

# Stadtteilausschuß Kreuzberg e.V.

---

- Beteiligung von AnwohnerInnen und BürgerInnen in Kreuzberg -

## Protokoll der Veranstaltung Neues Konzept für den Verkehr im Bergmannkiez!?

**Ort:** Leibniz-Schule, Schleiermacherstraße 23

**Datum:** Donnerstag, 22.08.2013

**Podium:** Hans Panhoff, Baustadtrat, Friedrichshain-Kreuzberg  
Hans-Peter Hubert, Anwohnerinitiative, leiser.bergmannkiez.de  
Herr Schulz-Herrmann, Tiefbauamt, Friedrichshain-Kreuzberg  
Henning Zimmermann, Moderator

**Teilnehmer/innen: ca. 155**

**Beginn der Veranstaltung: 19.10 Uhr**

H. Zimmermann: Stellt die Podiumsteilnehmer vor. H. Hubert wird die Aktivitäten der Bürgerinitiative erläutern. H. Panhoff ist seit kurzem auch für die bezirkliche Stadtentwicklung zuständig. H. Schulz-Herrmann wird sich zur praktischen Umsetzbarkeit einzelner Maßnahmen äußern. Sowohl H. Müller als auch H. Gäbler vom Senat für Stadtentwicklung und Umweltschutz mussten ihre Teilnahme absagen. Die heutige Veranstaltung sollte dennoch zum gegenseitigen Informationsaustausch stattfinden. Auf kurze einleitende Wortbeiträge der Podiumsteilnehmer folgen Diskussionsbeiträge und Fragen aus dem Plenum.

H. Hubert: Die dynamische Entwicklung der vergangenen 10 Jahre hat u.a. im Bergmannkiez zu erheblichen Mietsteigerungen geführt. Die Initiative leiser.bergmannkiez.de richtet sich gegen den zunehmenden motorisierten Verkehr. Neben der erhöhten Unfallgefahr sieht sie insbesondere die damit einhergehende gesundheitsgefährdende Lärmbelastung. Die Initiative hat sich vor einem Jahr gegründet und setzt das Engagement anderer Gruppen fort. Der Bergmannkiez wird als innerstädtisches Wohngebiet gesehen, aber die Entlastung von dem zu hohen Durchgangsverkehr ist dringend nötig. D.h. Reduzierung und Entschleunigung des Verkehrs. Er stellt drei Punkte klar:

1. Die von der Initiative gewünschte Sperrung der Zossener Straße im südlichen Bereich (Höhe Markthalle) richtet sich nicht gegen den Öffentlichen Personennahverkehr. Busse sollen den Bereich durchfahren können.
2. Der Lieferverkehr soll nicht eingeschränkt, sondern durch ein intelligentes Verkehrskonzept optimiert werden.
3. Autoverkehr gehört zum städtischen Leben, aber eine steigende und dauerhafte Lärmbelastung ist den Bewohnern nicht zumutbar. (Der Lärm entsteht insbesondere durch die hohe Verkehrsdichte und überhöhte Geschwindigkeit auf dem Kopfsteinpflaster der Friesenstraße).

Er richtet sich ebenso gegen den Vorwurf, die Gentrifizierung im Gebiet voranzutreiben. Es ist bekannt, dass Bewohner den Kiez verlassen, da sie durch steigende Mieten überfordert sind. Inzwischen ziehen einige auch wegen der unzumutbaren Lärmbelastung weg, was bei

# Stadtteilausschuß Kreuzberg e.V.

---

- Beteiligung von AnwohnerInnen und BürgerInnen in Kreuzberg -

Neuvermietung ihrer Wohnungen wiederum zu Mietsteigerungen führt. Insofern wendet sich ein Engagement gegen Verdrängung durch Verkehrslärm gerade auch gegen Gentrifizierung des Kiezes. Nicht unter Verkehrslärm leiden zu müssen, ist ein Menschenrecht und nicht abhängig von der sozialen Herkunft. Seit 17 Jahren ist die Bergmannstraße (Be-Straße) auf Höhe der Markthalle für den motorisierten Verkehr gesperrt. Davon profitieren die Bewohner im östlichen Teil der Straße. Nun setzen sich auch Bewohner der Friesen- und Zossener Str. dafür ein.

H. Zimmermann: Das Verkehrskonzept „Begegnungszone“ ist für die kommenden Jahre in drei Straßen Berlins geplant: In der Be-Straße, der Maaßenstraße sowie am Checkpoint Charly in der Friedrichstraße. Was heißt das nun?

