



Neues Miteinander in der Bergmannstraße Fußverkehrsstrategie Berlin

Modellprojekt Begegnungszonen



Testphase

Auswertung der Beteiligung August bis September 2019

Real-Labor | Perspektiv-Werkstätten | Online-Beteiligung

Stand: Mai 2020

Impressum

erstellt von:

raumscript

Schwedter Straße 34a
10435 Berlin
www.raumscript.de

raumscript

B.A. Claas Fritzsche
cand. B.Sc. Leonie Laug
Dipl. Ing. Marco Mehlin
Dipl. Ing. Daniel Schertel

im Auftrag des:

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg
Straßen- und Grünflächenamt
Yorckstraße 4-11
10965 Berlin

Olaf Rabe
Felix Weisbrich



Bezirksamt
Friedrichshain-Kreuzberg

Bildrechte

Fotos: Benjamin Pritzkeleit, außer S.26: raumscript
Abbildungen: raumscript, außer S. 8: Magnus Hengge

INHALTSVERZEICHNIS

Einführung	4
Zusammenfassung der Ergebnisse	8
Empfehlungen	10
Real-Labor	12
Perspektiv-Werkstätten	26
Online-Beteiligung	28
Anhang A: Perspektiven (aus den Werkstätten)	33
Anhang B: Online-Kommentare	44
Anhang C: Aussagen der Interviews (Real-Labor)	73

EINLEITUNG

Dies ist der Dokumentations- und Auswertungsbericht der Beteiligungsveranstaltungen im August und September 2019 zur Testphase der „Begegnungszone Bergmannstraße“. Der Bericht beinhaltet die Ergebnisse und Zusammenfassungen folgender Beteiligungsveranstaltungen:

- Perspektiv-Werkstätten
- Online-Beteiligung zur Open-Air-Galerie
- Real-Labor

HINWEIS ZU INTERNETLINKS

Internetseiten, auf denen auf Informationen bezüglich des Planungs- und Beteiligungsverfahrens zur „Begegnungszone Bergmannstraße“ zugegriffen werden kann, sind im Fließtext direkt verlinkt. Die entsprechenden Wörter sind blau markiert und unterstrichen. Per Mausklick wird man auf die jeweilige Seite geleitet. Das letzte Zugriffsdatum für alle in diesem Dokument vorhandenen Links ist der 27. Mai 2020.

WEITERE INFORMATIONEN ZUM VERFAHREN

Weitere Informationen (insbesondere Dokumentationsberichte zum Download) zum Verfahren der „Begegnungszone Bergmannstraße“ finden Sie auf der [FAQ-Seite zur Bergmannstraße des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg](#). Auch auf der [Projektseite der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz](#) (begegnungszonen.berlin.de) finden Sie weiterführende Informationen.

HINTERGRUND UND BISHERIGER PROZESS

Im Jahr 2011 beschloss der Berliner Senat die [Fußverkehrsstrategie](#), um das Zufußgehen als umweltfreundlichste Art der Fortbewegung zu fördern. Zugleich können durch die Reduzierung des Autoverkehrs Lärm- und Schadstoffemissionen gesenkt und somit die Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt maßgeblich verbessert werden. Die Fußverkehrsstrategie dient auch als Wegweiser für die Berliner Politik und Verwaltung.

Ein Teil der Fußverkehrsstrategie ist das Modellprojekt 5 „Begegnungszonen“, welches die Umsetzung mehrerer Pilotvorhaben beinhaltet. Als Ziel wird die Verbesserung der Verkehrssicherheit, der Aufenthaltsqualität und der Barrierefreiheit angestrebt. Der Begriff „Begegnungszone“ stammt ursprünglich aus der Schweiz, wo er Teil der Verkehrsordnung ist. Dort gilt u.a. ein Fußgängervorrang, Tempo 20 sowie ein allgemeines Parkverbot. Mit der Zeit haben auch andere Länder wie Frankreich, Österreich oder Belgien das Prinzip der Begegnungszone in ihre Verkehrsordnungen integriert und Straßen und Plätze entsprechend umgestaltet und aufgewertet.

Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg hat sich im Jahr 2012 mit der Bergmannstraße als Standort zur Durchführung einer „Berliner Begegnungszone“ bei der Senatsverwaltung beworben und den Zuschlag erhalten. Auf Basis einer Analyse der Bestandssituation wurden erste Planungskonzepte für die Umgestaltung der Bergmannstraße erarbeitet. Die Inhalte wurden in einer breit angelegten Öffentlichkeitsbeteiligung von September 2015 bis November 2016 erläutert, diskutiert und fortgeschrieben. Ein zentrales Ergebnis dieses Vorgehens war der Kompromiss, vor einem endgültigen Umbau der Bergmannstraße die „Begegnungszone“ als zeitlich begrenzte Testphase durchzuführen. Das heißt, dass verschiedene, rückbaubare Maßnahmen und Elemente über den Zeitraum von einem Jahr in der Bergmannstraße installiert wurden und „ausprobiert“ werden konnten. Mögliche Gestaltungselemente konnten so zunächst getestet und hinsichtlich ihrer Auswirkungen z.B. auf den Verkehrsfluss oder die Aufenthaltsqualität bewertet werden.

In Vorbereitung auf diese Testphase erfolgte im März 2018 die Durchführung eines sogenannten „Probelaufes“. Zwei Parklets wurden in der Nähe der Nostitzstraße aufgestellt. Sie erweiterten niveaugleich den Gehweg und stellten Bänke, Hocker und je einen Stehtisch zur Benutzung zur Verfügung. Von April bis Mai 2018 wurde eine [explorative Befragung \(Direktdownload\)](#) zu Eindrücken und Erfahrungen bei der Nutzung der Parklets realisiert. Die Ergebnisse flossen in die Ausarbeitung der Testphase ein.

ABLAUF DES BETEILIGUNGSVERFAHRENS ZUR TESTPHASE

Der Aufbau der Testphase in der Bergmannstraße startete Mitte Oktober 2018; beendet wurde sie im September 2019. Auch im Laufe dieser Testphase gab es verschiedene Möglichkeiten für Anwohnende, Gewerbetreibende und weitere Interessierte, sich an dem Prozess zu beteiligen. Sie konnten in vielfältigen Formaten z.B. zukünftige Qualitäten der Bergmannstraße priorisieren, die Elemente der Testphase bewerten sowie Perspektiven für die Zukunft der Bergmannstraße entwickeln und diskutieren.

In dem vorliegenden Bericht werden die Beteiligungsformate der zweiten Jahreshälfte 2019 dokumentiert und ausgewertet. Der erste Online-Dialog Ende 2018, die öffentliche Werkstatt zur Zukunft der Bergmannstraße am 21. Mai 2019 und die postalische Haushaltsbefragung im Kiez im Juli 2019 (von asum GmbH durchgeführt; [Auswertungsbericht Direktdownload](#)) werden hier nicht aufgeführt. Die entsprechenden Dokumentations- bzw. Auswertungsberichte können auf den verlinkten Internetseiten eingesehen und heruntergeladen werden.

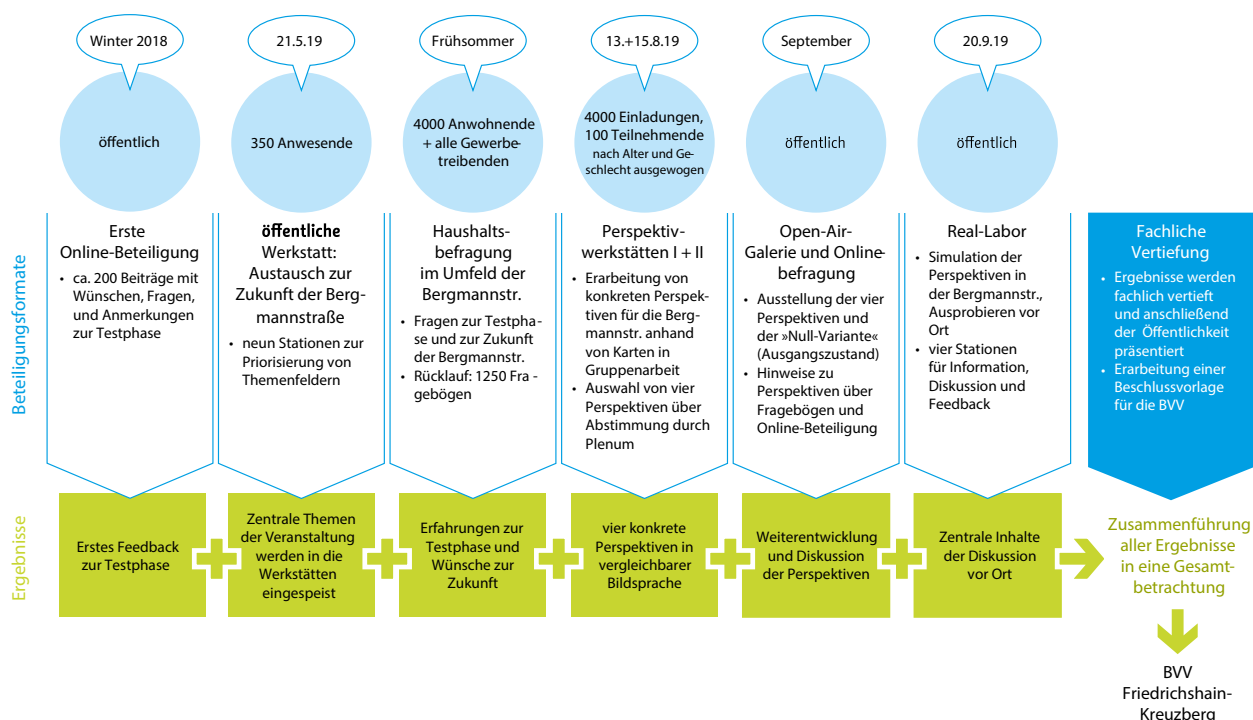


Abb.1: Beteiligungsformate in der Bergmannstraße

Ausgangspunkt des in diesem Dokument abgebildeten Beteiligungsverfahrens waren die zwei Perspektiv-Werkstätten, welche am 13. und 15. August 2019 im Gemeindesaal der Heilig Kreuz-Passion in der Nostitzstraße stattfanden. Für die Teilnahme wurden 4.000 Personen aus dem näheren Umfeld der Bergmannstraße per Zufallsstichprobe aus dem Melderegister des Landes Berlin ausgewählt und postalisch eingeladen. Aus den Rückmeldungen wurden 100 Personen nach demografischem Schlüssel zufällig ausgewählt und zu den Werkstätten eingeladen. In den Werkstätten entwickelten die Anwohner*innen in Kleingruppen verschiedene „Perspektiven“ für die Bergmannstraße. Diese „Perspektiven“ sind das Ergebnis der Werkstätten. Sie stellen keine abschließenden Planungen oder Entwürfe, sondern viel mehr Tendenzen und Grundideen dar.

Die „Perspektiven“ wurden anschließend in einer Open-Air-Galerie drei Wochen lang in der Bergmannstraße auf einigen Parklets ausgestellt. In dieser Zeit konnten Interessierte die „Perspektiven“ in einer zweiten Phase der Online-Beteiligung kommentieren und in gegenseitigen Austausch treten. Im Stadtteilausschuss Kreuzberg konnte zu den Öffnungszeiten die Kommentierung auch analog durchgeführt werden.

Am 20. September 2019 fand in der Bergmannstraße das „Real-Labor zur Zukunft der Bergmannstraße“ statt: Ein Teil der Bergmannstraße wurde für den Durchgangsverkehr gesperrt, um einige Ideen aus den Perspektiv-Werkstätten vor Ort zu simulieren. Die Veranstaltung bildete den Abschluss der Beteiligung während der Testphase in der Bergmannstraße.

ZUSAMMENFASSUNG DER ZENTRALEN ERGEBNISSE

Die durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg initiierte Testphase ist nun abgeschlossen. Die verschiedenen Beteiligungsformate stellten eine Zeit voller Austausch, Diskussion und Kontroversen dar. Eine Vielzahl von Anwohner*innen wurden direkt angeschrieben oder über Hauswurfsendungen kontaktiert; viele hundert Menschen beteiligten sich rege bei unterschiedlichen Veranstaltungen und setzten sich für ihre Bergmannstraße der Zukunft ein. Wie soll diese zukünftig also aussehen?

Dafür ist zunächst ein kurzer Rückblick auf die Testphase notwendig. In persönlichen Gesprächen beim Real-Labor stellte sich heraus, dass trotz aller Kontroversen und der Vielfalt an Meinungsbildern **rund die Hälfte aller Befragten durch die Testphase eine Verbesserung der verkehrlichen Situation, des nachbarschaftlichen Alltags und der Aufenthaltsmöglichkeiten wahrgenommen hat**. Nichtsdestotrotz wurde insbesondere die Verkehrssituation stark kritisiert: Der Autoverkehr sei zwar langsamer und leiser, aber durch die verengte Fahrbahn entstünden für alle Verkehrsteilnehmenden mehr Konflikte. Die Beschilderung sei nicht eindeutig, die Regeln würden weiterhin nicht eingehalten und der Lieferverkehr immer noch problematisch. Die grünen Markierungen auf der Straße, Poller und Parklets waren in ihrer Wirkung und Ästhetik durchweg umstritten. Gelobt wurden dagegen die neuen Fahrradbügel und die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger*innen. Bei aller Uneinigkeit zur Bewertung des Verfahrens konnten doch in einem Punkt alle übereinkommen: Die Testphase hat Diskussionen zur Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Straßenraumes im Kiez angeregt.

Auch inhaltlich lässt sich trotz aller Kontroversen über alle Veranstaltungen und Beteiligungsmöglichkeiten hinweg ein klares Ergebnis feststellen: **Verkehrsberuhigung und Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in der Bergmannstraße und im Kiez ist gewünscht. Fuß- und Fahrradverkehr soll verstärkt gefördert werden**. Bei der Bewertung der zukünftig erwünschten Qualitäten der Bergmannstraße beim Sachstandsforum im Mai 2019 sowie beim Real-Labor im September 2019 wurden „weitestgehende Autofreiheit“, „Begrünung“, „Fahrradverkehr“ und „Fußverkehr“ als wichtigste Qualitäten ausgewählt. In den Perspektiv-Werkstätten im August 2019 wurden vier (aus acht) von Anwohner*innen entwickelte „Perspektiven“ ausgewählt, die alle eine Reduzierung des MIVs vorsahen, teils sogar mit komplett autofreien Abschnitte in der Bergmannstraße. Auch im Rahmen der Online-Beteiligung wurde allgemein eine Verkehrsberuhigung gefordert, auch wenn keine klare Tendenz für bestimmte Maßnahmen oder konkrete Regelungen für den Autoverkehr erkennbar wurde.

Einigkeit bestand vor allem auch darin, den **Durchgangsverkehr durch den Kiez als Abkürzung zwischen Mehringdamm und Gneisenaustraße zu verhindern**. Als weitere Verbindungssachse wurde über den **Knotenpunkt an der Marheineke-Markthalle viel diskutiert**. Während die Anwohner*innen in den Perspektiv-Werkstätten mehrheitlich die Durchfahrt der Friesen- und Zossener Straße als Verbindungssachse zwischen Columbiadamm und Gneisenaustraße einschränken wollten, wurde diese Verbindung online deutlicher kontro-

verser diskutiert und es zeichnete sich online kein eindeutiges Bild ab. Gefordert wurde über alle Formate hinweg, dass Regelverstöße aller Verkehrsteilnehmenden stärker geahndet werden müssten. Auch für den Lieferverkehr wurden bessere Regelungen gefordert.

Allgemein wurde auf allen Veranstaltungen betont, dass bei jeglicher Umgestaltung und Neuregelung in der Bergmannstraße die **Betrachtung des gesamten Kiezes und des übergreifenden Verkehrs** (insbesondere auf den Hauptachsen) wichtig ist. Fuß-, Rad-, Auto-, Liefer- und öffentlicher Personennahverkehr müssten zusammenhängend betrachtet werden. Reine Verlagerungen der Verkehrsbelastungen auf andere Straßen im Kiez seien zu verhindern.

Ein weiteres Thema, welches sich durch alle Formate zog, stellen die Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden dar. **Kontrovers diskutiert wurde dabei, inwieweit Fuß- und Radverkehr räumlich getrennt werden müssen und wie viel Fläche den Fußgänger*innen zur Verfügung stehen soll.** In Kombination mit dem Autoverkehr wird eine klare räumliche Trennung aller Verkehre als wichtig erachtet. Eine reine Fußgänger*innenzone lehnten die meisten genauso ab wie eine Ausweitung der gastronomischen Flächen. Autofreie Abschnitte der Bergmannstraße, die für Fuß- und Radverkehr nutzbar sind, konnten sich einige jedoch gut vorstellen. Voraussetzung dafür sei allerdings die Entschleunigung des Radverkehrs, da Fußgänger*innen in diesem Szenario Priorität hätten. Die Tendenz einer autofreien Bergmannstraße war in den Perspektiv-Werkstätten deutlich stärker als in der Online-Beteiligung. In letzterer wurde sich vermehrt für kleinteiligere oder vereinzelt auch gar keine Veränderungen in der Bergmannstraße ausgesprochen.

Auch das Thema Aufenthalt und Begrünung war im gesamten Beteiligungsprozess sehr präsent. Im persönlichen Austausch in den Perspektiv-Werkstätten sowie beim Real-Labor wurden nicht-kommerzielle Aufenthaltsmöglichkeiten ohne Konsumzwang überwiegend als wichtig und gut bewertet. Insbesondere im Real-Labor berichteten viele Befragte auch von eigenen Erfahrungen und Nutzungen der Module. Online wurde das Thema kontroverser diskutiert und einige Nutzer*innen sprachen sich vollständig gegen neue Aufenthaltsmöglichkeiten aus. Über alle Formate hinweg wurden Auswirkungen wie Lärm und Müll problematisiert. Auch die Parklets waren in ihrer Nutzung, Ästhetik und Anzahl bis zuletzt sehr umstritten. Einigkeit herrschte dafür bei der **Forderung nach einer stärkeren Begrünung** unter der Voraussetzung, dass Pflege und Instandhaltung gewährleistet werden können.

Basierend auf den Ergebnissen der Beteiligung plant das Bezirksamt kurzfristig ein erstes Konzept mit räumlich konkreten, niedrighwelligen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung der Bergmannstraße und des Kiezes zu entwickeln. Dieses wird die Grundlage einer Beschlussvorlage für die BVV Ende des ersten Quartals 2020 sein. Mittelfristig sollen auch der Knotenpunkt an der Friesener / Zossener Straße sowie die Hauptachsen Mehringdamm und Gneisenaustraße näher betrachtet werden, um eine weitergehende Verkehrsberuhigung zu erreichen. Aufgrund der fachplanerischen Bedeutung dieser Verbindungen bedarf es dafür jedoch weitere Gutachten in Zusammenarbeit mit der Senatsverwaltung.

EMPFEHLUNGEN

Die abgeschlossene Testphase der Bergmannstraße für das Modellprojekt der Berliner „Begegnungszonen“ hat mit ihren zahlreichen Beteiligungsformaten nicht nur für viel Diskussion gesorgt, sondern auch zahlreiche Erkenntnisse gebracht. Sehr viele Menschen haben sich im Laufe der letzten Jahre in diversen Formaten an der Diskussion um die Zukunft der Bergmannstraße beteiligt. Einig waren sie sich darin, dass die isolierte Betrachtung einer Straße für sie keinen Sinn ergibt. Zu einer Diskussion um die Bergmannstraße gehört für sie eine Diskussion um den gesamten Kiez dazu, denn Umgestaltungen der Bergmannstraße wirken sich unmittelbar auf umliegende Straßen und Verkehrsverbindungen aus. Auch wurde deutlich, dass eine reine Betrachtung potenzieller verkehrlicher Veränderungen nicht ohne einen Meinungs austausch um Nutzungen, Vorstellungen des Miteinanders, Ästhetik und damit einhergehenden Konflikten möglich ist.

Während das fachplanerische Verständnis einer Begegnungszone eine gleichberechtigte Nutzung des Straßenraums aller Verkehrsteilnehmenden vorsieht, zeigten Anwohner*innen und andere Teilnehmende des Verfahrens eine ganz andere Auffassung. Sie sehen vor allem Konfliktpotenzial zwischen verschiedenen Verkehren, z.B. zwischen Auto- und Fahrradverkehr oder zwischen Fahrrad- und Fußverkehr. Einigkeit bestand darin, dass es eindeutiger und klar ersichtlicher Verkehrsregeln bedarf, deren Einhaltung auch kontrolliert wird. Ein verkehrliches Miteinander, das ausschließlich auf der Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden basiert, wurde sehr kritisch gesehen. In einer „Begegnungszone“ steht für die meisten vor allem die Begegnung und der Austausch zwischen Menschen im Vordergrund. So sprach sich die überwiegende Mehrheit im gesamten Verfahren immer wieder für eine klare Trennung der Verkehre aus oder für eine „Begegnungszone“ ohne Autos in Abschnitten der Bergmannstraße hinter dem Gesundheitszentrum. Einzelne Elemente der Testphase, wie z.B. das Tempo-20, die Fahrradbügel oder die Querungsmodule, wurden jedoch befürwortet.

Basierend auf diesen Erkenntnissen und den in diesem Dokument beschriebenen Ergebnissen der Beteiligung, liegt es nahe, das weitere Verfahren in vier Teilbereichen näher zu betrachten:

- A. Bergmannstraße:** Erarbeitung möglicher Varianten der Umgestaltung, ggf. Vorbereitung einer Ausschreibung eines städtebaulichen Wettbewerbs
- B. Knotenpunkt Friesenstr. / Zossener Str:** Klärung, inwieweit Durchgangsverkehr aus fachplanerischer Sicht weiterhin ermöglicht werden muss/sollte. Da es sich um eine Straße des übergeordneten Straßennetzes handelt, bedarf es dafür ein Gutachten in Zusammenarbeit mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.
- C. Kiez:** Erarbeitung eines Konzepts zur Verhinderung des Durchgangsverkehrs zwischen Mehringdamm und Gneisenaustraße sowie Betrachtung der möglichen Verlagerungen des Verkehrs innerhalb des Kiezes bei einer Umgestaltung der Bergmannstraße
- D. Hauptachsen Mehringdamm und Gneisenaustraße:** Betrachtung des übergeordneten Verkehrs, z.B. in Bezug auf einen möglichen Ausbau der Fahrradwegeverbindung auf der Gneisenaustraße

Für jeden dieser vier Teilbereiche sollten im weiteren Verfahren konkrete Schritte festgelegt werden. Dabei ist es wichtig, diese jeweils im Vorfeld der Anwohnerschaft anzukündigen, sie transparent zu machen und Gründe für bestimmte Entscheidungen oder Vorgehen darzustellen. Zahlreiche Interessierte und Engagierte haben sich teils über Jahre hinweg für die Zukunft der Bergmannstraße eingesetzt. Jetzt wünschen sie sich, dass diesem Engagement in politischen und verwaltungsinternen Entscheidungen Rechnung getragen wird.

REAL-LABOR

Das „Real-Labor zur Zukunft der Bergmannstraße“ fand am 20. September 2019 von 15:00 bis 19:00 Uhr in der Bergmannstraße statt. Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg lud zu dieser Veranstaltung ein und sperrte in diesem Zeitraum den Abschnitt der Bergmannstraße von der Schenkendorfstraße bis zur Kreuzung der Zossener Straße. Um auf die Veranstaltung hinzuweisen, wurden im Vorhinein Poster auf den Parklets aufgehängt, Informationen auf der Webseite bereitgestellt und eine Hauswurfsendung durchgeführt, bei der über 10.000 Einladungskarten im Umfeld der Bergmannstraße verteilt wurden.

Nach einer Begrüßung durch den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, wurden alle Interessierten in „Perspektiv-Rundgängen“ über die Ergebnisse der vergangenen Perspektiv-Werkstätten und der Haushaltsbefragung informiert. Wie schon bei der öffentlichen Veranstaltung im Columbia-Theater im Mai 2019 gab es außerdem die Möglichkeit, zukünftige Qualitäten der Bergmannstraße durch eine Bepunktung zu priorisieren. Des Weiteren konnten Anwohnende und Gewerbetreibende die Testphase rückblickend an einem „Testphasen-Barometer“ bewerten und Kurzinterviews dazu geben (Die Protokolle der Interviews befinden sich im Anhang C, ab Seite 73). Diese Evaluationselemente wurden von Mitarbeitenden des für die Beteiligung beauftragten Büros raumscript durchgeführt. Daneben gab es die Möglichkeit, mit Straßenmalkreide die Straße zu gestalten oder gewünschte Elemente aufzumalen. Abgerundet wurde das Real-Labor mit einer Fragerunde, bei der zwei Mitarbeiter des Bezirksamts im Laufe des Nachmittags gesammelte Fragen rund um das Verfahren und die Bergmannstraße beantworteten.



ABLAUF DER VERANSTALTUNG

Das Real-Labor fand am 20.09.2019 in der Bergmannstraße zwischen Kreuzung Solmstraße und der Ampel am Que Pasa bzw. Barcomi's (Kreuzung Marheineke Markthalle) statt.

ABLAUF	
15.00 Uhr	Eröffnung und Einführung <ul style="list-style-type: none"> ➤ mit Felix Weisbrich (Leiter Straßen- und Grünflächenamt Friedrichshain-Kreuzberg) und weiteren Vertreter*innen des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg sowie den beteiligten Büros raumscript und A24 Landschaft
ab 15.00 Uhr bis 18.00 Uhr	Stationen / Stände / Elemente <ul style="list-style-type: none"> ➤ Kurz-Interviews: Rückblick auf die Testphase ➤ „Testphasen-Barometer“: Wie fanden Sie die Testphase? ➤ Bewertung zukünftiger Qualitäten für die Bergmannstraße ➤ Abgabe von Frage-Zetteln für die Frage-Runde um 18.30 Uhr ➤ Straßenmalkreide
ca. 15.30 Uhr	Perspektiven-Rundgang I <ul style="list-style-type: none"> ➤ geführter Rundgang mit Felix Weisbrich (Leiter Straßen- und Grünflächenamt), Sebastian Pötter (A24 Landschaft)
ca. 17.30 Uhr	Perspektiven-Rundgang I <ul style="list-style-type: none"> ➤ geführter Rundgang mit Felix Weisbrich (Leiter Straßen- und Grünflächenamt), Sebastian Pötter (A24 Landschaft)
18.30 Uhr	Frage-Runde mit Vertreter*innen des Bezirksamtes
19.00 Uhr	Ende der Veranstaltung

ELEMENT 1: BEWERTUNG ZUKÜNFTIGER QUALITÄTEN FÜR DIE BERGMANNSTRASSE

Während des Real-Labors verteilten circa 230 Interessierte jeweils fünf Punkte auf unterschiedliche Qualitäten, die ihnen für die zukünftige Bergmannstraße wichtig sind. Dabei war es ihnen freigestellt, die Punkte auf unterschiedliche Qualitäten zu verteilen oder mehrere Punkte einer Qualität zuzuordnen.

Leitfrage: Welche fünf der nachfolgend aufgeführten Qualitäten sind Ihnen für die Zukunft der Bergmannstraße besonders wichtig?



Welche fünf der nachfolgend aufgeführten Qualitäten sind Ihnen für die Zukunft der Bergmannstraße besonders wichtig?
 (Bitte kleben Sie Ihre fünf roten Punkte in die rechte Spalte, um die fünf Qualitäten auszuwählen, die Ihnen für die Zukunft der Bergmannstraße besonders wichtig sind.)

Nicht kommerzielle Aufenthaltsmöglichkeiten					
Fahradstellplätze					
Parkplätze für PEW					
Begrünung					
Quersungsmöglichkeiten, barrierefreier Fußverkehr					
Übersichtliche Kreuzungsbereiche					
Entschleunigung des Straßenverkehrs/fuss					
Spielmöglichkeiten/ Kinderfreundlichkeit					
Fahradverkehr					
Autoverkehr (MIV)					
Lieferzonen					
Einhaltung Ruhezeiten					
Sauberkeit					
Kontrolle der Regeln					
Weitestgehende Autofreiheit					
Fußverkehr					

15⁰⁰ - 19⁰⁰

Abb.2: Bewertung der Qualitäten beim Real-Labor

Bereits bei der öffentlichen Veranstaltung im Columbia-Theater im Mai 2019 (Sachstandsforum) bepunkteten ca. 70 Personen die Qualitäten auf gleiche Weise. Folgende Grafik zeigt die Ergebnisse beider Veranstaltungen zusammenfassend.

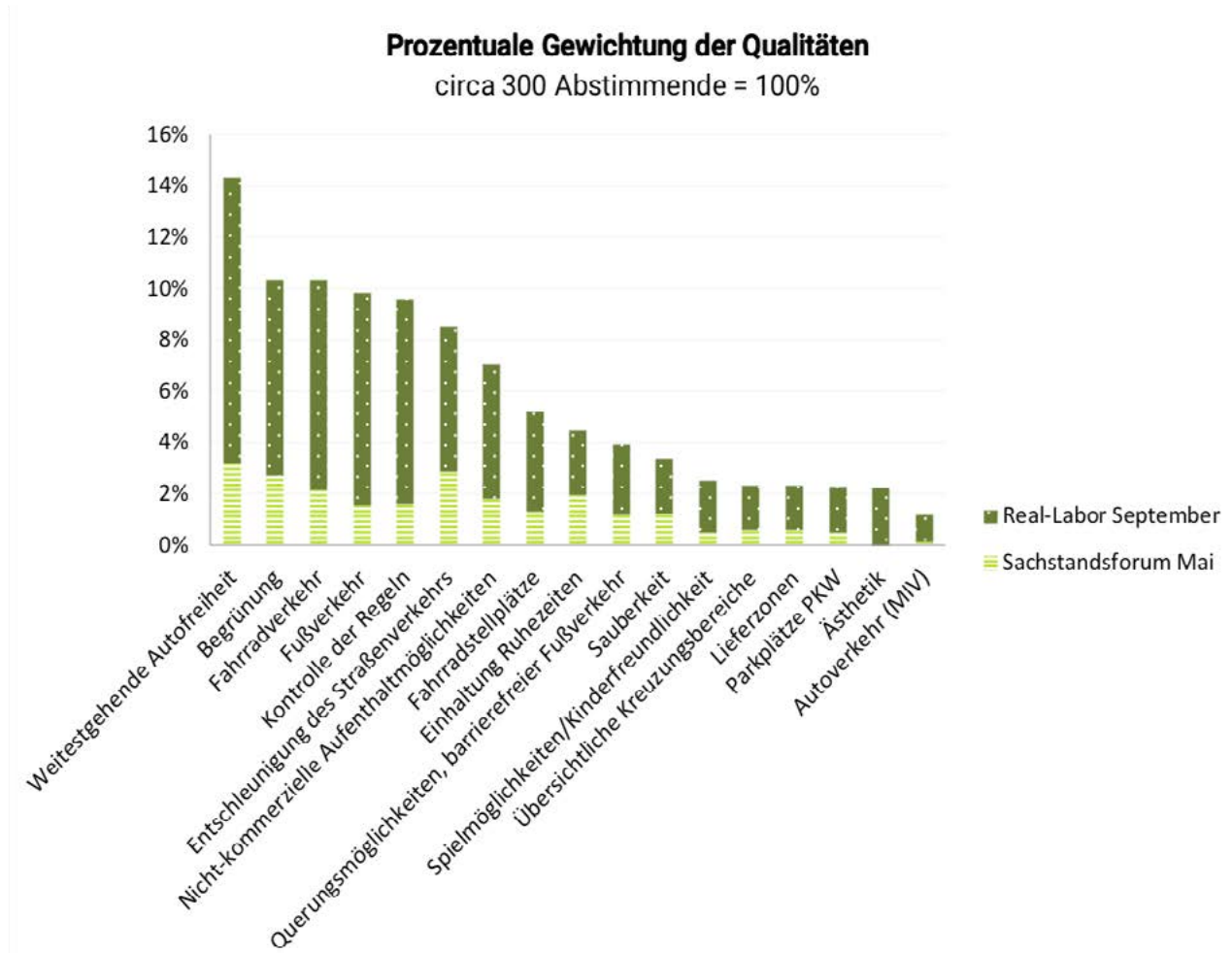


Abb.3: Prozentuale Gewichtung der Qualitäten beim Real-Labor und Sachstandsforum

ELEMENT 2: „TESTPHASEN-BAROMETER“

Interessierte konnten die Testphase in Bezug auf die verkehrliche Situation, Aufenthaltsmöglichkeiten und den nachbarschaftlichen Alltag mit Punkten bewerten. Dabei konnten sie die Zeit vor der Testphase und drei Zeiträume während der Testphase einzeln nach Schulnoten bewerten. Voraussetzung war, dass sie vorher ein Kurzinterview geben (siehe Element 3). Insgesamt wurden Interviews mit 65 Menschen geführt, die zugleich ebenfalls die Testphase bewerteten. Die Bewertung wurde zusammen mit den Aussagen der Interviews schriftlich festgehalten. Im Folgenden ist jeweils die Verteilung der Punkte grafisch dargestellt sowie ein Vergleich der Bewertungen im Herbst 2018 (vor der Testphase) im Vergleich zum Sommer 2019, welcher die Veränderung der Wahrnehmung der einzelnen Personen berücksichtigt.

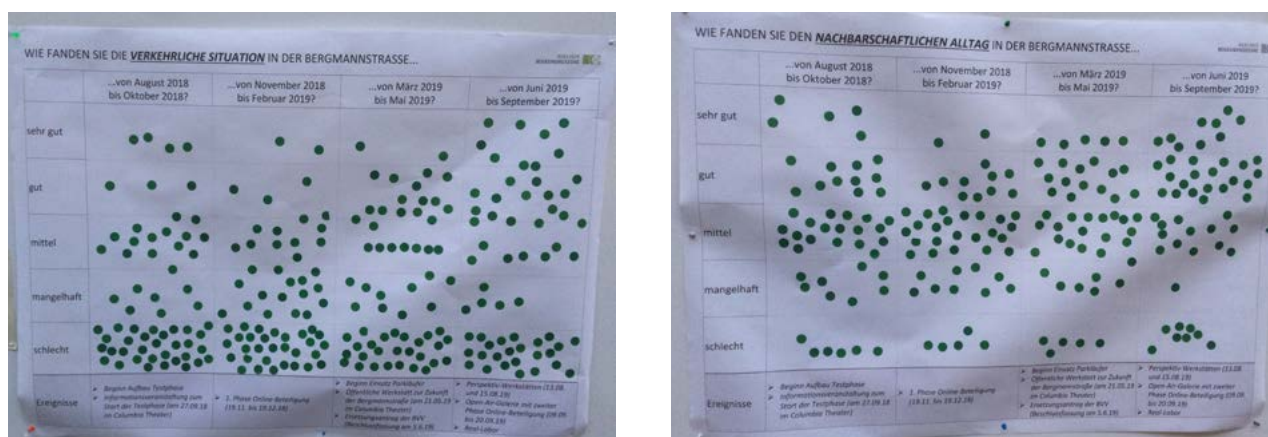


Abb.4: „Testphasen-Barometer“ verkehrliche Situation und nachbarschaftlicher Alltag (exemplarisch)



Leitfrage 1: Wie fanden Sie die verkehrliche Situation in der Testphase?

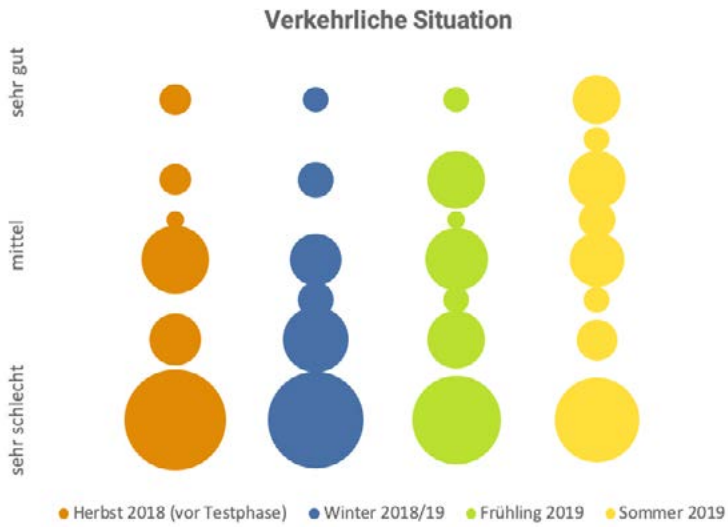


Abb.5: Bewertung der verkehrlichen Situation (Verteilung der Punkte)

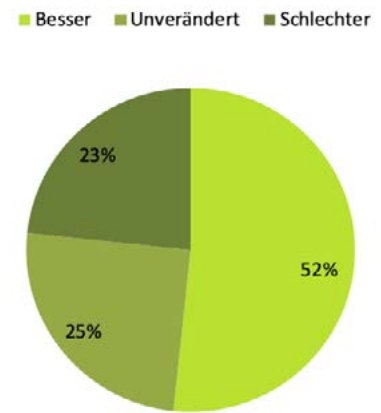


Abb.6: Bewertung der verkehrlichen Situation (Vergleich Herbst 2018 und Sommer 2019)

Leitfrage 2: Wie fanden Sie die Aufenthaltsmöglichkeiten in der Testphase?



Abb.7: Bewertung der Aufenthaltsmöglichkeiten (Verteilung der Punkte)

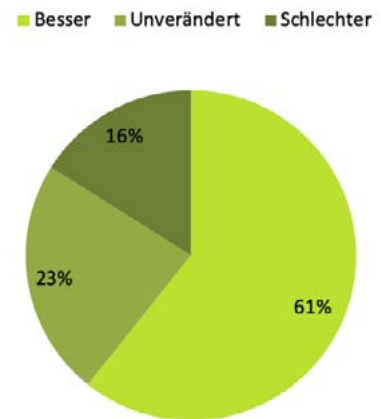


Abb.8: Bewertung der Aufenthaltsmöglichkeiten (Vergleich Herbst 2018 und Sommer 2019)

Leitfrage 3: Wie fanden Sie den nachbarschaftlichen Alltag in der Testphase?



