

# Öffentlichkeitsinformation



## Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin

Pressestelle  
Frankfurter Allee 35/37, 10247 Berlin  
Telefon: (030) 90298 - 2843  
E-Mail: [presse@ba-fk.berlin.de](mailto:presse@ba-fk.berlin.de)

Straßen- und Grünflächenamt  
Yorckstraße 4-11  
Telefon: (030) 90 298 - 4410  
E-Mail: [tiefgruen@ba-fk.berlin.de](mailto:tiefgruen@ba-fk.berlin.de)



Berlin, 9. September 2019

## Das Beteiligungsverfahren im Jahr 2019 zur künftigen Gestaltung der Bergmannstraße

Wie soll die Bergmannstraße künftig verkehrlich gestaltet werden? Dazu findet aktuell eine umfassende Bürger\*innenbeteiligung statt. Im Folgenden wird der aktuelle Stand des Beteiligungsverfahrens erläutert und ein Ausblick auf die kommenden Schritte unternommen.

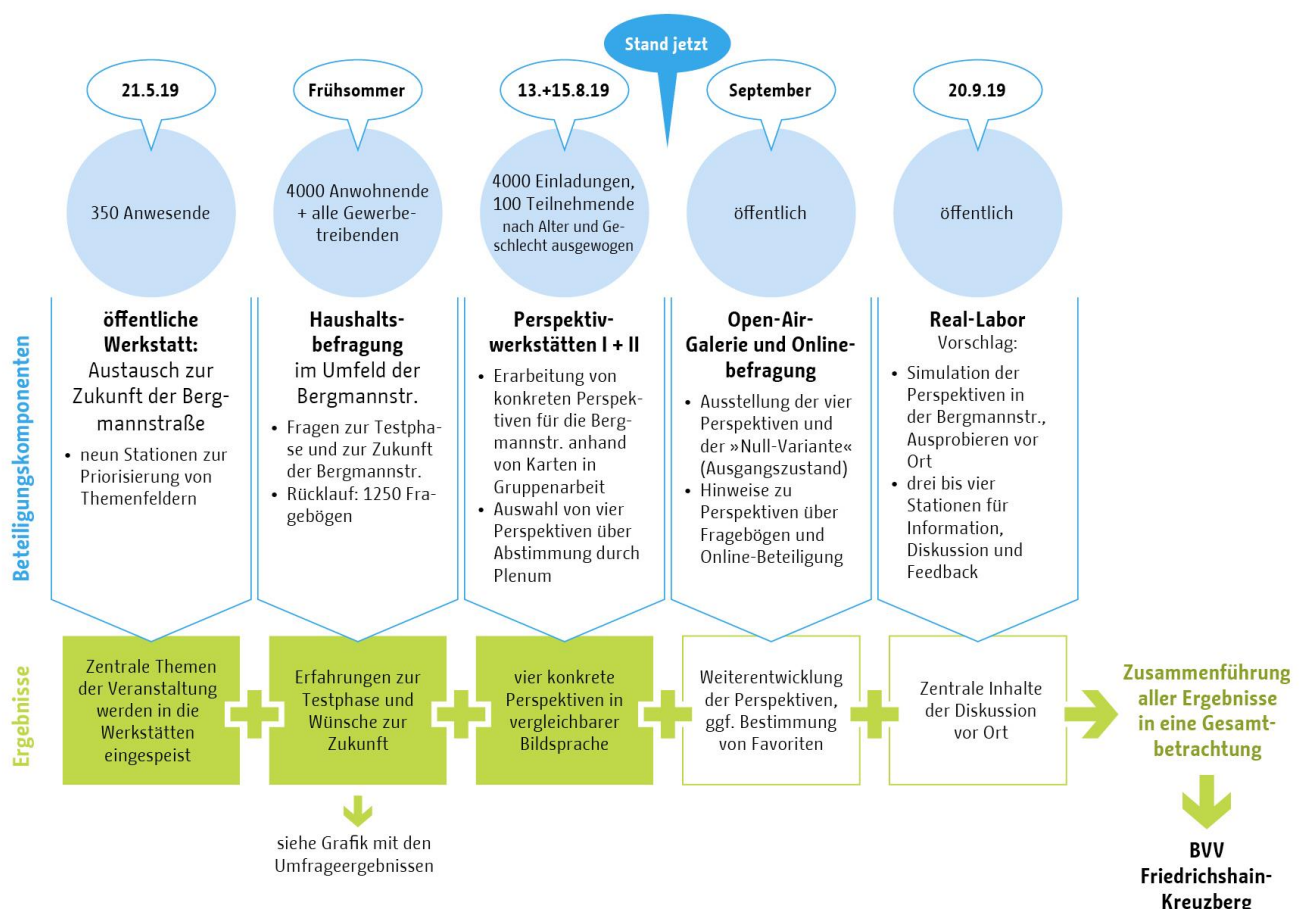


