

Zur Begegnungszone Bergmannstr in Berlin Kreuzberg

Vorbemerkung:

Die Auseinandersetzung mit dem Thema ist sehr arbeitsintensiv! Ich möchte nicht wissen, wie viele Stunden andere Gewerbetreibende, Nachbarn und ich nun schon ehrenamtlich in dieses Projekt gesteckt habe und ein Ende ist nicht abzusehen. Diese Gedanken gehen nicht in die Tiefe der einzelnen Vorschläge sondern arbeiten sich eher auf einer Metaebene mit diesem Vorhaben ab.

Konzepte und Grundlagen:

Die Raumaufteilung der Verkehrswege, vor allem in der Stadt, stammen noch aus einer Zeit, in der der motorisierte Verkehr erfunden wurde. Seitdem hat es immer nur ein Mehr für die vermeintlich stärksten Verkehrsteilnehmer – das Auto - gegeben. Diese überkommene Raumaufteilung im Jahre 2015 in Frage zu stellen, ist eine logische, aber noch lange keine mutige oder innovative Tat!

Und somit ist auch die Idee, den Fußverkehr in der Stadt zu fördern, eine längst notwendige und viel zu spät einsetzende Überlegung. Vorläufer waren in den 70' Jahren des letzten Jahrhunderts die verkehrsberuhigten Fußgängerzonen, mit denen der Mensch als Fußgänger und der Einzelhandel an ausgesuchten Standorten gefördert werden sollten. Viele dieser Bereiche sind so recht und schlecht ins Laufen gekommen, dann aber sehr schnell von der Centerbewegung der 90' Jahre abgelöst worden. Daraus ist zu lernen: der Verkehr ist nur ein Teil der Urbanität, er berührt alle anderen Bereiche, eine Veränderung betrifft in der Folge alle Bereiche in einer nicht einschätzbaren Weise. Ich glaube, die so genannten Verkehrsplaner wissen auch heute noch zu wenig über diese Zusammenhänge – sie experimentieren nur...

Nun kommt die Senatsverwaltung in Berlin, der man ja schon seit vielen Jahren eine schlechte bis gar keine Planungskompetenz nachsagt (es ist ja auch nur eine Verwaltung) auf die Idee, endlich etwas für die Förderung des Fußverkehrs zu tun – eigentlich ein sehr beherzter Schritt, wäre er nicht so unendlich klein. Wir machen mal aus drei Verkehrssituationen in der Stadt Berlin Modellprojekte, um zu sehen, ob sich mit kleinen Eingriffen die Verträglichkeit von Auto-, Fahrrad- und Fußverkehr verbessern lässt. Eine tolle Idee!

Leider beschränkt sich die Initiative im Wesentlichen auf die „Verkehrliche“ Betrachtung und lässt alle anderen möglichen Aspekte außen vor. Sie folgt dem abgrenzenden Ressortdenken und kann aus meiner Sicht und auch wegen der politischen Kurzatmigkeit nur scheitern. Viele der Determinanten, die diesen Ort einzigartig machen, und der deshalb eine Beliebtheit und auch Stabilität erfährt, werden missachtet oder als, dem Planungsprozess hinderlich erachtet werden.

Den Planern passiert dabei nix, sie ziehen wie die Heuschrecken zum nächsten lukrativen Auftrag. Das Ergebnis ausbaden werden die Anwohner, Nachbarn und die örtlichen Gewerbetreibenden, die nicht einfach weiterziehen können. Wenn an dieser Stelle das Argument des Zeitdruckes wegen der Finanzen fällt, dann seien Sie gewiss, es ist dies nur ein Scheinargument. Wem ernsthaft was an einer Fußverkehrsstrategie liegt, der hat nach über 100 Jahren Schwerpunktsetzung auf das Auto auch noch ein paar Jahre Zeit für gut abgestimmte und wirklich erfolgsversprechende Konzepte – wenn er die nicht hat, ist er entweder schon zu alt (Torschlusspanik) oder er hat kein wirklich tiefgehendes Interesse (Schade)!

