staugefahr +++ baldige rechtliche Klärung erwünscht +++ zusätzliche Fußgängerfurt „besser als gar nichts“ +++ Verengung an der Friesenstraße positiv +++

Friesenstraße / Zossener Straße

Weitere Hinweise der Teilnehmenden zur Planung

- an Ampeln: Vorhalteflächen für Radverkehr
- mehr Geschwindigkeitskontrollen
- gute Beleuchtung für Kreuzungen
- Schwellen auf Fahrbahn sollten zügiges Durchfahren erschweren
- Mittelinsel: Plädoyers für und gegen Kunst & Grün
- Charakter der Straße darf nicht verändert werden
- tote Zone zwischen Südstern und Friesenstraße vermeiden
- Idee der Park- und Ruhebänke ist gut
- Idee: Bergmannstraße als Einbahnstraße
- Generell: Grünphasen für Fußgänger zu lang
- Testphase einplanen mit absolutem Halteverbot tagsüber
- freiwerdende Flächen sollen öffentlicher Raum bleiben, nicht für weitere Gastronomie nutzen
- Heimstraße schließen
- Zossener Straße für Durchgangsverkehr sperren
- Einbeziehung der Friesenstraße in Tempo 20
- Gesamtkonzept: gesamter Kiez sollte mit Einbahnstraße im Gesamtkonzept umgestaltet werden
- Zaun vor der Markthalle erhöhen

Fazit

1/3 der Arbeitsgruppen hat ein Votum zur von ihnen bevorzugten Variante abgegeben. So teilen sich die Präferenzen auf:

Variante 1: 7 Stimmen
Variante 2: -
Variante 3: 8 Stimmen
Neue Ideen: 3 Stimmen

Status Quo: 7 Stimmen