Abbildung 1: Verfahrensstand September 2019 zur Bürger\*innenbeteiligung Bergmannstraße

## 21.Mai 2019: Öffentliche Werkstatt im Columbiatheater (Anlage 1)

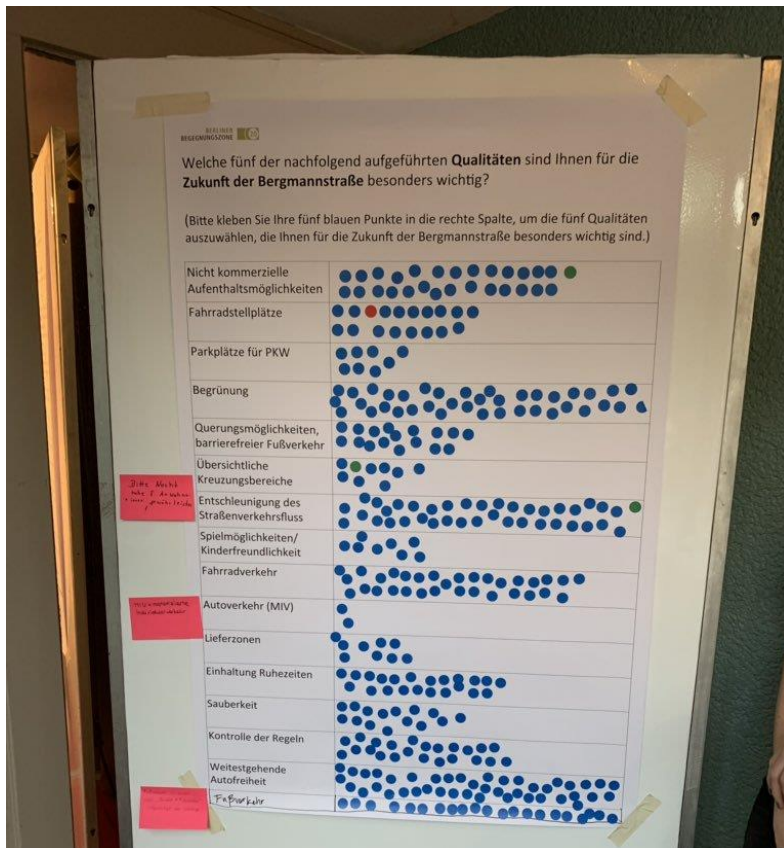


Abbildung 2: Offene Werkstatt zur Bergmannstraße, Mai 2019: Gewünschte Gestaltungsqualitäten

### Methode:

Die öffentliche Werkstatt Austausch zur „Begegnungszone Bergmannstraße“ fand am 21. Mai 2019 von 18:00 Uhr bis ca. 21:30 Uhr im Columbia Theater statt.

Geladen wurde mit Plakatierungen, Informationen auf den entsprechenden Webseiten und über 10.000 Einladungskarten im Umfeld der Bergmannstraße. Auf der Veranstaltung waren ca. 350 Personen anwesend.

Zu Beginn führten Senatorin Günther und Baustadtrat Schmidt in den Abend ein und standen im weiteren Verlauf für Bürger\*innengespräche zur Verfügung.

