

„Offener Brief“ (GoldVersion) an die „Gewerbetreibenden“ des Bergmannkiez zur Einladungsdiskussion von Herrn Bezirksbaustadtrat Panhoff am 19.11.2015, 19h30 im Gesundheitszentrum Bergmannstraße 5

Antwort-Mail von Frau Krenkel (SenStadtUm) v. 4.11.2015:

Sehr geehrter Herr Spenner,

Ihre Fragen zur geplanten „Begegnungszone Bergmannstraße“ sind per Mail am 26.10.2015 bei mir eingegangen. Es ist mir leider nicht möglich, sofort jede Anfrage zu beantworten, wofür ich Sie um Verständnis bitte.

- **Dokumentation zur Maaßenstraße**

Informationen zur Fußverkehrsstrategie für Berlin (Leitlinien, Ziele und Modellprojekte) finden Sie auf unserer Internetseite. Dort sind auch die Zielsetzungen und die wesentlichen Inhalte für das Modellprojekt 5 – Begegnungszonen beschrieben. Diese sind auch als Grundlagen in die Aufgabenstellung für das Büro LK Argus, verantwortlich für die Vorplanung, eingeflossen. Während der zurückliegenden Monate haben wir für die Öffentlichkeit außerdem Informationsunterlagen (Flyer, Berichte, Pressemitteilungen) auf dieser Seite bereitgestellt und damit zugleich über den aktuellen Stand der Planungen für die Maaßenstraße informiert.

Weitere ausführliche Unterlagen zur Maaßenstraße finden sie im Archiv auf unserer Seite <http://www.begegnungszonen.berlin.de>. Mit den für Sommer/ Herbst 2016 vorgesehenen Nachher-Untersuchungen und der Umsetzung ggf. notwendiger Nachsteuerungsmaßnahmen wird das Pilotprojekt Maaßenstraße abgeschlossen sein.

Zur Veranschaulichung des Projektablaufes für die Maaßenstraße und des Umgangs mit den Ergebnissen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung habe ich Ihnen zwei Bilder angefügt. Bitte beachten Sie, dass die Weiterleitung dieser Bilder an Dritte unserer Zustimmung bedarf.

Erfahrungen aus dem Pilotprojekt Maaßenstraße fließen selbstverständlich in das zweite Pilotvorhaben des Modellprojektes Begegnungszonen ein. So wird die Öffentlichkeitsbeteiligung um eine zweite Online-Dialogphase und eine zweite Bürgerwerkstatt ergänzt.

Zusammenkünfte mit den Gewerbetreibenden in der Bergmannstraße und die frühzeitige Einbeziehung der Behindertenverbände sind auch künftig ebenfalls fester Bestandteil der Öffentlichkeitsbeteiligung.

- **Informationen zur ersten Phase des Online-Dialogs**

Bis Anfang Dezember 2015 wird die Auswertung der ersten Phase abgeschlossen und ein Zwischenbericht vorgelegt werden.

- **Treffen mit Gewerbetreibenden**

Das Treffen findet statt am 19.11.2015 im Gesundheitszentrum (Bergmannstraße 5).

- **Gibt es bereits Erfahrungsberichte für „Begegnungszonen“**

- 1.) **allgemein,**

- 2.) **in Deutschland,**

- 3.) **in Europa (z.B. Schweiz, Niederlande, Österreich usw.) und international (z.B. Neuseeland usw.),**

- 4.) **in Berlin, u.a. für die Maaßenstraße?**

Im Rahmen des Modellprojektes Begegnungszonen wurden Praxisbeispiele sowohl aus Deutschland als auch aus dem europäischen Ausland recherchiert und analysiert: die Breite Straße und die Severinstraße in Köln, die Rotlintstraße in Frankfurt am Main, der Opernplatz in Duisburg und der Limmatquai in Zürich (um nur einige Beispiele zu nennen). In diesen Straßen gelangten verschiedene Maßnahmen zur Umsetzung. Im Ergebnis ist festzustellen, dass die Reduzierung der Geschwindigkeiten, die Steigerung der Aufenthaltsqualität und der Verweildauer sowie die gegenseitige Rücksichtnahme in der Regel sehr gut funktioniert. Auch unterschiedliche Beispiele für flächen- und linienhafte Verkehrsberuhigung in Berlin waren Bestandteil der Untersuchung. Hierzu zählen zum Beispiel der Klausenerplatz, die Knobelsdorffstraße, der Richardplatz und die Linienstraße. Aus diesen Berliner Beispielen ließ