Abb.9: Bewertung des nachbarschaftlichen Alltags (Verteilung der Punkte)

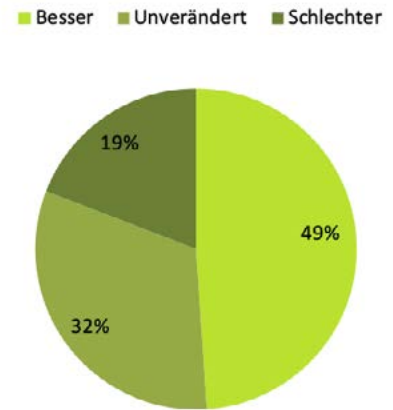


Abb.10: Bewertung des nachbarschaftlichen Alltags (Vergleich Herbst 2018 und Sommer 2019)

Es lässt sich festhalten, dass jeweils ca. die Hälfte oder mehr der Befragten durch die Testphase eine Verbesserung der Situation in der Bergmannstraße wahrgenommen hat. Ungefähr jede vierte Person hatte den Eindruck, dass die verkehrliche Situation sowie die Aufenthaltsmöglichkeiten durch die Testphase unverändert geblieben sind. Jede dritte Person hatte das Gefühl, dass der nachbarschaftliche Alltag sich durch die Testphase nicht verändert hat. Ca. 15 bzw. 16 % der Befragten haben eine Verschlechterung des nachbarschaftlichen Alltags und der Aufenthaltsmöglichkeiten wahrgenommen, während mehr als jede fünfte Person eine Verschlechterung der verkehrlichen Situation wahrgenommen hat.

ELEMENT 3: KURZ-INTERVIEWS

Die Verkehre (Fuß-, Rad- und Autoverkehr) werden von den meisten der 65 Befragten als unruhiger und „chaotischer“ als vor dem Beginn der Testphase wahrgenommen. Nur vereinzelt wird die Verkehrssituation insgesamt als besser oder ruhiger beschrieben. Auf den ersten Blick scheint das im Widerspruch mit den Bewertungen des Testphasen-Barometers zu stehen, in dem ca. die Hälfte der Befragten eine Verbesserung der verkehrlichen Situation attestiert hat. Das könnte zum einen darauf zurückzuführen sein, dass eine Verbesserung in der Wahrnehmung auch dann gegeben ist, wenn sich ihre Bewertung z.B. von einer Schulnote sechs auf eine Schulnote vier gehoben hat. Zum anderen wurden einige Elemente der Testphase, die den Verkehr betreffen, als positiv bewertet, ohne dass dadurch eine deutliche Verbesserung des Verkehrs insgesamt wahrgenommen wurde, wie in den folgenden Abschnitten dargestellt wird.



Insgesamt bestand außerdem Uneinigkeit darüber, inwieweit einzelne Elemente der Testphase (wie z.B. die grünen Punkte, Poller oder Parklets) erhalten oder weiter ausgebaut werden sollten. Beides hängt mit verschiedenen Faktoren zusammen, die in den folgenden Abschnitten näher erläutert werden. Allgemein ist festzuhalten, dass die in den Interviews genannten Aspekte im Zusammenhang miteinander stehen und nicht losgelöst voneinander betrachtet werden können. So macht es z.B. wenig Sinn, die Fahrbahnbreite zu diskutieren, ohne darüber zu sprechen, inwieweit Autos, Lieferverkehr oder ÖPNV Busse zukünftig Zufahrt zur Bergmannstraße erhalten sollen. Um die Ergebnisse übersichtlicher zu strukturieren, werden die Wahrnehmungen aus den Interviews im Folgenden dennoch thematisch sortiert dargestellt.

Autoverkehr

Weitestgehend Einigkeit besteht darin, dass der Autoverkehr langsamer und damit leiser durch die Bergmannstraße fährt, was positiv bewertet wird. Zugleich beschwerten sich viele Menschen darüber, dass sich zahlreiche Autofahrer*innen nicht an das Tempolimit hielten, und forderten verstärkt Kontrollen. Ein konkreter Vorschlag neben (festinstallierten) Blitzern sind Markierungen des Tempolimits auf der Straße (insbesondere an Kreuzungen), da die Verkehrsschilder schlecht lesbar seien. Durch das Wegfallen vieler Parkplätze würden PKWs oft regelwidrig auf den neuen Lieferzonen abgestellt, was wiederum dazu führe, dass Lieferfahrzeuge in zweiter Reihe stehen müssten, was zu Staus und gefährlichen Überholmanövern in der Bergmannstraße führe. Einige der Befragten sprachen sich für autofreie Bereiche aus.

Konflikte im Straßenraum und Wahrnehmung des Fahrradverkehrs

Laut Aussagen vieler Befragter führe die für die Testphase verengte Fahrbahn zu mehr Konflikten zwischen Auto- und Fahrradverkehr sowie Fahrrad- und Fußverkehr. Die Situ-

ation sei gefährlicher für Radfahrer*innen und das Überholen oder Umfahren von Autos schlechter möglich. Das führe dazu, dass Radfahrer*innen teilweise auf den Gehweg ausweichen und dort Fußgänger*innen behindern oder gefährden. Der Radverkehr wurde zudem als aggressiver oder rücksichtsloser beschrieben und die Nicht-Einhaltung von Verkehrsregeln beklagt. Einige der Befragten sprachen sich für (breitere) Fahrradwege auf der Bergmannstraße aus. Die neuen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder werden fast von allen Befragten als positives Element der Testphase wahrgenommen und sollen erhalten oder gar ausgeweitet werden. Begrüßt wurde die Entlastung der Gehwege durch die Aufstellung der Abstellanlagen auf der Straße während Einzelpersonen sich für die Aufstellung von Radabstellanlagen auf dem Gehweg aussprachen.

Querungsmöglichkeiten



Positiv hervorgehoben wurden die besseren Querungsmöglichkeiten für Fußgänger*innen, die es zu erhalten gelte. Insbesondere der Zebrastreifen am Gesundheitszentrum wurde als sehr wichtig und hilfreich erachtet. Die Poller wurden in ihrer Funktion ebenfalls als positiv bewertet, insbesondere die dadurch sichereren Querungsmöglichkeiten für Kinder wurden hervorgehoben. Gleichzeitig wünschten sich viele Befragte eine andere farbliche Gestaltung der Poller. Einzelne Personen bemerkten, dass die Situation für Fußgänger*innen insgesamt entspannter geworden sei. Andere Einzelpersonen bemerkten, dass die Blinden-Leitstreifen an Kreuzungen Stolperfallen oder bei Regen sehr rutschig seien – dies gelte auch für das Oberflächenmaterial der Querungsmodule.

Grüne Punkte

Die grünen Punkte sind weiterhin sehr umstritten und es ergab sich in den Gesprächen ein sehr diverses Meinungsbild. Während einzelne Befragte die irritierende und damit entschleunigende Wirkung der grünen Punkte als positiven Effekt hervorhoben und die Wirkung auf den Autoverkehr bestätigten, gaben andere Gesprächspartner*innen an, dass die unklare Funktion der Punkte zu weiteren Gefährdungssituationen führe. So würden z.B. Fußgänger*innen sie als Zebrastreifen deuten, während Autos sie jedoch nicht als solche wahrnahmen. Wieder andere Befragte konnten keine Wirkung erkennen und bezeichneten sie lediglich als Verschwendung von Steuergeldern.

Regelung der Vorfahrt, des Lieferverkehrs und des Parkraums

Die Vorfahrtsregeln entlang der Bergmannstraße wurden von vielen als uneinheitlich und dadurch unklar beschrieben. Sie forderten eine einheitliche Vorfahrtsregelung für die gesamte Straße. Auch der Lieferverkehr müsse besser geregelt werden. Die Zonen würden von Autofahrer*innen nicht beachtet bzw. seien nicht in ausreichender Anzahl ausgewiesen. Weitergehend sei eine zeitliche Regelung notwendig. In Bezug auf die Redukti-

on der Parkplätze in der Testphase nahmen viele Befragte diese Veränderung als positiv wahr. Einige empfanden sie jedoch als zu drastisch, da es weiterhin eine gewisse Anzahl an Parkplätzen brauche. Ein Vorschlag war z.B. die Bergmannstraße als Einbahnstraße mit Schrägparkplätzen zu gestalten. Auch in anderen Zusammenhängen wurde sich mehrfach für eine Einbahnstraßen-Variante ausgesprochen. Die Parkraumbewirtschaftung wurde vorwiegend als sehr positiv und wirksam erachtet.



Aufenthaltsmöglichkeiten und Parklets

Nicht-kommerzielle Aufenthaltsmöglichkeiten wurden überwiegend als wichtig und gut bewertet. Sie böten Sitzmöglichkeiten ohne Konsumzwang, seien außerdem gut für kurze Pausen oder dienten als Treffpunkte mit anderen. Viele der Befragten beschrieben neben Beobachtungen auch eigene Erfahrungen und Nutzungen der Module. Nur einzelne Personen erklärten, dass Parklets gar nicht oder ausschließlich von Tourist*innen genutzt würden. Von vielen wurden Lärmbelästigungen abends oder nachts beklagt sowie vermehrter Müll und auch die hohe Anzahl der Parklets. Einzelne gab es konkrete Verbesserungsvorschläge wie den Einsatz von mehr Parkläufer*innen oder mehr Mülltonnen. Neben der fast einstimmigen Meinung zu einer anderen Gestaltung der Parklets war insgesamt sehr umstritten, ob Parklets längerfristig Teil der Bergmannstraße bleiben sollen. Die Meinungen reichten von bedingungsloser Zustimmung über ihren Erhalt mit veränderter Ausrichtung (Ausrichtung der Sitzflächen hin zum Gehweg) und Gestaltung (z.B. keine Barhocker, andere Farbe, anderes Material wie z.B. die Parklets des Probelaufs) bis hin zu ihrem Ersatz durch andere Sitzmöglichkeiten (z.B. Parkbänke). Vereinzelt wurde sich auch die ersatzlose Abschaffung der Parklets gewünscht. Mehrfach kritisiert wurde der Zeitpunkt der Aufstellung im November 2018, der so nicht zu ihrer Akzeptanz beigetragen habe.

Begrünung

Die Begrünung wurde im Rahmen der Interviews vergleichsweise wenig thematisiert. Größtenteils wurden die Begrünungselemente auf den Parklets, insbesondere die Gräser, als ansprechend und erhaltenswert wahrgenommen. Gleichzeitig wurde in diesem Zusammenhang auch auf die Pflegenotwendigkeit von Bäumen und jeglicher Form der Begrünung verwiesen. Ohne Ressourcen für Pflege und Instandhaltung bräuchte man über mehr Begrünung nicht zu diskutieren.

Der Prozess

Es bestand weitestgehend Einigkeit darüber, dass die Testphase zu mehr Diskussionen geführt habe, wie die Zukunft der Bergmannstraße aussehen soll, aber auch über die zukünftige Stadt- und Straßenraumentwicklung im Allgemeinen. Teilweise wurde die Meinung vertreten, dass durch die Testphase mehr Konflikte entstanden seien. Dabei sei es wichtig, Verkehre nicht „gegeneinander auszuspielen“ oder einzelne Verkehrsteilnehmer*innen per

se zu verurteilen. Die Partizipation der Bevölkerung wurde als sehr wichtig eingeschätzt. Ein Diskussionspunkt war dabei, wer wie beteiligt wird angesichts der unterschiedlichen Betroffenheit von Menschen, die sich in und um die Bergmannstraße aufhalten, dort wohnen oder sie durchqueren. Die Beteiligung wurde auch für die Vorbereitung der Testphase, z.B. bei der Auswahl und Gestaltung der Parklets, empfohlen. Teilweise wurde das Verfahren als zu langwierig und intransparent und die Beteiligung der Anwohnenden als nicht ausreichend genug beschrieben. Es hätte mehr für das Verfahren geworben werden und z.B. direkt vor Ort Erläuterungen zu den einzelnen Maßnahmen erfolgen müssen. Vereinzelt wurde erwähnt, dass die Kommunikation zum Ende des Verfahrens besser geworden sei.

FRAGERUNDE

Zum Abschluss des Real-Labors wurde eine Fragerunde mit zwei Vertretern des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg durchgeführt. Im Laufe des Nachmittages konnten alle Personen Fragen, die sie an den Bezirk stellen möchten, auf Notizkarten aufschreiben. Diese Fragen wurden gesammelt und in der Fragerunde vorgelesen und von Herrn Weisbrich und Herrn Rabe beantwortet. Im Folgenden werden die Inhalte der Antworten stichpunktartig aufgeführt.

Was beinhaltet der Beschluss der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) zur Sperrung der Zossener Straße in Höhe der Markthalle? (Quelle: Tagesspiegel 2018)

Wie ist der Status der bereits beschlossenen Fußgängerzone Zossener Str.? Wie wird diese (sofern noch aktuell) in der Planung berücksichtigt?

- Ja, es gibt einen Beschluss der BVV zur Sperrung des Durchgangsverkehrs der Zossener Straße.
- Dieser Beschluss ist aktuell nicht umsetzbar, weil die Zossener Straße eine Straße des sogenannten übergeordneten Straßennetzes ist.¹
- Der Bezirk hat durch den Beschluss den politischen Willen bekräftigt, den Durchgangsverkehr durch die Errichtung einer Fußgängerzone in der Zossener Straße herauszunehmen.
- In den Bürger*innen-Werkstätten sowie in der Haushaltsbefragung wurde mehrheitlich für die Sperrung des Durchgangsverkehrs (Zossener Str. und Friesenstr.) plädiert. Die Buslinie 248 der BVG soll jedoch weiterhin ermöglicht werden.
- Die Senatsverwaltung nimmt diese Entwicklungen zur Kenntnis. Der Bezirk befindet sich in regelmäßigem Kontakt mit der Senatsverwaltung. Die Wahrscheinlichkeit einer Sperrung der Zossener Straße für den Durchgangsverkehr hat sich erhöht. Eine finale Entscheidung wird aber noch einige Zeit in Anspruch nehmen.

Warum ist die Bergmannstraße keine Vorfahrtsstraße?

- Rechts-vor-Links-Regelungen dienen der Verkehrsberuhigung. Diese möchten wir hier erreichen.
- Bei den Vorfahrtsstraßen im Bezirk erleben wir hohe Verkehrsgeschwindigkeiten, welche wir in der Bergmannstraße nicht haben wollen.
- Trotz Rechts-vor-Links und Tempo-20-Zone stellen wir immer noch zu hohe Geschwindigkeiten in der Bergmannstraße fest. Deswegen müssen wir neben der Rechts-vor-Links-Regelung noch weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung durchführen. Es steht noch nicht fest, welche Maßnahmen das genau sein werden.

¹ Anm. d. Red.: Die Straßen des übergeordneten Straßennetzes liegen unter die Zuständigkeit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin, wodurch ein Bezirksamt hier keine Entscheidungsmacht besitzt. Weitere Informationen unter: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/strassen_kfz/strassennetz/

Wie sieht es mit einer Einbahnstraße aus?

- In einer Vision aus den Bürger*innen-Werkstätten wird eine Einbahnstraße vorgeschlagen. Diese Variante ist denkbar, hat aber verschiedene Konsequenzen.
- Eine positive Konsequenz ist, dass man einen größeren Querschnitt hat, den man für andere Dinge nutzen kann.
- Eine wichtige negative Konsequenz ist, dass Einbahnstraßen in der Regel zu schnelleren Verkehrsgeschwindigkeiten und somit auch zu einer angespannteren Gefährdungslage führen.
- Einbahnstraßen sind als alleiniges Element für sich genommen deshalb schwierig. Man müsste es (mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen) begleiten.

Begrünung ja, aber nur, wenn die Pflanzen auch gepflegt werden. Und bitte nicht so ein Gestrüpp wie jetzt in den Pflanzkübeln. Es werden ja noch nicht mal die Bäume gegossen. Das Ergebnis von Begrünung sieht man ja deutlich in den ungepflegten Parkanlagen!

- Die Themen Pflege der Pflanzen, Vermüllung und Lautstärke sind bei der Diskussion um die Parklets häufig zur Sprache gekommen.
- Die Parklets wurden gereinigt, das ist ein hoher Aufwand.
- Die bezirklichen Mittel und das pflegerische Personal (Gärtner*innen) des Bezirkes zum Unterhalt und zur Pflege des öffentlichen Straßen- und Grünlandes sind sehr begrenzt.
- Die Forderung nach einer dauerhaften Pflege des aufgewerteten Straßenraumes ist sehr wichtig und ich als Verwaltung kann diese dreimal unterstreichen.

Hat man jetzt noch Einfluss darauf, in Richtung welcher Variante geplant wird? Wie? (Wie) wird aus den verschiedenen Varianten ein Entwurf?

- Die Perspektiven sind Ergebnis von Werkstätten, die wir mit einem repräsentativen Bevölkerungsquerschnitt dieses Kiezes durchgeführt haben. Jede Perspektive ist enthält verschiedene Leitideen und konzeptionelle Grundausrichtungen.
- Darüber hinaus wurden Sie in der Onlinebeteiligung dazu eingeladen, diese Perspektiven zu kommentieren.
- In der Auswertung werden wir nicht eine bestimmte Perspektive auswählen, sondern die besten Elemente der verschiedenen Perspektiven sowie die tragfähigsten Ideen und konstruktivsten Kritikpunkte aus den Diskussionen der verschiedenen Beteiligungsveranstaltungen zusammenbringen.
- Wenn die Ergebnisse sich sehr stark unterscheiden, werden ggf. am Ende zwei Entwürfe angefertigt.
- Wir hoffen jedoch, dass die Ergebnisse des Beteiligungsprozesses es ermöglichen, einen Entwurf „aus einem Guss“ zu erstellen, in dem die konfliktärmsten und planerisch am besten durchsetzbaren Forderungen und Maßnahmen verwendet werden.
- Wahrscheinlich im ersten Quartal 2020 wird eine Abschlussveranstaltung des Verfahrens stattfinden, in dem dann der Entwurf präsentiert und diskutiert wird.

Ich bin für die Verkehrsberuhigung ohne Autoverkehr. Wie wird der Verkehr (Lieferverkehr, Zufahrt zur Zulassungsstelle) in der Friesen- und den umliegenden Straßen geregelt?

- Dafür gibt es jetzt noch keine finale Lösung. Es ist klar, dass hier auch in Zukunft nicht alles mit dem Lastenrad gemacht werden kann, sondern dass die Zulieferung von z.B. Supermärkten durch größere Fahrzeuge oder Lkw weiterhin ermöglicht werden muss. Dies wird Bestandteil des Entwurfes sein.
- Wir beabsichtigen bspw. Rahmen des „Autofreien Wrangelkiezes“ die Durchführung einer Machbarkeitsstudie zum Lieferverkehr bei gleichzeitiger Verkehrsberuhigung.
- Hier in der Bergmannstraße sind die Lieferzonen nach wie vor häufig durch falsch parkende Pkw belegt, wodurch die Lieferfahrzeuge in der zweiten Reihe halten.

Wird der Platz, der durch den Abbau der Parklets frei wird sinnvoll nachgenutzt oder werden dort wieder Autos parken?

- Die BVV hat beschlossen, die Parklets vorzeitig abzubauen. Wir als Straßen- und Grünflächenamt müssen dem folgeleisten und den Abbau der Parklets durchführen. Der Abbau der Parklets wird mindestens drei Wochen in Anspruch nehmen.
- Zunächst werden dann keine Autos dort parken können. Der Bezirk klärt auf der politischen Ebene, wie die Räume der Parklets genutzt werden sollen.

Bleibt das „Bergmannstraßenfest“ in der Kreuzbergstraße?

- Auf Wunsch des Veranstalters wird zurzeit geprüft, ob das Bergmannstraßenfest auch zukünftig in der Kreuzbergstraße stattfinden kann.

Warum werden die öffentlichen Wasserpumpen nicht repariert?

- Viele der Wasserbrunnen sind Bundesbrunnen und sind somit nicht im Zuständigkeitsbereich des Bezirksamts.

PERSPEKTIV-WERKSTÄTTEN

Am 13. und 15. August fand jeweils eine Perspektiv-Werkstatt statt, in der Anwohner*innen verschiedene „Perspektiven“ für die Bergmannstraße entwickelten. Für die Teilnahme wurden 4.000 Personen aus dem näheren Umfeld der Bergmannstraße per Zufallsstichprobe aus dem Melderegister des Landes Berlin ausgewählt und postalisch eingeladen. Aus allen Rückmeldungen zu dieser Einladung wurden insgesamt 100 Anwohnerinnen und Anwohner ausgelost (je Perspektiv-Werkstatt 50 Personen). Dabei konnte durch eine Auswahl nach demographischen Merkmalen eine nach Alter und Geschlecht ausgewogene Gruppe gewährleistet werden.



Nach einer kurzen Begrüßung stellte Felix Weisbrich, Leiter des Straßen- und Grünflächenamts Friedrichshain-Kreuzberg, die bisherigen Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens vor. Anschließend präsentierte Bernhard Ensink, ehemaliger Generalsekretär der European Cycling Federation und strategische Berater bei Mobycon, eine internationale Perspektive auf öffentliche Räume und die Mobilität der Zukunft. So gab er Einblicke in diverse Projekte aus den Niederlanden, Frankreich, England und Österreich, in denen Straßenräume auf verschiedene Art und Weise umgestaltet wurden.

Im nächsten Schritt konnten die Teilnehmenden der Werkstätten aus einer Vielzahl an Fotos diejenigen aussuchen, die für sie wichtige Assoziationen oder Elemente für die zukünftige Bergmannstraße verbildlichten. In jeweils vier Kleingruppen diskutierten die Gruppenmitglieder ihre Assoziationen und Aspekte, die ihnen besonders wichtig sind. Moderiert wurden diese Gruppen von Mitarbeitenden des Büros raumscript sowie durch Mitarbeitende des Bezirksamts und des Verkehrsplanungsbüros A24 Landschaft. In Absprache mit den Teilnehmenden sortierte die jeweilige Moderation die verschiedenen Aussagen der Teilnehmenden (auf Notizzetteln) in Themenbereiche. Diese Themenbereiche bildeten je Gruppe am Ende dieser Phase die abgestimmte Grundlage für die weitere Diskussion. Gruppenübergreifend wurden hier Themen wie Verkehrsberuhigung, Aufenthalt und Miteinander als sehr wichtig eingestuft.



Im weiteren Vorgehen erhielt jede Gruppe eine Kartengrundlage der Bergmannstraße, um anhand dieser eine „Perspektive“ der zukünftigen Bergmannstraße zu erarbeiten. Dafür standen den Gruppen maßstabsgetreue Papierelemente wie z.B. Fahrradwege, Fahrbahnen, Aufenthaltsmodule, Queerungsmodule oder Diagonalsperren zur Verfügung. Sie konnten jedoch auch frei auf der Karte zeichnen, schreiben oder sich ein für sie passendes Format der Darstellung aussuchen. Auf diese Art und Weise tauschten die Teilnehmenden ihre Gedanken und Vorstellungen aus, diskutierten widersprüchliche Wünsche, experimentier-



ten mit verschiedenen Möglichkeiten und entwickelten so ihre Perspektiven. Am Ende der beiden Werkstätten wurden in einem Abstimmungsverfahren je zwei Perspektiven durch die Teilnehmenden ausgewählt. Diese insgesamt vier Perspektiven wurden anschließend im Rahmen der „Open-Air-Galerie“ auf Aufstellern entlang der Bergmannstraße ausgestellt. Eine zusätzliche Perspektive stellte die sogenannte „Null-Variante“ dar. Diese nähert sich der Bergmannstraße an, wie sie in ihrer verkehrlichen Situation vor der Testphase war. Diese Variante fußt nicht auf den Ergebnissen der Perspektiv-Werkstätten. Sie wurde vom Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg zur Diskussion gestellt, um auch der Wiederherstellung des Zustandes vor der Testphase einen Diskussionsrahmen zu bieten.

ONLINE-BETEILIGUNG

Die insgesamt vier ausgewählten Perspektiven wurden anschließend öffentlich im Rahmen der „Open-Air-Galerie“ auf den Parklets in der Bergmannstraße zur Diskussion gestellt. Diese Open-Air-Galerie fand vom 9. bis zum 29. September (ursprünglich nur bis 20. September geplant) in der Bergmannstraße statt. Alle Anwohner*innen und Interessierten konnten sich in diesem Zeitraum die Perspektiven mit textlichen Erläuterungen an Aufstellern auf Parklets anschauen. Parallel dazu konnten die Perspektiven sowie die Null-Variante (Bergmannstraße vor der Testphase) vom 9. bis zum 29. September kommentiert werden: Online auf dem Beteiligungsportal des Landes Berlin „mein.berlin.de“¹ oder handschriftlich im Stadtteilausschuss Kreuzberg. Voraussetzung für das Verfassen von Kommentaren in dem Beteiligungsportal war eine Anmeldung mit einem (anonymen) Benutzernamen und einer E-Mail-Adresse. Nach der ersten Phase der Online-Beteiligung Ende 2018 sollte der Schwerpunkt dieser Online-Beteiligung auf konkreten Wünschen, Kritik und Hinweisen zu Elementen liegen, welche in den jeweiligen Perspektiven vorgeschlagen wurden. Jede Perspektive wurde in einem Kapitel dargestellt. Der beschreibende Text einer jeweiligen Perspektive wurde in Absätze unterteilt, damit sich die Kommentare der Personen möglichst gezielt auf konkrete Elemente oder Vorschläge der Perspektiven beziehen konnten. Alle Teilnehmenden der Online-Beteiligung hatten somit die Möglichkeit, einzelne Elemente (wie z.B. ein Fahrradweg, die Aufteilung der Straße in Abschnitte oder Vorschläge für die Regelung des Lieferverkehrs) oder die gesamten Perspektiven zu kommentieren.

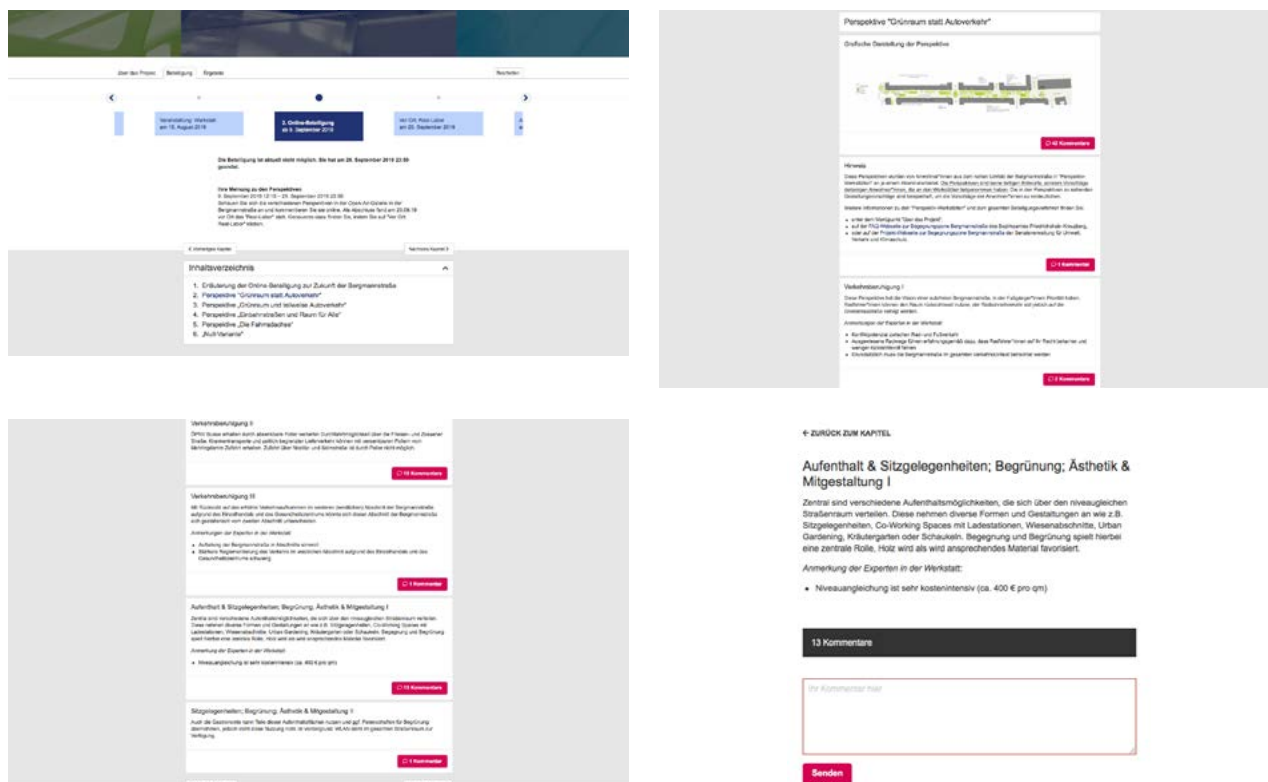


Abb.11: Exemplarische Darstellung einer Perspektive (Kapitel) auf der Online-Beteiligungsplattform

¹ mein.berlin.de/projects/begegnungszone

TEILNAHME UND AKTIVITÄT DER NUTZER*INNEN

Insgesamt wurden 525 Beiträge von 130 Nutzer*innen verfasst. Davon waren 292 neu erstellte Kommentare und 233 Antworten auf bestehende Kommentare. Insbesondere an den ersten Tagen der Online-Beteiligung, am Tag des Real-Labors (20.09.2019) sowie an den letzten Tagen fand online ein reger Austausch statt (siehe Abb. 13).

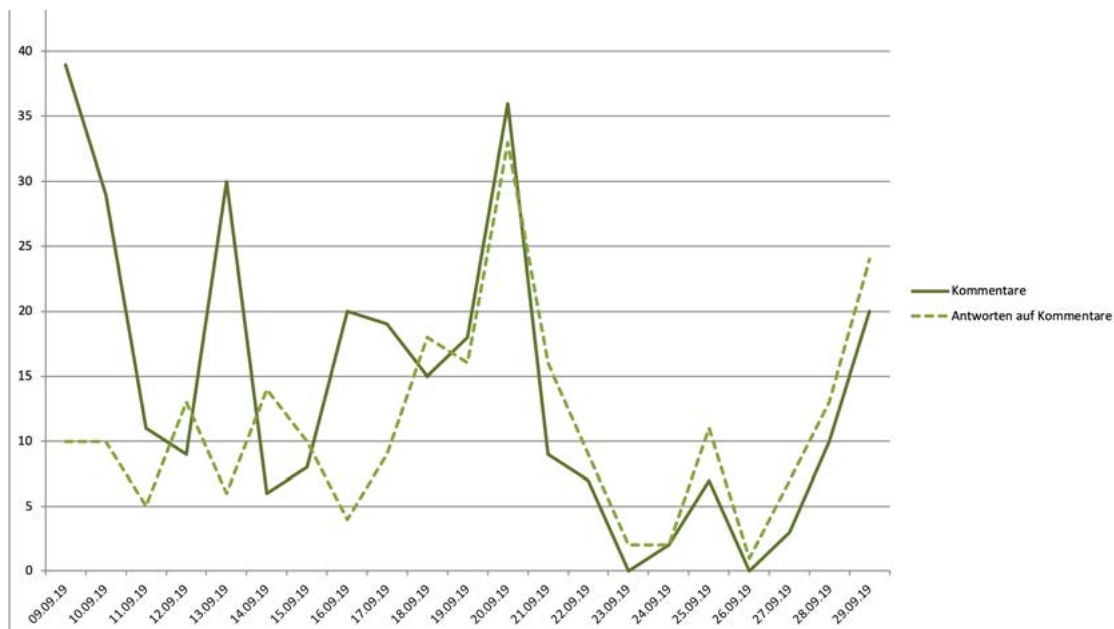


Abb.13: Verlauf der zweiten Online-Beteiligung nach Anzahl der Kommentare

Die Nutzer*innen waren in sehr unterschiedlichem Maße aktiv. Die Anzahl der verfassten Kommentare pro Nutzer*in unterschied sich teilweise stark (siehe Abbildung 14). Fünf Nutzer*innen (ca. 4%) verfassten sehr viele Kommentare (nämlich jeweils 16 – 45). Diese fünf Personen verfassten insgesamt ca. ein Viertel (26 %) aller Kommentare. Die große Mehrheit der Nutzer*innen (104 Personen, 80%) erstellte jeweils „nur“ einen bis fünf Kommentare. Diese 104 Nutzer*innen schrieben zusammen jedoch nur 38 % aller Kommentare. Weitere 21 Personen (ca. 16%) verfassten sechs bis zehn Kommentare (22 % aller Kommentare). Die restlichen sechs Personen verfassten jeweils 11-15 Kommentare (14 % aller Kommentare). Es kam auch vor, dass sehr ähnliche oder exakt gleiche Kommentare von einer Person unter verschiedene Absätze gepostet wurde.

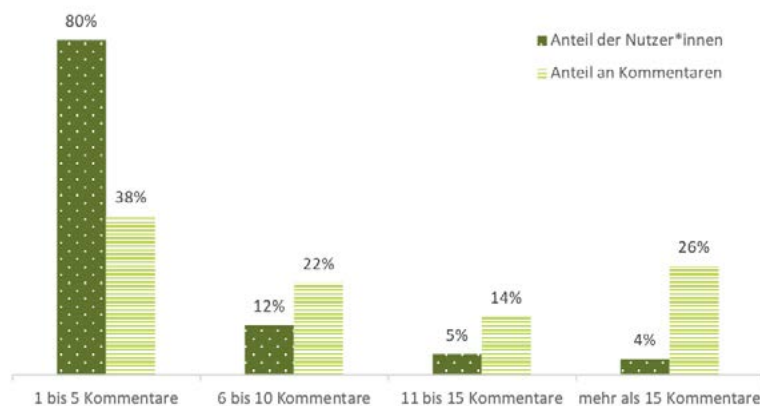


Abb.12: Nutzer*innengruppen nach ihrem Anteil an der Gesamtzahl der Nutzer*innen sowie an der Gesamtzahl der Kommentare

METHODISCHES VORGEHEN BEI DER AUSWERTUNG

Aus diesem Grund wurde in der Auswertung darauf verzichtet, inhaltliche Themen nach der Anzahl ihrer Nennungen zu sortieren, was Aussagen von einzelnen Nutzer*innen deutlich mehr Gewicht gegeben hätte. Gleichzeitig handelt es sich bei diesem Beteiligungsformat nicht um eine repräsentative Erhebung. Es ist zum einen nicht nachvollziehbar, welchen Bezug die einzelnen Nutzer*innen zur Bergmannstraße haben. Zum anderen kann nicht geprüft werden, ob eine einzelne Person mehrere Benutzer-Accounts erstellt und damit Kommentare verfasst hat.

Anstelle einer Zählung der Nennungen einzelner Aspekte wurden die Aussagen für eine bessere Übersichtlichkeit nach verschiedenen Themenbereichen, den sogenannten Planungskomponenten, sortiert (siehe Anhang B, S. 44). Anschließend wurden die inhaltlichen Aussagen zu den Planungskomponenten nach Forderungen, Aussagen zum Status Quo und konkreten Maßnahmen-Vorschlägen zusammengefasst. Im Anhang B ab Seite 45 sind alle Kommentare, welche beim Online-Dialog verfasst wurden, aufgelistet.

Die Aussagen zum Status Quo, also zur Testphase, decken sich mit den Ergebnissen der Interviews, die im Rahmen des Real-Labors geführt wurden (siehe Anhang C, ab S. 73). Deshalb wird an dieser Stelle darauf verzichtet, diese nochmals gesondert aufzuführen. Des Weiteren lassen sich aus der Online-Beteiligung gezielte Forderungen ableiten, welche teilweise aber sehr kontrovers diskutiert wurden. Aus diesem Grund werden die Forderungen im Folgenden mitsamt ihrer Kontroversen dargestellt. Soweit vorhanden, werden dabei konkrete Maßnahmen-Vorschläge genannt.

FORDERUNGEN UND KONTROVERSE

Forderung A: Verkehrsberuhigung

Der motorisierte Individualverkehr soll im gesamten Kiez verringert werden. Allgemein ist eine Verkehrsberuhigung gewünscht. Dafür wird neben einem Verkehrskonzept für den gesamten Kiez auch konsequenteres Ahnden von Regelverstößen gegen die Straßenverkehrsordnung aller Verkehrsteilnehmenden gefordert. Die Zufahrt zum Gesundheitszentrum soll in jedem Fall gewährleistet werden.

Kontroverse A1: MIV in der Bergmannstraße (exklusive Lieferverkehr)

- a) MIV uneingeschränkt erlauben
- b) MIV nur in eine Richtung erlauben (Einbahnstraße)
- c) MIV bis auf die Zufahrt zum Gesundheitszentrum verbieten
- d) nur Anwohner- bzw. Anliegerverkehr erlauben, Durchgangsverkehr verbieten

Kontroverse A2: Durchgangsverkehr Zossener- und Friesenstraße

- a) Durchgangsverkehr erlauben
- b) Durchgangsverkehr uneingeschränkt verbieten
- c) Durchgangsverkehr eingeschränkt verbieten, Anwohner- bzw. Anliegerverkehr zu lassen

Forderung B: Lieferverkehr ermöglichen und besser regeln

Lieferverkehr soll ermöglicht werden, muss jedoch besser geregelt werden.

Kontroverse B: Regelung des Lieferverkehrs

- a) Ausreichend Lieferzonen ohne zeitliche Einschränkung
- b) Ausreichend Lieferzonen mit zeitlicher Einschränkung
- c) Ausreichend Lieferzonen mit gezielter Förderung von kleinem Lieferverkehr (kleine Laster, Transporter)

Forderung C: Förderung des Fuß- und Fahrradverkehrs

Fuß- und Radverkehr sollen in der Bergmannstraße ermöglicht, dabei jedoch Konflikte vermieden werden. Eine reine Fußgängerzone oder eine Sperrung für Radfahrer*innen wird tendenziell abgelehnt. Mehr und sicherere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger*innen werden als wichtig erachtet. Es sollen keine zusätzlichen Parkplätze geschaffen werden. Die Aufenthaltsqualität wird unterschiedlich eingeschätzt. Unabhängig von der Positionierung werden Bedenken bezüglich Sauberkeit und Lärm geäußert, für die es eine Lösung brauche. Die Flächen für Gastronomie sollen tendenziell erhalten, jedoch nicht erweitert werden.

