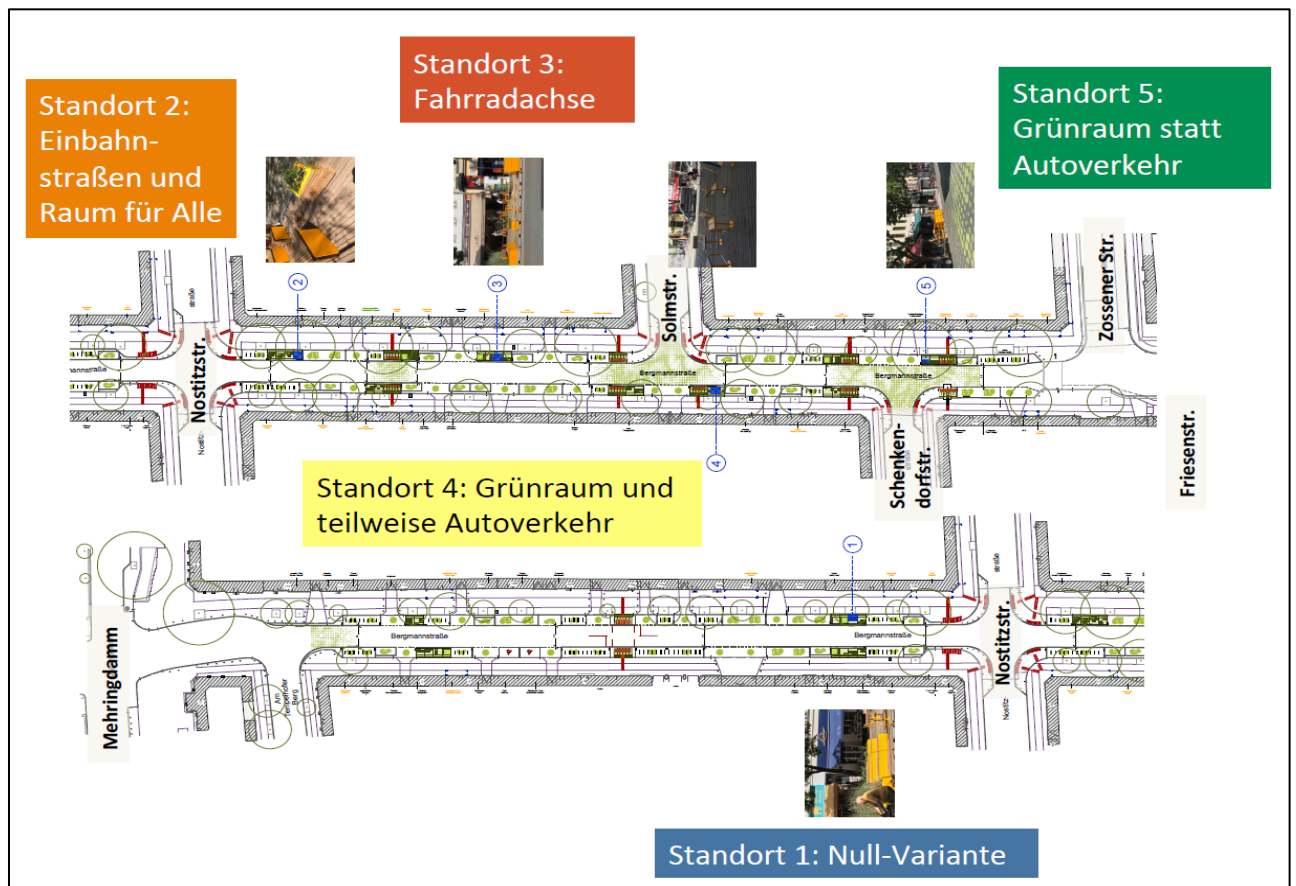


Perspektiven zur Bergmannstraße als Ergebnisse aus den Werkstätten vom 13. und 15. August 2019

(Ausgestellt in der Open-Air-Galerie ab 09. September 2019)



Lageplan zur Open-Air-Galerie mit den Standorten der in den Werkstätten erarbeiteten Planungsperspektiven

Standort 1: Nullvariante

Die Bergmannstraße im Zustand vor der Testphase.