Schwerpunkt der öffentlichen Veranstaltung war eine anderthalbstündige Werkstattphase, in der die Anwesenden die Möglichkeit hatten, an zehn verschiedenen Stationen zur Zukunft der Bergmannstraße miteinander zu diskutieren und ihre individuellen Erfahrungen und Empfehlungen einzubringen.

### Ergebnisse:

Kritisiert wurde der bis dahin gelaufene Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung. Auch gab es kontroverse Stimmen zu einigen, vor allem gestalterischen Details der Testphase zur Begegnungszone in der Bergmannstraße.

Gefragt nach dem zukünftigen Straßenbild der Bergmannstraße war ein überwiegender Trend für eine Priorisierung von Rad- und Fußverkehr, mehr Grünflächen und der deutlichen Reduktion des Durchgangsaufverkehrs, bzw. die weitgehende Autofreiheit zu verzeichnen (Siehe Abbildung 2 und Anlage 1).

## **17. Juni bis 14. Juli 2019: Repräsentative Haushaltsbefragung im Bergmannkiez (Anlage 2)**

### **Methode:**

Im Untersuchungsgebiet zwischen Gneisenaustraße und Fidicinstraße, Mehringdamm und Südsterne wurden die Befragungsunterlagen an 4.000 Haushalte und Ladengewerbe verteilt. Im Rahmen der Verteilung wurde den ausgewählten Haushalten im verschlossenen Umschlag ein Fragebogen, ein Anschreiben des Bezirksamts, ein Lageplan mit Blocknummern und ein Rückumschlag zur kostenlosen Rücksendung zugestellt. Der Fragebogen enthielt 17 Fragen zu Einschätzungen und Bewertungen der geplanten Begegnungszone Bergmannstraße einschließlich demografischer Grunddaten. 13 Fragen waren geschlossene Fragen mit Antwortmöglichkeiten zum Ankreuzen, vier Fragen waren offen gestellt und konnten mit eigenen Formulierungen beantwortet werden.

### **Ergebnisse:**

Die Umfrage traf auf eine starke Resonanz bei Bewohner\*innen und Gewerbetreibenden. Der Rücklauf (Bewohner\*innen über 30 %, Gewerbetreibende über 75 %) war vergleichsweise hoch. Zudem wurde von den offenen Antwortmöglichkeiten in einem besonders hohem Maße Gebrauch gemacht.

Die Bewohner des Bergmannstraßenkiezes sind mit den verkehrlichen Regelungen und den Nutzungsmöglichkeiten unzufrieden, wie sie vor der Testphase bestanden und wünschen sich zu 79 % mehr oder weniger starke Veränderungen (Abbildung 3). Gefragt, wie diese Veränderungen aussehen sollen, wird am meisten die Aussage „Für Autos ganz sperren“ genannt. Im Weiteren wird auf eine deutliche Verkehrsberuhigung, eine Verbesserung des Radverkehrs, eine höhere Aufenthaltsqualität und eine insgesamt ruhigere Atmosphäre in der Straße abgezielt (Abbildung 5). Die bisher in der Testphase umgesetzten Maßnahmen wurden mehr kritisiert als gut gefunden. Dabei überwiegen in der kritischen Resonanz gestalterische Aspekte (Abbildung 4).

Im gewissen Rahmen lassen sich die Gesamtergebnisse auch nach unterschiedlichen Gruppen differenzieren:

Autofahrer\*innen: Von Durchschnitt der Wohnbevölkerung setzen sich die Befragten deutlich ab, die einen PKW nutzen. Diese teilnehmende Gruppe möchten erhebliche geringere Einschränkungen für die PKW-Nutzung, obwohl auch sie überwiegend Veränderungen in Richtung auf eine stärker verkehrsberuhigte Gestaltung des Verkehrs befürworten.

#### Gewerbetreibenden:

Auch die Gewerbetreibenden üben deutliche Kritik an den bisherigen Maßnahmen. Teilweise gibt es Übereinstimmungen mit der Kritik der PKW-Nutzer, allerdings im jeweils deutlich geringeren Ausmaß.