Kontroverse C1: Aufteilung der Fläche für Fuß- und Radverkehr

- a) Klare räumliche Trennung von Fuß- und Radverkehr
- b) Geteilter Straßenraum: keine Trennung von Fuß- und Radverkehr, dabei aber Vorrang für Fußgänger*innen und den Radverkehr durch Maßnahmen (z.B. versetzte Kübel oder unebenen Boden) verlangsamen

Kontroverse C2: Fläche für Fußverkehr

- a) Mehr Fläche für Fußgänger*innen, z.B. durch Verbreiterung der Gehwege oder Verlagern der Gastronomie auf den jetzigen Straßenraum oder geteilten Straßenraum
- b) Fläche für Fußgänger*innen ist ausreichend, wenn die Flächen für die Gastronomie nicht erweitert werden

Kontroverse C3: Parkplätze

- a) Aktuell bestehende Pkw-Parkplätze der Bergmannstraße erhalten
- b) Aktuell bestehende Pkw-Parkplätze der Bergmannstraße minimieren/entfernen und anders nutzen

Kontroverse C4: Aufenthaltsmöglichkeiten

- a) Zusätzliche nicht-kommerzielle Sitzgelegenheiten schaffen (häufig wurden Bänke auf dem Gehweg anstatt Parklets genannt)
- b) Keine neuen Sitzgelegenheiten schaffen, im Umfeld sind genügend Aufenthaltsmöglichkeiten vorhanden

Forderung D: Begrünung der Bergmannstraße

Die Bergmannstraße soll stärker begrünt werden, allerdings nur, wenn die Pflege der Grünflächen sichergestellt werden kann.

ANHANG A: AUSGEWÄHLTE PERSPEKTIVEN DER WERKSTÄTTEN

GRÜNRAUM STATT AUTOVERKEHR

Diese Perspektive hat die Vision einer autofreien Bergmannstraße 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 Ladestationen, Wiesenabschnitte, Urban Gardening, Kräutergarten oder Schaukeln. Begegnung und Begrünung spielen hierbei eine zentrale Rolle, Holz wird als ansprechendes Material favorisiert. Auch die Gastronomie kann Teile dieser Aufenthaltsflächen nutzen und ggf. Patenschaften für die 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 absenkbare Poller weiterhin Durchfahrtmöglichkeit über die Friesen- und Zossener Straße. Krankentransporte und zeitlich begrenzter Lieferverkehr können mit versenkbaren Pollern vom Mehringdamm Zufahrt erhalten. Die Zufahrt über die Nostitz- und Solmstraße ist durch Poller nicht möglich. Mit Rücksicht auf das erhöhte Verkehrsaufkommen im vorderen (westlichen) Abschnitt der Bergmannstraße aufgrund des Einzelhandels und des Gesundheitszentrums könnte sich dieser gestalterisch vom zweiten Abschnitt unterscheiden.

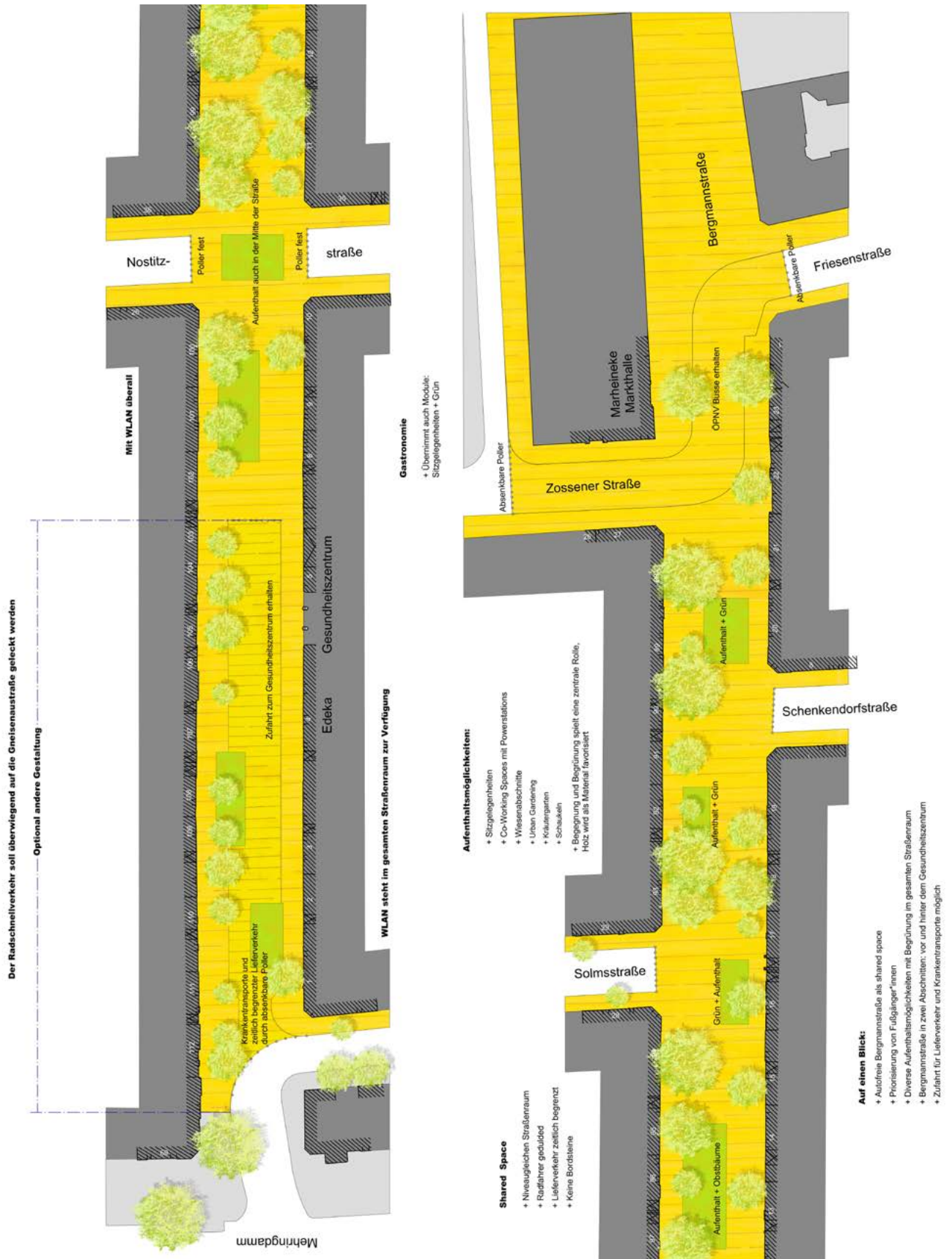
Auf einen Blick

- Autofreie Bergmannstraße
- 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

Anmerkungen der Experten in den Werkstätten

- 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 kostenintensiv (geschätzt ca. 400 € pro qm)
- Konfliktpotenzial zwischen Rad- und Fußverkehr
- Grundsätzlich muss die Bergmannstraße verkehrlich im größeren räumlichen Kontext betrachtet werden

GRÜNRAUM STATT AUTOVERKEHR



GRÜNRAUM UND TEILWEISE AUTOVERKEHR

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 Straße 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 Fußgänger*innen 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.

Abschnitt 1: Mehringdamm bis Gesundheitszentrum

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

Abschnitt 2: 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

Abschnitt 3: Zossener Straße bis Friesenstraße

- nicht abschließend bearbeitet
- 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 über die endgültige Umgestaltung der Bergmannstraße entschieden worden ist.

Anmerkung der Experten in den Werkstätten

- Aufteilung der Bergmannstraße in Abschnitte sinnvoll
- Stärkere Reglementierung des Verkehrs im westlichen Abschnitt aufgrund des Einzelhandels und des Gesundheitszentrums schwierig
- Niveauangleichung ist sehr kostenintensiv (ca. 400 € pro qm)
- Konfliktpotenzial zwischen Rad- und Fußverkehr
- Dezidierte Radwege führen erfahrungsgemäß dazu, dass Radfahrer*innen auf ihr Recht beharren und weniger rücksichtsvoll fahren
- Grundsätzlich muss die Bergmannstraße im gesamten Verkehrskontext betrachtet werden

GRÜNRAUM UND TEILWEISE AUTOVERKEHR



EINBAHNSTRASSEN UND RAUM FÜR ALLE

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 Abschnitten, die jeweils nur in eine Richtung bzw. gar nicht befahrbar sind, unterteilt. Die erste Einbahnstraße reicht vom Mehringdamm bis 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 Friesenstraße und Zossener Straße befahren. Umstritten ist in dieser Perspektive, ob sich der Radverkehr die Fahrbahn mit dem motorisierten Verkehr teilt oder eigene Radwege in beide Richtungen erhält.

Es werden weitergehend autofreie Aufenthaltsorte geschaffen. Zum einen entsteht ein neuer Bereich um die Marheineke Markthalle. Außerdem wird der südliche Teil der Nostitzstraße für Auto- und Radverkehr gesperrt. Hier entsteht eine begrünte und mit Brunnen und Sitzmöglichkeiten gestaltete Ruhe-Zone. Zudem gibt es in der gesamten Bergmannstraße keine Parkplätze. Dafür gibt es mehr entsiegelte und begrünte Flächen entlang der Straße sowie nicht-kommerzielle Sitzmöglichkeiten.

Anmerkungen zur Erarbeitung

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 dementsprechend aufgeteilt werden soll. Zudem war strittig, wie der Radverkehr gestärkt und gleichzeitig genug Aufenthaltsflächen für Fußgänger*innen geschaffen werden soll. Es gab Stimmen, die sich weiterhin Parkplätze und leichtere Befahrungsmöglichkeiten gewünscht haben.

Auf einen Blick

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

Anmerkungen der Experten in den Werkstätten

- Einbahnstraßen führen zu mehr Verkehr durch Umwege // Verkehr passt sich neuen Voraussetzungen an (strittig unter Experten)
- Einbahnstraße für Autoverkehr und gleichzeitiger Radverkehr in beide Richtungen auf der-

- selben Fahrbahn problematisch
- Lieferverkehr hält sich oft nicht an Lieferzonen, Einbahnstraße könnte dieses Verhalten verstärken
 - Die Ergebnisse der Kinder- und Jugendbeteiligung sollten bedacht werden, z.B. durch Aufenthaltsflächen gezielt für Kinder und Jugendliche

EINBAHNSTRASSE UND RAUM FÜR ALLE



FAHRRADACHSE

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 Straße und die Friesenstraße. 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 Bepflanzung oder Sitzmöglichkeiten um Bäume.

Anmerkungen zur Erarbeitung

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

Auf einen Blick

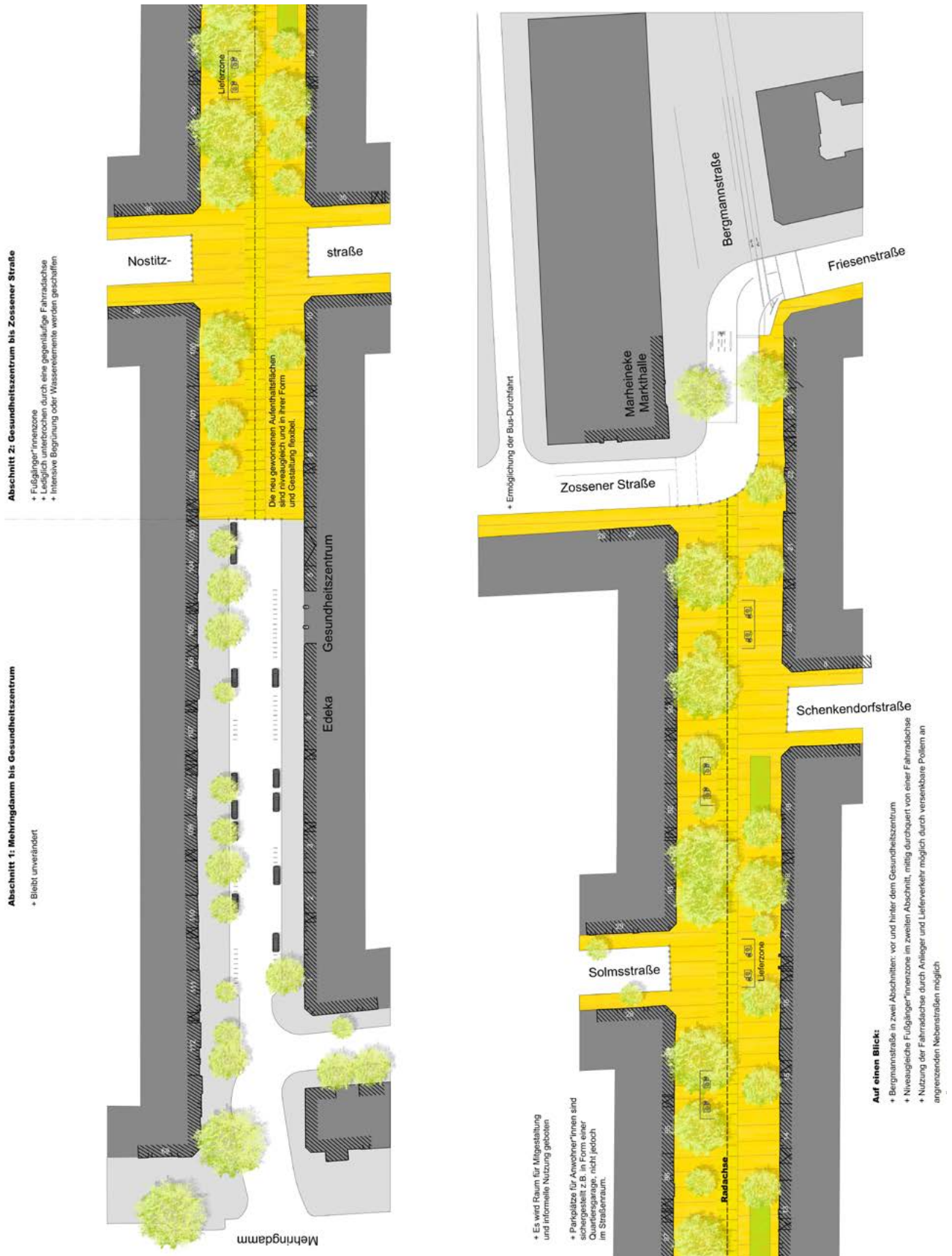
- Bergmannstraße in zwei Abschnitten: vor und hinter dem Gesundheitszentrum
- Niveaugleiche Fußgänger*innenzone im östlichen Abschnitt, mittig durchquert von einer Fahrradachse
- Nutzung der Fahrradachse durch Anlieger-Pkw und Lieferverkehr mithilfe von versenkbaren Pollern an angrenzenden Nebenstraßen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

Anmerkungen der Experten in den Werkstätten

- 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)

Die Perspektiven sind keine fertigen Entwürfe, sondern mögliche Tendenzen, Vorschläge oder Visionen derjenigen Anwohner*innen, die an den Werkstätten teilgenommen haben. Die auf diesem Aufsteller zu sehenden Gestaltungsvorschläge sind beispielhaft, um die Vorschläge der Anwohner*innen zu verdeutlichen. Die Perspektiven stellen konkrete Ansätze und Ideen zur öffentlichen Diskussion und spiegeln die vielfältigen Ansprüche und Bedürfnisse der Menschen wider. Es stellt eine Herausforderung dar, eine gemeinsame Vision für die Bergmannstraße zu finden, denn einige Wünsche und Vorstellungen sind gegensätzlich bzw. nicht miteinander vereinbar. Jedoch ist es wichtig, ein Bewusstsein für diese Vielfalt an Bedürfnissen zu entwickeln, sich darüber auszutauschen und Varianten zu diskutieren, um Prioritäten für die Gestaltung der Bergmannstraße zu bestimmen. Das war das Ziel der Open-Air-Galerie, des Real-Labors und der Online-Beteiligung.

DIE FAHRRADACHSE



ANHANG B: ONLINE KOMMENTARE**PLANUNGSKOMPONENTEN (KATEGORIEN DER AUSWERTUNG)**

A	Mobilität	
A 1	<i>Verkehr über die Bergmannstraße hinaus planen und lenken:</i>	
A 1.1	Konkrete Verkehrsbelastungen im Kiez	Durchgangsverkehr, Kommentare zu bestimmten Straßen, etc.
A 1.2	Besorgnis bzgl. der Auswirkungen auf umliegende Straßen bei einer Umgestaltung	
A 1.3	Sonstiges	
A 2	<i>Verkehr integriert denken:</i>	
A 2.1	ÖPNV mitdenken, neue Mobilitätsformen, etc.	
A 2.2	Verkehrssicherheit und -regeln	Tempolimit, Falschparker, Raser, gefährliche Kreuzungssituationen, etc.
A 2.3	Förderung von Fuß- und Radverkehr	Bedarf Radwege, Querungsmöglichkeiten, Breite der Gehwege, etc.
A 2.4	Aufteilung des Straßenraums	Niveauangleichung, Fahrradwege, Fahrbahnen, Einbahnstraßen, etc.
A 2.5	Nutzung der Bergmannstraße durch MIV	Anliegerverkehr, Lieferverkehr, Krankentransporte, Teilung in Abschnitte, Sperrungen, absenkbare Poller, Parkraum, etc.
A 2.6	Sonstiges	
B	Aufenthaltsmöglichkeiten & Freiflächengestaltung	
B 1	<i>B 1 Nutzung der Freiflächen und Formen des Aufenthalts</i>	
B 1.1	Gastronomie	
B 1.2	Sitzmöglichkeiten, Parklets, Tische, etc.	
B 1.3	Bepflanzung, Urban Gardening, etc.	
B 1.4	Sonstiges	
B 2	<i>B 2 Ästhetik & Mitgestaltung</i>	
B 3	<i>Auswirkungen möglicher Umgestaltungen</i>	
B 3.1	Lärm & Müll	
B 3.2	Nutzer*innengruppen	Tourist*innen
B 3.3	Bedenken bzgl. der Nutzungen	wenig urban, ungenutzt im Winter, etc.
B 3.4	Sonstiges	
C	Sonstiges	
C 1	<i>Aussagen zum Beteiligungsverfahren</i>	
C 2	<i>Allgemeine Aussagen zu einer möglichen Veränderung der Bergmannstraße (die sich keinen konkreten Themenfeldern zuordnen lassen)</i>	
C 3	Sonstiges	

A 1.1	<p>Ich wohne seit 20 Jahren hier und fahre jeden Tag mit dem Rad durch die Bergmannstr. Früher noch mit Kindern, zum Glück ohne Unfall. Der Verkehr ist unerträglich und gefährlich. Die Autozahl muss radikal verringert werden. M.E. kann das nur geändert werden, wenn die Bergmannstr. Einbahnstraße wird. Außerdem ist die Kommerzialisierung problematisch. Wie schon andere User geschrieben, gibt es ein Nachbarschaftsleben außerhalb konsumpflichtiger Cafes eigentlich nur noch im privaten Bereich. Deshalb ist es eigentlich gut, dass Möglichkeiten zum Verweilen geschaffen werden. Wie das Problem mit dem nächtlichen Krach geregelt werden soll, ist mir allerdings auch unklar, wobei allerdings nachts auch laute Autos und Motorräder durch die Straße fahren....</p>
A 1.1	<p>Der Durchgangsverkehr über die Friesen - Zossener ist aufgrund rücksichtsloser Auto-, Bus-, und Lkw- Fahrer mit allen Mitteln aus dem Wohngebiet herauszuhalten. An Tempo 30 hält sich kaum jemand, als Radfahrer auf der Straße wird man (vor allem bergauf) rücksichtslos abgedrängt und überholt. Mit und für Kinder ist die Kreuzung an der Markthalle eine besonders gefährliche Ecke. Daher ist die vorgeschlagene Variante in meinen Augen sehr zu begrüßen, Kraftfahrzeuge jeder Art können und sollen die großen Straßen nutzen und sich nicht durch 30er Zone schieben.</p>
A 1.1	<p>Solange die Achse Friesenstr / Zossener für den Individualverkehr offen bleibt wird sich an der unerträglichen Verkehrsbelastung nichts ändern. Die Sperrung der Zossener Str. Bzw Poller wie in den anderen Perspektiven sind das einzige Mittel im rücksichtslosen Rasen zu stoppen</p>
A 1.1	<p>Der Durchgangsverkehr ist das Hauptproblem im Kiez. Es sind nicht die Besucher und Lieferanten der Bergmannstraße, es sind auch nicht wie immer wieder angeführt die vielen Parkplatz- Sucher. Das gehört alles zu einem lebendigen Kiez. Das große Problem sind die täglich tausenden (!) Autos, die den Bergmannkiez nur durchfahren (bzw. Durchrasen), um dem ach so verstopften Mehringdamm auszuweichen. Ich fahre selbst kaum Auto, jedoch kann ich das einfach nicht bestätigen. Klar, der Mehringdamm ist voll und es stockt schon teils gewaltig. Aber das ist auf anderen Hauptverkehrsstraßen genau so. Ich bin dafür, sowohl die Einbahnstraßen als auch die Sperrung der Achse Friesenstr/ Zossener sind sinnvolle Maßnahmen gegen den immer weiter zunehmenden Durchgangsverkehr.</p>
A 1.1	<p>dazu muss man aber auch beachten, dass zeitgleich eine Baustelle Mehringdamm / Ecke Gneisenau und am Platz der Luftbrücke für Staus auf dem Mehringdamm gesorgt haben (und es immer noch tun). Alles auf die Sperrung der Friesenstr zu schieben ist nicht ganz fair.</p>
A 1.1	<p>Es gibt bekanntlich zwei Supermärkte in der Bergmannstrasse 5. Ausserdem ist dort die Einfahrt in ein Anwohnerparkhaus. Ich schlage vor, dort den täglichen LKW-Verkehr zu analysieren und ggf. eine spezifische Logistikköslösung zu erarbeiten. Zwei LKWs in diesem Bereich reichen, um jeglichen Verkehr (Autos, aber auch Fahrräder) zu chaotisieren. Vielleicht hilft eine LKW-Wartezone "Am Tempelhofer Berg", oder eine Extrapspur für Zulieferer, wie an der Marheineke-Markthalle.</p>
A 1.1	<p>Den motorisierten Individual Durchgangsverkehr aus dem Bergmannkiez herauszuhalten ist überfällig. Der Zustand auf der Achse Friesenstraße-Zossenerstraße steht allem entgegen, was mit der "Begegnungsszone erreicht werden soll: Sicherheit, Beruhigung, Aufenthaltsqualität usw. Spätestens seit der Asphaltierung mutiert die Friesenstraße zur viel befahrenen Rennstrecke. Von daher halte ich die hier vorgeschlagene "Sperrung"/Verkehrsfiterung für den zentralsten Punkt, der im Rahmen der Umgestaltung Bergmannstraße als erstes umgesetzt werden muss.</p>
A 1.1	<p>Ich gehöre zur Bürgerinitiative "Leiser Bergmannkiez" und freue mich über alle Aktivitäten, die in den letzten 2 Jahren, besonders zur Verkehrsberuhigung durch die Neugestaltung der Friesenstr., vorgenommen wurden. Durch die Baumaßnahme gab es 2 Jahre keinen Durchgangsverkehr durch die Fidicinstr. in der ich wohne. Es war nicht mehr auszuhalten. Eine 30 Zone - Seit 2012 kämpft unsere Bürgerinitiative vor allem gegen diesen Durchgangsverkehr in unserem Viertel. Kommend vom Mehringdamm, in meinem Fall durch die Fidicinstr. Es wird immer lauter!!!! Riesige LKW's und Busse kürzen ihren Weg durch meine Straße zum Alexanderplatz, über die Friesenstr. Folgend, ab. In den Altbauten gibt es schon an den Decken der Zimmer erhebliche Bauschäden, verursacht durch Schwerlastkraftwagen - das kann ich mit Fotos belegen. Wir wünschen uns, das ist bekannt, eine Sperrung der Zossener Str. auf Höhe der Markthalle. In dem obigen Gestaltungsvorschlag ist diese Sperrung für den Durchgangsverkehr vorgesehen. Die Fidicinstr. hat dazu auch noch Kopfsteinpflaster!!!! Gefährlich für Kinder aus den Kinderläden auf der Straße und unerträglich laut. Als Fahrradfahrerin freu ich mich über die neu gestaltete Friesenstr., denn nun werden auch die Bürgersteige nicht mehr so häufig von den Fahrrädern benutzt. Der neue Fahrstraßenbelag macht die Straße zwar leiser, doch Tempo 30 wird, wie erwartet, nicht eingehalten. Bisher ist die Fidicinstr. noch nicht wieder zur Friesenstr. geöffnet, die Bauarbeiten sind nicht endgültig abgeschlossen, zu aller Anwohner/innen Freude. Mit dem Projekt "Begegnungsszone Bergmannstr." gibt es eine große Chance dem gesamten Bezirk rundherum durch neue Verkehrsgestaltung mehr Wohn- und Aufenthaltsqualität zu geben. VERHEKEHRBERUHIGUNG, vor allem mit Blick auf den motorisierten Verkehr ist allgemein hier im Kiez erwünscht und dringend notwendig! Für die Fidicinstr. wären insbesondere, das nochmals erwähnt, dringend Maßnahmen nötig, die die Lärmbelästigung durch zu schnell fahrende PKW, LKW usw. speziell vom Mehringdamm kommend eindämmen. Blitzer müssten her. Blumenkübel versetzt aufgestellt, Erhöhungen (sleeping policemen) etc. Die Parkraumbewirtschaftung, leider nur bis 22:00 Uhr, ist gut, wird aber nicht ausreichend kontrolliert, so dass ich morgens mit meinem Rad (6:00 Uhr) nicht auf die Straße komme, da doch wieder alles zugeparkt ist. Das Ordnungsamt ist leider gegen 20-22 Uhr nicht unterwegs um zu kontrollieren. Seit Wochen habe ich keine "Hüter" mehr, weder am Tage noch am Abend, gesehen. Ich befürworte die Idee das Auto ganz aus dem Gebiet zu verbannen, auf der Begegnungsszone Bergmannstr., als auch in den angrenzenden Straßen. Der Bus sowie Lieferverkehr, Anwohner/innen und Einsatzfahrzeuge ausgeschlossen - ebenso ist die Erweiterung der Fahrradstr. auf der gesamten Bergmannstr. Nötig. Rücksichtnahme und Achtsamkeit zwischen Fußgängern und Radfahrern sollten die Regel werden/sein.</p>
A 1.1	<p>Als Anwohner der Schenkendorfstr. kann ich diesen Vorschlag überhaupt nicht unterstützen, nach diesem Plan komme ich gar nicht in meine Straße! Das ist absolut verrückt!</p>
A 1.1	<p>Sorry, aber ich wohne hier auch schon einige Jahre, und ich fand/finde die Verkehrssituation furchtbar. Radfahren ist total gefährlich, unter anderem durch exzessives In-der-2.-Reihe-Parken und vor allem für Kinder. Die Fusswege sind durch Aussengastronomie, Postkartenstände etc nervigsten verengt und durch die zugeparkten Strasseneinmündungen ebenfalls gefährlich. Und diese Angst bei vielen Kommentaren, eine Verkehrsberuhigung wäre provinziell finde ich albern, als ob Urbanität vom Autoverkehr abhänge...</p>
A 1.1	<p>Mehr Verkehrsberuhigung wäre wünschenswert</p>

	<p>Dieser Vorschlag verhindert den Durchgangsverkehr in der Bergmannstraße und täuscht damit Verbesserungen vor, er führt in die Irre. Erstens, Einbahnstraßen führen zu erhöhtem Fahrverkehr, weil das Ziel nicht mehr auf dem kürzesten Wege erreicht werden kann. Zweitens, begleitende Parkverbote führen zu erhöhtem Parkdruck im Umfeld. Drittens, Geschäfte und Gastronomen sind für Kunden und Lieferanten schlecht oder gar nicht erreichbar. Viertens, der Radschnellweg im Mittelteil täuscht den Radfahrern freie Fahrt vor, die Rücksichtnahme auf Fußgänger schwindet, die Gefahr für Fußgänger steigt.</p> <p>Beachtenswert: Durchgangsverkehr in der Bergmannstraße entsteht, weil bzw. wenn die Hauptverkehrsstraßen Mehringdamm und Gneisenaustraße überlastet sind. Deshalb -</p> <p>Fünftens: Verkehrsstau auf den Hauptverkehrsstraßen muß durch Planung verringert werden - z.B. geschicktes Baustellenmanagement ("einer baut immer"). Sechstens: Die Attraktivität der Bergmannstraße als Schleichweg kann vermindert werden durch Tempo 20 oder durch ein Abbiegeverbot vom Mehringdamm rechts in die Bergmannstraße.</p> <p>Siebtens, und Letztens: Wir erreichen nicht alles Gewünschte durch Baumaßnahmen (Poller, Findlinge, Parklets...) und dann hat es sich. Wir müssen vielmehr ständig darauf achten, was geschieht: was die Verkehrsteilnehmer aller Art so machen, wie sie miteinander auskommen - und welche sich rücksichtslos verhalten (Autofahrer, Radfahrer, Fußgänger, Lieferanten, Kunden...). Die aber müssen wir belehren oder bestrafen, damit sie rücksichtsvoll werden. Und dann wird alles gut? Es bleibe gut, wenn wir dranbleiben.</p>
A 1.1	Das Traurige ist eben, dass die bewährten Maßnahmen aus der Nachbarschaft nicht übertragen wurden, sondern genauso viel Verkehr wie früher durch eine Straße gepresst wird, die noch schlechter als vorher dafür geeignet ist.
A 1.1	Natürlich habe ich auch lieber Straßen ohne parkende Autos, und ich sage auch nicht, dass die parkenden Autos in der Bergmannstraße kein Problem waren, aber das, was eigentlich schon schrecklich genug war, ist jetzt schlimmer als vorher, nämlich: zu viel fahrender Verkehr im Verhältnis zum verfügbaren Raum.
A 1.1	Ja, ausführlich, konstruktiv und sprachlich verständlich ist das vorgebracht, und etliche Vorschläge sind gut, aber die Behauptung, dass die Situation sich für Leute mit Fahrrad gebessert hätte, ist mir völlig unbegreiflich. Wenn der Autoverkehr sich früher staute, war es zwar auch eng, unübersichtlich und stressig, aber es war wenigstens überhaupt noch möglich vorbeizukommen.
A 1.1	Ich verstehe den Ärger über den Unsinn, über die Verschwendung und über diejenigen, die beides zu verantworten haben, aber ich bin nicht der Meinung, dass der frühere Zustand gut war. Die Überforderung der Bergmannstraße mit dem Verkehr hat sich in den letzten Jahren kontinuierlich verschlimmert. Eine Beruhigung war und ist nötig, aber in der Versuchsphase wurden dazu zwar teure, aber ungeeignete Maßnahmen realisiert, die hauptsächlich zu einer Verengung der Fahrbahn geführt haben, ohne dass Verkehr aus der Straße genommen wurde.
A 1.1	Als Leute, die die Bergmannstraße weiter mit dem Fahrrad befahren wollen, können wir nur hoffen, dass die Behörden auch mal etwas gegen die Rücksichtslosigkeit derer unternehmen, die ihre Mitmenschen trotz Zebrastreifen nicht über die Straße lassen. Denn das führt dazu, dass der Fahrradverkehr insgesamt nicht als Teil der Lösung gesehen, sondern abgelehnt wird. Und wenn ich mit dem Fahrrad am Zebrastreifen stehen bleibe, um Leute rüberzulassen, und andere Leuten mit Fahrrad rasen an mir vorbei einfach weiter, dann verstehe ich den Ärger.
A 1.1	Als Anwohner in der Friesenstraße kann ich die vorgeschlagene Sperrung an der Ecke Marheinekehalle/Zossener/Friesenstraße nur unterstützen! Nicht erst seit der Asphaltierung der Friesenstraße wird hier regelmäßig zu viel, zu schnell & rücksichtslos gefahren. Zudem fahren immer mehr Busse und LKWs durch die Friesenstraße, die dann als Entlastung zum Mehringdamm fungiert - jedoch durch ein Wohngebiet mit Tempo 30 führt. Diese Belastung ist auch vor dem Hintergrund einer angemessenen Verkehrspolitik in Zeiten des Klimawandels nicht länger hinnehmbar.
A 1.1	eine Schließung der Zossener-/Friesenstraße halte ich für problematisch und nicht für zielführend den Kiez zu beruhigen. Während der Zeit des Umbaus der Friesenstraße hat sich gezeigt, daß der Verkehr vom Straßenverkehrsamt über die Heimstrasse abfließt. ebenfalls suchte sich der Durchgangsverkehr über die Jüterbogener-Heimstr. Schlechwege. zum anderen wird der Anwohnerverkehr unseres Kiezes - wenn die Friesenstr. als Verteilerstrasse nicht mehr zur Verfügung steht,- Wege durch die anderen Straßen suchen. es kann doch nicht sein, die Friesenstr. zu beruhigen, aber dafür den gesamten Kiez - insbesondere die Heimstr. zu belasten.
A 1.1	Welcher massive Autoverkehr, der am Mehringdamm!? Autos verschwinden doch durch diese Planung nicht (Klima)!? Die Bäume sind Bestand u haben mit der Neuplanung nichts zu tun.. die Mini-Rasenflächen haben Null Wirkung auf das Stadtklima (nach dem ersten Winter verdreckte, braune Müllflächen)! Das Tempelhofer Feld ist hier von Bedeutung.. Die schwächsten Verkehrsteilnehmer haben genau aus diesem Grund ihren eigenen Bereich erhalten, der im übrigen in dieser Straße genau so groß ist wie die Fahrbahn! Warum den Fußgänger also nun wieder absichtlich zurück auf die Fahrbahn stellen. Besonders für die 4000 Radler die die Straße am Tag urquieren ein toller Spaß!
A 1.1	Das wichtigste in diesem Viertel ist, dass die Verbindung Friesenstr./Zossenerstr. als Entlastungsweg für den Verkehr erhalten bleibt! Seit die Straße endlich wieder offen ist merkt man wie entspannt plötzlich alles in der Bergmannstr. läuft. Das Baustellenmanagement ist prinzipiell einfach völlig unfähig zu sein! Friesenstraße sperren und parallel dazu den Verkehr am Platz der Luftbrücke und Gneisenaustr. massiv einschränken! Und sich dann wundern das die Bergmannstr voll ist...!??
A 1.1	Hier bleibt die Kreuzung an der Markthalle offen und somit ist dem Durchgangsverkehr nichts entgegengesetzt. Die Bergmannstraße hört nicht an der Markthalle auf, die wird hier in diesem Entwurf einfach angeschnitten durch tausende Autos am Tag die auch den Mehringdamm nutzen könnten
A 1.1	als langjährige anwohnerin des bergmannkiezes kann ich nur beipflichten, dass der bergmannkiez endlich eine verkehrsberuhigte zone sein muss. die autos rasen weiter durch friesen- und zossenerstr., drängeln und motzen. die hohe anzahl an touristen und einwohnern quetscht sich auf schmalen gehwegen, indess die autos absurde vier spuren zwischen zossener- und friesenstr. befahren dürfen. die drängelei morgens in der bergmannstr. ist unerträglich. konnte man vor einiger zeit noch auf der strasse fahren, ist regelmäßiges ausweichen auf den bürgersteig die regel, weil autos rücksichtslos jeden fahrradfahrer von der fahrbahn treiben oder tatsächlich auf einen zurasen. ich finde auch, dass der bergmannkiez überfällig beruhigt werden muss!!!!!!! wer heute immer noch mit dem auto (vor allem allein) herumfahren muss, sollte auf die großen strassen verbannt werden. leider ist der abgasgestank auf den vielbefahrenen strassen auch nicht mehr zu ertragen.
A 1.1	Ich unterstütze die Meinung von "Bergmann" ("Warum kommt die naheliegendste Variante nicht vor?") Hier werden sinnlos Steuergelder verprasst. Auch der Umbau der Friesenstraße war Geldverschwendung. Glattes Pflaster reizt nur zum Rasen. Fahrradautobahn? Dann sind Fußgänger nicht mehr sicher. Ein paar Blumenkübel in den Weg, und Rad- und Autofahrer müssen ihr Gehirn einschalten. Als "Begegnungszone" hätten ein paar Bänke gereicht. Warum einfach, wenn's auch umständlich geht?
A 1.2	GUTEN TAG;DIESER PLAN SCHAFFT EINE MIKROOASE AUF KOSTEN DER ANDEREN ANLIEGENDEN STRAßEN.DAS IST KEIN SCHLÜSSIGES KONZEPT FÜR DEN KIEZ-ES BERÜCKSICHTIGT NUR EINE STRAßE MIT SEHR NEGATIVEN AUSWIRKUNGEN FÜR DIE RESTLICHE UMGEBUNG.EINE ISOLIERTE "BERGMANNSTRASSEN-LÖSUNG" WIRD IMMER AUF KOSTEN DER UMLIEGENDEN STRAßEN GEHEN.ES MUß EIN KONZEPT HER,DAS ALLE UMLIEGENDE STRAßEN BERÜCKSICHTIGT-DENN EINS IST DOCH KLAR-DIE MENGE DES AUTOVERKEHRS WIRD BLEIBEN UND BEI DIESEM KONZEPT NUR VERLAGERT:
A 1.2	Dies würde die Fahrradstraße Bergmannstr. ab Marheinekeplatz Richtung Südsterne obsolet machen sowie den Verkehr aus und zur Kreuzbergstr. torpedieren. Hier dürfte es massives Konfliktpotenzial geben und macht nur Sinn bei gleichzeitiger starker Veränderung am Mehringdamm bis Gneisenaustr (Anbindung an Radweg dort).
A 1.2	Der Entwurf kommt meiner Wunschvorstellung noch am nächsten. Ich finde eine Fahrradstraße wirklich sinnvoll, jedoch sollte nicht nur der Teil der Bergmannstraße betrachtet werden, sondern die ganze Länge und alles in ein schlüssiges Gesamtkonzept einbezogen werden. Die Eingriffe sollten baulich nicht so massiv sein, aber der Durchgangsverkehr sollte raus.
A 1.2	Nein, das gefällt mir nicht, weil auch der Radverkehr extrem behindert wird. Ein Gesamtkonzept für den Kiez kann das auch nicht sein.
A 1.2	Die Sperrung der Friesenstr. für den Durchfahrtsverkehr ist nicht erst seit der Asphaltierung überfällig. LKW, Flix-Busse und der Berufsverkehr nutzen die Friesenstr. als Ausweichroute zum Mehringdamm und fahren dazu viel zu schnell. Damit sich der Verkehr nicht in die umliegenden Strassen verlagert, sollte der gesamte Bereich der mittlerweile eingerichteten Parkzone im Kiez neu geregelt werden: Nur Liefer- und Anwohner*innenverkehr, Linienbusse, Einsatzfahrzeuge und Fahrradverkehr - der Rest bleibt draussen! Ein Konzept hierfür vermisse ich bei allen Vorschlägen. Deshalb unterstütze ich auch diese Variante, weil diese als einzige die Durchfahrt durch den Kiez effektiv unterbricht!