Standort 2: Perspektive Einbahnstraße und Raum für Alle

Leitideen:

- Verkehrsberuhigung durch weniger MIV und Einbahnstraßen
- Mehr Aufenthalt und Lebensraum
- Stärkung des Radverkehrs

In dieser Perspektive soll durch zwei Ansätze der Verkehr beruhigt werden. Zum einen erhalten nur noch Anwohner*innen, zeitlich begrenzter Lieferverkehr und Krankentransporte motorisierte Zufahrt auf die Bergmannstraße. Zum anderen wird diese in Abschnitte, die jeweils nur in eine Richtung bzw. gar nicht befahrbar sind, unterteilt. Die erste Einbahnstraße reicht vom Mehringdamm Richtung Nostitzstraße, die zweite von der Schenkendorfstraße bis zur Nostitzstraße. Der Verkehr verlässt die Bergmannstraße aus beiden Richtungen über den nördlichen Teil der Nostitzstraße,

der somit ebenfalls zur Einbahnstraße wird. Der letzte Abschnitt zwischen der Schenkendorfstraße und der Friesenstraße wird autofrei, lediglich der Bus kann durch absenkbare Poller weiterhin die Friesen- und Zossener Straße befahren. Umstritten ist in dieser Perspektive, ob der Radverkehr sich die Fahrbahn mit dem motorisierten Verkehr teilt oder eigene Radwege in beide Richtungen erhält.

Es werden weitergehend gezielte autofreie Aufenthaltsorte geschaffen. Auf der einen Seite entsteht ein neuer Bereich um die Marheineke Markthalle, auf der anderen Seite wird der südliche, an die Bergmannstraße angrenzende Abschnitt der Nostizstraße für Auto- und Radverkehr gesperrt. Hier entsteht eine begrünte und mit Brunnen und Sitzmöglichkeiten gestaltete Ruhe-Zone. Zudem hält die gesamte Bergmannstraße keine Parkplätze bereit. Dafür gibt es mehr entsiegelte und begrünte Flächen entlang der Straße sowie nicht-kommerzielle Sitzmöglichkeiten.

Hintergrund

Die Ansätze dieser Perspektive wurden innerhalb der Gruppe kontrovers diskutiert und es herrschte bis zuletzt keine Einigkeit in vielen Aspekten. Es stand immer wieder zur Diskussion, ob eine Funktionstrennung der Verkehre gewollt ist oder nicht und wie die Fläche aufgeteilt werden soll. Auch war strittig, wie der Radverkehr gestärkt und gleichzeitig genug Aufenthaltsflächen für Fußgänger*innen geschaffen werden soll. Es gab außerdem Stimmen, die sich weiterhin Parkplätze und leichtere Befahrungsmöglichkeiten der Bergmannstraße gewünscht hätten.

Auf einen Blick

- Einbahnstraßen vom Mehringdamm bis zur Nostizstraße sowie von der Schenkendorfstraße bis zur Nostizstraße
- Autofreier Abschnitt von der Friesen- bis zur Schenkendorfstraße (Ausnahme Bus)
- Umgang mit Radverkehr strittig
- Ruhe-Zone im südlichen Abschnitt der Nostizstraße ohne Auto- und Radverkehr mit viel Begrünung und Gestaltungselementen
- Entsiegelte und begrünte Flächen entlang der Bergmannstraße

Expertenkommentar:

- Einbahnstraße führt zu mehr Verkehr durch Umwege // Verkehr passt sich neuen Voraussetzungen an (strittig unter Experten)
- Einbahnstraße für Autoverkehr und gleichzeitiger Radverkehr in beide Richtungen auf derselben Fahrbahn problematisch
- Lieferverkehr hält sich oft nicht an Lieferzonen, Einbahnstraße könnte dieses Verhalten verstärken
- Die Ergebnisse der Kinder- und Jugendbeteiligung sollten mitgedacht werden, z.B. durch Aufenthaltsflächen gezielt für Kinder und Jugendliche

Standort 3: Perspektive Fahrradachse

Leitideen:

- Bevorzugung des Fuß- und Radverkehrs
- Miteinander und Begegnung
- Klarheit, Übersichtlichkeit in der Gestaltung

Diese Perspektive unterteilt die Bergmannstraße in zwei Abschnitte: einen vor und einen nach dem Gesundheitszentrum. Der erste Abschnitt bleibt unverändert, sodass das Gesundheitszentrum und der dortige Geschäftsbereich von allen Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt erreicht werden kann. Der zweite Abschnitt zeichnet sich durch eine Fußgänger*innenzone aus, die lediglich durch eine gegenläufige Fahrradachse unterbrochen wird. Mithilfe von versenkbaren Pollern an den anliegenden Straßen ist diese Fahrradachse auch für Anlieger und zeitlich geregelten Lieferverkehr befahrbar. Anlieferung soll möglichst durch Lastenräder stattfinden, Lieferzonen neben der Fahrradachse sind vorhanden. Der Bus erhält weiterhin Zufahrt über die Zossener- und Friesenstr. Parkplätze für Anwohner*innen sind sichergestellt, z.B. in Form einer Quartiersgarage, nicht jedoch im Straßenraum.