Und weil es gerade modern ist, wird auch noch ein Beteiligungsverfahren als Begleitung aufgelegt, man will ja am Ende den schwarzen Peter nicht ganz alleine halten müssen, wenn das Projekt in die Hose geht. Doch was heißt da eigentlich Beteiligung? Eine Onlineumfrage mag zwar sehr modern wirken, aber kann sie die Auseinandersetzung mit den Betroffenen ersetzen? Nein – also wurden noch „Bürgerwerkstätten“ und „Fachgespräche“ mit Interessengruppenvertretern zusätzlich aufgelegt, aber voraussichtlich am 19. April 2016 soll mit der Abschlussveranstaltung das Beteiligungsverfahren vorbei sein – sicherlich werden da einige „Ignoranten“ die Glocke noch nicht gehört haben. Es ist richtig, wer die Wege kennt hätte schon vor zwei Jahren in den Prozess einsteigen können - aber so ist es nun mal, die Verantwortung wird gerne delegiert, aber das hilft nun eben nicht immer.

Die Planung und Umsetzung:

Die am 9. Februar 2016 von dem beauftragten Planungsbüro LK Argus ins Netz gestellten und kommentierten Planungsvarianten zu drei Bereichen der Bergmannstraße sollen nun in einem „Beteiligungsprozess“ bis zum 8. März 2016 dort im Internet betrachtet und kommentiert werden. Auf der Grundlage dieser Kommentare soll die Planung dann fachlich weiterentwickelt werden – soweit der Plan.

Das die Skizzen im Wesentlichen nur die vom Verkehr freigeräumte Straße und einige Fahrradständer und „Stadtmöbel“ zeigen, vermittelt ein neues Bild, wie eine Straße auch aussehen könnte. Doch wenn Sie sich wirklich ins Bild setzen wollen, ergibt dieses Bild eine Verunsicherung – eine solche Anmutung sind wir seit der Nachkriegszeit als Straßenbild nicht mehr gewohnt - das Erlebnis kann man in der Maaßenstraße In Schöneberg jeden Tag machen, ein freier Straßenraum führt zu einer Verunsicherung. So geht man ja auch vor, wenn man Zu Hause eine Veränderung vor hat, man räumt den Raum, den Platz oder die Wand frei und hält das neue Bild hin um, über die Wirkung zu entscheiden. Dabei lässt man sich auch mal ein paar Tage Zeit. Nur die Wenigsten von uns bestellen die ganze Ausstattung komplett auf ein Mal.

Wollte man diese Verunsicherung für einen kreativen Prozess der Neudefinition von Straßenland nutzen, so müsste man nun mind. 12 Monate Zeit haben, diese neue Situation auf sich wirken zu lassen, und um zu fundierten und gut „abgehangenen“ Nutzungsvorschlägen zu kommen – die Forderung aus einer der Treffen der Gewerbetreibenden, die Veränderung sehr behutsam und nach und nach umzusetzen – also den neuen Raum mit neuen Erfahrungen auszufüllen. Aber diese Zeit scheint nicht gegeben, das Geld für den Umbau ist 2017 im Haushalt und muss da weg oder es kommt gar nichts, so die etwas ultimative Androhung!

Die Ängste und die Kritik:

Die Liefersituation für die gesamte Straße ist nicht ausreichend berücksichtigt. Schon jetzt sitzen auf den großen LKW's, die Kaisers und Netto täglich beliefern, wahre Künstler, die ihre großen Fahrzeuge gegen den uneinsichtigen Fußgänger, den Fahrradfahrer und den Autoverkehr in das Nadelöhr der schmalen Einfahrt fädeln und jedes Mal ein hohes Risiko für sich und ein potenzielles Unfallopfer eingehen. Die Müllabfuhr ist mind. zwei Mal in der Woche mit ihren Fahrzeugen unterwegs, dazu kommen noch eine steigende Zahl an Paketlieferanten für die Gewerbetreibenden und die Nachbarn. Welche Belastung der Straße geht auf dieses Konto?