H. Panhoff: Er verweist auf eine Veranstaltung zum Thema Marheinekeplatz vor etwa 1,5 Jahren, auf der ebenfalls über Verkehrskonzepte diskutiert wurde. Damals wurde etwa Shared Space angesprochen, was sich durch eine niveaugleiche Verkehrsfläche über die gesamte Straßenbreite auszeichnet. Er hält die Begegnungszone für besser; der Bürgersteig bleibt, die Straße für den fließenden Verkehr wird dabei neu aufgeteilt. Die Reduzierung von Geschwindigkeit und Lärm stehen im Vordergrund. Mögliche Gestaltungselemente einer Begegnungszone sind: Gehwegvorstreckungen, Fahrbahnverengungen, Fahrradabstellplätze am Straßenrand, Tempo-10-Zonen sowie weitere bauliche Maßnahmen.

Ob es zu einem vermehrten oder verminderten Verkehrsaufkommen durch das Durchstechen der Lindenstraße am Spittelmarkt gekommen ist, ist umstritten. (Die Verlängerung der Zossener Straße, die als alternative Nord-Süd-Route zwischen Columbiadamm und Alexanderplatz benutzt wird). Im Herbst wird eine Verkehrszählung durchgeführt, auf die dann ggf. Maßnahmen folgen. Herr Gäbler wird am nächsten Veranstaltungstermin teilnehmen. Ein Planungsworkshop mit mehreren Terminen zur Umgestaltung der Be-Straße ist am besten, um geeignete Bausteine zu entwickeln.

H. Schulz-Herrmann: Für das Vorhaben Begegnungszone ist die Be-Straße eine Modellstraße. Im Mai 2012 erfolgte eine Zählung des Auto- und Fußgängerverkehrs an drei Knoten. Die Maaßenstraße in Tempelhof-Schöneberg wird zuerst umgebaut, dann folgt die Be-Straße. Eine bloße Beschilderung reicht nicht aus. Durch entsprechende Bauelemente muss das neue Verkehrssystem für alle Verkehrsteilnehmer verdeutlicht werden. Ab dem 20. September finden Abstimmungen statt, im ersten Quartal 2014 ist die Bürgerbeteiligung, auf die weitere Diskussionen und die Erstellung der Bauplanungsunterlagen folgen. Die bauliche Umsetzung ist für 2015 geplant.

Die Verkehrszählung hat ergeben, dass an einem Tag (12 Stunden) 5.300 bis 6.000 Fahrzeuge in Nord-Süd-Richtung unterwegs waren. Etwa ebenso viele Radfahrer. Und 8.500 bis 9.000 Fußgänger.

Es liegen zahlreiche Beschwerden von Bewohnern der Friesenstraße wegen zu hohen Verkehrslärms vor. Die Friesenstraße zählt zu den am stärksten von Lärm belasteten Straßen Berlins. Es gab ein Gespräch mit der Umweltverwaltung, der Senat besteht jedoch darauf, dass die Straße bis 2025 im Verkehrsplan bleibt. Eine Runterstufung sei nicht vorgesehen, ebenso wenig wie die der Zossener Straße. Das Tempolimit wird eingehalten, die größte Lärmemission geht von Fahrzeugen mit Breitreifen aus. Eine Geschwindigkeitsreduzierung bringt die größte Entlastung. Es ist möglich, durch Sondermittel die Fahrbahn zu asphaltieren, wobei man dann einer Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeit entgegenwirken müsste.

# Stadtteilausschuß Kreuzberg e.V.

---

- Beteiligung von AnwohnerInnen und BürgerInnen in Kreuzberg -

H. Panhoff: Er zeigt sich mit dem vorgesehenen Zeitplan für die Einführung der Begegnungszone (2015) nicht ganz einverstanden, doch der Bezirk kann vorher nicht selber aktiv werden, sonst könnte er aus dem Programm fallen. Die Senatsfinanzverwaltung würde verkehrsreduzierende Maßnahmen dann vielleicht nicht mehr finanzieren. Hier sind Bürgerbeteiligung und öffentlicher Druck notwendig, damit am Ende die vorgesehenen Maßnahmen auch umgesetzt werden.

## **Diskussion:**

+ Die Verkehrslenkung Berlin ist offensichtlich nicht bürgerschaftlich kontrolliert. Verkehrsberuhigende Maßnahmen sind zu teuer. Eine Sperrung (Zossener Straße auf Höhe der Markthalle) ist billig und schnell durchzuführen. Die Begegnungszone ist zu aufwändig.