Die neu gewonnenen Aufenthaltsflächen in den Fußgänger*innenzonen neben der Radachse sind niveaugleich und in ihrer Form und Gestaltung flexibel. Flächen mit intensiver Begrünung oder Wasserelementen werden geschaffen. Es wird außerdem Raum für Mitgestaltung und informelle Nutzungen geboten, während der Gastronomie tendenziell weniger Fläche zur Verfügung steht. Wichtig ist, dass eine Übermöblierung verhindert wird, mögliche Gestaltungselemente sind unter anderem Bänke und Baumscheiben.

Hintergrund

Es fanden kontroverse Diskussionen innerhalb der Gruppe statt und verschiedene Sichtweisen auf Verkehr und Aufenthalt wurden deutlich. Mögliche Auswirkungen der Verkehrsberuhigung in der Bergmannstraße auf die umliegenden Straßen wurden kritisch gesehen, wie z.B. potenziell erhöhter Verkehr durch Parkplatzsuche.

Auf einen Blick

- Bergmannstraße in zwei Abschnitten: vor und hinter dem Gesundheitszentrum
- Niveaugleiche Fußgänger*innenzone im zweiten Abschnitt, mittig durchquert von einer Fahrradachse
- Nutzung der Fahrradachse durch Anlieger und Lieferverkehr mithilfe von versenkbaren Pollern an angrenzenden Nebenstraßen möglich
- Übersichtliche, grüne und flexible Gestaltung der Fußgänger*innenzone

Expertenkommentar:

- Eine ausgewiesene Radverkehrsachse fördert schnellen Radverkehr, der die Überquerung der Straße erschwert und potenzielle Konflikte mit Fußgänger*innen birgt
- Niveauangleichung ist sehr kostenintensiv (ca. 400 € pro qm)

Standort 5: Perspektive Grünraum statt Autoverkehr

Leitideen:

- Aufenthalt & Sitzgelegenheiten
- Begrünung
- Ästhetik & Mitgestaltung
- Verkehrsberuhigung

Diese Perspektive hat die Vision einer autofreien Bergmannstraße als shared space mit hoher Aufenthaltsqualität für Fußgänger*innen. Zentral sind verschiedene Aufenthaltsmöglichkeiten, die sich über den niveaugleichen Straßenraum verteilen. Diese nehmen diverse Formen und Gestaltungen an wie z.B. Sitzgelegenheiten, Co-Working Spaces mit Powerstations, Wiesenabschnitte, Urban Gardening, Kräutergarten oder Schaukeln. Begegnung und Begrünung spielt hierbei eine zentrale Rolle, Holz wird als ansprechendes Material favorisiert. Auch die Gastronomie kann Teile dieser Aufenthaltsflächen nutzen und ggf. Patenschaften für Begrünung übernehmen, jedoch steht diese Nutzung nicht im Vordergrund. WLAN steht im gesamten Straßenraum zur Verfügung.

In dieser Perspektive haben Fußgänger*innen Priorität. Radfahrer*innen können den Raum rücksichtsvoll nutzen, der Radschnellverkehr soll jedoch auf die Gneisenaustraße verlegt werden. ÖPNV Busse erhalten durch absenkbarer Poller weiterhin Durchfahrtmöglichkeit über die Friesen- und Zossener Straße. Krankentransporte und zeitlich begrenzter Lieferverkehr können mit versenkbaren Pollern vom Mehringdamm Zufahrt erhalten. Zufahrt über Nostiz- und Solmstraße ist durch Poller nicht möglich. Mit Rücksicht auf das erhöhte Verkehrsaufkommen im ersten Abschnitt der Bergmannstraße durch den Einzelhandel und das Gesundheitszentrum könnte sich der erste Abschnitt der Bergmannstraße gestalterisch vom zweiten Abschnitt unterscheiden.