Zwischen anderen Bevölkerungsgruppen bestehen lediglich graduelle Unterschiede bei der Bewertung der bisherigen Maßnahmen und den Zielen für eine zukünftige Verkehrsführung und Gestaltung der Bergmannstraße. Die Unterschiede zu den direkten Anwohner\*innen und den weiteren Bewohner\*innen des Bergmannkiezes sind (z.B. in Bezug auf Lärmthematiken) vorhanden. Es lassen sich hierbei statistisch aber nur geringe Unterschiede herausstellen.

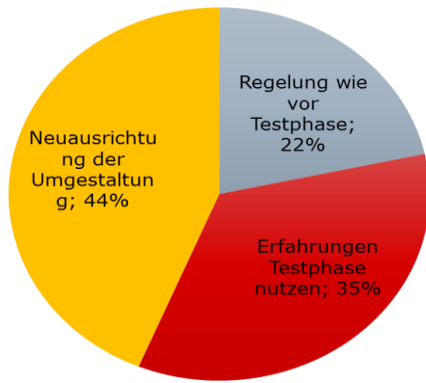


Abbildung 3:  
Antwort, ob Bergmannstraße umgewandelt werden oder wie vor Testphase verbleiben soll

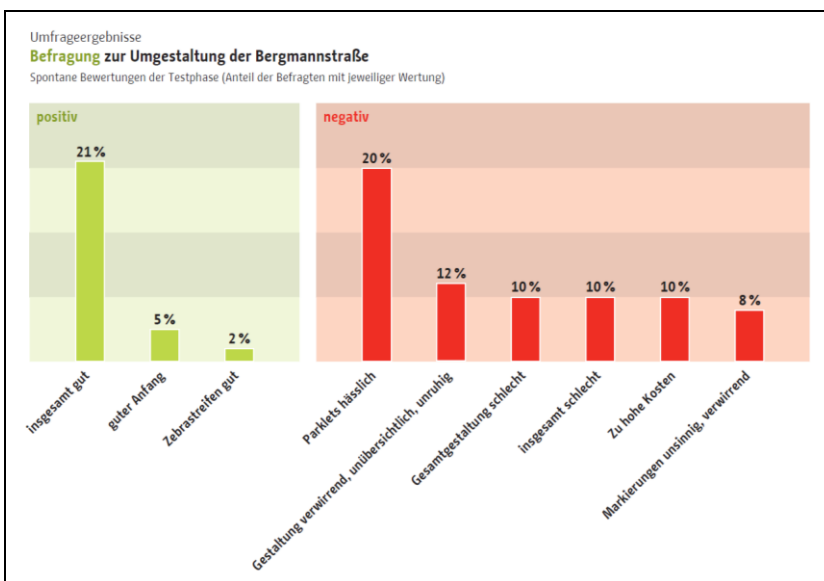


Abbildung 4:  
Bewertungen zu der momentan laufenden Testphase in der Bergmannstraße