A 1.2	Um die Ausweichverkehre und Balastung der umliegenden Anwohnerstraßen durch die Einbahnstraßenregelung zu minimieren ist es möglicherweise sinnhaft, auch die Solmstr zu öffnen, damit eine Zubringung in den mittleren Abschnitt von der Gneisenaustraße passieren und auch dorthin wieder abfließen kann, anstatt sich durch die Anwohnerstraßen am Chamissoplatz schlängeln zu müssen.
A 1.2	Einbahnstrassen in Wohngebieten verlegen den Verkehr auf größere Strassen (Mehringdamm,Gneisenau) wie es von anderen Städten bekannt ist...was spricht dagegen....?Lieferverskehr ist nun einmal notwendig und ich sehe nicht warum eine Einbahnstrasse das noch verstärkt
A 1.2	Sehr guter Punkt! Der Bergmannkiez ist städtebaulich schon für sich eine Insel ohne gute organische Anbindung an andere Stadtteile Mit Polizeidirektion und Feld im Süden Gneisenaustraße im Norden, Friedhöfen im Osten und Mehringdamm im Westen. Da sollte wenigstens die Einheit innerhalb des Kiezes gewahrt bleiben.
A 1.2	Die Autos werden nicht spurlos verschwinden, nur weil man die Bergmannstr. sperrt / blockiert. Anwohner und Touristen werden noch länger im Kiez umherfahren, um einen Parkplatz zu finden. (Für das Klima auch nicht so toll) Das spielt sich dann sehr konzentriert nördlich und südlich der Bergmannstr. ab. Das wird ein ewiges rein- und rausgefahre und gewende in den geplanten Sackgassen und dem jeweiligem Areal südlich und nördlich der Bergmannstr..Will man den Durchgangsverkehr reduzieren, reichen ein paar Buckel auf der Bergmannstr. (Darüber hat man anscheinend bei der Asphaltierung der Friesenstr. nicht nachgedacht)
A 1.2	Total ungerecht. Es wäre eine unverhältnismäßig große Investitionen und wäre zudem auch eine Benachteiligung aller anderen in Kreuzberg lebender Menschen die keinen kleinstädtischen Grün-/Prachtboulevard vor Ihre Haustür gesetzt bekommen. Hinzukommt natürlich noch der zusätzliche Verkehr und Stau der sich auf Gneisenaustr und vor allem auf dem Mehringdamm bildet und die Anwohner noch zusätzlich belastet. Dies hat sich ja deutlich gezeigt als die Friesenstr geschlossen war für die Bauarbeiten! Langer Stau am Mehringdamm quasi rund um die Uhr. Jetzt läuft es wieder!
A 1.2	Natürlich verlagert sich der Verkehr dann in die Nebenstraßen. Es ist eine idiotische Idee, die Bergmannstraße sperren zu wollen. Sie ist gerade deshalb eine der schönsten und lebendigsten Straßen in Berlin, weil sie in ihrem lebendigen städtischen Flair die Gegensätze dieser Stadt beinhaltet. Die Bergmannstraße war immer geprägt von gelebter Toleranz. Deswegen sind die Leute ja auch hergezogen. Auch in die Fidicinstraße. Jetzt von oben Konzepte draufdrücken zu wollen, die nicht gewachsen sind, zerstören alles. Das haben wir doch mit den scheußlichen Parklets und den schrecklichen Pollern erlebt.
A 1.2	Grundsätzlich finde ich diese Lösung gut. Von Nachteil ist, dass die Bewohner südlich der Bergmannstr. nur über größere Umwege gen Norden fahren können. Ich bevorzuge deshalb die Lösung "Fahrradachse".
A 1.2	Eine Fahrraddurchgangsstraße ist für mich als Anwohner inzwischen genau so nervig und schädlich für das Miteinander im Kiez wie eine Autodurchgangsstraße.
A 1.2	zu JuttaC: Sie haben völlig recht! Erst wohl wissend in die mit Kopfsteinpflaster belegte Friesenstraße ziehen und für eine Teerung plädieren, weil es ach so laut ist und dann soll noch die komplette Sperrung vor der Markthalle durchgesetzt werden, damit der Verkehr in die Seitenstraßen und Richtung Südsterne verdrängt wird !!!
A 1.2	zu JuttaC: Sie haben völlig recht! Erst wohl wissend in die mit Kopfsteinpflaster belegte Friesenstraße ziehen und für eine Teerung plädieren, weil es ach so laut ist und dann soll noch die komplette Sperrung vor der Markthalle durchgesetzt werden, damit der Verkehr in die Seitenstraßen und Richtung Südsterne verdrängt wird !!!
A 1.2	zu JuttaC: Sie haben völlig recht! Erst wohl wissend in die mit Kopfsteinpflaster belegte Friesenstraße ziehen und für eine Teerung plädieren, weil es ach so laut ist und dann soll noch die komplette Sperrung vor der Markthalle durchgesetzt werden, damit der Verkehr in die Seitenstraßen und Richtung Südsterne verdrängt wird !!!
A 1.2	Ob die umliegenden Straßen später wirklich in ein Konzept einbezogen werden? Dann hätte man doch gleich ein umfassendes Verkehrskonzept für den ganzen Bereich erarbeiten können. Warum geschah das nicht?
A 1.2	Aber der Süd-Nord Verkehr fällt doch dann nicht weg. Der verlagert sich nur, zumindest teilweise, in die Heimstrasse.
A 1.2	Und statt durch die Friesenstrasse fährt der Süd-Nord-Verkehr dann durch die Heimstrasse? Ein Verkehrskonzept muss den gesamten Kiez umfassen.
A 1.2	Hallo Fidicinstr. denken sie doch bitte nach... Sie finden eine Sperrung der Bergmannstr für den Verkehr großartig aber möchten das sich der Verkehr nicht verlagert!??? Zwei Dinge die sich wohl ausschließen... Wenn sie als Anwohner der Fidicinstr. mehr Ruhe möchten, rate ich ihnen dringend die Null-Variante zu befürworten, da eine Sperrung der Bergmann oder gar der Kreuzung an der Markthalle definitiv zu nicht weniger Verkehr in den Seitenstraßen führen wird! Alles klar!
A 1.2	Hallo, puh doller Text Also, ihre Initiative wollte, soweit ich weiß, die Friesen asphaltieren! Damit es dort leiser wird! Das ist jetzt passiert! Wo ist das Problem, sehr gut und leise geworden! Die Risse bei Ihnen gibt es in allen Altbauten, bei mir auch.. falls diese von Schwerlastwagen in der Fidicin kommen, dann waren das die, die Material und Baustelleneinrichtung für die Umbaumaßnahmen der Friesenstraße gebracht haben! (Wir erinnern uns - die Straße wurde auf Anregung ihrer Initiative umgebaut) Ansonstengab es in den vergangenen 15 Jahren keine Bewegung solcher Fahrzeuge in dieser Straße. Das weiß ich so gut, da ich selbst in der Fidicinstr. wohne. Sperrung Der Kreuzung an der Markthalle wird schwierig, da diese als Ausweichroute bei Überlastung Mehringdamm funktioniert! Auch ich (wenn ich Auto fahre, aber vor Allem mit dem Fahrrad) möchte sie ungehindert nutzen. Ich wünsche also keine Sperrung an der Markthalle, bin aber definitiv ein Bürger in unserem Viertel! Verkehrsberuhigung ja - Begegnungszone Nein Viele Grüße
A 1.2	und die Fußgänger mittendrinn, um die Sache richtig kompliziert zu machen! Damit die Fahrradfahrer auf dem Weg nach Hause auch noch eine Gelegenheit bekommen sich zu ärgern.. Ach Leute
A 1.2	Diese Konzept ist sehr schnell und ohne Umbau zu erstellen! Mann kann es dann nur nicht mehr als Begegnungszone verkaufen! Und das ist hier leider das Problem! Die Friesen ist doch eine wichtige Verbindung wenn auf dem Mehringdamm oder dieser Strecke mal gebaut wird. Und das ist praktisch immer der Fall! Was glauben sie wohl ist südlich in Tempelhof los, wenn der Verkehr sich am Platz der Luftbrücke nicht mehr entzerren kann!?! Hmmm.. Wenn also Gesamtkonzept, dann wirklich alle! Nicht nur dieser Kiez.
A 2.1	Es braucht deutlich mehr Alternativen das Auto stehen zu lassen. Vorbilder wie Kopenhagen machen es vor. Wichtig ist nur alle Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen (Fußgängerampel, Zebrastreifen).
A 2.1	Der BVG-Bus ist für viele Anwohner eine wichtige Anbindung. Der Erhalt der Linienführung daher sehr wünschenswert. Die Zufahrt vom Mehringdamm bis zum Gesundheitszentrum könnte unbeschränkt frei bleiben. Dann bleiben Anlieferung und Zufahrt zur Tiefgarage weiterhin möglich. Der Durchgangsverkehr wäre trotzdem unterbunden.
A 2.1	Es ist wünschenswert, wenn die ÖPNV Busse weiterhin fahren können und die Bushaltestelle an der Marheineke Markthalle erhalten bleibt.
A 2.1	Ich bin Befürworter einer radikalen Verkehrswende in Berlin, die eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf Fahrrad und ÖPNV bewirkt. Damit scheiden aber alle Vorschläge aus, die den Radverkehr in der Bergmannstraße verunmöglichen (die ersten drei Varianten). Nur der vierte Vorschlag ist hierzu geeignet.
A 2.1	Auf Car-Sharing umsteigen ist meine Empfehlung.
A 2.1	Warum werden der ÖPNV und der Taxiverkehr nicht genannt?
A 2.1	Als direkter Anwohner habe ich einen Arbeitsweg von 99 Kilometern. Diverse Andere haben auch Wege > 50 Kilometer. Da ÖPNV nicht verfügbar, bleibt meist das Auto.
A 2.1	„Lastenräder“ ? Ehrlich? - zurück in die Vergangenheit und technischen Fortschritt negieren kann sicher keine Perspektive sein!

	<p>Bei dem momentanen massiven Autoverkehr wäre eine klare Lösung für den Kiez und die Nutzerinnen prima.</p> <p>Stichwort Klima: Autos heizen sich und den Stadtraum im Sommer auf, verstärken die Hitze und verunreinigen die Luft. Mehr Vegetation in der Straße leistet einen wertvollen Beitrag zum Klima, Bäume spenden Schatten, Strauchflächen tragen zur Versickerung bei und die Verdunstung der Vegetation schafft Abkühlung, die bis ins Quartier hinein reicht.</p> <p>Stichwort Mobilität: Der zur Zeit massive Auto- und Lastwagenverkehr macht die Straße bei derart vielen Fußgängern und Radfahrern unsicher und unübersichtlich. Die Parklets sollen Beruhigung bringen, schaffen aber auch Verunsicherung. Eine klare Lösung zu Gunsten der schwächsten Verkehrsteilnehmerinnen in der Stadt, den Fußgängerinnen, wären ein Signal in die richtige Richtung. Ein mit Fußgängern belebter öffentlicher Raum im menschlichen Maß, der vielfältige Nutzungen zulässt, eine Oase der Kommunikation und Begegnung.</p>
A 2.2	<p>Hallo,</p> <p>sicher haben Sie Recht mit dem, was Sie sagen. Ich hatte es nur so verstanden, das Anwohner hier ihre Vorstellungen artikulieren. Das ein Studium des Verkehrsrechts dafür die Voraussetzung ist, war mir nicht geläufig, verzeihen Sie.</p> <p>Ich denke aber, das die juristischen Rahmenbedingungen, die Sie hier ins Feld führen leichter durch Menschen zu beseitigen sind, als die subkortikal gesteuerten Verhaltenweisen der PKW Fahrer, die sich - empirisch - kaum darum scheren, was Sie hier als korrektes Verhalten aufführen.</p> <p>Darüber hinaus halte ich Verwaltungsvorgaben für kein geeignetes Medium für ein Brainstorming.:-)</p>
A 2.2	<p>Warum kommt die naheliegendste Variante nicht vor? Tempolimit, Parkverbote und Vorfahrtsregeln konsequent überwachen, Fahrrad-Rowdys kontrollieren, Lieferverkehr regeln. 3 sensible Blitzer in der Straße und es wäre Ruhe. Das gesparte Geld wäre an echten Problempunkten wie Kotti, Hasenheide, Görlitzer Park sicher besser angelegt...</p>
A 2.2	<p>Wahre Worte, wobei ich noch ein paar feste Blitzer und regelmäßige Fahrradkontrollen dazu geben würde.</p>
A 2.2	<p>@Mondphase12 Ähm nein. Eine Straße ist nicht für Fußgänger, ich empfehle Lektüre der Straßenverkehrsordnung. Der sonstige Verkehr kann sinnvoll reguliert werden. Nebeneinander von motorisiertem Verkehr und Fußgängern gibt es nirgendwo. Das ist in keiner europäischen Hauptstadt anders.</p>
A 2.2	<p>@bopa Geht's noch? § 2 StVO regelt die "Straßenbenutzung durch Fahrzeuge". Sind Fußgänger Fahrzeuge? Aha... Hingegen § 25 Abs. 1 Satz 1 StVO: "Wer zu Fuß geht, muss die Gehwege benutzen."</p>
	<p>@Bergmann: Sie Besserwisser haben offensichtlich keine Ahnung: §25StVO Im Sinne dieses Bundesgesetzes gilt als Straße: eine für den Fußgänger- oder Fahrzeugverkehr bestimmte Landfläche samt den in ihrem Zuge befindlichen und diesem Verkehr dienenden baulichen Anlagen</p>
A 2.2	<p>und kennen sich in europäischen Metropolen und Innenstädten nicht aus. Wenn sie weiter in der StVO lesen würden, wüssten sie auch, dass es gleichberechtigte Flächen gibt: zum Beispiel jeder Verkehrsberuhigte Bereich. Ich hoffe sie haben keine Führerschein.</p>
A 2.2	<p>Die logischere null-Variante wäre, die jetzige Gestaltung mit den Parklets fortzuführen und insbesondere die Verkehrsverstöße nachhaltig zu verfolgen.</p>
	<p>Eine Fahrradachse ist diese Straße schon seit Jahren! Dafür sind keine Umbauten nötig. Ausreichend Platz für den Lieferverkehr und die Radler sollte gegeben sein, die Straße also so breit lassen! Fußgänger können sich auf den Bürgersteigen bewegen und auf dort zusätzlich gebauten Sitzgelegenheiten ausruhen. Wie bereits geschrieben, ist der Umbau in Mischzonen (Begegnungszone) nicht zielführend, da die Radler u anderen Nutzer der Straße so kollidieren.</p>
A 2.2	<p>Tempolimit "20Zone" durch das Ordnugsamt überwachen lassen.</p>
	<p>Die beste Variante! Klare Trennung von Fußgängern und Straßennutzern.</p> <p>Übersichtlicher, breiter Straßenbereich ohne Poller und andere Hindernisse, besonders für Radler wichtig. Lieferverkehr kann von allen Seiten bequem den Zielort ansteuern ohne Umwege durch Poller und Einbahnstraßensysteme in Kauf nehmen zu müssen. Gleiches gilt für Anwohner mit Auto!</p> <p>Fußgänger können auf den breiten Bürgersteigen spazieren.</p> <p>Systematische Kontrolle der "20Zone" durch das Ordnungsamt, ggf. Einfahrt nur für Anlieger und Lieferverkehr ect. durch Schilder Kennzeichnen.</p>
A 2.2	<p>Verkehrsberuhigung ist so gewährleistet.</p>
	<p>Teile vollkommen die Meinung. Anstatt der kostspieligen grünen Punkte, 2 Geschwindigkeitskameras installieren und konsequent über Tempo 20 Knöllchen erteilen. Ausserdem ab 22 Uhr nur begrenzter Autoverkehr für Einwohner des Kiez, ÖVM, Krankentransporte und dies auch mit Kamerasystem bis 6 Uhr morgens konsequent kontrollieren. Dieses System setzt die Stadt Mailand im Zentrum mit Erfolg seit Jahrzehnten um.</p>
A 2.2	<p>Die Geldverschwendung bei der Begegnungszone sollte gerichtlich verfolgt werden, da es zu keinen Ergebnissen für die Bürger gekommen ist. Wer davon überdurchschnittlich profitiert hat, ist der Parklets Hersteller. Die Beziehung zwischen Politik und Parklets Hersteller sollte unbedingt untersucht werden. Zwei Geschwindigkeitskameras in der Bergmannstraße auf Tempo 20km/h sind ein Investment für die Stadt und die Anwohner und würden eins der wichtigen Herausforderungen der Straße sehr schnell lösen.</p>
A 2.2	<p>Die Kreuzung an der Markthalle ist ohne Autos deutlich sicherer.</p>
A 2.2	<p>Die Lösung mit den Pollern würde bestimmt gut funktionieren damit der Bus weiter fahren kann</p>
	<p>Rücksicht und Einhaltung der Regeln ist natürlich immer für alle Teilnehmer wichtig! Die Gefahr, welche von rücksichtslosen Radfahrern ausgeht ist am Ende aber schon noch eine andere als von rücksichtslosen Auto- Taxi- LKW Fahrern.</p>
	<p>Statt fahrrad-freundlich zu sein, stehe ich jetzt mit meinem Rad oft im Stau zwischen Solmsstrasse und Mehringdamm.</p> <p>Mein Schlaf und meine Arbeit ist ständig gestört durch Lärm - Autofahrer und Radfahrer beschimpfen sich gegenseitig. Skateboarder auf den Rampen machen höllische Geräusche.</p> <p>Irgendwann wird ein Kleinkind zu Tode überfahren, da die grüne Punkte verführen zum spielen.</p>
A 2.2	<p>Vorher war alles viel besser, entspannter. Alles was damals gefehlt hat wären einige einfache Parkbänke auf den Bürgersteigen gewesen.</p>
	<p>Es ist Zeit für den Senat, mutigere Entscheidungen zu treffen: Verkehrswende konsequenter einleiten !</p> <p>Das heißt konkret im Bergmannkiez: Zurückdrängen des Verkehrs in der Bergmannstraße, Sperrung der Kreuzung an der Markthalle.</p> <p>Zu den Parklets: es zeigt sich, dass sich die Stimmung langsam dreht, ich bin mir sicher, die Zahl der Parklett Anhänger wird nach der anfänglichen Irritation weiter wachsen.</p>
A 2.2	<p>In Tempo-30-Zonen dürfen laut §45 (1c) StVO keine Fahrradwege eingerichtet werden (https://dejure.org/gesetze/StVO/45.html). Die Autofahrer müssen Rücksicht nehmen und halt auch mal langsam (und ohne zu hupen!) hinter Menschen auf Fahrrädern hinterherfahren.</p> <p>In Ihrem letzten Absatz beschreiben Sie zuerst eine wünschenswerte verkehrsberuhigte Zone, nennen das am Ende aber "eine klassische Fußgängerzone". Das sind zwei verschiedene Dinge.</p>
	<p>@ottimista: "zurück in die Vergangenheit"? "technischen Fortschritt negieren"?</p> <p>In was für einer seltsamen Realität leben Sie? Registrieren Sie dort keine lokalen und globalen Entwicklungen und Probleme?</p> <p>Lastenräder sind keine Vergangenheit, sondern für viele Zwecke Gegenwart und Zukunft. Schauen und hören Sie sich doch mal um!</p> <p>Haben Sie schon mal was davon gehört, dass uns der "technische Fortschritt" auch den Klimawandel, Feinstaub, Unfalltote, Lärmbelästigung u.a. beschert hat?</p> <p>Technischen Fortschritt sollte man für moderne Mobilitätslösungen verwenden, aber nicht für den Transport von Einzelpersonen mit 2-Tonnen-Fahrzeugen. Zum Glück fahren immer mehr Menschen immer öfter Fahrrad, auch im Herbst und Winter, viele zum Glück auch weiterhin ohne Motor und Elektroschrott. Leider fahren zu viele von ihnen zu rücksichtslos. Viel gefährlicher, oft tödlich, sind aber Kraftfahrzeuge und ihre Fahrer*innen.</p>
A 2.2	<p>Vielen Dank für diesen ausführlichen, konstruktiven und sprachlich verständlichen (das ist leider bei vielen anderen Kommentaren hier nicht der Fall) Beitrag, dem ich auch inhaltlich voll zustimme!</p> <p>Ich finde es schade, dass hier die reaktionären, teilweise pöbelnden Autofetischist*innen das Bild zu sehr bestimmen und zum Teil immer wieder dieselben Kommentare abgeben. Ich hoffe, bei der Endauswertung werden so konstruktive Beiträge wie Ihrer mehr Gewicht bekommen.</p> <p>Leider sind bisher offensichtlich weder das Ordnungsamt noch die Polizei willens oder in der Lage, die zu schnell fahrenden und/oder falsch parkenden Auto- und LKW-Fahrer*innen zum Einhalten der Verkehrsregeln zu bewegen. Tempo 20 ist vielen wortwörtlich "scheißegal" (das habe ich schon öfter gehört, wenn ich mal die Gelegenheit hatte, eine*n Raser*in anzusprechen).</p>

A 2.2	<p>Sehr geehrter Herr Schulte, es geht nicht um ein Studium des Verkehrsrechts oder ein Abwürgen der Phantasie. Leider kann aber ein Teil der (Verkehrs-)Probleme in unserem Kiez aufgrund der Nicht- oder Falsch-Entscheidungen der Landes- und Bundesregierung nicht zufriedenstellend gelöst werden. Einige Stichworte: Zu niedrige Bußgelder, zu wenige Kontrollen, zu wenig intelligente Verkehrslenkung, falsche Verteilung der Finanzmittel...</p> <p>Wie viel kostet der BER? Wie viel die A100? Wie viel ein*e Ordnungsamtsmitarbeiter*in pro Jahr? Warum wird Schwarzfahren härter bestraft als manche schweren Körperverletzungen durch Kfz-Fahrer*innen? Warum sieht man im Kiez keine Kontaktbereichsbeamten, die die Raser in den tiefergelegten und übermotorisierten Autos kennen und mal für eine Gefährderansprache nach Hause kommen?</p> <p>Das Verkehrs- und Verwaltungsrecht existiert nun mal und daran müssen sich Lösungen orientieren.</p> <p>Was den von Ihnen verständlicherweise in der Friesenstraße vermissten Radweg angeht: Ich finde die Überlegung des Gesetzgebers nachvollziehbar, dass zumindest in Tempo-20/30-Zonen Kfz Rücksicht auf Fahrräder nehmen sollen und wir Radfahrer nicht zwecks Beschleunigung des Autoverkehrs von der Fahrbahn verdrängt werden. Man muss diese Rücksicht halt nur durchsetzen (wollen) und daran fehlt es leider zu oft.</p> <p>Im Grunde genommen sind wir uns einig. Sehr gut gefallen hat mir die Beschreibung der "subkortikal gesteuerten Verhaltensweisen der PKW-Fahrer". Viele von ihnen haben nach meinem Eindruck einen manifesten Frontalhirnschaden mit daraus folgend fehlender Impulskontrolle.</p> <p>Trotzdem einen schönen Abend!</p>
A 2.2	<p>ich kann mich Herrn Weisgerber nur anschließen, die Radfahrer im hinteren Teil der Bergmannstr pochen sehr auf ihre Vorfahrt und bei der Menge ist es an manchen Tagen schwer die "Fahrradautobahn" zu überqueren, davon muss es wirklich nicht mehr geben</p>
A 2.2	<p>Ich habe mich vor der Testphase auf der Bergmannstr. als Fußgänger, Fahrradfahrer und Autofahrer sicherer gefühlt, da die Straße überschaubarer war. Außerdem wurde die Fußgängerampel noch respektiert. Inzwischen jagen Horden von Fahrradfahrern bei Rot über diese Ampel, überholen mich zum Teil in riskanten Verkehrssituationen auf meinem 3-Gang Fahrrad und ich nehme alle Verkehrsteilnehmer wesentlich gestresster wahr, als vor der Testphase.</p>
A 2.2	<p>In der Bergmannstr. beharren bereits die Fahrradfahrer (nicht alle aber viele) darauf so schnell wie möglich zu fahren (egal wie riskant gerade die Überholmanöver sind),Vorfahrt zu haben (es ist keine Hauptstr.) und über die rote Fußgängerampel zu fahren. Warum?</p>
A 2.2	<p>Finde ich gut, man muss auch mal vom Auto wegdenken können. Wer hier von "früher war es in der Bergmann auch mit Autos schön" daherredet, hat mindestens die letzten 5 Jahre verschlafen. An anderen Ecken nehme der Autoverkehr dann noch zu: Tja, dann muss man da auch was entgegen setzen! Ich fahre seit 30 Jahren in Berlin Rad, immer auch durch die Bergmann, und es war nie so gefährlich und stressig wie heute, wo jeder Hinz und Kunz, möglichst erst seit drei Jahren hier mit SUV oder ohne in der Innenstadt herumzufahren beansprucht. Fußlahme können bei dem Entwurf noch an den Bus kommen und wer sich mehr bewegt, muss weniger ins Gesundheitszentrum. Etwas mehr Grün sorgt für Kühlung (Hallo Winterschläfer: Klima wird heißer!) und öffentliche Plätze zum Sitzen für mehr Interaktion und weniger Depression. Gerne auch ohne Restaurationen, die unsere europaweit BREITESTEN Bürgersteige ja eh schon bis zum Spießrutenlaufen verengen und die sich viele leider einfach nicht dauernd leisten können. (Blick über den Tellerrand: Wien) Und liebe Radfahrer: Rücksicht bitte, Arm raus, klingeln, langsamer fahren....</p>
A 2.2	<p>Das Projekt ist gescheitert. Da die Verantwortlichen kein Plan hatten was Sie mit dieser wunderbaren Straße machen sollten. Es wurde ohne Sinn und Verstand Übergänge, Sitzmöglichkeiten und Fahrradbügel gebaut, Poller gestellt und Punkte gemalt. Nichts führte zu irgendeiner Verbesserung. Ganz im Gegenteil seit der Umgestaltung ist das Fahrradfahren deutlich gefährlicher und unentspannter als vorher.</p>
A 2.2	<p>Als Urberliner wünsche ich mir die alte Bergmannstraße zurück!</p>
A 2.2	<p>Fast perfekt der Vorschlag. Besser wäre flächendeckend Tempo 20 und Reisebusse (die auch gerne vor der Markthalle halten) verbieten!</p>
A 2.2	<p>Guter Vorschlag. Das Kreuzen der Bergmannstraße ist ja auch ohne Ampel möglich, da die gefahrenen Geschwindigkeit der Autos gering ist.</p>
A 2.2	<p>Fahrräder fahren auf der Straße mit den Autos zusammen. Wo ist das Problem? Ich habe das Gefühl das eine neue Problematik gesucht wird : rasende Fahrradfahrer. Soweit ist es schon gekommen das nach dem Auto egal ob schnell oder langsam, jetzt schon das schnelle Fahrrad diskriminiert wird. Irgendwann ist auch mal gut!</p>
A 2.2	<p>Ich frage mich, warum es nur so extreme Varianten gibt. Entweder im Endeffekt gar kein Verkehr oder alles bleibt so wie es ist. Als Anwohner in der Solmsstraße kann ich nur sagen, daß die Parkplatzsituation immer noch sehr angespannt ist. Genauso müsste einfach mal konsequenter kontrolliert werden. Darunter die fehlenden Parkscheine, Fahrradfahrer die rücksichtslos die Vorfahrt nehmen oder einen als Fußgänger fast umfahren. Autos die in Parkverboten stehen. Erst mal die naheliegenden Probleme beheben, bevor hier alles so extrem umgestaltet wird. Frage mich auch, obwohl wir direkte Anwohner sind, warum wir nie eine Befragung erhalten haben.</p>
A 2.2	<p>Schon jetzt muss mal als Anwohner den Radfahrern ausweichen, egal ob man zu Fuß oder motorisiert ist. Keine Idee, wie häufig ich schon bremsen musste, weil mir die Radfahrer die Vorfahrt aus der Solmsstraße nehmen. Von allen Varianten, die schon alles extrem schlecht sind, meiner Meinung nach die deutlich schlechteste.</p>
A 2.2	<p>Im bergigen Teil Deutschlands sind schon ca. 95% der Fahrräder „e-bikes“! Wenn dieser Status in Berlin erreicht wird, sind Fahrräder die neue ernste Gefahr für Fußgänger, die auf ihren Wegen auf ihr Recht beharren und jeden mit 25 km/h von der Bahn Klingeln! Das ist dann keine „Begegnungszone“!</p>
A 2.2	<p>Die Begrifflichkeit sehe ich nicht problematisch, das Konzept "Shared Space" heißt nunmal so. Allerdings stimmt, dass der Begriff hier fehl am Platze ist. Shared Space bezeichnet eine Art rechtsfreien Verkehrsraum. Keine Bordsteine, keine Parkplätze, keine Gehwege, keine Fahrgasse, einfach eine einheitliche Fläche für alles und jeden. Das sorgt für eine immense Verkehrssicherheit. Hier reden wir über eine Fußgängerzone mit Lieferverkehr, Radfahrer und BVG frei. Das ist kein Shared Space.</p>
A 2.2	<p>Es ist kein halbes Verbot, sondern eine eingeschränkte Erlaubnis.</p>
A 2.2	<p>War klar, dass der Satz kommt. Es macht allerdings einen Unterschied: Die Regeln eingeschränkter Erlaubnisse im Sinne eines Angebots werden wesentlich mehr beachtet als die Regelungen eingeschränkter Verbote.</p>
A 2.2	<p>Zu einer gewünschten Reduzierung des Durchgangsverkehrs müssen zwangsläufig auch Fahrradfahrende gehören, zumal gerade diese mit für die Gefährdung der Fußgänger verantwortlich sind und weder die rote Ampel noch den Zebrastrifen vor EDEKA akzeptieren. Dadurch gab es bisher mehr unfallverursachende Fahrradfahrende, als Autofahrende.</p>
A 2.2	<p>Bitte dabei auch den Fahrradverkehr berücksichtigen! Bin gerade wieder mal von einem angefahren worden. Bei grüner Fußgängerampel.</p>
A 2.2	<p>Es gibt hier -außerhalb der zur Diskussion gestellten Ansätze- ein paar sehr gute Anregungen, die zusätzlich zu einer Nullvariante den Wunsch der Anwohner aufgreifen, den Verkehr zu beruhigen (20er Zone, Fahrbahnschwellen (wirken in der Monumentenstraße), Einbeziehung Älterer (die hier nicht zu Wort kommen können), weitere Zebrastrifen, feste Blitzer, Kontrollen auch der Fahrradfahrenden ...</p>
A 2.2	<p>Klar ist, dass es Kontrollen ohnehin nicht geben wird.</p> <p>Wären diese seitens unseres Bezirksamtes gewollt, würde man zumindest den Teil der Berliner Umweltzone (wir wohnen übrigens innerhalb dieser!), für die es zuständig ist, kontrollieren / durchsetzen und dafür sorgen, dass alle Fahrzeuge, die nicht in diese einfahren dürfen, auch nicht einfahren - wie das geht machen uns diverse Städte vor.</p> <p>So lange das nicht passiert, wirkt jede weitere angekündigte Maßnahme unglaubwürdig.</p>
A 2.2	<p>Viel Spaß hier noch; wir sind jetzt mit einer Familie vom anderen Ende der Straße zum Begegnen verabredet ...</p>
A 2.2	<p>Die jetzige Test-Gestaltung macht die Straße gefährlicher für Radfahrer und Fußgänger als sie es vorher war. Durch die Sitzinseln entstehen Fahrbahnverengungen, parkende PKW und LKW sorgen dann für Unübersichtlichkeit und gefährliche Situationen (und auch für KFZ-Staus). Abgesehen davon ist die Gestaltung unglaublich unschön, zusätzliche Sitzbereiche sind hier auch nicht wirklich notwendig. Wie wäre es stattdessen mit einer zweiten Baumreihe?</p> <p>Wie schon "Bergmann", hielte ich konsequentes Tempolimit, Parkverbote und Vorfahrtsregeln für sehr sinnvoll und die Regelung des Lieferverkehrs ist dringend(!) erforderlich. Darüber hinaus schlage ich vor, die Bergmannstraße zur Einbahnstrasse (zumindest für den KFZ-Verkehr) zu machen. Die Fahrbahn könnte dadurch etwas schmaler werden, der gewonnene Platz für Radwege oder die Verbreiterung der Fußwege genutzt werden. Die Nutzung der Bergmannstrasse als Umgehung der größeren Strassen sollte für KFZ noch unattraktiver werden.</p> <p>Vielleicht also als erstes die Testphase "Einbahnstraße" – das ist wesentlich weniger kostenintensiv als die bisherigen Testeinbauten und Punkte – Steuergelder sollten wirklich sinnvoller verwendet werden!</p>
A 2.2	<p>Leider ist das nicht der Fall. Radfahrer fahren so oft durch die Fußgängertrauben, die bei grün gehen, mit hohem Tempo hindurch. Man muss an Kreuzungen immer damit rechnen, dass noch ein Radfahrer auf dem Radweg vor einem lang schießt, wenn die Fußgängerampel auf grün springt. Das ist leider so... sage ich als Radfahrer (20 % meiner Wege), Fußgänger (70 %) und Autofahrer (10 % v.a. außerstädtisch).</p>