sich ableiten, dass bei provisorisch bzw. aufwandsreduzierten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen die gewünschten Ziele im Regelfall nicht erreicht werden konnten. Allein mit dem Aufstellen von Schildern oder der Herstellung vorgezogener Seitenräume ohne Abpollerung sind die gewünschten Effekte kaum zu erreichen. Im Hinblick auf die Ziele der „Berliner Begegnungszonen“ und deren Akzeptanz bei den unterschiedlichen Nutzerinnen und Nutzern wurde daraus abgeleitet, dass es gezielt eingesetzter, baulicher, organisatorischer und gestalterischer Maßnahmen bedarf.

Im Ausland gibt es bereits Erfahrungen mit Begegnungszonen. Unterlagen zum Beispiel über das Projekt Mariahilfer Straße in Wien stehen im Internet zur Verfügung.

- **Gibt es Interessensvertretungen für die „Berliner Begegnungszonen“, warum werden gerade in Berlin „Berliner Begegnungszonen“ geplant? Welche Missstände sind der Anlass?**

Das Land Berlin hat die Fußverkehrsstrategie im Jahr 2011 beschlossen. Diese Strategie steht unter dem übergeordneten Ziel einer stadt-, sozial- und umweltverträglichen, gesunden, sicheren und kostengünstigen Mobilität. Sie detailliert die Ziele des Stadtentwicklungsplans Verkehr zur Förderung der nicht motorisierten Verkehrsarten und ergänzt sie mit Leitlinien, Maßnahmen und Modellprojekten.

Die Fußverkehrsstrategie umfasst Maßnahmen aus unterschiedlichsten Handlungsfeldern, die in enger Zusammenarbeit zwischen Vertretern der Berliner Verwaltungen, von Umwelt- und Verkehrsverbänden, der Berliner Verkehrsbetriebe sowie externen Experten aus der Wissenschaft und der Lehrerbildung herausgearbeitet wurden. Mit dieser Diskussion auf erweiterter fachlicher Ebene konnte sichergestellt werden, dass die Leitlinien und Maßnahmen der Fußverkehrsstrategie einen breiten Konsens finden und die Beteiligung der Akteure sowohl am Planungsprozess als auch an der späteren Umsetzung erleichtert wird.

Das Modellprojekt 5 – Begegnungszonen ist eines von insgesamt 10 Modellprojekten und befindet sich seit dem Herbst 2013 in der öffentlichkeitswirksamen Umsetzung. Wesentliches Merkmal der Berliner Begegnungszonen ist eine Straßenraumgestaltung, die alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zur gegenseitigen Rücksichtnahme einlädt. Der motorisierte Verkehr soll verlangsamt aber möglich sein, dem Fußverkehr stehen weiterhin geschützte Seitenräume zur Verfügung. Besonders geeignet für „Berliner Begegnungszonen“ sind Straßenräume mit einem hohen Anteil an Fußverkehr, intensiv genutzten Verkehrsräumen und einer prägenden Nutzungsmischung und –dichte, wie dies zum Beispiel in der Bergmannstraße der Fall ist.

In Berlin werden bereits heute eine Vielzahl an Wegen wird in Berlin zu Fuß zurück gelegt. Erhebungen belegen, dass der Fußverkehr zunehmend an Bedeutung gewinnt und stadtweit das wichtigste Verkehrsmittel darstellt. Vor diesem Hintergrund sollen Begegnungszonen in Berlin dazu beitragen, dass fußgängerfreundliche Aspekte bei der Straßenraumgestaltung stärker berücksichtigt werden, um so die Lebendigkeit von Straßenräumen und den sozialen Zusammenhalt zu fördern.

In Vorbereitung auf die Planungen für die Bergmannstraße wurde eine detaillierte Bestandsaufnahme durchgeführt, um die vorhandene Situation und daraus resultierende Konflikte zwischen den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen aufzuzeigen: das Halten von Fahrzeugen in 2. Reihe erschwert zum Beispiel das Queren der Fahrbahn und stellt zudem ein Unfallrisiko für Radfahrende dar. Es fehlt an Abstellanlagen für Fahrräder insbesondere in Höhe des Gesundheitszentrums und an Möblierungselementen mit Aufenthaltsfunktion sowohl für Erwachsene als auch für Kinder und Jugendliche. Diese Defizite sind nur einige Punkte, die bisher festgestellt und im Übrigen auch bei der Auftaktveranstaltung zur Öffentlichkeitsbeteiligung am 22.09.2015 mehrfach genannt wurden.