H. Panhoff: Die Verkehrslenkung (VLB) Berlin ist vom Senat geschaffen worden, um die berlinweite Koordination zu übernehmen und eine Vereinfachung und Beschleunigung zu erreichen. Sie wird von mehreren Bezirken kritisiert, da sie sehr stark auf den fließenden (motorisierten) Verkehr ausgerichtet ist. Rad- und Fußgängerverkehr werden etwas ausgeblendet. Daher hat man den gleichen Gegner. Es ist ein Politikum; die Behörde sollte neu ausgerichtet werden. Die Einordnung der Friesen- und Zossener Straße als Durchgangsstraßen sollen lt. VLB beibehalten werden, das Ziel sollte deswegen die Herabstufung der verkehrlichen Bedeutung sein. Es ist sehr schwer, (bei einigen Entscheidungsträgern) von der Einstellung wegzukommen, eine Straße teilt sich in jeweils zwei Fahrbahnen – eine zum Fahren, die andere zum Parken – auf; den Rest teilen sich Radfahrer und Fußgänger.

+ Das Hauptgefährdungsrisiko für Fußgänger stellen Radfahrer dar, die rücksichtslos auf Gehwegen fahren, selbst in der östlichen Be-Straße, die sogar als Fahrradstraße ausgewiesen ist.

+ Die Polizei sagt, ihre Handlungsbefugnisse (bezüglich rücksichtsloser Radfahrer) seien eingeschränkt. Auch habe sie Personalmangel. Zu schnell fahrende Autos und Motorräder auf der Gneisenaustraße tragen zum Lärm bei, gerade im Sommer und nachts. In der südlichen Baerwaldstraße liegen ein Sport- und ein Spielplatz. Für die Sicherheit der Kinder wäre eine Ausweisung als Spielstraße wünschenswert.

H. Schulz-Herrmann: Die Straße ist bereits Tempo 30- Zone.

+ Eine Begegnungszone in der Be-Straße könnte die Attraktivität für Besucher / Touristen erhöhen, die Gastronomie könnte sich auf verbreiterten Bürgersteigen ausweiten, die Straße kann zur Partymeile mit noch mehr Lärm werden.

H. Schulz-Herrmann: Die Anwohner möchten eine Verkehrsberuhigung, keine Kneipenmeile; die entstehenden Freiflächen sollten eher begrünt werden anstatt von der Gastronomie oder feiernden / trinkenden Personen besetzt zu werden.

# Stadtteilausschuß Kreuzberg e.V.

---

- Beteiligung von AnwohnerInnen und BürgerInnen in Kreuzberg -

H. Panhoff: Bei der Begegnungszone handelt es sich nicht nur um eine Gehwegverbreiterung, es sind unterschiedliche Maßnahmen denkbar. Auf den Gehwegen kann ein Antrag auf Sondernutzungsflächen nicht ohne Weiteres verweigert werden, daher kann die Verbreiterung zur Ausweitung der Sonderflächennutzung führen. Der fließende Verkehr fährt weiter. So denkt die BVG, ihre Busse müssten hier langsamer fahren und es entstünden enorme Kosten für Personal etc., was nicht der Fall ist. Die Begegnungszone muss die gesamte westliche Be-Strasse bis zum Knick an der Markthalle (Stück zwischen Friesen- und Zossener Straße) einschließen (was, derzeit nicht geplant ist). Polizei, Rettungsfahrzeuge, Busse könnten diese Stelle aber immer noch durchfahren.

+ Wie sehen die Ladezonen für den Lieferverkehr aus? In der Kastanienallee z.B. steht alles (Straßenbahn), sobald beliefert wird.

H. Panhoff: Die Begegnungszone lässt gestalterischen Spielraum zu. Eine Busfahrbahn kann markiert werden, die Selbstregulation des Verkehrs ist machbar.

+ Gastronomiebesucher verursachen sehr viel Lärm, selbst nach Kneipenschluss stehen sie auf der Straße. Auch ist zu befürchten, dass Straßenmusiker in einer Begegnungszone vermehrt Lärm machen.

H. Panhoff: Gegen Straßenmusiker helfen keine Straßenverkehrsplanungen. Das Gestaltungsprinzip sollte lauten, Raum zu schaffen, dabei aber eine Ausweitung der Gastronomie zu vermeiden.

H. Hubert: Berlin und auch der Bergmannkiez entwickeln sich wie eine Boomtown, auf einzelne Gebiete wird weiter ein erheblicher Druck lasten (Kneipen- / Partystraßen). Eine Konzentration auf das Ziel Geschwindigkeits- und Lärmreduzierung ist notwendig. Die Begegnungszone muss bis an die Markthalle heranreichen, auch wenn Senator Müller gesagt hat, davon die Finger zu lassen.