	<p>Ah, ein Vorschlag aus dem Schmolllwinkel der Planer! Aber er ist besser, als alle anderen Versuche, aus einer urbanen Straße mit Infrastruktur einen Dorfanger mit Radweg zu kreieren.</p> <p>Eine positive Erkenntnis aus der Testphase ist für mich allerdings die Wirksamkeit des Zebrastreifens vor den Supermärkten. Dort halten sogar die Radfahrer an, um Fußgänger über die Straße zu lassen.</p> <p>Daher: Bitte dort, wo diese merkwürdigen Punkte auf die Straße gemalt wurden auch Zebrastreifen anlegen. Es würde die Verkehrssituation für alle Beteiligten ohne großen Aufwand wesentlich entspannen.</p>
A 2.2	<p>Ich behaupte sogar, mehr Zebrastreifen auf Berlins Straßen hätten eine positive Auswirkung auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer untereinander.</p>
A 2.2	<p>Im Prinzip gefällt mir der Vorschlag sehr gut, aber insbesondere für Kinder wäre die Verkehrssituation zu unübersichtlich - und leider zeigt der neue gelbe Zebrastreifen, dass viele Radfahrer*Innen nicht halten. Ich sehe daher bei einem sogenannten shared space leider die Gefahr, dass Kinder und Menschen, die nicht gut zu Fuß sind oder nicht gut sehen, Probleme hätten. Vielleicht könnten gesicherte Querungen dieses Problem entschärfen.</p>
A 2.2	<p>Die Poller sind mit das sinnvollste was bisher realisiert wurde! Die zugeparkten Strasseneinmündungen sind für Kinder, Sehbehinderte, Menschen mit Kinderwagen oder Rollator sehr gefährlich.</p>
A 2.2	<p>Die Bergmannstraße war sicherer bevor eine "Begegnungszone" kreiert wurde. Durch all die Aufbauten, Markierungen usw. wurde die Straße nur künstlich verengt, so dass es jetzt für alle Beteiligten gefährlich ist, hier durch zu fahren. Die Bergmannstraße lädt dadurch nicht mehr zum Verweilen ein, muss sie auch nicht, wer entspanntes Begegnen möchte, kann dies auch am angrenzenden Marheinekeplatz tun. Daher wäre ein Rückbau aller Testelemente, Reparatur der Gehwege, Tempolimit und eine einheitliche Vorfahrtsregelung völlig ausreichend.</p>
A 2.2	<p>Das ist doch ein guter Kompromiss. So können alle, denen nichts anderes übrig bleibt, noch in die Bergmannstraße fahren. Alle anderen bleiben lieber draußen. Wichtig finde ich allerdings, dass auch mal kontrolliert wird. Mittlerweile haben wir glaube ich alle gemerkt, dass sich niemand freiwillig an die 20 km/h hält. Groß anders wird es bei vorgeschriebenen 7 km/h die Stunde auch nicht aussehen.</p>
A 2.2	<p>Die Veränderungen, die in der Bergmannstraße durchgeführt worden sind, führen dazu, dass der Fahrradverkehr von der Straße auf die Bürgersteige gedrückt wird, weil die Fahrbahn nun so schmal ist, dass der nicht vorankommende Autoverkehr sie komplett blockiert, das Vorbeikommen somit unmöglich oder mit der Gefahr verbunden ist, in die aufgestellten Hindernisse (in die Fahrbahn ragende Sitzgestelle, Markierungsschilder und Poller) gequetscht zu werden. Dass unter diesen Umständen die Polizei es Leuten mit Fahrrad nicht übel nimmt, dass sie nicht auf der Straße sind, wo man ihnen die Möglichkeit des sinnvollen Fahrens genommen hat, rechne ich ihr hoch an: Man kann nicht die Leute erst in die Situation bringen, dass das Verletzen der Verkehrsregeln die einzig sinnvolle Handlungsoption ist und sie dann anschließend bestrafen. Die Situation, wie sie ist, ist für Leute mit Fahrrad Strafe genug. Das Fahren auf dem Bürgersteig ist auch keineswegs angenehm, und es wird aufhören, wenn die Situation auf der Straße zum Fahrradfahren akzeptabel ist. (Mensch kann übrigens in solchen Situationen auf dem Bürgersteig beliebig rückwärts Fahrrad fahren, und wird immer noch von prinzipientreuen Mitmenschen angegiftet, selbst wenn gerade auf dem Bürgersteig kein nennenswerter Verkehr stattfindet.)</p>
A 2.2	<p>Fahrradverkehr erlauben oder verbieten. Das hier vorgeschlagene halbe Verbot sorgt nur für Fahrradkonflikte wie in Fußgängerzonen.</p>
A 2.2	<p>Es ist jedenfalls nicht selbstverständlich, dass der Fahrradverkehr reduziert werden soll. Wenn der Autoverkehr reduziert wird, *muss* es zum Ausgleich mehr ÖPNV und Fahrradverkehr geben. Über Tempobegrenzungen für motorisierte Fahrräder muss gesprochen werden.</p>
A 2.2	<p>Fahrradverkehr muss erlaubt oder verboten werden. Ein solches halbes Verbot gäbe nur Probleme.</p>
A 2.2	<p>Warum nicht die einfachste Lösung: Tempolimit 20 km , Parkverbote und Vorfahrtsregeln konsequent überwachen, Fahrrad-Rowdys kontrollieren, Lieferverkehr regeln. 3 sensible Blitzer in der Straße und alle 150 m eine Schwelle aufbringen und es wäre Ruhe.</p>
A 2.2	<p>vom marheinekeplatz und seiner fahrradachse weiss ich, dass der fahrradverkehr sehr schnell ist und die Fahrer auf ihrer vorfahrt heftig bestehen. eine weitere fahrradautobahn braucht niemand.</p>
A 2.2	<p>Ich habe auch schon häufig Vorfahrtsmissachtungen beobachtet, sowohl von Auto- als auch von Radfahrern. Die Bergmannstraße nehmen sehr viele einfach als Vorfahrtsstraße war.</p>
A 2.2	<p>Ich könnte mir auch etwas Ähnliches vorstellen: Tempolimit 20 oder 30, mit mehreren Blitzern, Parkverbote und stattdessen Radwege. Lieferverkehr vor dem Berufsverkehr. STOP-Schilder an jeder Kreuzung. -&gt; Entschleunigung = Begegnungszone ohne Umbau.</p>
A 2.2	<p>Raser stoppen Sie doch nicht, indem Sie die Zossener sperren oder dort Poller aufstellen!! Sie verschieben das Problem nur an eine andere Stelle! Also ist es in diesem Kontext reiner Egoismus um ganz andere Ziele zu erreichen - also ein klassisches Scheinargument! Das sind zwei völlig verschiedene Themen.</p>
A 2.2	<p>Der Belag ist sehr gut geworden und lässt sich auch mit dem Rad gut befahren. Raser gibt es hier praktisch gar nicht! In der Bergmann, durch den ganzen Betrieb, eigentlich sowieso noch nie möglich gewesen! Diese lustige Behauptung einiger Teilnehmer, ist in keinsten Weise irgendwie belegt oder nachweisbar! Ich vermute, es sind in erster Linie Wohnungskäufer (Friesenstr), die sich jetzt im Nachhinein ihre Spielstraße für die Kinderchen vor die Tür zaubern wollen!</p>
A 2.3	<p>Die Bergmannstrasse sollte durchgängig, vom Südster bis zum Mehringdamm, eine Fahrradachse werden. Verlagert sich das Verkehrsgeschehen auf das Fahrrad, steigt die Lebensqualität für alle Beteiligte sprunghaft: keine Abgase, kein Lärm, keine Gefährdung von Menschen, die nicht von einem tonnenschweren Panzer beschützt sind, aus dem heraus man/frau keinen Kontakt mehr mit der Umwelt hat: Berlin sollte sich von den niederländischen und skandinavischen Städten nicht abhängen lassen. Die Bergmannstrasse sollte aber auch kein Selbstzweck sein, sondern sich in ein vernünftiges Radwegkonzept eingliedern.</p> <p>Die Bergmannstrasse als Fahrradachse hätte aber nur Sinn, wenn Friesen- und Zossenerstrasse für den Durchgangs-Autoverkehr gesperrt werden, eine der schlimmsten Sünden der Verkehrspolitik in unserem Kiez!</p>
A 2.3	<p>Die "Verkehrsberuhigung" in der Friesenstraße. hat nach jahredauerndem "Kampf" für die mehr als nötigen Maßnahmen zur Beruhigung der Straße im Ergebnis dazu geführt, das der Durchgangsverkehr zu einer veritablen Autobahn ausgebaut wurde. Schade um die investierten Mittel und die aufgebrauchte Mühe derer, die an praktische Demokratie noch glauben. Das Ergebnis ist aber ein Schlag in Ihr Gesicht.</p> <p>Das Grundparadigma des in jedem Falle vorrangigen Autoverkehrs bricht sich hier nicht zuletzt in der Tatsache Bahn, das nicht einmal ein Fahrradweg vorgehalten wurde. Was für eine schlichte Unverschämtheit.</p> <p>Diesem Grundparadigma gilt es beherzt entgegen zu treten. Eine autofreie Friesen-/Bergmannstraße ist ohne Probleme möglich - nur nicht ohne Komforteinbußen für den motorisieren Individualverkehr und für die Gewerbetreibenden. Mit denen hält sich jedoch mein Mitgefühl in engen Grenzen.</p> <p>Ich finde diesen radikal formulierten Entwurf politisch und praktisch hervorragend.</p>
A 2.3	<p>Ja, sicher, ich sehe keinen relevanten Dissens. Ich möchte einen radikalen Paradigmenwechsel. Keine Unterordnung der gesamten Stadt unter das Primat des Autoverkehrs.</p>
A 2.3	<p>Ihnen auch einen schönen Abend!</p>
A 2.3	<p>Klare Vorfahrt für Fußgänger und Radfahrer. Ginge zur Not auch ohne Niveauangleichung. Wo sollen denn die Autos im Westteil der Bergmannstr. wenden?</p>
A 2.3	<p>Der Fahrradverkehr, der durch die Fahrradstr. im anderen Teil der Bergmannstr. und die Kreuzbergstr. führt, darf durch diesen Teil der Bergmannstraße nicht behindert werden</p>
A 2.3	<p>Dass bei Gewerbemieten der Wilde Westen herrscht ist eindeutig ein Problem und sollte politisch mit einer Art Mietendeckel gestoppt werden. Diese Entwicklung hat aber nichts mit der Verkehrsberuhigung oder Umgestaltung der Bergmannstr. zu tun. Im Gegenteil: Meiner Ansicht nach würde die Straße durch weniger Autoverkehr attraktiver zum Schlendern und Shoppen. Warum tut sich Berlin generell so schwer mit Fußgängerzonen, die in der gesamten Republik usus sind?</p>

	<p>Als Anwohnerin aus der Hageberger Str. bin ich sehr häufig in der Bergmannstr. und begrüße eine Veränderung in Richtung Verkehrsberuhigung sehr. Die Testphase hat schon positive Auswirkungen und ich wünsche mir, dass bis zur Umsetzung der zukünftigen Gestaltung, die jetzigen Module erhalten bleiben: Übergänge mit gegenüberliegenden Fußgängerflächen- wunderbar endlich direkt und sicher über die Straße zu kommen, Fahrradparkplätze, veränderte Aufteilung der Fahrbahn und die Parklets könnten von mir aus gern bleiben.</p> <p>Perspektivisch wird abzuwägen sein, welche der Varianten die größte Schnittmenge aller Interessen bietet.</p> <p>Ich bin für weniger bis keine Dauerparkplätze- schaut mal nach Tokio, wo es nur fahrenden Verkehr, aber parkfreie Ränder an den Straßen gibt- das schafft Luft und Übersicht und das in der größten Stadt der Welt.</p> <p>Was die Szenarien zur Vereinbarkeit von Fuß- und Radverkehr betrifft, so bin ich leider sehr pessimistisch.</p> <p>Bisher haben wir viele Radfahrer auf den Fußwegen oder solche, die an der roten Ampel voll speed auf einen zurasen usw.. Und wenn jemand sich Kontrollen wünscht, eine Szene von Montag auf dem Fußweg Mehringdamm:</p> <p>3 Polizisten gehen Streife und sagen nichts, als ein Radfahrer in entgegengesetzter Richtung herumfährt.</p> <p>Ich spreche unsere Ordnungshüter an, Antwort, es würde nichts bringen, 10,- € Strafe würde niemanden abschrecken, na gut - mein Kommentar - ich würde das als Bürgerin schon erwarten, dass trotz wenig Personal korrekt Dienst geleistet und nicht einfach weggeschaut wird. Leider haben wir es hier mit einem Staatsversagen und natürlich Personalmangel zu tun- meine Meinung dazu.</p> <p>Schade finde ich auch die extreme Zuspitzung der Diskussion wie ich es auch bei 2 zufällig besuchten Veranstaltungen auf der Straße und auch in Kommentaren beispielsweise im Tagesspiegel erlebt habe.</p> <p>Es müssen Kompromisse gefunden werden, dieses Mißtrauen gegenüber der Bezirksverwaltung halte ich für überzogen. Besser als der bisherige vom Verkehr übermäßig beeinträchtigte Zustand der Bergmannstr. wird es bestimmt und das hoffentlich bald.</p>
A 2.3	Sinn ist ja nicht Verkehr zu umzuverteilen sondern nachhaltiger Personen dazu bewegen in den Bermannkiez nur mit ÖPNV/Rad zu kommen/queren.
A 2.3	Die Diskussion über die Bergmannstrasse lässt vergessen, dass es im Kiez Beispiele für gelungene Verkehrsberuhigung und Begegnungszonen gibt: Ich denke da an den Marheinekeplatz und die Riemannstrasse. Am Marheinekeplatz wurde erst durch die Stilllegung eines Teils der Mittenwalderstrasse der Übergang von der Markthalle zum Platz geschaffen. Die Bergmannstrasse ist zwischen Friesen- und Heimstrasse für den Durchgangsverkehr gesperrt und Fußgänger dominieren das Bild an der Kreuzung zur Friesenstrasse. In der Riemannstrasse wurde (vor mehr als 20 Jahren bereits!) eine Minifussgängerzone geschaffen, die den Durchgangsverkehr aussperrt. Dort gibt es jetzt Parkbänke, einen Kinderspielplatz, und Platz für die Gartenmöbel eines Restaurants. Diese Massnahmen haben Urbanität und Lebensqualität geschaffen. Es gibt jeden Grund zur Annahme, dass die vier vorliegenden Vorschläge zur Bergmannstrasse den selben positiven Effekt für die Bürger im Kiez haben werden.
A 2.3	Die repräsentative schriftliche Befragung aus dem Sommer zeigt, dass die Mehrheit der Anwohner für eine Verkehrsberuhigung ist (nur in der Frage der Gestaltung gibt es Unterschiede). Insofern stimme ich Mopphase12 zu: Diejenigen, die alles beim Alten belassen wollen, sind deutlich in der Minderheit, aber äußern ihren Unmut laut (und haben deshalb vielleicht auch das Gefühl, viel mehr zu sein).
A 2.3	Ich möchte mich der Auffassung anschließen, daß: "Das Problem ist aber, dass die restliche Straße für zwei Autospuren + zwei Fahrradspuren + Lieferverkehr jetzt noch enger ist als davor." Als älterer Radfahrer hat das jetzige Verkehrsaufkommen, vor allem durch den Lieferverkehr, in Verbindung mit den Begrenzungspollern und -schildern für mehr Unsicherheit gesorgt, die Straße insgesamt sollte mehr entzerrt werden, auch durch eine Öffnung an der Marheinekehalle! Verbunden mit einer Einbahnstraßenlösung, könnte auch der frühere Zustand wieder eingeführt werden. Vor allem wende ich mich gegen die Sperrung der Zossener Straße, zusammen mit der Friesenstraße bildet sie eine wichtige N-S-Verbindung, an der es hier in Kreuzberg so mangelt. Die Quermöglichkeit vor dem Gesundheitszentrum ist m.E. nach das einzig positive Ergebnis all dieser Experimente. Für mich als Anwohner seit 1975 ist eine stärkere Öffnung für Fuß- und Partygänger ein völlig falsches Signal, eine Umstrukturierung von einer normalen Straße in ein wüstes Experimentierfeld treibt auch die Mieten in die Höhe.
A 2.3	Allerdings sollte der Fahrradverkehr durchaus möglich sein, das lässt sich räumlich auch begrenzen. Auf der Gneisenaustr eine Lösung wie an der Hasenheide für schnelle Radfahrer ist eine weitere Idee.
A 2.3	Super, umwelttechnisch ein guter Schritt! Allerdings sollte für den Radverkehr doch eine Lösung durch die gesamte Bergmannstr vorgesehen werden. Insgesamt werden es ja nicht weniger Radfahrer werden, daher müssen Wege generell besser strukturiert werden.
A 2.3	Mehr Begegnungszone sorgt für eine bessere Vernetzung der Menschen, weg von der Isolation der Großstädte hin zu einer sozialen Stadtstruktur.
A 2.3	An dieser Stelle (vor der Markthalle), müssten die Parkplätze weg und der Radweg deutlich verbreitert werden, damit auch ein Überholen im Berufsverkehr möglich ist. Zusätzlich müsste eine Quermöglichkeit für Fußgänger geschaffen werden, indem eine deutlich sichtbare Ampelanlage geschaffen wird, nicht so eine popelige kleine Fahrradampel. Im Moment ist uneindeutig, an welcher Stelle und in welchem Fall Fußgänger den Radweg queren können/dürfen/wollen. Das wird keinem Verkehrsteilnehmer an dieser Stelle gerecht. Während Autos hier zu Hauptverkehrszeiten in der Minderheit sind, drängeln sich Fußgänger und Radfahrer auf viel zu engem Raum.
A 2.3	Ich erachte die Weiterführung der Fahrradachse östlich des Marheinekeplatzes für ein sehr sinnvolles Konzept und begrüße die zu erwartende hohe Aufenthaltsqualität in der Bergmannstraße. Positiv an dieser Lösung finde ich auch, dass die Bewohner südlich der Bergmannstraße keine weiten Umwege fahren müssen, um gen Norden zu gelangen. Auch, wenn keine Parkplätze als Ersatz für die entfallenen Parkplätze in der Bergmannstraße ausgewiesen werden können, begrüße ich diese Lösung.
A 2.3	Für alle Lösungen gilt: Wenn Regeln aufgestellt werden, müssen diese auch kontrolliert werden. Wenn dies nicht geschieht, ist der Frust bei denen, die die Regeln befolgen erheblich.
A 2.3	Hallo, ich wohne mit meinen Kindern in der Bergmannstraße, und ja, es gab Probleme vor der Testphase. Ich selber empfind das Radfahren aufgrund des vielen "in 2. Reihe Parken" und Parksuchverkehrs als gefährlich, und meine Kinder können weder auf Straße noch Gehweg radfahren. Die Außengastronomie und die Geschäfte nehmen einen großen Teil der GEHwege ein. Natürlich ist jetzt nicht alles besser - aber die Reduzierung der Parkplätze, die Verbreiterung des öffentlichen Fußgängertraums durch die Parklets, die sichereren Querungen, die Lieferzonen - das sind immerhin schon mal positive Ansätze...
A 2.3	Auch bei diesem Vorschlag fehlen mir gesicherte Querungen für Kinder, Seh- oder Gehbehinderte etc. Viel Grün und Sitzmöbel etc sind natürlich gut.
A 2.3	Dieser Vorschlag bzw seine Konsequenzen finde ich sehr schwer zu beurteilen, da wären evt tatsächlich noch Studien nötig. Was mich wundert: es ist ja weiter Auto- und Radverkehr vorgesehen - aber keine gesicherten Querungen?
A 2.3	Als Anwohnerin, die sowohl viel zu Fuss geht als auch viel Rad fährt, begrüße ich alle Verbesserungen in diese Richtung. Mehr Grün und nicht-kommerzielle Aufenthaltsmöglichkeiten sind ebenfalls gut. Der Vorschlag vernachlässigt aber wie die anderen auch die sicheren Querungen für die "schwächsten" Verkehrsteilnehmer*Innen - Kinder, Sehbehinderte, Gehbehinderte....
A 2.3	"Nur" ist gut! Es gibt ja nun genügend Straßen in denen die "anderen Nutzer" dominieren. Da sollte es doch möglich sein, eine Straße, die als Durchgangsstraße nicht gebraucht wird, Fußgängern, die wir ja schließlich alle sind, angenehm zu gestalten.
A 2.3	niemand wird auf die Gneisenaustr ausweichen, da ist viel zu viel Verkehr, Lärm und schlechte Luft. Die Bergmannstrasse sollte für Fahrradfahrer gut nutzbar sein und ist breit genug, als das sich Radfahrer und Fußgänger nicht in die Quere kommen. Autoverkehr völlig raus! Allenfalls E-Bikes/E- Mopeds erlauben
A 2.3	Finde ich nicht so überzeugend. Auf jedem Fall sollten Radfahrer*innen in beide Richtungen fahren können.
A 2.3	Es geht um eine Radspur, nicht um einen Schnellweg. Wenn es diese Radspur nicht geben soll, ist es Unsinn, Fahrräder überhaupt noch zu erlauben.
A 2.3	Die Verringerung der Autoverkehrs (Einbahnstraße, Beschränkung auf Anlieger-, Lieferverkehr) würde den Fahrradverkehr schon stärken. Dadurch hätte der Fußverkehr auch mehr Raum, weil der Fahrradverkehr nicht mehr auf die Bürgersteige gedrückt würde.
A 2.3	Da der Autoverkehr aus ökologischen Gründen abnehmen muss, muss der Fahrradverkehr insgesamt zunehmen. Daran führt kein Weg vorbei. Und da mehr und mehr Menschen das einsehen, wird der Fahrradverkehr zunehmen, ob es dem Rest der Gesellschaft gefällt oder nicht. Und darum muss beides kommen, was Niels hier nennt: eine praktikable Führung des Fahrradverkehrs auf der Bergmannstraße *und* eine Umgestaltung der Gneisenaustraße, damit die Gneisenaustrasse für Leute mit Fahrrad überhaupt erst mal richtig fahrbar wird. Dass Fahrräder auf viel zu schmalen und unbenutzbaren Holperwegen um Haltestellenhäuschen herumkurven müssen usw., das geht schon beim jetzigen Verkehrsaufkommen eigentlich nicht mehr, und es wird in Zukunft erstens überhaupt nicht mehr funktionieren und zweitens dazu beitragen, den notwendigen Umstieg vom Auto aufs Fahrrad weiter zu behindern.

A 2.3	Bergmannstraße sollte für den Radverkehr attraktiv sein als Teil eines durchgehenden Fahrradstraßenzuges von Schöneberg über Langenscheidt-, Monumenten- und Kreuzbergstraße bis hin zum Südfern. Trennung von Fußgängern und Radfahrern mit deutlich gekennzeichnetem Radweg ist weniger unfallträchtig als gemeinsam genutzte Fläche. Durchfahrt Zossenerstr./Friesenstr. sollte für Privatfahrzeuge gesperrt werden. Als kurzfristige Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sollten eine Diagonalsperre auf der Kreuzung Nostizstr./Bergmannstraße und Sperrung der Durchfahrt Zossenerstr. mit versenkbaren Pollern erfolgen.
A 2.3	Ich glaube ja, dass die Unterordnung der Fahrradfahrer zu nichts führen würde. Wenige Radfahrer würden sich wirklich dran halten. Stattdessen wäre der Radweg, den es auch in der Hasenheide gibt (besonders die Poller), besser. So könnten Radfahrer nicht so einfach abbiegen und dabei ausversehen Fußgänger umreißen. Außerdem könnte man die Geschwindigkeit nehmen in dem man kleine Unebenheiten in den Boden macht. Da kann kein Radfahrer weiter durchbrettern - besonders Rennradfahrer nicht. Dabei müsste man aber auch beachten, dass die Unebenheiten nicht zu gefährlich werden, nur unangenehm.
A 2.3	Ich halte die Beruhigung der Bergmannstraße für ziemlich sinnvoll. Allerdings denke ich, die Methode mit den Einbahnstraßen ist die beste. Denn bei den anderen Beruhigungsvorschlägen wurden Brände und andere "Katastrophen" nicht genügend berücksichtigt. Den Radverkehr könnte man mit Kopfsteinpflaster oder diesen Hubbeln, die es auch in der Dieffenbachstraße gibt beruhigen; da brettet niemand drüber. Außerdem könnte der Radverkehr mit den Pollern, die es auch in der Hasenheide gibt, eingeschränkt werden. Damit könnte rücksichtsloses Abbiegen vermieden werden. Fakt ist: Ich hasse es momentan, durch die Bergmannstraße zu gehen. Den Fußgängern mehr Platz zu machen wäre absolut genial! Ich wohne seit meiner Geburt, sprich 15 Jahre im Bergmannkiez und habe das Gefühl es wird von Jahr zu Jahr schlimmer. Die Parklets finde ich auch prima. Ich sehe viele Menschen, die sich über den Tag dort hinsetzen um ihre Mittagspause zu machen und ich kann auch von mir selber sagen, dass ich und meine Freunde sie abends schon benutzt haben. Und ja, wir waren leise. Ohne Alkohol, ohne Gras, ohne Musik. Einfach zum Dasitzen und Reden. Ich würde es definitiv begrüßen, wenn zumindest Teile der Ideen umgesetzt werden würden - mein absolutes Horrorszenario wäre, einen Schritt zurück zu gehen. Ich habe gelesen, irgendjemand will die Fahrradstraße abschaffen, was für ein Humbug! Eine Bergmannstraße mit weniger Autos wäre auf jeden Fall der Hit!
A 2.3	Ellenlange Überlegungen zum Fahrradverkehr in der Bergmannstrasse haben keinen Sinn ohne eine gleichzeitige Neugestaltung bzw. einer Verlegung des Fahrradstreifens zwischen Friesenstrasse und Heimstrasse.
A 2.3	Die Straße muss ganz klar für Radfahrer eine gute Nutzbarkeit aufweisen. Wenn man das Radfahren fördern will, wäre alles andere Nonsense. Dafür muss nichts umgebaut werden! Die Bedingung für eine solche Straße ist die klare Trennung von Fahrbahn und Bürgersteig.. damit ist das Konzept der Begegnungszone hier nicht umsetzbar! Sinnvoll wäre also: Die Fahrbahn in ihrer jetzigen Breite erhalten! An den Seiten (auf den Parkstreifen) Fahrradständer u Liefer-/Haltezone einrichten, damit der Lieferverkehr die Radfahrer nicht behindern kann - nachts kann dort von den Anwohnern geparkt werden, so ist der Parkstreifen optimal genutzt. Die Fußgänger können nach wie vor den breiten Bürgersteig nutzen. "20Zone" kontrollieren, dann kann man auch überall leicht die Straße queren. Einzelne, die hier ständig auf die bösen Anderen zeigen, haben bei der Stadtplanung nichts verloren, da sie immer nur ihre eigenen Bedürfnisse beachtet haben wollen und nie die Sache als ganzes im Blick haben. Idioten, die sich ignorant und nicht umsichtig verhalten gibt es bei allen Verkehrsteilnehmern (Auto,Fahrrad,Fußgänger usw)!
A 2.3	Die wird es immer geben.. kontrollieren u bestrafen, alles Andere ist zwecklos!
A 2.3	Keiner der Entwürfe wird dem Fahrradverkehr gerecht. Das ist ja das Problem.. nur die Null-Variante ist für Radfahrer günstig.. Das Konzept Begegnungszone verhindert eine sachliche Auseinandersetzung mit den verschiedenen Bedürfnissen der Straßennutzer.
A 2.3	Das erkennen hier aber nur wenige und verheddern sich dann in den Bewertungen der Varianten - anstatt klar und logisch nachzudenkn.
A 2.3	Ist mir auch sehr wichtig, dass das keine Radrennstrecke wird. Die Kampfradler müssen sich bewusst sein, dass die Fussgänger im Vorrecht sind!
A 2.3	Fahrradachse = Rennstrecke = permanentes Wegklingeln und Gefährdung von Fussgängern. Wer schnell mit dem Rad fahren muss, kann über die Hauptstr. Gneisenaustrv von und Richtung Mehringdamm.
A 2.3	Mein Favorit unter allen Vorschlägen. Kaum ein Fahrradfahrer wird über die Gneisenaustraße fahren, da der hintere Teil der Bergmannstraße (Fahrradstraße), eine angenehme Anbindung Richtung Neukölln darstellt. Die Frage einer sicheren Überquerung für Fußgänger sollte aber noch nachgearbeitet werden (Zebrastreifen, Fußgängerampel).
A 2.3	Eine reine Fußgängerzone würde m.E. zu neuen Konflikten zwischen Fußgängern und Fahrradfahrern bedeuten.
A 2.3	Nichts spricht dagegen, die Zebrastreifen samt Rampen beizubehalten.
A 2.3	Dieses Konzept dürfte nur (für die Fußgänger) funktionieren, wenn der Radweg abschnittsweise abwechselnd (z.B. zwischen den Querstr.) zur rechten und zur linken Straßenseite versetzt werden würde um so die Geschwindigkeit zu drosseln und Überquerungsmöglichkeiten zu gestalten.
A 2.3	Diese Variante, also der Rückbau, wäre die verkehrsplannerische und städteplanerische Bankrotterklärung vor dem motorisierten Verkehr mit Geschwindigkeiten über 20 km/h. Selbst die jetzige Parlett-Lösung hat zu einer spürbaren Verbesserung insbesondere für die Fußgänger geführt. Sollte keine andere Lösung sich durchsetzen können, so sollte die gegenwärtige Situation beibehalten werden und dann ann man schauen, wie sie sich über die Jahre entwickelt. Die 6 Monate jetzt geben nur marginale Aufschlüsse. Angenommen wird sie ja zumindest.
A 2.3	Ich finde es positiv, dass in diesem Vorschlag der Raum um die Markthalle mit in die verkehrsberuhigte Zone aufgenommen wird und somit der Kreuzungsbereich entschärft und qualitativ aufgewertet wird. Außerdem gefällt mir positiv, dass Durchgangsverkehr verhindert wird, aber die Geschäfte weiterhin beliefert werden können. Gestaltung des Konflikts zwischen Liefer- und Fahrradverkehr ist hier entscheidend, sowie die Gestaltung der Fahrradachse, um die Querung des Fußverkehrs ohne Konflikte zu ermöglichen.
A 2.3	Als Rad-Viel-Fahrer bin ich zwiegespalten. Einerseits ist die Bergmannstraße eine wichtige Fahrradachse, auf der die Leute zügig voran kommen wollen. Ein Umlenken auf die Gneisenaustraße funktioniert höchstens, wenn dort RICHTIG GUTE Fahrradanlagen entstehen. Andererseits würde eine entsprechende Radspur in einer ansonsten Fußgängerzone letztere quasi 2-teilen. Gerade für Kinder ist es in so einer Anlage schwer, auf den Radverkehr zu achten, wenn sie auf die andere Seite der Radspur wollen. Das Dilemma wird ja jetzt schon südlich des Marheinekeplatzes deutlich.
A 2.3	Besser als der Status-Quo wäre es in jedem Fall, egal ob mit Fahrradrennstrecke oder Fahrradverbot. Aber vielleicht gibt ja sogar noch einen schönen Mittelweg.
A 2.3	Gruselig! Wer sich wirklich so einen Fußgängerzonen Desaster, a la Bad Oeynhhausen anno 1980 heutzutage noch ausdenkt. Warum sollte man den Fahrradverkehr aus einer 15 Meter breiten Straße verdrängen!
A 2.3	Also in 36 Jahren Bergmannstraße habe ich diese Fahrradautobahn noch nicht gesehen. Obwohl ich fast täglich mit dem Rad in der Bergmannstraße unterwegs bin. Es fahren halt viele Leute mit dem Fahrrad...
A 2.3	Wozu? es gibt zwei selbst für Berlin überdurchschnittlich breite Fußgängerwege und das besondere der Bergmannstraße Straße ist doch das es voll und lebendig auf den Gehwegen ist. Eine Ausbreitung der Fußgänger auf die Straße würde das urbane Leben in der Bergmannstraße vernichten. Aber das ist in meinen Augen die Erfolgsstory der Bergmannstraße. Der Punkt des nächtlichen lärmens, wenn um 22 Uhr hunderte Menschen vom Denkmal im Viktoriapark vertrieben werden und anschließend bei bester Versorgung mit kühlen Getränken bis morgens in der Bergmannstraße sitzen. Da tun mir alle Anwohner jetzt schon leid!
A 2.3	Fußgänger haben auf ihre Mitmenschen ebenso Rücksicht zu nehmen wie Fahrradfahrer und der MIV. Die Bestuhlung der Gehwege ist stark reglementiert. An sicherheitsrelevanten Stellen muss für eine adäquate Nutzungsmöglichkeit gesorgt sein.

A 2.3	<p>Guten Tag zusammen, große Unterstützung für diesen Vorschlag! Sichergestellt werden muss nur, dass ein - angemessener - Fahrradverkehr möglich ist. Das ist auch der ausdrückliche Wunsch meiner Tochter (11). Vor der Begegnungszone waren Fußgänger und Radfahrer auf der Bergmannstraße Freiwild. Ein Wunder, dass nicht mehr passiert ist. Wir haben in der wachsenden Stadt einfach nicht genug Platz für alle, die meinen, ihre immer größer werdenden Autos einfach auf die Straße stellen zu können - völlig schmerzfrei und auch sanktionslos auch mal in der 2.Reihe oder auf dem Fußweg.</p> <p>International erfolgreiche Beispiele - man denke an die Pariser Innenstadt mit dem neuen Stadtstrand und komplett autofreien Wochenenden in der gesamten City - die zeigen, um wieviel die Lebensqualität für alle steigt. Und übrigens auch die Umsätze der Gewerbetreibenden. Auch in München wurde der Untergang an die Wand gemalt, als die Fußgängerzone eingeführt werden sollte - das ist heute eine der umsatzstärksten Gebiete der Republik. Berlin taucht übrigens in der Liste der lebenswertesten Städte der Welt nicht auf - und das hat auch seine Gründe, dass wir in einer Stadt leben, die nach dem Krieg mit Herausnahme der Straßenbahn und die Beseitigung von Alleen den Weg freigemacht hat für die autogerechte Stadt (beinahe hätte es eine Autobahn über dem Landwehrkanal gegeben!) .</p> <p>Ich fürchte, dass wir in der Bergmannstraße einen Kulturkampf erleben. Denn wenn sich mal eine so schöne Lösung etabliert hat, wollen das natürlich auch Andere haben. Es ist absolut überfällig, dass Berlin wieder eine Stadt für Menschen und nicht nur für Autos wird. Stellt euch das mal vor: Leben ohne diesen infernalischen Lärm, ohne diese furchtbare Luft entlang der Straßen, ohne Angst um seine Kinder und unsere Gesundheit - all das opfern wir derzeit der Bequemlichkeit der Autofahrer. Die dadurch entstehenden Schäden übersehen wir gleichzeitig großzügig - das gilt es aber zu ändern. Übrigens schrittweise auch in den Nachbarstraßen, die zunehmend zu reinen Parkplätzen degenerieren oder vom ungeduldrigen Parksuchverkehr (über lautes Kopfsteinpflaster) tyrannisiert werden.</p>
A 2.3	<p>Die Restaurants sollten sehr wohl erhalten bleiben. Ja, die Gastronomie engt das ein. Ja, das ist ein Ärgernis. Die Frage sollte allerdings sein, warum man dann nicht den Bürgersteig als wichtigsten (!) Teil des Straßenraums verbreitert. Die Straße ist mehr als nur der Bereich zwischen den Bordsteinen. Die kann man also durchaus auch versetzen.</p>
A 2.3	<p>Jein. Ich gebe dir Recht mit dem letzten Satz. Allerdings sehe ich es nicht so, dass das Bündeln von Kfz-Verkehren auf Hauptstraßen nicht zeitgemäß wäre. Eher im Gegenteil: Der Trend muss dahin gehen, in den Quartieren den Durchgangs(!)verkehr komplett auszusperrn. Einfach jede Straße gleichwertig zu behandeln und damit perspektivisch jede Straße zur Hauptverkehrsstraße zu machen, bedeutet nur erstens eine stärkere Belastung der Anwohner und zweitens eine Vervielfachung der Kfz-Verkehrsfläche, was erwiesenermaßen zu deutlich steigender Kfz-Nutzung führt. Das erzwungene Zusammendrängen und Kanalisieren des Kfz-Verkehrs erzeugt zwar stadunverträgliche Verkehrsschneisen, macht allerdings die Quartiere lebenswerter und bündelt den Kraftverkehr auf überschaubare Achsen, auf denen man den Modal Split tatsächlich verändern kann. Und zwar durch gezielte Rückbauten dieser Hauptstraßen ohne Ausweichmöglichkeiten für Schleichverkehre.</p> <p>Lebendige, hochverdichtete Quartiere zeichnen sich durch Mischnutzung und Vielfalt aus - aber nicht durch Kraftverkehr. Eine monofunktionale Gestaltung wie eine 70er-Jahre-Fußgängerzone, die nach Geschäfts-/Restaurantschluss tot ist, will niemand. Ein Ausschluss von Kfz bei gleichzeitiger Durchlässigkeit für Rad und ÖPNV stellt diese Mischung aber weiterhin sicher.</p>
A 2.3	<p>Diese Fahrradachse sehe ich sehr kritisch. Auch ich fahre fast täglich mit dem Rad durch die Bergmannstraße und finde diese Strecke wichtig - zumal sie zum Fahrradnetz gehört. Eine solche Rennstrecke ist allerdings nicht in meinem Sinne. Auch Fußgänger haben Belange, das hier fördert nur das Gegeneinander. Sinnvoller wäre eine Fußgängerzone mit zugelassenem Radverkehr und beispielsweise mit Metallknöpfen angerissener Radtrasse, die aber auf keinen Fall den Eindruck machen darf, dass das ein Radweg wäre! Die Bodengestaltung muss vielmehr komplett klar machen, dass man als Radler zwar geduldet, aber nur zu Gast ist. Solche Gestaltungen sind möglich und würden mir eher vorschweben als ein Zwei-Richtungs-Radweg, der am besten noch asphaltiert ist. Gleichzeitig ist die Durchlässigkeit auch von daher wichtig, dass die Radfahrer auf ihrem Netz die Straße auch nachts weiterbeleben können ohne dass der Effekt einer Verwahrlosung analog der 70er-Jahre-Fußgängerzonen eintritt.</p>
A 2.3	<p>Entschleunigung und Überwachung der Einhaltung von Regeln, die selbstverständlich sein sollten, machen keine Begegnungszone. Beschrieben wird hier nur eine Umstrukturierung zwischen den Bordsteinkanten, der Straßenraum gehört weiterhin dem Verkehr. Das ist aber schlicht und einfach nicht der Sinn des Straßenraums und löst keine Probleme.</p>
A 2.3	<p>Ich verstehe nicht, inwieweit das hier ein ernst zu nehmender Vorschlag sein soll. Bleibt alles so wie es ist, bleibt die Bergmannstraße für Kinder und Menschen, die nicht topfit sind und Fahrrad fahren wollen, unbenutzbar.</p>
A 2.3	<p>In meinen Augen unannehmbar. Im Prinzip bleibt alles so, wie es ist. Die Fahrradfahrer sind weiterhin Freiwild für den motorisierten Individualverkehr. Kinder und beeinträchtigte können nur die Bürgersteige benutzen.</p>
A 2.3	<p>Seit vielen Jahren wünschen sich direkte Anwohner der Bergmannstr. eine Reduzierung des Straßenverkehrs. Dazu gehören selbstverständlich auch Fahrradfahrende.</p>
A 2.3	<p>Fußgängerzonen sind der Tod jeder Straße! Das ist absoluter Unsinn in der Bergmannstraße.</p>
A 2.3	<p>Widerspruch! Ausdrücklich soll nur Anwohner-Verkehr freigegeben werden, damit die Leute schwere Einkäufe, Möbel etc. oder auch in der Mobilität eingeschränkte Angehörige bis an die Haustür bringen können. In der Mitte soll es mitnichten ein Radschnellweg sein - die Planungsgruppe hat darüber diskutiert, wie der Radverkehr sinnvoll und wirksam entschleunigt werden kann, damit querende Fußgänger aller Altersgruppen nicht auf die Gabel genommen werden. Es blieb nicht die Zeit für eine Lösung. Vorschläge waren u.a. alle 20 m Zebrastreifen auf der Radspur.. Durchgangsverkehr von Mehringdamm zu Gneisenaustr. macht auch jetzt mit Zone 20 rund 90 Prozent der Verkehrs in der Bergmannstrasse aus! Und die wenigsten halten sich an 20 km/h. Würde selbst schon mehrfach überholt - u.a. von Taxis (die sollten es als Berufskraftfahrer besser wissen!!!). Wirksam wird ein Abbiegeverbot von Mehringdamm, wenn die Leute damit falsch herum in die Einbahnstrasse fahren, und die Verkehrsführung die Durchfahrt ad absurdum führt. Die Geschäfte in der Bergmannstrasse leben bis auf Netto und Edeka (die haben die Tiefgarage) von Flaneuren. Wer kommt denn bitte zum Einkaufen in der Bergmannstrasse mit dem Auto? Es gibt da aktuell nur noch kaum mehr als ein Dutzend Parkplätze. Aber die Fußgänger brauchen sehr viel mehr Platz. Es darf nicht so sein, dass die Gastronomie den frei werdenden Raum kapert! Da müssen wir ständig drauf achten.</p>
A 2.3	<p>Die Bergmannstrasse ist doch aktuell völlig falsch aufgeteilt! Fußgänger drängen sich, mit Kinderwagen ist kaum ein Durchkommen wenn Leute auf dem Gehweg mal zum Gespräch stehen bleiben, die Gastronomie rückt ihre Tische weit in die Gehwege... und wie oft habe ich mir eine Sitzgelegenheit gewünscht, um Eis oder ne Pommes mit den Kindern zu essen. Haben uns dann in Hauseingänge gequetscht. Die Frage des nächtlichen Lärms ist eine berechtigte. Ich denke, in einer nie schlafenden Stadt wie Berlin muss das Ordnungssamt auch nachts unterwegs sein. Ein Blick in die Parks, an die Ufer von Schlachtensee und Krummer Lanke, wo Heerscharen in Schutzzonen für Brutvögel chillen und jede Nacht wahre Müllhalden hinterlassen genügt, um zu sehen, dass etwas völlig aus dem Ruder gelaufen ist. Eltern und Schulen sind in der Verantwortung, den Kindern mehr Sozialverhalten beizubringen. Aber diese Fehlentwicklung sollte nicht als Gegenargument für eine lebenswerte Stadt mit weniger Verkehr in Stellung gebracht werden. Autos sind doch keine guten Platzhalter, um für Ruhe zu sorgen??!!</p>
A 2.3	<p>...gehe seit mittlerweile gut 20 Jahren regelmäßig durch die Bergmannstrasse. 70 % der Radfahrer haben die roten Ampeln nie geachtet weder die vor der Markthalle, noch die vor dem Atlantis. Das hat die Testphase nicht verändert - wohl aber, dass es in den gepunkteten Bereichen jetzt sehr viel leichter ist, als Fußgänger die Straße zu queren...</p>
A 2.3	<p>Sicherlich verläuft die aktuelle Testphase nicht perfekt, aber besser als vorher ist es auf alle Fälle. Endlich ist überall ein bisschen mehr Platz, Fußgänger können leichter die Straße überqueren und als Anwohner finde ich ab und zu sogar mal eine Lücke zum Parken...</p>
A 2.3	<p>Ich begrüße die Umgestaltung sehr und frage mich, was alle gegen die Parklets haben. Gut mir gefielen die Holzbänke auch besser, aber die Flächen im öffentlichen Raum ohne Konsumzwang werden bei schönem Wetter rege genutzt. Auch ich schätze sie sehr und finde diese Zonen sehr gelungen! Besser als parkende Autos sind sie alle Mal. Die grünen Punkte finde ich im übrigen auch sehr gut, das erhöht die Aufmerksamkeit und schöner als grauer Asphalt sind sie auch. Man kennt, das ja das Veränderungen oft erst mal kritisiert werden, ich kann den Aufschrei nicht verstehen. Nach Jahrzehnte langer Bevorzugung des Straßenverkehrs wird endlich was getan und das Bedarf Zeit. Die Phasen in denen die Anwohner befragt und einbezogen werden finde ich auch sehr gut. Ich werde auf jeden Fall am 20-09-2019 vor Ort sein. Viele andere werden leider arbeiten müssen. Verbesserungswürdig ist natürlich der Lieferverkehr und ich weiß nicht wie.. aber die zweite Reihe Parker sind auch sehr nervig. Ausdrücklich begrüße ich auch die vielen Fahrradständer!! Und wie man sieht werden auch diese intensiv genutzt. Es gibt noch einiges zu tun, aber ich sehe schon viel Veränderung auch in der gesamten Stadt, der Ausbau der Radwege etc. Jetzt muss das dann auch irgendwann in den Köpfen der Autofahrer ankommen, aber so etwas geht eben nicht von heute auf morgen.</p>
A 2.3	<p>Wenn es statt Autoparkplätzen Fahrradstreifen gäbe, wäre meiner Meinung nach viel gewonnen. Die vielen Parkplätze für Fahrräder finde ich aber auch sehr sinnvoll und zukunftsweisend!</p>