Für viele Gewerbetreibende löst dieses Vorhaben massive Ängste aus. Wie auch immer das Ergebnis aussehen wird: Wenn es von der Kundschaft nicht angenommen wird, dann muss der Betrieb dem angepasst werden, das heißt: reduzieren, Mitarbeiter entlassen oder sogar Aufgeben und einen

anderen Standort suchen. Dasselbe bedeutet es auch für die Anwohner, wenn die neuen Stadtmöbel von Gästen in Feierlaune lauthals begrüßt werden und die Vermieter die Veränderung als Aufwertung in ihren Mieten dokumentieren. Also lautet der Wunsch von Nachbarn, an diesem Prozess so beteiligt zu sein, dass sich Ängste relativieren können und die Planung auf Hoffnungen baut.

Dabei sind Gewerbetreibende der Bergmannstraße und die Nachbarn im Detail nicht immer der gleichen Meinung. Auch für diesen „Meinungsaustausch“ braucht es die Zeit, wie immer, wenn man nicht zwei Gruppen aufeinander hetzen will.

Das Oberthema ist Entschleunigung und Begegnung – warum nicht schon ganz am Anfang in der Planungsphase?

Die Planung im Detail:

Nach den vorliegenden Skizzen und nach Aussage des Baustatrates Panhoff im Verkehrsausschuss am 10. Feb. 2016 werden ca. 100 Parkplätze in der Straße wegfallen. Es werden deutlich mehr Fahrradbügel in der Straße verankert und es werden neue Stadtmöbel – sprich Bänke - aufgestellt, zusätzlich werden neue Bäume gepflanzt, dort wo es geht.

Die jetzt noch durch parkende PKWs blockierten Flächen sollen der „Begegnung“ zugeführt werden, während eine Fahrbahn für den Motorisierten- und Fahrradverkehr bleibt. Was ich bislang noch nicht wusste: In einer Tempo 30 Zone (wie in der Bergmannstraße) kann verkehrsrechtlich kein Fahrradstreifen eingebaut werden ☹. Folglich kann auch in einer „Begegnungszone“ bei Tempo 20 kein Fahrradstreifen eingebaut werden. Es bleibt also bei der dann etwas übersichtlichen (hoffentlich) Situation zwischen Fahrradfahrern und Autofahrern. Es treffen dann also ca. 9 Autos, 8 Fahrräder und 2 querende Fußgänger in der Minute in der Straße aufeinander. Nun bin ich ja kein Verkehrsspezialist, um diese Zahlen zu interpretieren – sicherlich sehen die Beteiligten in der freigeräumten Straße besser. Aber ist das auch noch so wenn bei Kaisers der LKW vorfährt und die Müllabfuhr noch mit den Tonnen hantiert?

Das Prinzip Hoffnung:

Ich erkenne leider hinter den Ideen keinen Plan, der logisch und zwangsläufig eine Veränderung bei der Nutzung der Straße provoziert. In Allem erkenne ich *das Prinzip Hoffnung*. Wenn aber die bisherige Situation mit der Tempo 30 Zone keine ausreichende Beruhigung ergeben hat und sich keiner für eine scharfe Kontrolle der gesetzten Normen (Tempo 30 und keine Fahrräder auf dem Gehsteig) einsetzt, dann will ich – und zwar bevor unser Steuergeld in eine Baumaßnahme fließt! - wissen, wie damit umzugehen ist, wenn die Verstöße gegen die niedrigeren Normen weitergehen. Müssen wir dann weiter hoffen, dass nichts passiert? Ich finde, verantwortungsloser kann man Steuergeld nicht ausgeben!

Jeder Berliner erlebt täglich den Verfall der „Verkehrsmoral“ an jeder Ampelanlage, die auf seinem Weg liegt. Die Farbe Gelb ist für viele ein Zeichen, noch mal ordentlich Gas zu geben und noch eben bei Rot über die Kreuzung zu kommen.