+ Zum Gesundheitszentrum (Be-Strasse) gab es eine Bürgerbeteiligung bezüglich des Liefer- und Radverkehrs. Eine Antwort des Bezirksamtes auf Einwände und Bedenken erfolgte viel zu spät. Der Lieferverkehr nahm überhand. Der Eindruck entstand, dass Bürgerbeteiligung im Bezirk nicht ernst genommen wird.

H. Panhoff: Der Senat und Bezirk werden die Bürgerbeteiligung gemeinsam durchführen. Er kann die vorgebrachte Kritik nicht bestätigen. Ein Workshop, der anhand eines Modells Schritt für Schritt ein mit möglichst vielen beteiligten Personen abgestimmtes Maßnahmenpaket erarbeitet, ist sinnvoll, damit das Ergebnis für die kommenden 20 Jahre und mehr Bestand hat. 2014/15 wird der Bezirk das Thema Parkraumbewirtschaftung angehen, auch um Platz für andere Nutzungen zu schaffen. Die geplante Parkraumbewirtschaftung in der Be-Strasse sollte öffentlich diskutiert werden.

+ Weitere geplante Verkehrszählungen sollten auf keinen Fall (noch einmal) in den Schulferien durchgeführt werden. In der Be-Strasse ist Tempo 30, aber gerade nachts fahren Taxis 60 oder 70 km/h. Beschilderung reicht nicht, die freie Sicht sollte durch Verkehrsinseln oder etwas Ähnliches unterbrochen werden. Seit 2005 sagt das Bezirksamt, es könne nichts

# Stadtteilausschuß Kreuzberg e.V.

---

- Beteiligung von AnwohnerInnen und BürgerInnen in Kreuzberg -

machen, da irgendwann die Begegnungszone komme. Was will und kann das Bezirksamt nun unternehmen?

H. Schulz-Herrmann: Die Umsetzung erfolgt 2015. Zu den Maßnahmen kann rechts vor links-Vorfahrtsregelung zählen oder Tempo 20-Zonen. Aber noch nicht.

H. Panhoff: Geschwindigkeitsübertretungen auf der Gneisenastraße sind nur von der Polizei zu kontrollieren, bauliche Maßnahmen sind nicht möglich.

+ Wie in kleinen Kommunen kann als geschwindigkeitsreduzierende Maßnahme eine Ampel ständig auf Rot stehen. Bei langsamer Anfahrt eines Autos springt sie auf Grün. Damit hat man gute Erfahrungen gemacht.

+ Das Gleiche gilt für kleine Kreisverkehre. An den Einmündungen auf die Be-Straße sind zunächst provisorische Minikreisel denkbar, deren Wirksamkeit geprüft werden kann, bevor dauerhafte Umbauten erfolgen.

H. Zimmermann: Unterstützt das Vorgehen zu sehen, was möglich ist, anstatt Gründe anzuführen, warum etwas nicht geht.

+ Mehrere Teilnehmer halten die Be-Straße trotz oder wegen ihrer Verkehrsdichte für eine lebendige, spannende und vielseitige Straße, die funktioniert. Es ist bereits eine Begegnungszone. Auch in anderen Verkehrssystemen würden die jeweiligen Teilnehmer nur ihren eigenen Vorteil suchen.

+ Die Be-Straße ist für Fahrradfahrer keine gut funktionierende Straße, sondern eine gefährliche, da sie um Lieferfahrzeuge und andere 2. Reihe-Parker Schlangenlinien fahren müssen. Ein Radstreifen wie in der Kreuzbergstraße muss her.

H. Panhoff: In Tempo 30- Straßen können (nach Gesetzeslage) keine Radstreifen markiert werden. Dafür müsste Tempo 50 gelten. 2. Reihe-Parker könnten einen Radstreifen als Einladung betrachten. Parkraumbewirtschaftung könnte Abhilfe schaffen damit der Lieferverkehr kann aus Platzmangel nicht in der zweiten Reihe parkt. Man kann nur gemeinsam, kleinteilig und gemeinsam mit den Gewerbetreibenden in den Planungsprozess einsteigen.

H. Schulz-Herrmann: Ziel einer Begegnungszone ist es, dass gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer aufeinandertreffen. Gegenseitige Rücksichtnahme ist das oberste Gebot, zudem soll die Fahrbahnquerung durch Fußgänger erleichtert werden.

+ Je mehr Radfahrer unterwegs sind, desto mehr werden Autofahrer ausgebremst. Die Zossener Straße sollte als Radverkehrsstraße ausgewiesen werden.