- **Wieso „Berliner Begegnungszonen“?**

Die Einrichtung einer Begegnungszone mit Bevorrechtigung des Fußverkehrs ist angesichts der verkehrsrechtlichen Möglichkeiten in Deutschland nicht umsetzbar. Die Suche nach ei-

nem geeigneten Namen für diese besonderen, mit charakteristischen Merkmalen ausgestatteten Straßenräume hat bisher nicht zu einem überzeugenden Ergebnis geführt.

- **Wie wird diese offenbar spezielle Art von Begegnungszonen überhaupt im Vergleich zu bekannten Begegnungszonen, wie z.B. in der Schweiz oder Österreich u.a. definiert?**

Die Idee der Begegnungszone kommt aus der Schweiz. Dort hat der Fußverkehr gegenüber Fahrzeugen den Vortritt, darf diesen aber nicht behindern. In der Schweiz werden Begegnungszonen mit einem eigenständigen rechtsgültigen Verkehrszeichen ausgewiesen. In Deutschland gibt es in der Straßenverkehrsordnung (StVO) kein Schild für eine Begegnungszone. Die Berliner Begegnungszonen werden nach StVO als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo-20-Zone) ausgewiesen. Allerdings haben die Fußgänger in Tempo-20-Zonen nach StVO keinen Vorrang.

Zur Unterstützung eines verträglichen Miteinander der unterschiedlichen Verkehrsarten wird der Straßenraum einer Berliner Begegnungszone möglichst selbsterklärend gestaltet. Die Spielregeln werden auf den eigens für die Berliner Begegnungszonen entworfenen Eingangsstelen erklärt, so gehen bspw. Rücksicht und Achtsamkeit vor – egal ob zu Fuß, mit dem Rad, im Auto oder beim Liefern und Laden.

- **Warum überhaupt „Begegnungszonen“ und nicht andere verkehrsberuhigende, fußgängerfreundliche Alternativen (Shared Space, Tempo-30-Zone,...)**

Einige Antworten auf diese Frage sind in den vorangegangenen Erläuterungen bereits enthalten.

Ein vollständiger Umbau der Bergmannstraße – wie es für die Umsetzung des „Shared Space“-Prinzips notwendig sein würde – kommt aus Kostengründen nicht in Frage. Verkehrsberuhigte Bereiche sind Mischflächen, die vom Fuß-, Rad- und Autoverkehr gleichzeitig benutzt werden. Allerdings ist diese Art der Verkehrsregelung vorrangig für Straßen in Wohngebieten ohne eine ausgeprägte Einzelhandelsstruktur geeignet.

Fußgängerzonen haben verkehrsrechtlicher Hinsicht den Nachteil, dass Fahrzeuge in diesen Bereichen nicht zugelassen sind. Das betrifft neben den Lieferfahrzeugen auch Fahrräder. Sollte Liefer- und Radverkehr ausnahmsweise zugelassen werden, darf nach der StVO auch der Radverkehr nur in Schrittgeschwindigkeit fahren.

In den „Berliner Begegnungszonen“ werden also Maßnahmen im Fokus stehen, die

- zur Erhöhung der Sicherheit durch eine Verlangsamung des motorisierten Verkehrs und Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen Fuß-, Rad- und Autoverkehr,
- zur Erhöhung des Wohlfühlfaktors durch eine Erweiterung der Aufenthaltsflächen einschließlich deren Möblierung und
- zur Verbesserung der Barrierefreiheit durch punktuell abgesenkte Borde sowie ergänzende Leit- und Orientierungselemente für blinde und sehbehinderte Personen

beitragen. Angesichts dessen wird deutlich, dass allein mit der Ausschilderung einer Tempo-30-Zone diese Ziele nicht erreichbar sind.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Dörte Krenkel

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Grundsatzangelegenheiten der Straßenplanung – VII B 1 –

Am Köllnischen Park 3

10179 Berlin

Fon: +49 (0)30 9025-1294

Fax: +49 (0)30 9025-1050

E-Mail: [doertekrenkel@senstadtum.berlin.de](mailto:doertekrenkel@senstadtum.berlin.de)