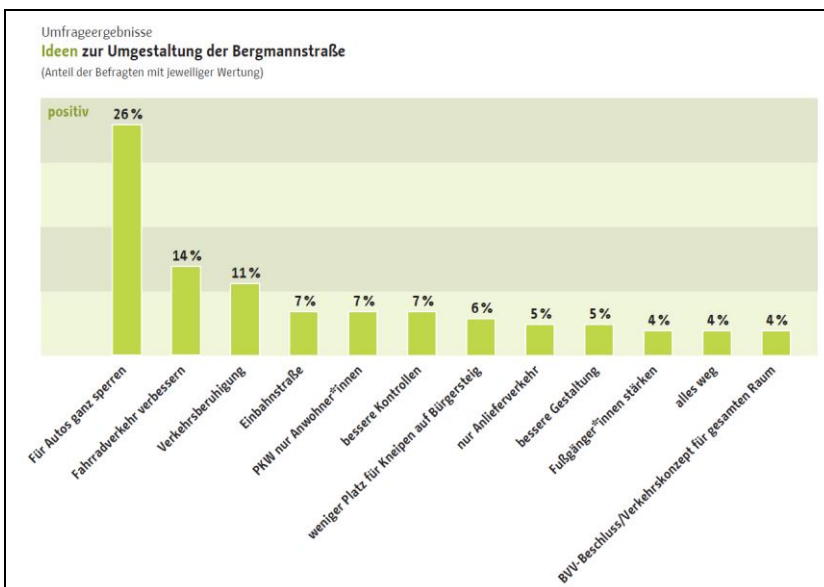


Abbildung 5:  
Ideen und Wünsche für die Umgestaltung der Bergmannstraße

## **13. und 15. August 2019: Geschlossenen Perspektivwerkstätten mit repräsentativ eingeladenen Anwohner\*innen des Bergmannkiezes (Anlage 3)**

### **Methode:**

Mit Hilfe einer Zufallsstichprobe nach demografisch repräsentativen Querschnitt über das Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten wurden 4.000 Anwohner\*innen aus dem näheren Umfeld der Bergmannstraße (zwischen Gneisenaustraße und Fidicinstraße, Mehringdamm und Südsterne) eingeladen und nach erfolgter Rückmeldung insgesamt 100 Personen für die Teilnahme ausgewählt. Die Teilnehmenden an beiden Abenden waren entsprechend der beschriebenen Methode nach Geschlecht und Alter ausgewogen zusammengesetzt. An zwei Abenden tauschten Sie in insgesamt acht Arbeitsgruppen ihre Gedanken und Vorstellungen für die zukünftige Gestalt der Bergmannstraße aus, diskutierten widersprüchliche Wünsche, experimentierten mit verschiedenen Möglichkeiten und entwickelten so insgesamt acht Perspektiven, von denen nach gemeinsamer Diskussion die vier besten durch die Teilnehmer\*innen ausgewählt wurden.

Alle Ergebnisse wurden durch anwesende Expert\*innen kommentiert und auf ggf. vorliegende Schwachstellen und Stärken der Ansätze hingewiesen.

### **Ergebnisse:**

Festzuhalten ist, dass die Zielstellungen der Werkstätten gemäß der gewählten Methode „Bürger\*innen planen eine Straße“ im Rahmen der vorgegebenen Zeit keine vollständig fertigen Plan-Ergebnisse waren.

Den Teilnehmenden ist es aber gelungen – und das war das Ziel – ihre PLANUNGSIDEE, also –Perspektive zu entwickeln, die dann den Planer\*innen eine eindeutige Richtung vorgibt, was gewünschtes Ziel und Zweck bei der verkehrlichen Gestaltung in der Bergmannstraße sein soll.

Folgende Perspektiven wurden erarbeitet (Siehe auch Anlage 3):

**Perspektive Einbahnstraße und Raum für Alle**

**Perspektive Fahrradachse**

**Perspektive Grünraum statt Autoverkehr**

**Perspektive Grünraum und teilweise Autoverkehr**

Alle Ergebnisse sehen eine mehr oder weniger starke Reduktion des Autoverkehrs und die Ausdehnung von Bedarfsflächen für Grünräume, Fuß- und Radverkehr sowie Verweilen vor.

Alle Perspektiven enthalten dabei teilweise oder vollständig autofreie Zonen. Der Weg bis zum Gesundheitszentrum soll in einigen Varianten für Autos (Anlieger\*innen) teilweise offen bleiben. Eine Perspektive möchte die gesamte Bergmannstraße als „Shared-Space“ ohne Autos gestalten.

Die beiden erstgenannten Perspektiven sind Trennsysteme, bei der Auto- bzw. Radverkehr getrennt vom Fußverkehr durch die Bergmannstraße geführt wird.

Die beiden letztgenannten Perspektiven sehen eine Mischung der Verkehre Fuß und Rad bei einer vollständigen oder starken Herausnahme des Autoverkehrs.

Drei Perspektiven sehen eine Sperrung des Platzes vor der Marheinekehalle für Autos, bei einer durch versenkbare Poller technisch ermöglichten Durchlässigkeit für den ÖPNV vor.