Dieses Verhalten ist nicht auf Autofahrer*innen begrenzt. Ich glaube, dass in jedem Autofahrer auch ein Fahrradfahrer oder Fußgänger steckt, wobei letztere ein deutlich erhöhtes Risiko tragen.

An jeder Ampel ist zu beobachten, wie Fahrradfahrer ihren persönlichen Startpunkt weit vor dem, ihnen zugewiesenen weißen Balken suchen und damit die Kreuzung für alle anderen

Verkehrsteilnehmer unübersichtlich und damit gefährlich machen. Würden die Autofahrer entsprechend handeln, dann hätten wir in kürze „südamerikanische Verhältnisse“, dort kommt man damit klar und fährt auch mal gegen die Fahrtrichtung in einen Kreisverkehr, wenn man gleich in die nächste Straße links hinein will.

Auch das Verhalten der Fußgänger hat bereits solche Formen der Rücksichtslosigkeit angenommen. Viele laufen wie „Autisten“ aufeinander zu, ohne den Raum anderer Fußgänger zu würdigen, Ausweichen ist hier auch ein Egoverlust und keine wirkliche Option – soll doch der Andere.

Wenn wir uns weiter so egomanisch im öffentlichen Raum bewegen wollen, dann wird eine Begegnungszone zur Arena. Eine Hoffnung, dass eine solche „Verkehrsregelung“ - und viel mehr ist es ja vom Prinzip her nicht! - Einfluss auf unser aller Verhalten auf der Straße nehmen könnte, erinnert an die Hoffnung, dass antiautoritäre Erziehung eine bessere Gesellschaft produziert.

Wenn Herr Prof. Andreas Knie (Verkehrsforscher) in der Berliner Zeitung am letzten Wochenende fordert, das Verhalten im Verkehr analog der Strafprozessordnung und nicht mehr als Verstößen gegen die Ordnungsregeln zu bewerten, dann ist das wohl eine logische Folgerung aus dem täglich zu beobachtenden Verhalten von vielen von uns!

Wie weiter?

Darauf habe ich keine schnelle Antwort! Das sich etwas ändern sollte liegt ganz oben auf der Hand. Ein Fußverkehrskonzept ist ein recht keines Licht im Tunnel der Konzeptlosigkeit. Eine Abkehr vom Konzept der autogerechten Stadt der 60er Jahre ist sicherlich und hoffentlich irgendwann erklärt worden, aber ein umfassendes Verkehrskonzept, in das alle Verkehrsteilnehmer einbezogen sind, ist mir nicht bekannt.

Modellprojekte für Experimente zu veränderten Verkehrskonzepten zu machen, ist eine Option, doch sollten diese dann finanziell so ausgestattet sein, dass echte Erkenntnisse abzuleiten sind. Schnell mal mit 1.5 Millionen Euro eine Straße nicht umzubauen, sondern nur zu gestalten, und in der Realität nicht mal genügend Geld dafür zu haben, um Bordsteine für bewegungseingeschränkte Menschen weitläufig absenken zu können – der Amerikaner würde dazu schlicht „Bulls chit“ sagen!

Werte Vertreter der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung! Ich frage Sie: Wann kann der Bürger und Besucher dieser Stadt mit einem umfassenden Verkehrskonzept rechnen, in dem wirklich alle Faktoren und Risiken ins Auge gefasst sind, und von dem ein langfristig angelegter Umbau der Verkehrswege in dieser Stadt abzuleiten ist?

Wann kommen wir weg vom „irgendwie Durchwursteln“ und der intensiven Suche nach dem einfachsten und billigsten Weg mit dem größten Anschein der Arbeitsamkeit! Ich erwarte mehr von der Verwaltung! Sonst könnten wir auch zur Monarchie zurückkehren, das ist unterm Strich billiger!

Michael Becker

m.becker@herrlich.berlin