+ Die Hauptbelastung entsteht durch den Nord-Süd-Verkehr. Wenn die Verkehrslenkung sagt, hier könne man nichts tun, stimmt das nicht. Es ist eine politische Entscheidung. Dagegen hilft Druck der Bürgerschaft, und die Begegnungszone ist ein Weg, den man nutzen muss. Die politische Willensbildung muss forciert werden.

# Stadtteilausschuß Kreuzberg e.V.

---

- Beteiligung von AnwohnerInnen und BürgerInnen in Kreuzberg -

+ Bei einer Sperrung der Zossener Straße würden die angrenzenden Wohnstraßen unter dem Schleichverkehr leiden.

H. Hubert: Der Großteil des Umgehungsverkehrs wird über den Mehringdamm verlaufen.

H. Panhoff: Als weitere Maßnahmen sind Diagonalsperren oder Einbahnstraßen denkbar. Man darf nicht vergessen, dass Verkehr auch durch die Anwohner und ihre Besucher entsteht. Die Sache sollte nicht zu kompliziert werden, das Geld muss klug verwendet werden, aber ohne bauliche Maßnahmen geht es nicht, und diese werden schon bei geringen Eingriffen ins Straßenland schnell teuer. Schulwegsicherung ist ein anderer wichtiger Aspekt. Er regt an, dass das Plenum zu einer Meinungsbildung gelangt, eine Prüfung fordert bzw. eine Resolution verabschiedet, die auch für den Workshop eine Richtung vorgibt. Er schlägt vor, die Begegnungszone bis an die Markthalle zu führen, und die Diskussion fortzuführen, ggf. die Zossener Straße für den Durchgangsverkehr zu sperren.

H. Hubert: Wenn die Begegnungszone kommt, sollte man die Chance ergreifen und sich mit gestalterischen Vorschlägen engagieren. Dass eine Verkehrsberuhigung durch Sperrung sehr wohl funktioniert, dafür ist beste Beispiel schon seit Jahrzehnten die Bergmannstrasse selbst: Schon seit den siebziger Jahren ist sie vom Mehringdamm bis zum Südsterne nicht mehr durchgängig, sondern auf Höhe der Markthalle von Ost nach West gesperrt. Davon profitieren die Anwohner des östlichen Bergmannkiezes. Das Gleiche müsste nun in Nord-Süd Richtung geschehen, weil davon alle Anwohner im westlichen Teil des Bergmannkiezes profitieren werden.

+ Die Definition der Begegnungszone ist zu abstrakt, eine Resolution zu verabschieden ist Bauernfängerei.

H. Hubert: Wenn der Senat sein Vorhaben umsetzt, dann unter Beteiligung und Mitgestaltung der Bürger. Sein Anliegen ist es, die Rennstrecke zu beenden.

Ü. Bayam (Stadtteilausschuß Kreuzberg e.V.): Der Stadtteilausschuß Kreuzberg e.V. hat die Veranstaltung gemeinsam mit der Initiative und dem BA vorbereitet. Die Initiative hatte ihr Anliegen im Ausschuss für Stadtplanung und Bauen vorgetragen, daraufhin hat dieser den Stadtteilausschuß beauftragt, eine Informationsveranstaltung zu organisieren. Zur selben Zeit hat der Senat (H. Müller) öffentlich angekündigt, dass die Be-Straße zu einem Modellprojekt von drei Begegnungszone in Berlin umgestaltet wird. Es ist wichtig, frühzeitig die Möglichkeiten der Einflussnahme zu nutzen, bevor der Senat eigene Schwerpunkte setzt. Die von ihm vorformulierte Resolution besagt, der Bezirk solle bereits im Vorfeld der Planungen der Senatsverwaltung eine Bürgerbeteiligung einfordern.

+ Es sollte keine Resolution geben, die lediglich vom Senat und dem Bezirksamt geplante Maßnahmen absegnet, ohne dass die Maßnahme als solche in Frage gestellt werden kann.

+ Diese Versammlung kann überhaupt keine Resolution verabschieden.

# Stadtteilausschuß Kreuzberg e.V.

---

- Beteiligung von AnwohnerInnen und BürgerInnen in Kreuzberg -

+ Ein Meinungsbild kann dennoch durch ein Handzeichen eingeholt werden.

H. Hubert: weist auf das Veranstaltungsprotokoll hin sowie auf Folgeveranstaltungen zu diesem Thema.

Ende der Veranstaltung 21.20 Uhr

Protokollant: Michael Boog

# Stadtteilausschuß Kreuzberg e.V.

---

- Beteiligung von AnwohnerInnen und BürgerInnen in Kreuzberg -

Fotos der Veranstaltung vom 22.8.2013 in der Leibniz-Schule