Planerische Leitidee bei allen Varianten war ein signifikanter Gewinn an Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer\*innen und ein Zugewinn an Grün- bzw. Aufenthaltsräumen. Die Ermöglichung von Lieferverkehren und die Gewährleistung von Rettungsdiensten, Ver- und Entsorgung wurde in allen Gruppen betont.

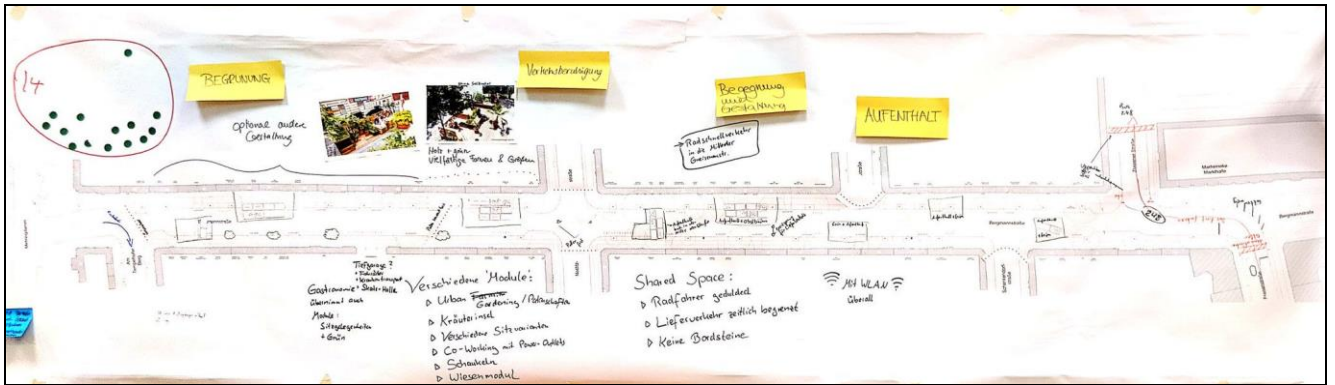


Abbildung 6: Exemplarisches Ergebnis aus den geschlossenen Bürger\*innenwerkstätten: „Grünraum statt Autoverkehr“. Alle weiteren Ergebnisse ausführlich in Anlage 3

## 9. bis 20. September 2019: Open-Air-Galerie in der Bergmannstraße mit Ausstellung den Ergebnissen der Werkstätten und Online-Beteiligung (Anlage 3)

### Methode:

Die Werkstatteergebnisse wurden durch ein Planungsbüro unter Wahrung der gestalterischen Ansätze grafisch aufgearbeitet und textlich beschrieben. Diese aufbereiteten Ergebnisse sind ab dem 9. September auf fünf Aufstellern auf den Begegnungselementen („Parklets“) zu sehen.

Alle Bürger\*innen sind ab heute eingeladen, in der Open-Air-Galerie die Ideen der Perspektiv-Werkstätten zu prüfen, die dort erarbeiteten Ansätze zu kommentieren, weiter zu entwickeln oder eigene Vorschläge einzubringen. Bis zum 20. September können die Perspektiven online auf dem Beteiligungsportal „mein.Berlin.de/projects/begegnungszone“ kommentiert werden.

Für Personen die keinen Zugang zum Internet haben, können Hinweise auch beim Stadtteilausschuss Kreuzberg (Bergmannstraße 14, 10961 Berlin) mit Hilfe der dort ausliegenden Vorlagen schriftlich abgegeben werden.

### Ergebnisverwendung:

Die eingebrachten Kommentare zu den Werkstatteergebnissen (Online wie Offline) werden dokumentiert und fließen in die Beteiligungsdokumentation bzw. den Abschlussbericht ein.



Abbildung 7: Ein exemplarisches Werkstatteergebnis, das ausgestellt wird: „Grünraum und weitestgehend Autofrei“ (Unten). Weiterhin die „Null-Variante“ (Straße wie vor der Testphase), die kein Werkstatteergebnis war, die aber aus Methodengründen ebenfalls ausgestellt wird (Oben). Alle Ergebnisse sind ausführlich in Anlage 3 beschrieben.