Auf einen Blick

- Autofreie Bergmannstraße als shared space
- Priorisierung von Fußgänger*innen
- Diverse Aufenthaltsmöglichkeiten mit Begrünung im gesamten Straßenraum
- Bergmannstraße in zwei Abschnitten: vor und hinter dem Gesundheitszentrum
- Zufahrt für Lieferverkehr und Krankentransporte möglich

Expertenkommentar:

- Stärkere Reglementierung im Abschnitt bis zum Gesundheitszentrum durch das hohe Verkehrsaufkommen aufgrund des Einzelhandels und des Gesundheitszentrums schwierig
- Aufteilung der Bergmannstraße in Abschnitte sinnvoll
- Niveaueingleichung ist sehr kostenintensiv (ca. 400 € pro qm)
- Konfliktpotenzial zwischen Rad- und Fußverkehr
- Hinweis: Dezierte Radwege laden Radfahrer*innen dazu ein, auf ihr Recht zu beharren und tendenziell weniger rücksichtsvoll zu fahren
- Grundsätzlich muss die Bergmannstraße verkehrlich im größeren räumlichen Kontext betrachtet werden

Standort 4: Perspektive Grünraum und teilweise Autoverkehr

Leitideen:

- Bergmannstraße in drei Abschnitten
- Verkehrsberuhigung
- Niveau-Angleichung
- Begegnung & Austausch
- Starke Begrünung

In dieser Perspektive soll die Bergmannstraße aufgrund verschiedener Bedarfe in drei Abschnitte unterteilt werden. Der erste Abschnitt reicht vom Mehringdamm bis zum Gesundheitszentrum, der Zweite vom Gesundheitszentrum bis zur Zossener Straße, der Dritte von der Zossener bis zur Friesenstraße. Der Fußverkehr hat in dieser Perspektive Priorität. Für den Radverkehr soll insbesondere der Radweg auf der Gneisenaustraße verbessert und attraktiver gestaltet werden (Vorschlag: ähnlich wie Radweg Hasenheide). In der Bergmannstraße gibt es keinen Radweg, Radfahrende müssen sich Fußgängern unterordnen. Zudem wird die schnelle Rad-Durchfahrt durch Grün- oder Aufenthaltselemente („Grüne Inseln“), welche mittig im Straßenraum platziert sind, erschwert. Die Aufenthaltselemente zeichnen sich durch viel Grün und die Verwendung von ansprechenden Holzmaterialien aus und ermöglichen das Miteinander.

Mehringdamm bis Gesundheitszentrum:

- Keine Niveauangleichung, Bürgersteige bleiben, keine Parklets bzw. Aufenthaltsmöglichkeiten
- Verkehrsberuhigung auf 7 km/h
- Nur Krankentransporte, zeitlich begrenzter Lieferverkehr und PKW-Zufahrt zum Parkhaus erlaubt

Gesundheitszentrum bis Zossener Straße:

- Priorisierung von Fußgänger*innen
- Sämtliche PKWs und Parken verboten
- Zeitlich begrenzter Lieferverkehr, Taxis/Autos für Gehbehinderte, etc. weiterhin erlaubt
- Niveauangleichung des Straßenraums, Aufhebung der Verkehrstrennung
- Fokus auf Begegnung und Kinderfreundlichkeit
- Möglicher Lärm durch vermehrte Nutzung des Straßenraums durch Fußgänger*innen wird als Herausforderung angesehen

Zossener Straße bis Friesenstraße

- Noch offen
- Ermöglichung der Bus-Durchfahrt

Auf einen Blick

- Bergmannstraße in drei Abschnitten
- Priorisierung von Fußgänger*innen
- Im ersten Abschnitt Zufahrt für Lieferverkehr und Krankentransporte möglich
- Gesundheitszentrum bis Zossener Straße ebenerdiger, PKW-freier Raum mit diversen Aufenthaltsmöglichkeiten zur Begegnung

Die Gruppe spricht sich im Übrigen dafür aus, die Parklets so lange stehen zu lassen, bis die endgültige Umgestaltung der Bergmannstraße entschieden wird.

Expertenkommentar:

- Stärkere Reglementierung im Abschnitt bis zum Gesundheitszentrum durch das hohe Verkehrsaufkommen aufgrund des Einzelhandels und des Gesundheitszentrums schwierig
- Aufteilung der Bergmannstraße in Abschnitte sinnvoll
- Niveauangleichung ist sehr kostspielig (ca. 400 € pro qm)
- Konfliktpotenzial zwischen Rad- und Fußverkehr
- Hinweis: Dezierte Radwege laden Radfahrer*innen dazu ein, auf ihr Recht zu beharren und tendenziell weniger rücksichtsvoll zu fahren
- Grundsätzlich muss die Bergmannstraße verkehrlich im größeren räumlichen Kontext betrachtet werden