	<p>Eine grüne Zone vor den Cafés wäre herrlich! Die Bergmannstr. ist bereits seit etlichen Jahren als übergeordnete Fahrrad-Verbindung festgelegt. Deshalb darf es dort keine Einschränkungen für Fahrräder geben. Der Lieferverkehr kann auf diesem Abschnitt durch Lastenräder abgewickelt werden. Zu diesem Zweck müssen Stellplätze geplant werden und ein Microhub zum Umladen der Waren. Für alle Bürgerinnen und Bürger stehen die Lastenräder der flotte des ADFC kostenlos zur Verfügung.</p>
A 2.3	<p>Das Konfliktpotenzial zwischen Rad- und Fußverkehr kann nur durch Trennung der Verkehrswege verringert werden - das zeigt doch die Jahre lange Erfahrung mit eng am Fußweg geführten Hochbordradwegen. - Und die logische Überlegung, dass schnelle und langsame Verkehre nicht zusammenpassen. Den Umstand, dass Radfahrer nicht mit Schrittgeschwindigkeit fahren wollen als "rücksichtslos" zu bezeichnen ist frech an der Realität vorbei gedacht.</p>
A 2.4	<p>Ich wohne seit über 20 Jahren hier im Bergmannkiez und finde nicht, dass die Lärmbelästigung durch den Verkehr zugenommen hat. Die Lärmbelästigung, die mir aufgefallen ist wird durch die Personen, die sich nachts in den Parklets aufhalten produziert. Durch die Verengung der Fahrbahn ist es nicht sicherer für Fahrradfahrer geworden sondern eher gefährlicher. Die Konzepte mit den Sperrungen für den Autoverkehr sehe ich kritisch, da man ja jetzt schon sieht, dass der Straßenplatz schon jetzt nicht ausreicht um den Lieferverkehr der Geschäfte abzufangen. Man muss nur mal früh morgens durch die Bergmannstraße gehen und diese ist durch den Lieferverkehr zugestellt, da dieser derzeit keine nutzbaren Ladezonen zur Verfügung hat. Lieferverkehr ab 9:00 Uhr ist halt ungünstig, wenn die Geschäfte vorher schon öffnen. Außerdem sind die Lieferzonen die derzeit vorhanden sind nicht für den Lieferverkehr sondern nur für "Sprinter"-LKW's geeignet. Äußerst Problematisch sehe ich die Abgrenzung mit den versenkbaren Pollern für den Busverkehr. Neben den Problemen für den ÖPNV, wenn das System nicht zuverlässig arbeitet halte ich es für energetisch unsinnig. Außerdem sehe ich einen Verkehrsanstieg in den Seitenstraßen kommen, da man ja immer hin und herfahren muss und nicht die Bergmannstraße überqueren kann. Daher ist die einzige vernünftige Lösung die "Null-Variante". Das einzige was mir derzeit positiv auffällt ist der Zebrastreifen vor dem Gesundheitszentrum. klarer Vorrang für Fußgänger und Lebensqualität auf der Straße. Durchgangsverkehr auf Friesen/Zossener- und Mehringdamm geleitet.</p>
A 2.4	<p>Wie wenden die Autos im Westteil der Bergmannstr.?</p>
	<p>schlecht:</p>
A 2.4	<p>1. gefährliche Verkehrskatastrophe 2. Vorrang für Kommerzialisierung des öffentlichen Raums</p>
A 2.4	<p>Diese Lösung dürfte umsetzbar sein und funktionieren. Radgegenverkehr in Einbahnstraßen ist inzwischen etabliert und funktioniert.</p>
	<p>Ich halte den Umbau in eine Begegnungszone für nicht zielführend. Die Fußgänger haben bei all den Radlern auf der Straße nichts zu suchen. Die klare Trennung der Verkehrsteilnehmer ist richtig! Eine Beruhigung des Gebietes vom Durchgangsverkehr ist sehr leicht mit Schildern "Durchfahrt verboten, Anlieger frei" zu erreichen. In Neu-Tempelhof erfolgreich eingeführt, schnell gemacht und kostengünstig! Dann kann auch der Bereich an der Markthalle problemlos befahrbar bleiben. Im Winter ist so eine Gestaltung nicht nutzbar und allein deshalb nicht sinnvoll! Des Charakter der Straße würde bei diesem Umbau zerstört!</p>
A 2.4	<p>Warum sind die positiven Neuerungen des aktuellen Umbaus nirgends zu finden? Hier sollte also ergänzt werden: Fahrradständer auf den Seitenstreifen erhalten. Ladezonen/Lieferzonen/Kurzparkzonen auf den Seitenstreifen erhalten. Die Hälfte der Parklets demontieren und dafür Sitzgelegenheiten auf dem Bürgersteig schaffen! Die Punkte und Poller entfernen.</p>
A 2.4	<p>Jetzt haben wir eine Variante verwicklicht, die allen gerecht wird!!!</p>
	<p>Aus meiner Sicht, die für Anwohner/innen, Gewerbetreibende aber auch für die Gäste der Bergmannstraße ausgewogenste Variante: (1) Transport von bspw. schwer gehbehinderten Menschen ins Gesundheitszentrum möglich, (2) Fahrradfahrer können die Bergmannstraße gut und auf ausgewiesenen Korridoren passieren (Radfahrer werden sich auch nicht so einfach auf die Gneisenaustraße "umleiten lassen", u. a. ist die Bergmannstraße östlich des Marheinekeplatzes auch explizit als sich anschließende Fahrradstraße ausgewiesen. (3) Der Bus der Linie 248 kann ohne Hindernisse weiter passieren. In allen Varianten wäre es m. E. wichtig, die Bedenken der Anwohner/innen der Bergmannstraße über zusätzlichen "Fußgängerlärm" - über den schon bestehenden "Lärm" der zahlreiche Restaurants hinaus - in den Planungen Rechnung zu tragen.</p>
A 2.4	<p>neben einer abgegrenzten Fahrradstrecke sollte nochmal über das Offenhalten der Zossener Str. nachgedacht werden</p>
	<p>Als Anwohnerin bin ich seit über 10 Jahren sowohl mit dem Auto, mit dem Rad als auch zu Fuß in der Bergmannstraße unterwegs. Schon vor Beginn der "Testphase Begegnungszone" war es ein K(r)ampf, sich in dieser Straße fortzubewegen. So konnte es nicht weitergehen. Der Lieferverkehr und die zweite-Reihe-Parker machten hier das Haupt-Ärgernis aus, sodass man sowohl als Autofahrer als auch auf dem Rad ständig rangieren und Angst vor einem Unfall haben musste. Der Durchgangsverkehr war und ist ein weiteres Übel. Daher begrüße ich sehr die Umgestaltung und Verkehrsberuhigung der Bergmannstr - und glaube übrigens auch, dass dies zu einer höheren Verweildauer und somit steigendem Umsatz für die Geschäfte führen würde. Die jetzt frühzeitig abgebrochene Testphase ist, wie der Name ja schon sagt, von Anfang an als Test geplant gewesen - dies wird in der öffentlichen Diskussion oft vergessen. Ich denke, sowohl Anwohner als auch die Verantwortlichen im Bezirk konnten so in der Praxis sehen, was funktioniert und verbesserungswürdig ist. Gesprächen mit anderen Anwohnern und auch Besuchern entnehme ich, dass die Mehrheit eine Verkehrsberuhigung begrüßt. Die Polemik, die in einigen Kommentaren durchscheint, und die Versteifung auf "Kleinigkeiten" wie die Farbe der Parklets oder der Punkte, kann ich nicht nachvollziehen, verliert sich doch so der Blick auf das Wesentliche: weniger Autoverkehr, mehr Verkehrssicherheit, mehr Lebensqualität. Durch die Fokussierung auf das vermeintlich Negative wird auch oft vergessen, die positiven Veränderungen während des Tests zu erwähnen: endlich Fahrradbügel, endlich ein Zebrastreifen (gerne mehr davon!), endlich keine zugeparkten Straßenecken mehr, endlich abgeschrägte Bürgersteige v.a. für mobil eingeschränkte Personen. Ich wünsche mir für die Zukunft eine sachliche Diskussion, die lösungsorientiert vorangeht.</p>
A 2.4	<p>Ich bin nach wie vor ein Anhänger des „Shared space“. Dafür braucht es aber auch genügend Raum, den sich die Verkehrsteilnehmer teilen können. Obstbäume sind vielleicht eher etwas für das Tempelhofer Feld. Das Problem ist, dass Autos und Lieferverkehr jetzt den meisten Raum einnehmen. Deshalb bin ich für Grünraum und teilweise Autoverkehr. Als Radfahrer brauche ich keine Fahrradachse. Die Anordnung, dass alle sich den selben Raum teilen, führt automatisch zu mehr Rücksichtnahme.</p>
	<p>In den dreißig Jahren die ich regelmäßig durch die Bergmannstraße per Fahrrad, Vespa oder Auto gefahren bin und auch noch fahre, habe ich die Straße immer als liberale Zone zwischen Fußgängern, Rad-, Motorrad-, Auto- und LKW-Fahrern empfunden. Aufgrund der Straßenbreite war der Lieferverkehr kein so großes Verkehrshindernis mit Risikopotenzial für die restlichen Verkehrsteilnehmer wie heute, da genügend Platz für überholende und dem Gegenverkehr vorhanden war. Da die Bergmannstraße über einen hohen gewerblich genutzten Anteil verfügt, ist der Lieferverkehr sicher optimierbar aber nicht wegzudenken. Durch die Verengung der Fahrspurweite werden insbesondere Radfahrer beim Überholen des in der Spur stehenden Lieferverkehrs in den Gegenverkehr gezwungen. Die durchgeführten Maßnahmen haben mehr zu einer Verschlimmbesserung, als zu ihrem angedachten Ziel geführt. Eine günstige Variante zur Verkehrsberuhigung sind schlafende Polizisten auch Bodenwellen genannt. In der Monumentenstraße sorgen diese Bodenwellen seit Ewigkeiten für eine Geschwindigkeitsreduzierung und damit verbunden auch eine Verkehrsberuhigung. Leider ist die Variante der Politiker häufig zu einfach und unspektakulär. Solche Aktionen erwecken den Eindruck, dass nicht nur Architekten sondern auch Politiker etwas um jeden Preis erschaffen wollen, dass ihr Name auf lange Zeit damit in Verbindung gebracht wird. Bei dieser unnötigen Verschwendung von Steuergeldern ist es verständlich, warum Berlin arm aber sexy ist!!!! Letzte Frage: Gab es eigentlich Beschwerden usw. über den ehemaligen Ist-Zustand der Bergmannstraße? Haben wir sie nicht alle geliebt wie sie war? Einfach nur Authentisch!!!!</p>
A 2.4	<p>Klar Zustimmung zu viel mehr Zebrastreifen, wo sie die Querrung stark befahrener Straßen erleichtern. Aber das ersetzt keine weitergehenden Maßnahmen zur Reduzierung des Autoverkehrs und Umverteilung von Fahrbahflächen für mehr Bewegungsfreiheit und Aufenthaltsqualität für Menschen zu Fuß - und mehr Bäume und Grün und kluge Entsiegelung.</p>
A 2.4	<p></p>

A 2.4	<p>Der Autoverkehr sollte aus der Innenstadt zurückgedrängt aber nicht vollständig eliminiert werden, zumal es bald neue Antriebskonzepte (Strom, Wasserstoff) geben wird. Das geschieht am besten 'gesamtheitlich' (City-Maut und Parkraumbewirtschaftung) anstatt durch 'Umwidmung' einzelner Strassen. Als nicht-gewerblicher Anwohner der Bergmannstrasse seit 1996 plädiere ich für ihren Erhalt als Geschäftsstrasse mit Park- und Anlieferungs-zonen und gegen eine irgendwie geartete Fussgängerzone, damit weiterer Partytourismus unterbunden wird. Stattdessen sollte man den Marheinekeplatz und den Chamissoplatz weiter aufwerten. Statt neuer Mini-Grün-flächen sollte ein Bewässerungskonzept für den bestehenden Baumbestand realisiert werden sowie eine Neu-Baumbepflanzung (Mikroklima durch Verdunstung und Verschattung asphaltierter Flächen) der baumlosen Strassen im Chamissoviertel. Keine der 5 neuen Varianten sind wünschenswert. Auch die Null-Variante sollte nicht bleiben. Stattdessen sollte die Bergmannstrasse zur Einbahnstrasse werden (Tempo 30, in Richtung Mehringdamm 'rechte Fahrbahn') mit zusätzlich 2 neuen Fahrradspuren (auf der 'linken Fahrbahn'). Hoffentlich respektieren die Fahrradfahrer dann den Vorrang der Fussgänger auf den Bürgersteigen ! Zusätzlich sollten auf ausgewählten Parkflächen grosse Container aufgestellt werden, um die wilden Sperrmüllhalden sowie den täglichen Strassenmüll besser entsorgen zu können (auch unter Bürgerbeteiligung). Minimaler Strassenumbau, maximaler Nutzen, keine Zeit- und Geldverschwendung (es gibt im Zuge der Energiewende viele andere Probleme (Stichwort: energetische Gebäudesanierung) zu lösen) !!</p>
A 2.4	<p>In der Nullvariante wird die historische Entwicklung der Bergmannstraße bewahrt und bleibt sichtbar. Die sogenannte „Kreuzberger Mischung“ stand ja für Wohnen und Arbeiten am gleichen Ort. Dieses Miteinander der vielen Verkehrsteilnehmer hatte auch ohne Reglementierung gut funktioniert. Die Nullvariante sollte daher mit geringen Verbesserungen beibehalten werden..</p> <p>So könnten aus der Testphase die Fahrradbügel stehen bleiben. Auch könnten die beiden Holzparklets aus der Anfangszeit der Testphase wieder aufgestellt werden. Die ermöglichen dem Fußgänger beim Rasten eine bessere Entkopplung vom Autoverkehr. Zwei Parklets wären aber ausreichend. Sinnvoll wäre es auch den einfahrenden Verkehr von der Kreuzung Mehringdamm etwas zu entschleunigen. So könnte hinter Tempelhofer Berg ein Zebrastreifen angelegt werden.</p> <p>Der Umbau der Bergmannstr. zu einer touristischen Wohlfühlzone würde ihr den Charakter nehmen und sie wäre von vergleichbaren Orten in anderen Städten nicht mehr zu unterscheiden.</p>
A 2.4	<p>Es spricht überhaupt nichts gegen Parkplätze für Fahrräder auf dem Parkstreifen der Autos. Das ist zeitgemäß.</p>
A 2.4	<p>Der öffentliche Straßenraum gehört allen. Der klassische Straßenquerschnitt dient der Trennung der verschiedenen Verkehrsarten. Sie bietet jedem die Möglichkeit nach seinen individuellen Bedürfnissen sein Ziel zu erreichen. Jeder muss auf jeden Rücksicht nehmen. Wenn die Straße überlastet ist, sucht sich der Verkehr andere Wege. Aber an 16 von 24 Stunden des Tages können alle Verkehrsteilnehmer ohne große Behinderungen den öffentlichen Raum nutzen. Das ist die urbane Realität in Metropolen.</p>
A 2.4	<p>Sehr gut. Wenig Verkehr, viel Aufenthaltsflächen.</p>
A 2.4	<p>"Warum kommt die naheliegendste Variante nicht vor?" - weil das eine rein autozentrierte Sicht auf die Straße ist. Eine Straße ist aber eben kein monofunktionaler Verkehrsraum, entsprechend kommt es nicht in Frage, einfach nur irgendwelche verkehrssteuernden Maßnahmen zu ergreifen. Da muss man baulich ran und in dem Moment, wo man anfängt zu bauen, sollte man alles grundsätzlich überplanen. In Deutschland trennt man strikt Verkehrs- und Stadtplanung, was überhaupt keinen Sinn ergibt und extrem contraproduktiv ist. Wenn man eh baulich ran muss, muss man entsprechend auch das Maximum aus der Fläche rausholen, das bedeutet Planung von Fassade zu Fassade. Dieses System setzt so ziemlich jedes Land in Westeuropa mit Erfolg seit Jahrzehnten um.</p>
A 2.4	<p>Sehe ich auch so. Es darf keine Fahrbahn existieren, die Fahrfäche für den Bus darf sich gestalterisch kein Bisschen vom Rest der Straße unterscheiden. Das soll ein Fußgängerbereich mit Busverkehr sein und keine Straße, die im Sekundentakt von Fußgängern gequert und alle 20 Minuten von einem Bus befahren wird.</p>
A 2.4	<p>Auch dieser Entwurf wird dem Fahrradverkehr nicht gerecht. Dies ist eine sehr viel befahrene West-Ost-Verbindung. Die Zossener und Friesenstr. sollten in Bezug auf die Durchgangsverkehr entschärft werden. Einfahrt durch Anwohner ist sicherlich wünschenswert, der Durchgangsverkehr sollte rausgehalten werden.</p>
A 2.4	<p>Der Fahrradverkehr, der durch die Fahrradstr. im anderen Teil der Bergmannstr. und die Kreuzbergstr. führt, würde hier zu Konflikten mit Menschen auf der Straße führen. Es müsste mindestens eine deutlich, möglicherweise baulich, abgegrenzte Fahrradstrecke geben. Eine vernünftig ausgebaute Ausweichroute an der Gneisenaustraße wäre natürlich auch eine Möglichkeit.</p>
A 2.4	<p>Was ich nicht verstehe - warum gibt es nur sehr drastische Varianten oder die Lösung alles bleibt beim Alten? Ich finde die Idee durch die Testphase den Status quo zu hinterfragen gut, aber es gibt doch so viel zwischen den vorgeschlagenen Varianten und der Rückkehr zu dem wie es war. Dass die parkenden Fahrräder die Fußwege nicht mehr verengen, sondern jetzt auf der Straße stehen ist doch großartig. Auch die vermehrten Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und übersichtlicheren Straßenmündungen finde ich sehr positiv. Vielleicht kann ja die Vielzahl an rot-weißen Pollern durch zwei bis drei Blumenkübel je Ecke ersetzt werden? Und gebietet es die Barrierefreiheit wirklich überall weiße 3d Felder aufzukleben?</p> <p>Das Problem ist aber, dass die restliche Straße für zwei Autospuren + zwei Fahrradspuren + Lieferverkehr jetzt noch enger ist als davor. Wenn die Bergmannstraße zur Einbahnstraße würde (durchgehend Richtung Mehringdamm) und damit eine Autofahrbahn entfielen, wäre mit wenigen Verkehrsschildern schon viel gewonnen. Wenn man Friesen- und Zossenerstraße in Richtung Bergmannstraße ebenfalls zu Einbahnstraßen machen würde (bis auf den Bus), wäre ein Durchgangsverkehr kaum noch möglich und trotzdem alles ohne Sperrungen erreichbar. Das die Standardroute des Flixbusses durch eine Wohnstraße wie die Friesenstraße führt finde ich eine Frechheit, so etwas sollte nicht möglich sein!</p> <p>Ich bin nicht gegen Veränderung, aber ich fände es im Interesse der gesamten Stadt sinnvoll möglichst viel Effekt mit möglichst überschaubaren Maßnahmen zu erreichen und Einbahnstraßen sind meiner Meinung nach dafür sehr geeignet. Die Einebnung aller Bürgersteige halte ich für unverhältnismäßig hohen Aufwand. Die Bergmannstraße darf meiner Meinung nach gerne weiterhin von allen genutzt werden, aber irgend ein Verkehrsteilnehmer muss etwas kürzer treten und das müssen die Autos sein. Man sollte in Schritten verändern und weiter die Entwicklung beobachten und die Rückkopplung suchen, statt jetzt einen großen und sehr aufwendigen Entwurf umzusetzen hinter dem viele nicht stehen. Vielleicht lassen sich dann ja auch Erkenntnisse von hier auf andere Straßen und Gegenden in Berlin übertragen. Die drei Straßen waren doch mal als Pilotprojekte gedacht, oder?</p>
A 2.4	<p>Für mich ist diese Perspektive eindeutig die attraktivste, wenn es gelingt den Fahrradverkehr so zu verlangsamen, dass es nicht zu Konflikten mit Fußgängern kommt.</p> <p>Sie ist ausgesprochen sozial da sie auch stärker gehbehinderte und Kinder wieder ermöglicht die Straße zu nutzen, was vorher kaum möglich war. Eine Zufahrt zum Parkhaus im Gesundheitszentrum vom Mehringdamm aus sollte für die Bedürftigen auf jeden Fall erhalten bleiben.</p> <p>Besonders interessant finde ich die Idee den ansässigen Gastronomen Patenschaften für Teile der Begrünung anzubieten. Ich hoffe auf ihr Interesse. Sie haben an einigen wunderschönen Baumscheiben schon gezeigt, dass sie da weit mehr vollbringen können, als es das Grünflächenamt mit ihrem knappen Budget vermag. Aber auch für Nichtkunden würde mit ausreichend Sitzgelegenheiten gesorgt werden.</p> <p>Auch die Idee die Idee die Zossener Straße / Friesenstr. durch absenkbare Poller am Marheinekeplatz zu trennen ist die bisher beste Idee den Kiez vom Durchgangsverkehr zu entlasten.</p> <p>Für eilige Fahrradfahrer, die ja schon jetzt auf der Bergmannstr.nerven, sollte die Route über die Großbeeren- Yorck- und Gneisenaustr. ausdrücklich empfohlen und attraktiv gestaltet werden.</p> <p>So könnte die Bergmannstr. ein Kleinod für alle Anwohner werden, die die Bezeichnung "Begegnungszone" verdient.</p> <p>Sollte diese Variante an den Mitteln zu scheitern drohen, würde ich zunächst auf die niveaugleiche Gestaltung verzichten, falls genügend Querungsmöglichkeiten für Rollstuhl- und Rollatornutzer vorhanden sind.</p>
A 2.4	<p>Die Planung zeigt nicht, wo die Quartiersgarage für die Anwohner realisiert werden soll / kann. Die Möglichkeiten für Lieferfahrzeuge sind viel zu gering - der Einzelhandel wird behindert. Der mittige Radweg wird zum Radschnellweg und damit zur Gefahrenstelle für kreuzende Fußgänger. Die niveaugleiche Ausführung uist sehr teuer. Die versenkbaren Poller sind teuer und wartungsintensiv; sie erfordern eine Berechtigungsregelung für Anwohner und Lieferanten ("Schlüssel" oder neudeutsch App, Antrags- und Genehmigungsverfahren, Gebühren...).</p> <p>Der Zustand "vorher" - vor den Parklets usw. - begrenzte über die größte Zeit des Tages die Geschwindigkeit aller Teilnehmer, machte aber alles erreichbar. Zur Durchfahrt war die Bergmannstraße schon lange nicht mehr attraktiv.</p> <p>Eine strikte Geschwindigkeitsbegrenzung etwa auf 20km/h - überprüf und auch bei Radfahrern durchgesetzt - würde wieder alles erreichbar machen, ohne Baukosten.</p>

A 2.4	<p>Da hat Udo Frank absolut recht. Die Gestaltung des Abschnitts an der Markthalle ist Ausdruck davon, wie wenig das Fahrrad in der damaligen Verkehrsplanung ernst genommen wurde. Immerhin ist es anerkennenswert, dass man überhaupt eingesehen hat, dass an der Stelle Farradspuren angelegt werden sollten. Aber die Fahrbahn wurde komplett dem Zweck des Autoparkens gewidmet, und der Fahrradverkehr wurde in einer Art und Weise, die zwangsläufig zu Konflikten mit dem Fußverkehr führt, auf den Bürgersteig gelegt: mit viel zu schmalen Spuren, die kein Überholen erlauben, und einer Pflasterung, die inzwischen schon unerträglich holprig ist. Die ganze Anlage entspringt der Phantasie von Planern, die im Fahrradfahren eigentlich keinen Teil des Verkehrs sehen, sondern offenbar nur eine hobbyartige Betätigung einer sehr kleinen Zahl von Spazierfahrenden, die gar nicht wirklich von A nach B wollen. Dementsprechend sehen die Radwege an der Gneisenaustraße aus und auch dieser Abschnitt entlang der Markthalle. Leider sind die Planer heute bei den meisten Fahrradwegen und -spuren kaum weiter als damals. Erstaunlich, dass der Fahrradverkehr angesichts solcher Zustände überhaupt zunimmt. Wenn man bedenkt, seit wie vielen Jahrzehnten davon gesprochen wird, dass das Fahrradfahren gefördert werden sollte, ist das alles unbegreiflich.</p>
A 2.4	<p>Dass der Gastronomie tendenziell weniger Fläche zur Verfügung stehen soll, heißt nicht, dass Restaurants geschlossen werden sollen. Es geht darum, wie viele Tische sie auf dem Bürgersteig haben sollen. Indem wir die ganzen Tische auf den Bürgersteig tolerieren, subventionieren wir mit unseren Steuern nur die phantastischen Restaurantmieten.</p>
A 2.4	<p>Es ist nicht sinnvoll, mit dem jetzt bestehenden Fahrradverkehrstress entlang der Markthalle eine Ablehnung von Fahrradverkehr in der Bergmannstraße insgesamt zu begründen. Das Problem dort entsteht durch die unsinnige Verkehrsführung von der Straße auf einen viel zu engen Radweg auf dem Bürgersteig, während die eigentliche Straße ganz dem Parken überlassen wurde.</p>
A 2.4	<p>Nein, es ist nicht überall mehr Platz, erstens nicht auf der Fahrbahn, die jetzt so eng ist, das der Fahrradverkehr nicht mehr vorbeikommt, und zweitens nicht auf den Bürgersteigen, weil der Fahrradverkehr jetzt notgedrungen dorthin ausweicht.</p>
A 2.4	<p>Wenn der Bankrott so offen zutage liegt wie hier bei dem Test, dann sollte man ihn auch erklären. Es hat keinen Sinn, zu scheitern und das nicht einzugestehen. Aber, wie etliche Leute hier bemerkt haben, war das Experiment ja nicht in allen Punkten schlecht: Zebrastreifen und vernünftige Abstellflächen für Fahrräder sind zum Beispiel gute Sachen. Alles, was an der Testphase gut war, lässt sich mit einem Rückbau vereinbaren: auch Sitzgelegenheiten (sofern sie ästhetisch erträglich gestaltet sind). Außerdem kann man sich dann immer noch um das eigentliche Problem kümmern, nämlich darum, dass es hier im Verhältnis zum verfügbaren Raum und im Verhältnis zu Fuß- und Fahrradverkehr zu viel Autoverkehr gibt. Wie man damit sinnvoll umgehen könnte, wurde hier von verschiedenen Leuten ausgeführt: Einbahnstraßenabschnitte in verschiedenen Richtungen (vgl. heiner.v.marschall: "Nostizstraße als Einbahnstraße wird Zufahrt zur Bergmannstraße, Abfließen aus der Bergmannstraße ab Nostizstraße über Einbahnstraßen Richtung Mehringdamm und Schenkendorfstraße"), Beschränkung auf Anlieger- und Lieferverkehr. Und warum ist der Rückbau nötig? Weil die jetzige Verengung der Fahrbahn ohne wirkungsvolle Verringerung des Autoverkehrs Fahrradverkehr auf die Bürgersteige drückt.</p>
A 2.4	<p>Tschuldigung. Shared space bedeutet auf Deutsch "geteilter Raum". Dieser "shared Space" ist leider keiner, da er ausschliessend: Segregation in anderen Worten. Bennet es doch was es ist und nicht was "besser" klingt: z.B limited space...</p>
A 2.4	<p>Die Null-Variante ist doch wohl kein ernstgemeinter Vorschlag, nicht nach der Millionen verschlungen habenden "Test- und Erueierungsphase". Aber von mir aus stimme ich dieser Variante gern zu, mit einigen wenigen Vorschlägen: hier und da mal eine neue Gehwegnase, hier und da mal eine klassische Sitzbank, hier und da mal ein Baum, hier und da ein Zebrastreifen, dazu vielleicht breitere Gehwege bei Tempo 20, nur für Anlieger neben einem abgegrenzten Fahrradstreifen.</p>
A 2.4	<p>Das wurde auch alles irgendwo schon ausprobiert und die alte Bergmannstraße wäre vermutlich noch erkennbar als die alte Bergmannstraße.</p>
A 2.4	<p>ich auch! Wären die Autos weg, wäre auch mehr Platz. Bei Ampeln und Zebrastreifen achtet man selbstverständlich auf Fußgänger?!</p>
A 2.4	<p>Kann man nicht einfach die Bordsteine absenken? So teuer kann das doch nicht sein. Ich finde die Idee von Obstbäumen und Gärten gut, inklusive Aufenthaltsgelegenheiten - die Berliner Draußensaison ist mindestens von April bis Oktober...</p>
A 2.4	<p>Die Variante „Grünraum und teilweise Autoverkehr“ erscheint mir als beste Variante. Zusätzlich sollte die Zossener Straße/Friesenstraße nur für den Bus durchgängig sein. Einige Parklets aufzustellen wäre wünschenswert, gestalterisch jedoch eher die zuerst verwendeten Holzparklets. Die gelben Parklets, die im Moment stehen, sind gestalterisch nicht gut und machen keinen haltbaren und langlebigen Eindruck.</p>
A 2.4	<p>Um die wirklichen Ziele - Verkehrsberuhigung - Reduzierung von Lärm - sichererem Uvm. nachhaltig zu lösen, kann eine Lösung nicht die sein, die den Fokus auf nur eine Straße legt. Wie hier schon sehr oft erwähnt, verlagert man das Problem nur auf andere Straßen, als es wirklich zu lösen. - Sackgassen fördern kein Verkehrsfluss! Wir kennen das von den unzähligen Straßenfesten oder sonstigen Sperrungen. Ein Auto was 4 mal Wenden muss ist deutlich lauter, als eins was mit 30 Km/h gleichmäßig durch rollt. - Verkehr muss fließen, je leichter er abfließt und je begrenzter der Zufluss desto angenehmer für alle - Ein absolute Sperrung der Straße führt dazu, dass andere Straßen deutlich mehr belastet werden und dort lebende Menschen darunter zu leiden haben. Wer heute mit offenen Augen durch die Bergmannstrasse läuft, wird feststellen das: - sich mit der Öffnung der Friesenstraße der Verkehr wieder reduziert hat - sich mit dem neuen Straßenbelag der Lärm in der Friesenstraße reduziert hat - sich mit der Parkraumbewirtschaftung die Situation (mindestens Region Markthalle) verbessert hat. All diese radikalen Lösungen (Autos verbannen) sind äußerst nervig und weniger zielführend! Was bedeutet den Kiez und urbanes leben!? Meine Besserverdienenden Freunde aus der Fidicinstraße mit home office und Lieferdienst vom LPG Supermarkt bereichern sicher nicht die anliegenden Restaurant und Geschäfte. Der Kiez ist auch für Menschen, die ihren wirklichen Lebensmittelpunkt draußen haben und tagtäglich irgendwo hin auf Arbeit fahren müssen! Jedes unausgewogen Konzept wird die schöne Atmosphäre kippen! Dafür: ja die Sitzgelegenheiten sind, wenn sie ansprechend gestaltet sind, nützlich, machen Spaß, laden zum kurzen verweilen ein. Das dies kippen kann, zeigt aber auch deutlich das Beispiel Admiralbrücke, wo das leben wegen Lärm durch Ordnungskräfte nach 22 Uhr vorbei ist.</p>
A 2.4	<p>Durchgangsverkehr nur für Berechtigte, 3,5 t Limit außer Lieferdienste, Verbannt die Reisebusse aus den engen Straßen! Ein Fahrradstreifen auf der Bergmannstraße würde optisch helfen, die Orientierung beider Lager zu vereinfachen (Konflikt Rad-Auto)</p>
A 2.4	<p>Das wichtigste in diesem Viertel ist, dass die Verbindung Friesenstr./Zossenerstr. als Entlastungsweg für den Verkehr erhalten bleibt! Seit die Straße endlich wieder offen ist, merkt man wie entspannt plötzlich alles in der Bergmannstr läuft. Das Baustellenmanagement in Berlin scheint prinzipiell einfach völlig unfähig zu sein! Friesenstraße sperren und parallel dazu den Verkehr am Platz der Luftbrücke und Gneisenaustr. massiv einschränken! Und sich dann wundern das die Bergmannstr voll ist...!!!! Straße so belassen wie bisher (Null-Variante)! 2 oder 3 Parklets können bleiben! Die Poller ersatzlos entfernen – was für ein sinnloser Unsinn! Ärgere mich als Radfahrer jedes Mal über diese nutzlosen Monster die einfach nur alle behindern. Fahrradständer auf ehemaligen Parkplätzen/Fahrbahn erhalten, aber so platzieren das sie richtig an der Seite (am Bord) stehen! Einige Bänke auf dem Bürgersteig, das wurde schon so oft erbeten und ist nie in einem der Vorschläge beachtet worden. Dann werden auch die Parklets überflüssig! Lieferzonen und Haltebereiche am Straßenrand! 20Zone kontrollieren, Straßenprofil im historischen Umfeld erhalten!</p>
A 2.4	<p>So sieht effiziente, für ALLE gemachte Stadtplanung aus!</p>