## **20. September 2019: Real-Labor in der Bergmannstraße mit Diskussion zu den bisherigen Ergebnissen des Beteiligungsverfahrens**

### **Methode:**

Im Anschluss an die Open-Air-Galerie findet am 20. September 2019 das Real-Labor statt, bei dem die in den Werkstätten erarbeiteten Perspektiven vor Ort mit Vertreter\*innen der Politik, des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg und der beauftragten Büros diskutiert werden.

An diesem Tag werden ebenfalls einige der in den Werkstätten erarbeiteten Ansätze exemplarisch vor Ort für einen Tag in der Bergmannstraße demonstriert. So können die Anwohner\*innen und Nutzer\*innen der Bergmannstraße im Straßenland selbst erleben, wie die unterschiedlichen Varianten im Alltag aussehen würden. Gegenwärtig wird aufgrund der Werkstattergebnisse für den Nachmittag des 20. September die temporäre Einrichtung der Bergmannstraße als Fuß- und Radfahrzone mit Durchlässigkeit für den ÖPNV auf Höhe der Marheinekehalle vorbereitet.

Die Bergmannstraße wird also zum Diskussionsort darüber, wie die Straße selbst in Zukunft aussehen soll.

### **Ergebnisverwendung:**

Die Diskussionen werden dokumentiert und fließen in die Beteiligungsdocumentation bzw. den Abschlussbericht ein.



## **Die weiteren Verfahrensschritte**

### **Abschlussveranstaltung:**

Alle Ergebnisse aus dem Beteiligungsprozess 2019 werden im Rahmen einer öffentlichen Werkstatt (Analoger Verlauf wie Veranstaltung vom 21. Mai 2019 im Columbia Theater) vorgestellt und gruppenweise diskutiert. Ziel der Veranstaltung ist es, eine konsolidierte Perspektive für die künftige Gestaltung der Bergmannstraße zu ermitteln, die dem überwiegenden Wunsch der Nutzer\*innen und Anwohner\*innen entspricht.

### **Gesamtbetrachtung / Abschlussbericht:**

Alle Ergebnisse aus dem Beteiligungsprozess, inklusive der ersten Phase des Beteiligungsprozesses 2016 /18 und die Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchung zur Testphase in der Bergmannstraße fließen in einen Abschlussbericht ein:

Ergebnisse des ersten Beteiligungsprozesses 2016 / 18 inklusive Jugendlichenbeteiligung

Ergebnisse aus der ersten Online-Beteiligung Winter 2019

Ergebnisse aus der offenen Werkstatt Mai 2019

Ergebnisse aus der repräsentativen Befragung Juni / Juli 2019

Ergebnisse aus den repräsentativ-geschlossenen Werkstätten August 2019

Ergebnisse aus der Online-Beteiligung zur Open-Air-Gallery September 2019

Ergebnisse der vergleichenden verkehrlichen Untersuchung Bergmannstraße

Ergebnisse aus dem Reallabor September 2019

Ergebnisse aus der Abschlussveranstaltung Anfang 2020

Der Abschlussbericht dient der qualifizierenden Vorbereitung einer Beschlussempfehlung des Bezirksamtes (Straßen- und Grünflächenamt) zur weiteren Vorgehensweise in der Bergmannstraße.

### **Beschlussempfehlung:**

Das Ergebnis des gesamten Beteiligungsprozesses wird als Empfehlung an die Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Friedrichshain-Kreuzberg zur Entscheidung über die dauerhafte Gestaltung der Bergmannstraße übergeben.

Hierbei werden zu treffende Sofortmaßnahmen und investive Maßnahmen des dauerhaften Umbaus differenziert. Auch wird die Beschlussempfehlung die Verkehrsbeziehungen zu den umliegenden Straßen betrachten und hier ein verkehrliches Maßnahmenbündel vorstellen.

## **Ansprechpartner**

Stefanie Kunze

Pressestelle

Telefon: (030) 90298-2843

Felix Weisbrich

Leiter Straßen- und Grünflächenamt

Telefon: (030) 90 298 - 4410