A 2.4	<p>Die Fahrbahn der Bergmannstr wird in erster Linie von Radfahrern genutzt. Sie fahren von und zur Arbeit, zum Einkaufen oder die Kinder abholen! Dann kommen all die Dienstleister, Liefer/Paketwagen für privat und Geschäfte, die Müllabfuhr, die Handwerker, Krankentransporte, Taxis und Anwohner die diese Straße mit ihren fahrbaren Untersätzen nutzen weil sie ihre Geschäfte täglich in und um dieses divht besiedelte Viertel abwickeln wollen oder müssen. Alle diese Menschen, haben sich die Fahrbahn bisher erfolgreich und problemlos geteilt, warum sollten wir nun Fußgänger dazwischen mischen, obwohl diese sich ihren Bereich auch wunderbar teilen!? Oder noch verrückter - die Straße gleich ganz schließen??</p> <p>Ein Radfahrer auf dem Weg nach Hause hat nun mal nichts mit einem Kleinkind zu bereden welches mit Kreide auf dem Boden malt!!! Und der Paketbote, der Mami das neuste Kinderbuch bringt oder der Getränkewagen, der groß und schwer ist und Papi sein Bier in das Kaffe an der Ecke liefert... was bitte soll der mit dem Kleinkind oder einer Picknickgruppe in der Mitte der Straße besprechen!?! Oder soll er lieber völlig entnervt um den Chamissoplatz kreisen um endlich sein Fahrzeug irgendwo dort abzustellen?</p> <p>Liebe Leute, warum liegt einigen Menschen soviel daran sinnfreie Konzepte umzusetzen, anstatt mit einfachen Mitteln den Verkehr zu beruhigen und das Geld sinnvoller zu investieren.</p>
A 2.4	<p>Dieses Problem kann nur durch eine Sache entschärft werden! Die klare Trennung von Fahrbahn und Bürgersteig! (Mit einer Begegnungszone wird es dies Sicherheit nicht geben können) Dann brauchen weder Kinder noch Menschen die nicht gut zu Fuß sind Angst haben von entnervten Fahrradfahrern angefahren zu werden.</p> <p>Eine relativ gesicherte Querung ist eine Ampel! Aber um ganz gesichert vor Verkehr zu sein, kann man natürlich auch zu Hause bleiben. Dort warten dann aber womöglich andere Gefahren!</p>
A 2.4	<p>Es ist doch wirklich absurd! Sie schaffen mit diesen Planungen Probleme die es gar nicht gibt:</p> <p>Die Fahrräder fahren auf der Straße mit den anderen Verkehrsteilnehmern! Die Fußgänger sind auf dem Bürgesteig und können dort sitzen, laufen oder was auch immer machen...</p> <p>Wie die Experten es ja anscheinend bereits bemerkt haben, führt die Vermischung dieser beiden Bereiche zu Konflikten! Also - warum überhaupt darüber nachdenken?</p> <p>Die Fahrbahn haben sich alle schon immer gut geteilt! Wie oben richtig festgestellt, führt jede Markierung oder Einteilung in Bereiche für bestimmte Gruppen zu einer Anspruchshaltung!</p> <p>Weniger ist Mehr! Hat in dieser Straße schon immer super geklappt, fast alle bewegen sich umsichtig auf der Fahrbahn..</p> <p>Konflikte ergeben sich erst mit der Umgestaltung in eine Begegnungszone.</p>
A 2.4	<p>Hallo Vhannemann,</p> <p>ich kann mir kaum vorstellen, dass Sie mit tausenden Menschen in diesem Kiez in Kontakt stehen oder darüber gesprochen haben!? Von daher ist das mit der "Mehrheit" eine Behauptung ohne Belege und daher wohl eher ein Gefühl!) Eine Verkehrsberuhigung ist nicht schlecht, eine Begegnungszone jedoch schon! Und darum geht es hier! Den Verkehr kann man auf sehr viele Arten beruhigen! Im Fußgänger in den Weg zu stellen ist die Schlechteste. Die Abstellflächen für Autos sind bereit drastisch reduziert.</p> <p>Die Bäume stehen auch schon immer dort und werfen Schatten! Alles gut!</p>
A 2.4	<p>ich glaube der Herr/Dame meint die Intoleranz gegenüber all den anderen Nutzern dieser Straße! Denn bei diesem Vorschlag werden ja nur die Belange der Fußgänger beachtet!!!</p> <p>Alles klar?!</p>
A 2.4	<p>Welche Kampfradler! Ein Fahrrad ist dazu da zügig von der Arbeit nach Hause zu kommen und eben nicht das Auto zu benutzen! Diese Menschen jetzt vorsätzlich durch Fußgängerzonen auszubremsen, ist eine Frechheit! Die Fußgänger können gerne im Vorrecht sein - und zwar auf dem Bürgersteig, dafür wurde dieser nämlich extra erfunden!</p>
A 2.5	<p>wichtig finde ich es, den Durchgangsverkehr zu verhindern.</p> <p>Das kann durch Einbahnstraßen geschehen, oder durch Poller als Sperre für den Kfz-Verkehr.</p> <p>Die Einbahnstraßenlösung schafft mehr Platz für Fußgänger und Aufenthaltsorte. Das präferiere ich.</p> <p>In Holland gibt sehr schöne Lösungen für Radverkehr in Gegenrichtung bei Einbahnstraßen: für den Radverkehr in Gegenrichtung gibt es einen aufgezeichneten Radweg, in der anderen Richtung nicht. Funktioniert super.</p>
A 2.5	<p>Ich finde, dass die jetzige Gestaltung klasse ist. Was mich nachwievor stört sind die LKWs die parken in einer Spur und blockieren halt alles. Ich find, man sollte grosse Ladezone errichten von 6-22 Uhr, so dass die LKws dort prken können.</p> <p>Ich benutze eine Elektro Vespa und ich nutze die Bergmannstraße halt, weil ich darüber weiter fahren kann zur Katzbachstraße und muss nicht auf den Hauptstraßen fahren.</p>
A 2.5	<p>Autos haben in der Stadt nichts mehr zu suchen. Die Bergmannstrasse und die anliegenden Strassen müssen sämtlich für den individuellen Autoverkehr gesperrt werden mit natürlich Ausnahmen für ÖPNV, Gewerbetreibende, Handwerker, Menschen mit Gehbehinderung. Alles Massnahmen, die es Autofahrern erschweren, durch die Stassen zu rasen, Menschen zu verletzen, Lärm zu produzieren, Abgase freizusetzen, die Gesundheit der Anwohner zu schädigen sind willkommen.</p>
A 2.5	<p>Der LKW beim EDEKA fährt rückwärts in die Liefer-Schleuse rein und vorwärts wieder raus. So wie jetzt auch.</p> <p>Ich empfinde die Trennung der Wannennennung von Bergmannstrasse und Friesenstrasse hier als sehr beschränkt.</p>
A 2.5	<p>Zunächst zur Friesenstraße. Der jahredauernde "Kampf" für die mehr als nötigen Maßnahmen zur Beruhigung der Straße hat im Ergebnis dazu geführt, das der Durchgangsverkehr zu einer veritablen Autobahn ausgebaut wurde. Dies als Vorteil für die Bewohner zu verkaufen bedarf eines hohen Maßes an Phantasie und Realitätsverleugnung. Schade um die investierten Mittel und die aufgebrachte Mühe derer, die an praktische Demokratie noch glauben. Ein Schlag aber in Ihr Gesicht ist das Ergebnis.</p> <p>Das Grundparadigma des in jedem Falle vorrangigen Autoverkehrs bricht sich hier nicht zuletzt in der Tatsache Bahn, das nicht einmal ein Fahrradweg vorgehalten wurde. Was für eine schlichte Unverschämtheit.</p> <p>Dies Grundparadigma sehen wir ebenfalls in den jämmerlichen Bemühungen innerhalb der Bergmannstraße. "Begegnungszone". Unter dem Strich eine Reihe angehäuftes Blechschrottes, der in seiner ästhetischen Verfehlung seines Gleichen sucht. Aber über Geschmack läßt sich ja nur schwer streiten. Welchen Vorteil aber haben die FahrradfahrerInnen und die FußgängerInnen? Letztlich sehen wir einen verzweifelten Einsatz der politischen Mittelmäßigkeit gegen eine Übermacht des motorisierten Individualverkehrs. Was helfen würde:</p> <p>Gleichberechtigte Berücksichtigung der VerkehrsteilnehmerInnen. Und damit wären die PKW FahrerInnen noch gut bedient, sind sie es doch, die die Lebensqualität aller durch ihre Faulheit und Ignoranz so deutlich reduzieren.</p> <p>Helfen würde zunächst die DEUTLICHE Reduktion des Verkehrs. Dies kann über die reduzierte Attraktivität für Autos erreicht werden: Friesenstraße und Bergannstraße zu verkehrsberuhigten Zonen auf 7 KM/h mit effektiver Blitzanlage. Gleichberechtigte Nutzung der Straße für Fußgänger und alle anderen Teilnehmer. Dabei aber leichter Zugang für Lieferverkehr und Krankentransporte (Genehmigungen). Eine klassische Fußgängerzone. mit deutlich definierten Ausnahmen.</p>
A 2.5	<p>Wer es ernst meint mit der Verkehrswende, sollte den Umweltverbund stärken. Dies geht nur indem jeder der drei Verkehrsarten (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) eine für die jeweils sehr unterschiedlichen Bedürfnisse geeignete Verkehrsfläche zur Verfügung gestellt wird.</p> <p>Bei diesem Entwurf wird es unvermeidlich zu Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr kommen - egal wie viel man für gegenseitige Rücksichtnahme appelliert. Die Sperrung des Bereiches an der Marheineckehalle für den MIV würde ich hingegen sehr begrüßen!</p> <p>Insgesamt erscheint mir diese Lösung sehr kosten- und zeitintensiv zu werden. Schön wäre eine Lösung, die den Durchgangsverkehr schnell unterbindet ohne den kompletten Straßenraum neu bauen zu müssen.</p>
A 2.5	<p>Warum Sperrung der Friesenstraße für den Autoverkehr, nachdem sie gerade erst für viel Geld asphaltiert wurde?? Ich glaube nicht, dass man den ganzen Durchgangsverkehr auf den Mehrringdamm, der schon übervoll ist, umleiten kann. Eher sollte man darauf achten, dass die Autos sich an die Geschwindigkeitsbegrenzung halten, Flixbussen o.ä. die Durchfahrt verbieten.</p>

A 2.5	<p>Ich möchte einen Punkt ansprechen, der aus der Umgestaltung der Bergmannstr. resultiert und das ist der akute Parkplatzmangel in den höher gelegenen Straßen. Mich wundert es, wenn Autos, die hier nicht gemeldet, sind Dauerparkplaketten bekommen. Die Autos „wohnen“ hier also nicht und sollten dementsprechend dann auch keinen Anwohnerparkausweis bekommen. Wenn es Menschen gibt, die hier wohnen, ihr Auto aber woanders anmelden, ist das nichts anderes als Steuervermeidung und dem wird damit Vorschub geleistet.</p> <p>Zum 2. Verstehe ich nicht, dass man, wo wir doch alle wissen, dass es hier im Kiez noch etliche illegale Ferienwohnungen gibt, diese auch noch subventioniert, indem man den Feriengästen günstige Parkausweise ausstellt. Es gibt sicher Regelungen, das z.B. ein Anwohner für seine Gäste bis zu 3xMal im Jahr eine Gästeplakette beantragen kann oder Ähnliches. Aber den hier lebenden Autobesitzern das Leben mit Absicht zu erschweren, es aber den NICHT hier Wohnenden und nicht hier angemeldeten Autos zu erleichtern finde ich mehr als zwiespältig und mit zweierlei Maß gemessen.</p>
A 2.5	<p>Das wäre zumindest eine konsequente und in sich schlüssige Lösung. Gleichzeitig würden die großen Geschäfte gezwungen, nicht mehr mit den in der Stadt viel zu gefährlichen Riesenlastern anzuliefern, sondern vor der Stadt in kleinere Transporter umzuladen.</p>
A 2.5	<p>Danke für die Beantwortung, anwohnerm2! Bislang erfolgt die Belieferung aber nicht ausschließlich über die Lieferschleuse. Da stehen täglich (große!) LKW auf der Straße, manchmal auch gleich mehrere...</p>
A 2.5	<p>Es gibt einige Untersuchungen, die zeigen, dass der MIV durch Verringerung von Parkplätzen und Fahrbahnfläche zurückgeht und nicht verlagert oder stärker wird. Die Gegner argumentieren doch hier hauptsächlich mit Fake Facts. A) sie wären die Mehrheit und B) Der Verkehr würde zunehmen. Beides ist so absolut nicht haltbar.</p>
A 2.5	<p>Damit hört die Raserei nie auf. Besonders in der Friesenstraße, welche gerade zu einer Autobahn umfunktioniert wurde. Für mich ist die Straßensperre in Höhe der Bergmannstraße zwischen Zossener und Friesenstraße unumgänglich</p>
A 2.5	<p>Wom soll diese Quartiersgarage entstehen? Mir sind keine Möglichkeiten bekannt...</p>
A 2.5	<p>Wieso muss dazu das Niveau angeglichen werden? Strasse sperren (von mir aus auch nur Abschnittsweise, jedenfalls damit Autos nicht mehr die Strasse als Durchgangsstrasse nutzen), einfache Bänke aufstellen, da wo jetzt die Parkletts stehen, ein paar Grünkübel und Markierungen für den Redverkehr auf die Strasse und FERTIG!</p>
A 2.5	<p>Genau diese Variante bevorzuge ich persönlich. Ich bin kein Anwohner und komme ab und zu zum Restaurantbesuch verschiedener Restaurants in die Bergmannstraße. Dazu nutze ich ausschließlich das Auto und parke vor Ort. Sollte dies zukünftig nicht mehr möglich sein, besuche ich die Restaurants nicht mehr (genau wie beim Avril in der Winterfeldtstraße). Tempo 30 ist vollkommen ausreichend und wird aus meiner subjektiven Sicht auch eingehalten. Radfahrer haben in diesem Bereich ausreichend Platz (ausgenommen im Bereich der Parklets).</p>
A 2.5	<p>Verkehr (auch Autoverkehr) ist Teil des urbanen Lebens.</p> <p>Der Bereich Bergmannstraße sollte durchgängig für den Verkehr nutzbar bleiben. Hier gibt es viele Läden und Bars die beliefert werden müssen. Unzählige Radler nutzen die Straße täglich um von Ost nach West zu kommen.</p> <p>Die Bürgersteige sind breit genug zum flanieren und das klassische Straßenbild sollte in dieser tollen Umgebung erhalten bleiben.</p> <p>Kleine Rasenflächen vermüllen sofort und sind pflegeintensiv, im Winter nutzlos!</p> <p>Der Marheinekeplatz ist beruhigt und im direkten Umfeld völlig ausreichend als Ort der Entspannung.</p>
A 2.5	<p>@xyz: ich stimme Ihnen zu, das Baustellen Management ist verbesserungsfähig, dennoch habe ich in den letzten Monaten nicht ansatzweise den befürchteten Verkehrskollaps erlebt.</p> <p>Der Mehringdamm als Hauptverkehrsader ist und war voll wie immer, aber man kommt schon and Ziel.</p> <p>Die Friesenstraße wird seit der Öffnung als Rennstrecke missbraucht um am Ende vielleicht 5 Minuten schneller durch die City zu düsen.</p> <p>Und an alle, die mit dem Parkplatz- Suchverkehr gegen eine Sperrung argumentieren: Durchgangsverkehr Sicht keine Parkplätze!</p> <p>Die Anwohner und Besucher finden dank der Parkraumbewirtschaftung in meinen Augen ausreichend Möglichkeiten.</p> <p>Man muss halt auch mal bereit sein ein paar Meter zu laufen. Einen Anspruch, direkt vor der Tür/ vor dem Laden zu parken gibt es einfach nicht in einer vollen Stadt.</p> <p>Und der Bus als Alternative wäre ja nicht betroffen.</p> <p>Autos gehören raus aus dem Bergmannkiez, wenn schon Autos in der Innenstadt dann bitte auf den großen zweispurigen Hauptstraßen und nicht in Wohngebieten!</p>
A 2.5	<p>Vielleicht ist es die einzige Möglichkeit, Autofahrer zum Umdenken zu bewegen.</p> <p>Es muss kompliziert und umständlich werden damit die Leute auf öffentliche Nahverkehr und oder Fahrrad umsteigen.</p> <p>Wenn man alles so komfortabel wie möglich für den Auto- Individualverkehr einrichtet wird es einfach immer schlimmer mit den Blechlawinen.</p>
A 2.5	<p>Ich wohne in der Fidicinstr. und fühle mich durch die Autos, die dort über das Kopfsteinpflaster fahren belästigt. Insbesondere morgens ab 5 - 6 Uhr wird man davon oft geweckt!</p> <p>Eine Bergmannstr. ohne Autoverkehr fände ich großartig! Dann würden auch die bereits (auf der Straße!) aufgestellten Sitzgelegenheiten einen Sinn ergeben. Denn so sind diese einfach nur absurd! Natürlich sollte der Zugang/Durchfahrt für Busse, Krankentransporte, etc noch möglich sein. Auch Fahrradfahren sollte nicht verboten werden. Bäume bzw. Begrünung statt Boller sind auf jedenfall die bessere Wahl. Wichtig ist mir jedoch auch das der Verkehr sich dann nicht auf die Parallelstr. verlagert, also Arndstr., Fidicinstr. etc.</p>
A 2.5	<p>Es soll nur der Anwohner-/Anlieger-Verkehr freigegeben werden - das Problem aller Fahrradstraßen - wie soll das kontrolliert werden? Wenige halten sich daran.</p>
A 2.5	<p>Eine zeitliche Begrenzung des Lieferverkehrs, die Aufhebung des Durchgangsverkehrs für Autofahrer und keine herumstehenden Autos. So wird eine gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer am Straßenraum möglich.</p>

	<p>Was ist die Umgestaltung der Bergmannstraße ein vollkommenes Rätsel. Nicht nur, dass sie unglaublich unattraktiv ist (mir abgesehen von den Banken etc., was sollen die grünen Punkte auf der Straße??), wie kann es sein dass man hier bei der Planung komplett die Realitäten vernachlässigt hat?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Geschäfte auf der Bergmannstraße haben größtenteils keine andere Alternative als Ihre Belieferung von der Straße aus zu bewältigen, was bedeutet, dass Lieferwagen hier irgendwie Platz finden müssen. Diesen Platz einfach strikt zu beschränken hilft überhaupt nichts, sondern sorgt nur für mehr Chaos. Es müsste Platz geschaffen und dann reguliert werden. - Es gibt ein großes Ärztehaus auf der Bergmannstraße. Es sollte klar sein, dass es zahlreiche ältere und gebrechliche Personen gibt, die hier ab und zu mit PKWs oder Taxis halten müssen. Und zwar unmittelbar vor dem Gebäude. Auch hierfür ist Platz und Regulierung notwendig. - Es führt eine Buslinie durch die Straße – wie soll der öffentliche Nahverkehr für Nutzer attraktiver werden, und somit der Autoverkehr reduziert werden, wenn die Busse in verfehlten “Verschönungs“-Projekten feststecken? <p>Die “alte Bergmannstraße” hatte ihre Probleme, aber die derzeitige Gestaltung ist eine absolute Katastrophe. Es ist kein Durchkommen mehr und es ist extrem gefährlich geworden für alle Verkehrsbeteiligten.</p> <p>Mir ist unbegreiflich, wieso hier auf diese Art Steuergelder verschwendet wurden.</p> <p>Die einzige Erklärung, die ich finden kann, ist dass die Stadt Berlin diese Nachbarschaft zur Party- und Touristenzone auserkoren hat (wer sonst würde sich in diesen “Begegnungsinselfn” niederlassen?). Denn für Anwohner ist das keine Verbesserung, besonders, wenn dann auch noch das Bergmannstraßenfest in anliegende Straßen erweitert wird. All dies wird vielleicht die Geschäftsinhaber freuen und diejenigen in unserem Kiez, die per Airb’n’b ihre Wohnungen vermieten, für reguläre Anwohner ist es ein Albtraum.</p> <p>Ich wohne in der Grossbeerenstraße zwischen Kreuzberg- und Hagelbergerstraße und dank der Verlagerung des Bergmannstraßenfests waren gleich zwei, anstatt nur einem (Karneval der Kulturen), Wochenenden diesen Sommer nur mit Ohrenstöpseln und geschlossenen Fenstern zu bewältigen — und das bei Temperaturen um die 30 Grad. Mal ganz abesehen davon, dass es zu diesen Zeiten keine Parkplätze gibt, man nicht einkaufen kann und generell einfach am Besten den Kiez verlässt. Hätte ich auf einer turbulenten Straße wohnen wollen, wäre ich woanders hingezogen.</p> <p>Ich stimme sowohl Glückskiez als auch Orangina in ihren Einschätzungen und Vorschlägen zu. Besonders die Idee, die Bergmannstraße für den Autoverkehr als Einbahnstraße zu gestalten (Fahrradverkehr sollte weiter in beide Richtungen fließen können), halte ich für eine ausgezeichnete Idee. Ansonsten hoffe ich, am Ende dieser Testphase die alte Bergmannstraße wieder zu finden. Wenn ein paar von den neuen Fahrradständern stehen blieben, fände ich das angenehm und nützlich.</p>
A 2.5	Dies erscheint mir die konsequenteste Lösung zu sein. Ich würde mich freuen wenn die Bergmannstr. komplett für den Verkehr geschlossen wird, vorausgesetzt das es eine Idee gibt, wie man der Gefahr einer nächtlichen Disko Wiese entgegen wirken will.
A 2.5	Gegenläufige Einbahnstraßen sind grundsätzlich eine gute Idee. Es besteht aber die Gefahr, dass die Einbahnstraße so als Umfahrung für Rechtsabbieger vom Mehringdamm in die Gneisenastraße mißbraucht wird. Man könnte die Einbahnstraßen auch umgekehrt führen: Nostizstraße als Einbahnstraße wird Zufahrt zur Bergmannstraße, Abfließen aus der Bergmannstraße ab Nostizstraße über Einbahnstraßen Richtung Mehringdamm und Schenkendorfstraße. Als Umfahrung ist das mit zweimal Linksabbiegen wesentlich weniger attraktiv.
A 2.5	Ich finde die Planung mit niveaugleichen Abschnitt sehr schön und finde, das Ergebnis rechtfertigt die Kosten. Ob der Abschnitt so lang sein muss weiß ich nicht. Wichtig ist, dass die Bergmannstraße nicht durchgängig durch Kfz und LKW befahrbar ist. Mir gefällt an dieser Variante nicht, dass die Verbindung Friesenstraße/Zossener offen bleibt. Hier wäre ein niveaugleicher Fußgängerabschnitt schön.
A 2.5	Ich wohne seit 16 Jahren in der Bergmannstraße, Höhe Schenkendorfstraße, und bin hier als Fahrradfahrer, Fußgänger und auch als Autofahrer unterwegs. Ich finde es absolut scheinheilig, dass behauptet wird, hier etwas für die Anwohner zu tun. Mein Stresspegel ist deutlich gestiegen, der Lärm hat sich absolut nicht verringert, im Gegenteil die generierten Autofahrer hupen immer öfter, auf den Parketts ist es nachts laut. Ständig eine neue Veranstaltung vor der Tür, Parkverbotschilder, die erst am Tag ihrer Gültigkeit aufgestellt werden, Straßensperrungen. Hier soll ein Exempel statuiert werden und ich fühle mich wie ein Versuchskaninchen. Ich bin prinzipiell dafür, Klima schonende Maßnahmen zu ergreifen, aber hier werden in einer einzigen Straße Unmengen an Geld versenkt, ohne dass das einen Gesamteffekt auf Berlin hätte oder auf beliebig viele andere Straße übertragbar wäre. Ich würde es begrüßen, wenn hier mit kostengünstigen und bewährten Maßnahmen (Durchfahrt nur für Anlieger, Tempo 20 mit Hilfe baulicher Maßnahmen durchgesetzt und meinetwegen einer Einbahnstraßenregelung) gearbeitet werden könnte. Stattdessen möchte Florian Schmidt das Rad neu erfinden und versenkt Steuergelder. Die Idee, die Bergmannstraße zu einer Fußgängerzone zu machen ist absurd. Hier wohnen Menschen, die oft auf ein Auto oder Lieferservice angewiesen sind. Bitte nicht noch mehr Maßnahmen auf dem Rücken der Anwohner austragen!
A 2.5	Parken wird schwieriger werden das ist ja Teil des Klimaschutz. Das ist sicher unangenehm aber angesichts der riesen Fridays for Future Demo gestern ist hoffentlich klar das wir dringend und grundlegend umdenken müssen. Mein konstruktiver Vorschlag um rein- und rausfahrende und ständig wendende Touris auf die U-Bahn umzuleiten: Parken im Kiez praktisch nur noch mit Anwohnerparkausweis.
A 2.5	Wenn die Bergmannstraße komplett gesperrt wird, werden weniger Autos in den Nebenstraßen sein: Denn, der Nord-Süd Durchgangsverkehr fällt komplett weg! Die Autos die dann noch in den Kiez fahren gehören Anwohnern und die sind auch jetzt schon da. Sollten Gefahr bestehen, dass Schwiebusser oder Fidicinstraße als Abkürzung Columbiadamm-Mehringdamm genutzt werden, kann das mit einem im kreisführendem Einbahnstraßensystem oder Linksabbiegeverbot maximal unattraktiv gemacht werden.
A 2.5	Mir scheint, dass sich gewisse Leute mit gewissem Einfluss hier im Kiez auf Kosten anderer Bewohner im Kiez eine kleine Oase bauen wollen. Erst sollte die Friesenstr. wegen Lärm asphaltiert werden, nun soll sie als Sackgasse an der Marheinicke Halle enden. Manche würden noch gerne den Bus wegzaubern. Man weiß doch vorher, wo man hinzieht. Die Friesenstr. muss offen bleiben und der Bus soll weiterhin dort fahren.
A 2.5	Dass die umliegenden Straßen in das Konzept miteinbezogen werden müssen, wird bei allen Veranstaltungen dazu immer betont. Was aber nicht stimmt, wenn man sich ähnliche Beispiele aus anderen Großstädten (London, Paris, Amsterdam etc.) anschaut: Die Menge des Verkehrs bleibt nicht gleich und wird auch nicht verlängert, sondern: Sie verringert sich.
A 2.5	Ich wohne am Chamissoplatz und sehe in diesem Jahr so viele freie Parkplätze wie schon seit vielen Jahren nicht mehr! Die Sorge, dass sich der Parkplatzsuchverkehr in die Seitenstraßen verlagert, hat sich definitiv nicht bestätigt - offensichtlich kommen einfach weniger Leute mit dem Auto in den Kiez.

	<p>Es gibt Gemeinsamkeiten in allen von den Bürger*innen in den bisherigen Beteiligungsformaten erarbeiteten Vorschlägen:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Sie GESTALTEN – d.h.: Alle haben Vorschläge für Veränderungen der bisherigen Situation in der Bergmannstraße. Dies entspricht auch allen Erhebungen, die in den beiden bisherigen Phasen des Bürgerbeteiligungsprozesses 2015/16 und 2018/19 gemacht wurden: Es werden Probleme benannt, die gelöst werden sollten, vornehmlich im Bereich der Verkehrsgestaltung, der Aufenthaltsqualität und der Wohnqualität. Behauptungen, es gäbe keine Probleme in der Bergmannstraße, werden dadurch widerlegt. o Konkret zeichnet sich als deutlichstes Umgestaltungs-Ziel der Wunsch nach Verkehrsberuhigung ab. Und zwar vor allem mit Blick auf motorisierten Verkehr. Aber auch in Bezug auf die Art und Menge des Radverkehrs: Auch der Zielkonflikt zwischen einer Begegnungszone mit bevorzugtem Fußverkehr einerseits, der Bergmannstraße als Teil der „TR4 Tangentialroute 4 (Südspange)“ für den übergeordneten Radverkehr andererseits muss ebenfalls gelöst werden. <p>Die Forderung, zwecks Verkehrsberuhigung die Kreuzung an der Markthalle für den Durchgangsverkehr zu sperren, schlägt sich in den meisten Gestaltungsvorschlägen der Bürger*innen nieder. Die Vorschläge dazu gehen weit über das Anbringen von „Durchfahrt verboten“ Schildern hinaus bis dahin, mit versenkbaren Pollern nur noch den BVG-Bus und Einsatzfahrzeuge durchzulassen.</p> <p>Für die konkrete Ausgestaltung des Kreuzungsbereichs sei an dieser Stelle an den Planungsentwurf aus der Beteiligung 2016 erinnert, mit stark verengten Fahrstreifen und Ausweitung der Fußgängerbereiche. Zudem sieht er Verlegung der Führung des Radverkehrs von der Markthallen-Kreuzung Richtung Südsten auf die – dann asphaltierte – Fahrbahn vor (derzeit über Bürgersteig) : http://leiser-bergmannkiez.de/down/20160403_dokumentation_buergerwerkstatt_offen.pdf .</p> <p>Interessante Elemente der in der Oben-Air-Galerie ausgestellten Vorschläge sind insbesondere</p> <ul style="list-style-type: none"> o die Vorschläge, welche den Autoverkehr komplett aus der Bergmannstraße heraushalten, oder zumindest auf Teilstrecken zwischen Mehringdamm und Gesundheitszentrum beschränken, o zu Verringerung der Menge an durchfahrenden Fahrrädern durch Verlegung der TR4 von der Bergmannstraße auf die Gneisenaustraße – entweder per seitlicher Führung (wie derzeit schon im weiteren Verlauf an der Hasenheite); oder unter Nutzung des Mittelstreifens der Gneisenaustraße. <p>Im Rahmen der laufenden Testphase wurde viel und kontrovers über die Sitz-Parklets diskutiert, obwohl diese unter dem verkehrlichen Aspekt eher eine untergeordnete Rolle spielen. Kaum diskutiert wurden hingegen andere ebenfalls anlässlich der Testphase in die Bergmannstraße eingebrachten Elemente: Die Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 20, oder die zum ersten Mal in der Geschichte der Bergmannstraße überhaupt eingebrachten weißen Linien zur Trennung zwischen Fahrbahn und Seitenstreifen, oder der Zebrastreifen vor dem Gesundheitszentrum, oder die Radfahr-Bügel auf der Straße statt auf dem Gehweg, oder die Bepollung der Einmündungen um dort das Falschparken zu verhindern und das Queren zu erleichtern (im Rahmen eines Begegnungszone-Umbaus würden diese Poller bei Gehwegvorstreckungen, wie jüngst in der Friesenstrasse praktiziert, durch „herkömmliche“ Poller ersetzt), oder die nichtamtlichen Markierungen z.B. für den Lieferverkehr, oder die Querungs-Parklets mit den Tast-Streifen für Sehbehinderte. Einige Elemente haben sich als wirksam erwiesen,</p>
A 2.5	<p>Und 77 Uber, 127 Taxis, 173 Caresharing Autos, 77 verirrte Touristen und alle anderen die trotzdem einfach reinfahren. Das ist kein Konzept</p>
A 2.5	<p>Die Variante "Grünraum statt Autoverkehr" grenzt die Bergmannstraße vom gewachsenen Quartier ab. Es ist in der Stadtforschung bekannt, dass ein kleinteiliges Straßennetz in urbanen Quartieren Verkehre verteilt. Die strikte Abgrenzung und "Verschiebung" von Verkehren, die auf wenigen Straßen gebündelt werden sollen - z.B. auf der nächsten Hauptstraße - ist nicht zeitgemäß. Der hochverdichtete, urbane Charakter der historischen Quartiere der die Menschen anzieht, wird durch diese Variante so stark reduziert, dass er seine Attraktivität verliert.</p>
A 2.5	<p>Bevor es gar keine Parkplätze mehr in der Bergmannstraße gibt, bin ich mangels einer anderen vernünftigen Variante für diese.</p>
A 2.5	<p>Die Sperrung der Querstraßen mit nicht-versenkbaren Pollern ist sehr zu begrüßen. Allerdings würde ich mir sehr wünschen, dass man anstelle von festen Pollern lieber eine Bordsteinkante als sichtbares Ende der Fahrbahn zieht und dann im Weg einen Baum pflanzt. Das ist städtebaulich wesentlich attraktiver und erzielt dasselbe Ergebnis. Die Zossener Straße sollte zudem in diesem Bereich nicht durchgängig gestaltet werden (egal ob mit Pollern oder nicht), sondern als Fußgängerzone (Linienverkehr und Fahrrad frei) beschildert und entsprechend baulich designed werden. Das bedeutet: Weg mit dem Asphalt zugunsten des Oberbaumaterials, das auch für den Rest der Straße genutzt werden soll! Es muss sehr klar erkennbar sein, dass Rad und Bus hier nur zu Gast sind. Die Fahrgasse kann dann mit Metallknöpfen auf dem Boden angedeutet werden. Auf Poller sollte darüber hinaus verzichtet werden, wenn das nicht unbedingt erforderlich ist. Auch wenn sie versenkbar sind, funktioniert die Ansteuerung nicht wirklich zuverlässig, sehr zur Freude des BVG-Personals.</p>
A 2.5	<p>Es gibt auch kleinere Lastwagen, übrigens auch von diesen Supermarktketten. Das wäre beispielsweise eine Lösung. Ansonsten könnten sie auch schon rückwärts reinfahren (mit Einweiser!), das ist nicht unüblich.</p>
A 2.5	<p>Nach einem Umzug in einen anderen Zulassungsbezirk darf das alte Autokennzeichen behalten werden.</p>
A 2.5	<p>Keine der vorgeschlagenen Konzepte ist wirklich eine zukunftsorientierte und innovative Lösung, daher ist die "Null-Variante" das geringste Übel. Ich bin ehrlich entsetzt, wie es überhaupt zu so einem wenig durchdachten und im Design und der Umsetzung rückwärtsgewandten Projekt kommen konnte. Ich wohne seit Langem in der Bergmannstraße und hätte keine Änderung gebraucht. Jetzt würde ich aber die eh schon verschandelte Situation nutzen, und "Nägel mit Köpfen" machen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tempo 30 in der kompletten Umweltzone in Berlin, Tempo 10 in allen Nebenstraßen, also auch in der Bergmannstr., Zossener, Friesenstr....(auch für Radfahrer!!!) - überall Radwege, auch wenn dadurch Bürgersteige schmaler werden müssen, aber die Radwege sollten harmonisch angelegt sein und nicht mit Pollern abgegrenzt und mit Neon-Farbe markiert - Parkplätze schaffen!!!: wenn die Leute ihr Auto stehen lassen sollen, muss es dafür auch Möglichkeiten geben und zwar in unmittelbarer Nähe (Parkplätze schräg zur Fahrbahn in allen Seitenstraßen, den kleinen Biomarkt am Chamissoplatz samstags verlegen z.B. auf den Hof vor der Zulassungsstelle Jüterboger Str. , so dass am Chamissoplatz nicht mehr das Parken eingeschränkt wird, Möglichkeit der Parkplatzanmietung im Parkhaus Gesundheitszentrum, keine vorgegebenen Parkbuchten oder aufgemalte Parkplätze - Autos sind unterschiedlich groß und es ist unsinnig so viel Platz zu verschwenden, reine Anwohnerparkzonen/-straßen) - Fahrradständer auf dem Bürgersteig und nicht auf der Straße oder auf dem zukünftigen Radweg - die Bergmannstr. auch an der Markthalle/Marheinekeplatz wieder öffnen zur Durchfahrt, die Umrundung dieser Sperrung durch die Friesenstr./Arndtstr./Heimstr. ist schwachsinnig - Fahrradstraße im hinteren Teil der Bergmannstr. aufheben - ca. alle 30-50 Meter und an wichtigen Punkten Zebrastreifen zur Überquerung der Straße - ich brauche keine zusätzlichen Sitzmöglichkeiten in der Bergmannstr., es sitzt sich toll auf den Stufen vorm Haus im Sommer :) <p>Dann könnte auch das Bergmannstraßenfest wieder stattfinden: Yeah!</p>
A 2.5	<p>Es gab pro Werkstatt vier Arbeitsgruppen an vier Tischen, die jeweils in leere Pläne der Bergmannstrasse ihre Ideen und Diskussionsergebnisse eingetugt haben. Wer sich an welchen Tisch setzt, war freigestellt. Ich saß dort mit einer Gruppe verschieden alter Frauen und Männer, von denen mir nicht eine Person vorher bekannt war. Am Ende des Abends wurden die vier Entwürfe von den Gruppen vorgestellt. Alle Teilnehmenden bekamen einen Klebepunkt, mit dem sie ihren Favoriten unter den Entwürfen markieren konnten. Von beiden Werkstätten sind die beiden Entwürfe mit den meisten Punkten hier vorgestellt. Ich fasse zusammen: aus der Zufallsstichprobe von 4000 Personen per Post angeschriebenen Personen war ich eine. Ich habe im Anschreiben angekreuzt, dass sich mich für die Teilnahme interessiere, wurde per Los ausgewählt und zu einer der beiden Werkstätten eingeladen und habe mit mir unbekanntem Anwohnerinnen und Anwohnern über die Zukunft der Straße und unsere Wünsche diskutiert. Die Ergebnisse hält einer der Entwürfe fest, der es nach der Abstimmung aller zufällig ausgewählten Werkstatt-TeilnehmerInnen hier her geschafft hat. Ich hoffe, das trägt zur Transparenz bei. Am Tisch saßen ganz normale Leute aus dem Kiez. Dass hier gewisse Kräfte ihren Einfluss ausgespielt haben oder die Entwürfe vom Veranstalter editiert sind, ist eine Unterstellung. Es ist ein ehrlich zustande gekommenes Meinungsbild der Werkstätten - und zumindest für die Werkstatt, an der ich teilgenommen habe, kann ich bestätigen, dass die Gruppen aus Frauen und Männern unterschiedlichster Altersgruppen bestanden. Ledige, Väter, Mütter, jung und alt... Ich bin 51 Jahre alt, lebe seit über 25 Jahren im Kiez und habe drei Kinder, die sich im übrigen ebenfalls - wie fast alle ihre Freunde, weniger und wenn überhaupt, dann langsamere Autos in Bergmannstr. und im ganzen Kiez wünschen. Das war übrigens eine Schwachstelle der Werkstätten. Kinder und Jugendliche waren stark unterrepräsentiert - mit denen wäre das Votum für eine umfassende Verkehrsberuhigung noch sehr viel deutlicher ausgefallen.</p>

	<p>Das Merkmal einer menschlichen, lebenswerten Stadt ist für mich nicht, dass jeder, ob Besucher, Tourist oder Lieferant, jederzeit überall herumfahren kann, wie es ihm gefällt, Lärm und Abgas erzeugen und den Stresspegel der Anwohner erhöhen darf.</p> <p>Nach meiner Ansicht sollte ein gutes städtebauliches Konzept die Anwohner vor unnötigem Verkehr schützen. Die Interessen von Durchgangsverkehr, Besuchern, Touristen, Gewerbetreibenden und Lieferanten sollten klar erst an zweiter Stelle stehen.</p> <p>Ich selbst wohne seit 38 Jahren, meine Frau seit 16 Jahren im Chamisso-Kiez, nur 50 Meter Luftlinie von der Bergmannstraße entfernt. Die Lärmbelastung, durch Liefer- und Individualverkehr hat in den letzten Jahren stetig zugenommen. Sich tagsüber zu Fuß oder mit dem Rad durch die Bergmannstraße zu bewegen war (vor der teilweisen Beruhigung) anstrengend und gefährlich. Mein Eindruck ist, dass sich die Situation bereits deutlich verbessert hat, wahrscheinlich durch den Wegfall von Parkplätzen und Tempo 20.</p> <p>Zu der Situation vor der teilweisen Beruhigung der Bergmannstraße möchten wir auf keinen Fall zurück! Im Gegenteil: Wir wünschen uns eine weitere Beruhigung, z. B. durch ein Kompletterbot für nicht vor Ort wohnenden Individualverkehr, einen breiten Radstreifen und Tempo 20.</p> <p>Zur Verkehrsberuhigung würden sicher am nachhaltigsten einfache physikalische Hindernisse führen, (Pflanzenkübel, Bänke, massive Schwellen wie in der Graefestr.), die langsam und in Schlangenlinie umfahren werden müssten. Das würde die Durchfahrt für Raser unattraktiv machen. Ohne solche physikalischen Hindernisse würde Tempo 20 sicher ständig überschritten, wie man jetzt gut beobachten kann.</p> <p>Wichtig wäre uns vor allem, dass wirkungsvolle Maßnahmen getroffen werden, um zu verhindern, dass der Verkehr von der Bergmannstraße auf die umliegenden kleineren Kopfsteinpflasterstraßen ausweicht und dort noch mehr Lärm und Belästigung verursacht. Die umliegenden Straßen (Nostiz, Arndt, Willibald-Alexis, Schenkendorf, etc.) sollten auch für den Durchgangsverkehr gesperrt werden. Ein Ausweichen auf sie sollte erheblich erschwert werden.</p>
A 2.5	Ich gehe mal davon aus dass die notwendigen Lieferverkehre auch bei einer solchen Perspektive ermöglicht werden können. Bleiben Sie doch mal auf dem Teppich!
A 2.5	Versenkbare Poller haben sich in vielen Städten dieser Welt bewährt.
A 2.5	Erzählen Sie doch nicht solche Märchen.
A 2.5	Als Anwohner bitte ich Sie auf das Auto zu verzichten... Die Bergmannstrasse ist sehr schnell auch über den ÖPNV zu erreichen.
A 2.5	Die vielen Autos machen bestimmt nicht den besonderen Flair der Bergmannstraße aus...
A 2.5	Die Bergmannstr. sollte so verengt werden, dass sich kein PKW-fahrer mehr freiwillig dort rein- oder durchtraut. Keine Einbahnstraße und Parkplätze nur für Anwohner. Kein Bussverkehr, Radfahrer runter vom Bürgersteig und die Parklets (heißen die so?) könnten vereinzelt bleiben, um den Verkehr zu erschweren. Alles sollte bewusst auf Schrittgeschwindigkeit reduziert werden
A 2.5	Wo soll ich als Anwohner parken?
A 2.5	Als Anwohner möchte ich auch weiterhin mit dem PKW zum Be- und Entladen vor unser Anwesen fahren können. Das Wichtigste in der Bergmannstraße ist eine Verkehrsberuhigung, z.B. durch Einengungen an der Kreuzung zum Mehringdamm und Überwachung der Geschwindigkeiten von Autos, sowie eine Reduzierung des LKW-Verkehrs. Ist das einmal erreicht, kann man über weitere Umgestaltungen debattieren.
A 2.5	Den Vorschlag, die Bergmannstraße komplett für den Autoverkehr zu sperren, finde ich gut. Sie könnte eine Art Fußgängerzone werden. Ich verstehe allerdings nicht, warum Einkaufs- und Gesundheitszentrum davon ausgenommen werden sollten. Wichtig wäre mir in jedem Fall, dass die Umgestaltung schnell vorstatten geht. Wir leiden jetzt schon viel zu lange unter dem hin und her auf der Bergmannstraße.
A 2.5	"Die friedliche, tolerante Atmosphäre" gab es schon lang nicht mehr, weil der Verkehr zu sehr zugenommen hat. Aber deswegen hätte es noch lang nicht dieser unglaublichen Testerei bedurft. Autoverkehrsverringerung wäre durch sinnvolle Regelungen leicht möglich gewesen.
A 2.5	Absolut richtig. Versenkbare Poller sind auch nicht dazu gedacht, die Zufahrt zu einer Straße zu regeln. Sie sind ein ästhetischer Ersatz für Schranken an Einfahrten zu Behörden und privaten Einrichtungen, mit denen der Zugang zum Grundstück grundsätzlich unterbunden wird und die nur in bestimmten Fällen geöffnet werden. Natürlich kann man rein theoretisch jeden Bus, Krankenwagen und sonstiges berechtigtes Fahrzeug mit einem Sender ausstatten usw., aber das wäre doch technologischer overkill. Die Dinger müssen außerdem im Winter beheizt werden. Früher hat man entsprechende Situationen mit Ampeln, Schildern und Straßenmarkierungen in den Griff bekommen.
A 2.5	Alles o.k., aber mit der verengten Fahrbahn, wie sie jetzt ist, funktioniert das alles nicht, solange Autoverkehr in zwei Richtungen erlaubt bleibt.
A 2.5	Das setzt aber alles voraus, dass eine ausreichende Fahrbahnbreite erhalten bleibt und der Autoverkehr reduziert wird.
A 2.5	Die klassische Gestaltung kann schon wieder hergestellt werden, aber der Autoverkehr muss reduziert werden.
A 2.5	Die Luft zum Atmen und das Klima gehören auch allen. Der Platz in der Stadt nimmt ab, weil immer mehr Leute herziehen. Diese urbane Realität lässt sich nicht mehr mit unbegrenztem Autoverkehr vereinbaren. Sorry.
A 2.5	Die Sorgen wegen des Fahrradverkehrs verstehe ich kein bisschen. Die Gesamtsituation wird doch nicht schlimmer, als sie jetzt ist, wenn man den Autoverkehr weitgehend aus der Straße herausnimmt. Und das heißt dann halt Fahrradachse.
A 2.5	Es gibt eigentlich zwei Nullvarianten: eine totale und eine bauliche. Es ist nicht gut, dass diese Unterscheidung hier nicht gemacht wird. Ich bin dafür, dass der frühere Zustand *baulich* wiederhergestellt wird, aber *nicht* mit dem früheren Verkehr. Das Problem an der Bergmannstraße war, dass im Lauf der Jahre der Verkehr so zugenommen hat, dass die Straße überfordert war. (Und das ist durch den Test auch nicht verbessert worden.) Der Verkehr muss also reduziert werden, und zwar der Autoverkehr. Dass man das nicht erreicht, indem man die Fahrbahn schmaler macht, hat der Test bewiesen. Wenn man die Straße nicht komplett für Autos sperren will, muss sie Auto-Einbahnstraße und auf Anlieger- und Lieferverkehr beschränkt werden. Dafür wäre keine bauliche Veränderung nötig gewesen. Die hässlichen Sitzkonstruktionen waren auch überflüssig. Gegen Zebrastreifen, Bänke und Pflanzgefäße ist nichts einzuwenden. Wirklich äußerst traurig, wenn man daran denkt, wie viel Geld hier verschleudert worden ist.
A 2.5	Genau darum, weil Leute meinen, sie müssen mit dem Auto zum Restaurantbesuch fahren, ist die Welt in den Zustand, in dem sie ist.
A 2.5	Na gut. Wir können natürlich auch die Augen vor der Realität verschließen und die Stadt mit unbegrenztem Autoverkehr gegen die Wand fahren. Das heißt natürlich nicht, dass ich die teuren, sinnlosen und hässlichen Maßnahmen, die hier getestet worden sind, befürworte. Autoverkehrsverringerung in der Bergmannstraße würde auch mit einfachen Maßnahmen und ohne Verschwendung funktionieren, wie hier von verschiedenen Leuten (hervorragend: PEA) dargelegt worden ist.
A 2.5	Tut mir leid: Im Verhältnis zum Verkehr, der sich da durchquetscht, ist die Bergmannstraße nicht großzügig. Das gilt sowohl für die Fahrbahn als auch für die Bürgersteige mit Gehenden und Sitzenden. Trotzdem hätte man sich die Testphase sparen und alles baulich so lassen können. Man hätte nur gleich den Autoverkehr vernünftig, also stark, verringern müssen: Einbahnstraße und Beschränkung auf Anlieger- und Lieferverkehr. Dann noch ein paar ästhetisch erträgliche Bänke und Pflanzgefäße und fertig.
A 2.5	Welches Konzept der Bergmannstraße hat funktioniert? Das der zunehmenden Verkehrsbelastung? Nein, das hat sicherlich nicht funktioniert. Trotzdem war das teure Experiment nicht sinnvoll. Reduktion des Autoverkehrs hätte gereicht und wäre leicht erreichbar gewesen.
A 2.5	Wenn Urbanität durch möglichst viel Autoverkehr definiert wird, verzichte ich gern darauf.
A 2.5	Verkehrsberuhigung lässt sich auch mit nur behutsamen Eingriffen in den Verkehrsraum erreichen. Zustimmung.
A 2.5	Tatsächlich ist es so, dass sich offensichtlich die Mehrheit der bewohner*innen eine Verkehrsberuhigung wünscht. Das tun auch viele, die zugleich die derzeitigen parklets ablehnen. Also: Wie einige Entwürfe zeigen, geht es um eine Schließung für den Durchgangsverkehr und eine dauerhafte drastische Reduzierung von Abstellflächen für Autos. Lieferverkehr lässt sich, dass zeigen viele Städte, die weitreichende Verkehrsberuhigung umgesetzt haben, lässt sich trotzdem gewährleisten. Der Gewinn dabei ist, dass Flächen dann anderen Verkehrsteilnehmer*innen und den Kiezbewohner*innen zur Verfügung stehen. Am besten gleichrangig. Grün in die Straße zu bringen mit Bäumen, darüber werden sich noch viele freuen, wenn die Sommer weiterhin heißer werden. Zudem schirmen große Bäume auch gut Lärm ab...
A 2.5	Tolle Idee, soll die Garage unter dem Gesundheitszentrum gekauft werden?
A 2.5	Dies ist die einzige realistische Variante. Ich bin meist mit dem Fahrrad und selten mit dem Auto in Kreuzberg unterwegs, dann jedoch aus zwingenden Gründen. Letzteres ist aufgrund der großen Parkplatznot schon jetzt die Hölle! Und es verschwinden immer mehr Parkplätze - absichtlich und von Bezirksamt und Senat so gewollt. Hasenheide, Graefestraße, Stresemannstraße ... und nun also auch in der Bergmannstraße. Intolerante ausschließlich-Radfahrer übersehen, dass niemand zum Spaß in Berlin Auto fährt. Insbesondere Familien mit kleinen Kindern oder gebrechlichen älteren Angehörigen haben Gründe dafür. Als Radfahrer kommt man fast überall gut und bequem durch Berlin, für Autofahrer ist es meist eine Quälerei. Dieses Ungleichgewicht sollte durch Rückbauten und Parkplatzverluste wie in der Bergmannstraße von den Regierenden beabsichtigt nicht weiter verstärkt werden. Ich appelliere an Toleranz, Rücksichtnahme und gesunden Menschenverstand.
A 2.5	Daher auch in der Bergmannstraße lieber einfach alles im alten klassischen Zustand belassen statt Fehler wie in der Maaßenstraße zu wiederholen.

A 2.5	Man merkt, dass Sie niemals mit dem Auto unterwegs sind. Für Familien mit gebrechlichen älteren Menschen ist ein PKW jedoch leider unverzichtbar. Bitte mehr Toleranz gegenüber Menschen in anderen Lebenssituationen. Auf dem Mehringdamm wäre die Hölle los, wenn die Zossener Straße als wichtige Parallelverbindung gesperrt wäre.
A 2.5	Die Bergmannstraße kenne ich seit vielen Jahren. Mehrmals im Jahr muss ich meinen Arzt in der Bergmannstraße aufsuchen. Als Schwerbehinderter bin ich auf meinen PKW angewiesen. Parken ist in der Bergmannstraße inzwischen kaum mehr möglich, auch durch die vielen PKWs der Anwohner. Man ist auf das teure Parkhaus angewiesen. Die Bergmannstraße ist eine öffentliche Straße, die allen Berlinern und Besuchern Berlins gehört. Die Bergmannstraße gehört nicht nur den Anwohnern, da es keine Privatstraße ist. Radfahrer fahren rücksichtslos auch auf den Bürgersteigen. Selbst mit breiten Lastenrädern fahren einzelne Fahrer auf den Bürgersteigen und gefährden die Fußgänger. Die geplante Begegnungszone kann ich nur ablehnen. Die Parkraumbewirtschaftung war im nördlichen Kreuzberg überfällig und sollte auf ganz Berlin innerhalb des S-Bahn-Rings ausgeweitet werden. Auch die Anwohner müssen über die Vignetten deutlich stärker an den Kosten der Parkraumbewirtschaftung beteiligt werden. 200 -300 Euro pro Jahr wären angemessen. Kontrollen müssen verstärkt werden. Zusätzliches Personal wäre notwendig.
A 2.5	Eine Einbahnstr in verschiedenen Richtungen und Sperrung Friesenstr. ist völlig ungeeignet! Anwohner, Lieferverkehr, Müllabfuhr und und und würden Umwege durch das Viertel in Kauf nehmen müssen - an Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr u Polizei gar nicht erst zu denken. Die Friesenstr sollte offen bleiben, so kann der Anwohner- und Lieferverkehr darüber gut abfließen. Vesenkbare Poller sind eine schlechte Idee - wartungsintensiv, teuer, im Winter eingefroren, digitale Steuerung versagt bei permaneter Nutzung durch Anwohner nach einer Woche.. und und.. bitte Nachdenken!!! So ist es, die Idee ist einfach absurd..
A 2.5	Die Friesen wurde soeben saniert und die Fahrbahn ist jetzt leise und gut befahrbar..
A 2.6	Eine egoistische Idee für einen kleinen Kreis von Anwohnern. Keine zielführende Lösung! Im Gegenteil sehr kurz gedacht und nicht wirklich notwendig da die Bergmannstraße immer ein wunderbarer Ort war an dem sich getroffen, gegessen, geshoppt... würde oder der gerne mit dem Fahrrad durchquert wurde!
A 2.6	Zum Beispiel die, die hier in der Bergmannstr. Autofahrer und geparkte Autos bespucken oder im Vorbeifahren nach dem Außenspiegel treten. Kennt man sonst von keinen anderen Verkehrsteilnehmern. Wurde mehrmals mit Bildmaterial bei der Polizei angezeigt.
A 2.6	Zum Glück kommt es ja nie und nimmer vor, dass Autofahrer gegenüber Fahrradfahrern rücksichtslos oder gewalttätig sind.
A 2.6	Die allermeisten Menschen brauchen in der Innenstadt nun wirklich kein motorisiertes Fahrzeug. Wer ein Auto besitzt, trägt seine individuelle Bequemlichkeit auf dem Rücken der anderen aus.
A 2.6	"Sperrung Der Kreuzung an der Markthalle wird schwierig, da diese als Ausweichroute bei Überlastung Mehringdamm funktioniert!" ... Das kann man über fast jede Kreuzung sagen und ist kein Argument gegen Verkehrsberuhigung.
A 2.6	Ähem, ich und mein kleiner Sohn nutzen diese Straße täglich mehrmals erfolgreich und ohne Probleme - seit Jahren! Die Bürgersteige sind überdurchschnittlich breit. Man findet überall und immer eine Möglichkeit die Straße zu überqueren, da sich fast alle umsichtig verhalten! Oma und Opa (nicht topfit) kennen die Straße schon immer und hatten nie Probleme (auch nicht auf dem Fahrrad) bei der Nutzung! Nur den geplanten Umbau in eine Fußgängerzone finden sie überflüssig und sinnlos.. Liebe Grüße
A 2.6	führt auf jeden Fall zur Entspannung des Verkehrs auf der Bergmannstr. und erhält zugleich die Möglichkeiten für den notwendigen Verkehr. Nicht schlüssig erscheint allerdings, warum der Verkehr aus der Friesenstraße durch die Arndtstr. geleitet werden soll und nicht durch die Bergmannstr.
B 1.1	Diese kleinen Grünflächen, finde ich völlig kontraproduktiv. Viel lieber wären mir erweiterte Gastronomiebereiche, die auf die heutigen Parkplätze (wie in Italien und Frankreich) geben, um die organisierte Gastronomie zu stärken und den Bierflaschen tragenden Wildwuchs zu beseitigen. Am wichtigsten finde ich die Hauptverkehrssperre In der Bergmannstraße um die Zossener und Friesenstraße zu Sackgassen zu machen 🙌
B 1.1	Warum soll der Gastronomie der Raum genommen werden? Die Gründerzeitquartiere sind wegen ihrer Nutzungsmischung und ihres belebten Raumes beliebt und attraktiv.
B 1.1	Gastronomische Einrichtungen schaffen ein belebtes Quartier, bieten Sanitäreinrichtungen und dämmen den Müll ein. Warum sollen sie nachteilig behandelt werden?
B 1.1	Stimmt M.T. zu. Die Restaurants sollten definitiv bleiben - da dann mehr Platz zur Verfügung steht, könnten die Außenflächen sogar minimal erweitert werden. Nutzungsmischung ist das A und O, der Aufenthalt von Menschen im Freien in Restaurants gehört da definitiv dazu und macht die Straße lebendig, nicht nur Leute, die einfach so in der Straße rumsitzen.
B 1.1	Darum geht es auch nicht. Aber ein Restaurant, in dem man nur drinnen sitzen kann trägt wesentlich weniger zur Aufenthaltsqualität bei als ein Restaurant mit Außenbereich.
B 1.1	Das drückt die ignorante Haltung der Planer deutlich aus: "Sitz- bzw. Aufenthaltsmöglichkeiten sind in der Null-Variante – abgesehen von den Cafés und Restaurants – nicht vorhanden." Das sind doch gerade die Orte, die die Gegend beleben!!! Deswegen kommen Menschen zu Besuch. Wegen der Quirligkeit sind viele hier hergezogen. Mit zusätzlichen "Sitzgelegenheiten" zerstört ihr - wie mit den Parklets - die Gegend, die Atmosphäre und die Gastronomie. Wir brauchen keine Sitzgelegenheiten für Menschen, die sich für 1,- Euro ihr Bier bei Netto kaufen. Die Bergmannstraße ist eine städtische Lage, um geben von Parks. Wer noch mehr grün sucht, kann nicht mitten in die Stadt ziehen.
B 1.1	Dann gilt es aber, das "minimal" beim Wort zu nehmen. Ich fände es falsch, wenn der frei werdende Raum sofort durch-kommerzialisiert wird. Der Vorteil der öffentlich finanzierten Verkehrsberuhigung soll nicht zu privatem Profit von Gastronomen werden.
B 1.1	Ein wunderschönes Schlagwort "Aufenthaltsmöglichkeiten" - wen will man damit erschlagen? Anwohner werden nicht auf der Straße sitzen wollen, vielleicht bei den Gastronomen, aber sicher nicht in den Parklets. Besucher werden die Bergmannstraße nicht aufsuchen der Parklets wegen, und wenn sie sich aufhalten wollen, dann in der Gastronomie. Aufenthalt zur Entspannung und im Grünen, diese Möglichkeiten haben alle am nahen Kreuzberg, auf dem Tempelhofer Feld oder sogar auf den benachbarten Friedhöfen. Dem Argument "fehlende Aufenthaltsmöglichkeiten" fehlt es an Stichhaltigkeit. Dem Fußverkehr dienen kann die Eindämmung des Radverkehrs auf den Fußwegen - und mehr Sauberkeit, vielleicht auch ein weiterer Fußgänger-Überweg mit Bedarfsampel.
B 1.2	Totaler Quatsch. Sorry aber ein Austausch und eine Begegnung hat doch die letzten 40 Jahren bestens funktioniert und stattgefunden
B 1.2	Kann mich dem nur anschließen, einfache Bänke zum Ausruhen würden vollkommen ausreichen. Schwellen in die Mitte der Straße, sodass noch Radfahrer*innen an den Seiten genug Platz zum fahren haben
B 1.2	Co-working Spaces jetzt auf öffentlichen Straßenland, wer kommt denn auf sowas?
B 1.2	Kann ich nur zustimmen und auch der Chamissoplatz lädt zum Verweilen ein.
B 1.2	Ich bin ganz deiner Meinung mit den kostenlosen Sitzgelegenheiten und der Begrünung. Nur das mit den Rauchverbote "draußen!" das ist doch sehr übertrieben, das sollten wir weglassen.
B 1.2	Absolut richtig. Diese wurden sehr gut angenommen und sollten dauerhaft beibehalten werden.
B 1.2	plus Marheinekeplatz inkl. diverser Sitzgelegenheiten!!
B 1.2	Bin Anwohner. Zur Zeit mit Gipsbein. Habe mich heute sehr über die Parklets gefreut. Alle paar Meter hinsetzen, Bein hochlegen. Ich bin mit vielen netten Menschen ins Gespräch gekommen. Zufällig kam eine Freundin auf Ihrem Fahrrad vorbei, hielt an. Wir haben uns schön unterhalten. Das wäre früher alles so nicht möglich gewesen. Schön!
B 1.2	Die kostenfreien Sitzgelegenheiten sind wunderbar. So etwas brauchten wir auch in anderen Straßen. Vielleicht gewöhnen sich auch die ewigen Nörgler dann an die neue Straßennutzung für alle BürgerInnen (nicht nur für AutofahrerInnen). Die Holzvariante, mit der alles angefangen hat, war übrigens tatsächlich ästhetischer. Die Vermüllung und evt. Lärmbelästigung nachts muss noch besser kontrolliert werden. Eine intensivere Begrünung wäre zu begrüßen, ebenso die Idee, Rauchverbote einzuführen (selbstverständlich auch in den Außenbereichen der Gastronomie, wie in anderen Ländern längst üblich!).

B 1.2	Ich finde die Idee der verschiedenen Aufenthaltsmöglichkeiten sehr gut und habe jetzt als Anwohner auch die Parkletts schon sehr genossen. Ich fände es aber schön, wenn es auch ein paar rauchfreie Aufenthaltszonen gäbe, da mir am Wochenende auf einem Spaziergang aufgefallen ist, dass trotz zwischenzeitlich nicht vorhandener Autos ziemlich schlechte Luft auf der Straße war. Mindestens sollten es die Zonen sein, in denen es Angebote für Kinder und Familien gibt, aber auch 1-2 solche andere Bereiche wären schön, damit man auch wirklich an der frischen Luft sitzen kann. Autofrei wäre auf jeden Fall super!!!
B 1.2	Ich bin absolut dafür, die Parkletts so lange stehen zu lassen. Die Bergmannstraße, wie sie vorher war, entsprach völlig veralteten Verkehrskonzepten für Geschäftsstraßen aus dem letzten Jahrhundert.
B 1.2	Ich finde die Idee von Bereichen für Austausch und Begegnung sehr gut und habe jetzt als Anwohner auch die Parkletts schon sehr genossen. Ich fände es aber schön, wenn es auch ein paar rauchfreie Aufenthaltszonen gäbe, da mir am Wochenende auf einem Spaziergang aufgefallen ist, dass trotz zwischenzeitlich nicht vorhandener Autos ziemlich schlechte Luft auf der Straße war. Mindestens sollten es die Zonen sein, in denen es Angebote für Kinder und Familien gibt, aber auch 1-2 solche andere Bereiche wären schön, damit man auch wirklich an der frischen Luft sitzen kann. Mir persönlich wäre aber ein Konzept, dass es ermöglicht, in moderatem Tempo mit dem Fahrrad geradewegs durchzufahren lieber.
B 1.2	Unsere mittlerweile jugendlichen Kinder nutzen die Parklets tagsüber gerne, weil sie da mit Freunden zusammensitzen können, ohne Geld ausgeben zu müssen. Hat nicht jeder immer Geld für Gastronomie in der Tasche...
B 1.2	Ja, das fände ich auch gut! Ich würde mir wünschen, daß sie bis zur Umgestaltung blieben.
B 1.2	Begegnung ohne Konsumzwang, finde ich nicht abwegig. Und die Pommes vom Currywurststand sowie der legendäre Gyros-Grande schmecken im Sitzen auch doppelt so gut!
B 1.2	Die Hässlichkeit der Sitzkonstruktionen ist für mich keine Kleinigkeit, weil sie so unnötig ist. Wenn da Leute sitzen sollen, kann man Bänke und Pflanzgefäße aufstellen, die nicht in den Augen wehtun. So etwas existiert schon; das braucht nicht von Designern vermurkst zu werden.
B 1.2	Der Hauptvorteil, den ich in der Testphase erkennen konnte, war, dass Flächen für Aufenthalt ohne Konsumzwang geboten wurden. Wenn das auf eine weniger hässliche Weise geschieht, halte ich das auch für begrüßenswert. Aber jetzt sollen mit öffentlichem Geld Grünflächen geschaffen und Gastronomen zum Bewirtschaften überlassen werden?
B 1.2	Es gibt bereits einen Spielplatz und Kinderspielbrunnen in der Bergmannstraße! Ich finde die Idee gut, im mittleren Teil der Bergmannstraße nicht-kommerzielle Sitz- und Arbeitsmöglichkeiten zu schaffen für Jugendliche und Erwachsene. Die Hinterhöfe sind keine öffentlichen Orte. Ich habe die Parklets stets in Benutzung erlebt und auch selbst genutzt. Für mich wäre ein Fahrverbot durch die Bergmannstraße (auch wenn ich nur Fahrrad fahre) auch mit Umwegen verbunden, aber ich bin auch Fußgängerin und Kieznutzerin...
B 1.3	Kreuzberg ist der Bezirk mit dem wenigsten Grün, es mangelt hier massiv an Grünflächen, vor allem an Bäumen. Es ist wichtig für das wärmer werdende Stadtklima Rückbau von Asphaltflächen und Begrünung durch vor allem Bäume vorzunehmen. Es besteht bisher eine unsägliche Flächenungerechtigkeit gegenüber Menschen ohne Automobil, Senioren, Menschen mit Behinderung und Kindern. Und das hauptsächlich aus Bequemlichkeit weniger. Raten sie mal wie hoch der Prozentsatz der Bürger mit KFZ im Kiez ist. Und noch dazu wird jeder Kilometer von allen mitfinanziert. Auch von solchen die sich die sich kein Auto leisten können. Die Bergmannstraße funktionierte doch im Zustand vor dem Umbau für niemanden gut.
B 1.3	Bitte keine weiteren Obstbäume und Gärten im öffentlichen Raum, die dann doch weder genutzt noch gepflegt werden. Spätestens wenn das unreife Obst herum liegt, wird es wieder einen Aufschrei wegen Wespen und dem Matsch auf der Straße geben und Bordsteine absenken ist richtig teuer, weil damit verbunden auch eine Veränderung der Entwässerung der gepflasterten Flächen in der Straße notwendig wird
B 1.3	und wer bezahlt die Bewässerung? Technisch aufwändig und kostet
B 1.3	Erscheint mir sehr pflegeintensiv und deshalb in Berlin ungeeignet. Mit Verlaub, diese Architekten Petersilie konnte ich noch nie leiden.
B 1.3	Die Autos werden nicht spurlos verschwinden, nur weil man die Bergmannstr. sperrt / blockiert. Anwohner und Touristen werden noch länger im Kiez umherfahren, um einen Parkplatz zu finden. (Für das Klima auch nicht so toll) Das spielt sich dann sehr konzentriert nördlich und südlich der Bergmannstr. ab. Das wird ein ewiges rein- und rausfahren und gewende in den geplanten Sackgassen und dem jeweiligem Areal südlich und nördlich der Bergmannstr..Will man den Durchgangsverkehr reduzieren, reichen ein paar Buckel auf der Straße. Als Anwohner brauche ich keine Parkletts. Mir haben die Parkletts bei Begegnungen mit den anderen Anwohnern nie gefehlt. Die Geschäftsleute haben immer für Pflanzen gesorgt - schön und individuell. Das hat Charme ! (Leider durften diese nicht an einem Bauzaun hängen - das gab eine Ordnungsstrafe.) Ich brauche keine Pflanzenkübel und Minirasen. Will ich auf der Wiese Lümmeln, gibt es im Umfeld genügend Möglichkeiten. Wer will außerdem den ganzen Dreck, der jetzt schon auf der Straße liegt, obwohl es alle paar Meter einen Mülleimer gibt , in diesen geplanten grünen Inseln sehen. Ein paar ganz normale Parkbänke für Menschen, die sich einfach mal hinsetzen müssen oder wollen sind gut. Auch den Zebrastreifen kann man lassen. Aber ansonsten bitte das ganz normale Leben mit einer ganz normalen Straße für alle.
B 1.3	Aus Steuergeldern finanzierte Sitzmöbel für Gastronomen? Gehts noch! Und an grün mangelt es doch nun wirklich nicht in Berlin auch nicht in Berlin-Kreuzberg Zur Erinnerung 100 Meter entfernt ist der Viktoriapark 12 Hektar groß und wenn das nicht ausreicht als Erholungszone der könnte noch mit der größten Grünanlage der Welt vorlieb nehmen, dem Tempelhofer Feld 350 Hektar.
B 1.3	Daher bitte die Kirche im Dorf lassen und die Bergmannstraße wieder herstellen wie sie vor dem Umbau war.
B 1.3	"Diese kleinen Grünflächen, finde ich völlig kontraproduktiv. Viel lieber wären mir erweiterte Gastronomiebereiche" ... Ich sehe da keinen Widerspruch.
B 1.3	"Wasserelemente" hört sich nett an, aber die Erfahrung der letzten Jahrzehnte zeigt doch, dass der Betrieb und Erhalt von Brunnen und anderen Wasserelementen nicht funktioniert. Wo Platz für Grün ist, sollte ein Baum gepflanzt werden.
B 1.3	Wenn "Grünraum" realistisch interpretiert wird (= Straßenbäume mit städtischer Bewässerung ≠ Architektenpetersilie), dann ist das der richtige Weg. Leider waren bopas Bemerkungen hier etwas versteckt, so dass sie nicht die Aufmerksamkeit bekommen haben, die sie verdient hätten – sowohl im Hinblick auf das Stadtklima als auch auf Flächen- und Kostengerechtigkeit.
B 1.4	Ich als Radfahrer könnte mit der Lösung leben, aber ich fürchte, dass es für die Anwohner*innen des Teils der Nostitzstraße sehr laut werden könnte, wenn alles in beide Richtungen dort durchführt. Für den gemeinsamen Raum für alle würde ich mir wünschen, dass man nicht überall rauchen darf, sonst kann man ja auch gleich die Autos an sich vorbeifahren lassen.
B 1.4	Hierzu würde sich doch ein Alkoholverbot in den ausgewiesenen Bereichen eignen, entweder durchgehend oder ab einer bestimmten Uhrzeit
B 1.4	Als hier wohnender Radfahrer finde ich diese Lösung sehr gut, allerdings sollte versucht werden, die Radfahrer*innen dahingehend zu beeinflussen, es nicht als Rennstrecke zu benutzen und auch auf Fußgänger*innen zu achten. Zu den gemeinsam genutzten Aufenthaltsbereichen würde ich mir wünschen, dass es auch ein paar rauchfreie Zonen gäbe, da mir am Wochenende auf einem Spaziergang aufgefallen ist, dass trotz zwischenzeitlich nicht vorhandener Autos ziemlich schlechte Luft auf der Straße war. Mindestens sollten es die Zonen sein, in denen es Angebote für Kinder und Familien gibt, aber auch 1-2 solche andere Bereiche wären schön, damit man auch wirklich an der frischen Luft sitzen kann.
B 2	Ein nächtliches Alkoholverbot wäre auch bedenkenswert, damit die direkten Anwohner*innen der Bergmannstraße nicht so lärmbelastet sein müssen.
B 2	die bergmannstr. ist "in die jahre" gekommen. ich wünsche mir eine zeitgemäße "aufhübschung".
B 2	Sehr guter Ansatz, in anderen Ländern ist sowas komplett normal. Ich erwarte mir in dem Zusammenhang allerdings auch eine komplette bauliche Umgestaltung der Verkehrsflächen. Also nicht für den Verkehr sperren und die Leute dann auf Asphalt herumlaufen lassen. Die bauliche Trennung von Gehweg und ehem. Fahrbahn muss komplett verschwinden. Die Planung muss "aus einem Guss" sein. Man muss im Hinterkopf behalten, dass es sich um eine städtebauliche Maßnahme mit verkehrlichen Auswirkungen handelt und nicht um ein Verkehrsprojekt! Entsprechend steht der Städtebau (bzw. das "Urban Design") im Vordergrund. Diese Chance kommt nicht wieder, wenn das Land Berlin und der Bezirk dieses Modellprojekt durch fehlendes Anpacken oder zu starke Zurückhaltung oder fehlenden Investitionswillen oder ähnliches versammeln, ist nicht nur dieses Projekt gestorben. Hier heißt es nicht kleckern, sondern klutzen - andere Staaten machen es vor.
B 2	Alles o.k., aber warum müssen Sitzgelegenheiten so hässlich sein und so eine schreckliche Benennung haben?
B 2	Ich halte dieses Konzept für das sinnvollste, da es einerseits den Radverkehr fördert und andererseits die Zufahrt am Gesundheitszentrum ermöglicht. Das wichtigste bei allen Konzepten ist jedoch, dass in Zukunft die Straße nicht wieder wie eine Baustelle aussieht.
B 2	Es gibt auch Steinpoller und sogar versenkbare Poller lassen sich grau färben. Das würde den ästhetischen Schaden zumindest begrenzen.

B 2	"Urban Design"? Meinen Sie etwa in der Tradition der Stadtmöblierung? Diese unterliegt Moden. Und wird mitunter bereits nach wenigen Jahren als "scheusslich" empfunden.
B 2	Manche Stadtmöblierung wird schon beim ersten Anblick als scheußlich empfunden. Besonders schlimm ist es, wenn das Design total unnötig eingesetzt wird, um bewährte, harmlose Formen zu ersetzen (Sitzbank, Pflanzgefäß).
B 3.1	Hallo, eine Straße ist eine Straße und Grün haben wir in der Umgebung reichlich, Viktoriapark, Hasenheide, Tempelhofer Feld und Gleisdreieckpark. Der Raum verdichtet sich immer mehr und ich wünsche mir, wenn ich nach Hause komme, dass ich nicht einer Dauerbeschallung ausgesetzt bin, welche an warmen Tagen bis in die tiefe Nacht anhält. Der Autoverkehr nimmt zur Nacht ab, der Lärm der Besucher der Bergmannstraße leider zur Nacht zu.
B 3.1	Und im Sommer haben die Anwohner unter nächtlichem Lärm zu leiden, weil die Sitzgelegenheiten (siehe Parklets) sehr gern von Gruppen Jugendlicher genutzt werden - und zwar zu Zeiten, an denen "Parkläufer" schon lange Feierabend haben!
B 3.1	In der Tat wurden die supergut angenommen - besonders nach Mitternacht bis in die frühen Morgenstunden! Der nächtliche Lärm ist für Anwohner unzumutbar. Damit man sich als Bewohner des Bergmannkiez wohlfühlt, sollte mehr auf Sauberkeit geachtet werden- in den letzten Jahren hat es stark zugenommen, dass Müll, der auf die BSR gehört (Matratzen, Sofas, alte Fernseher etc) vor die Haustüren abgelegt wird und Hundedreck vor den Eingangstüren hat ebenfalls zugenommen.
B 3.1	Dann bringt man noch so eine kleine Musikbox mit und die Party geht richtig ab. Und wie wir ja gesehen haben, kann man zwischen all dem grün auch gleich das Hanf mit anbauen.
B 3.1	Die Bergmannstr. ist durch die Parklets im Sommer, insbesondere in den Abendstunden, deutlich lauter geworden. Viel Geld wurde verbrannt für unnötige Strassenmarkierungen (siehe grüne Punkte) und die relevanten Maßnahmen um Raser zu stoppen wurden bisher missachtet (Tempo-Kameras installieren).
B 3.1	Als Anwohner der Bergmannstr. möchte ich anmerken das es unbedingt eine Lösung für den nächtlichen Partymob geben muss. Die Sitzgelegenheiten sind eine direkte Einladung an ein nächtliches rücksichtsloses Boombox Gelage. In Kombination mit dem entstandenen Verkehrschaos am Tag, hat das Bergmannstr. Projekt bisher nur Nachteile gebracht und zu einem erhöhten Stress geführt.
B 3.1	Also wenn es der erklärte Wunsch ist, lärmende Leute aus der Bergmannstraße fernzuhalten, käme ich nicht als erstes auf die Idee, sie mit Autos voll zustellen. Da liegen ja Wassersprenger näher, die um 22 Uhr eingeschaltet werden.
B 3.1	Nach 22 Uhr die Bewässerung für die Vegetation einschalten. Wenn die weit genug spritzt, sollte das rücksichtslose Boombox Gelage schnell vertrieben sein und man braucht dann zu dem Zweck auch keine fahrenden und parkenden Autos mehr :)
B 3.1	Unbedingt keine Aufenthaltsmöglichkeiten, wir möchten Nachts schlafen können! sitzen Gerade sitzen wieder 6 Personen auf dem „Liegen-Parklett“ und lärmern... wie fast jede Nacht...und wir sind wieder wach...
B 3.1	Ich wohne seit 28 Jahren in der Bergmannstrasse. Mein Schlafzimmer liegt direkt zu Straße, gegenüber 2 Parklets. Von Mai/Juni bis Anfang September hatten wir nachts sehr unter dem Lärm der Parklets-Besucher zu leiden. Anfänglich hauptsächlich am Wochenende; um so wärmer und bekannter diese Aufenthaltsmöglichkeit wurde, desto voller und lauter wurde es auch. Nacht für Nacht. Hiermit möchte ich die Verantwortlichen der zukünftigen Gestaltung der Bergmannstraße darum bitten zu berücksichtigen, was jegliche „Aufenthalt & Sitzgelegenheiten“, für uns direkten Anwohner, bedeutet: rücksichtslosen nächtlichen Lärm bis in die frühen Morgenstunden. Ein solcher Zustand, wie in den vergangenen Monaten, darf sich nicht wiederholen und uns zugemutet werden! Bitte nehmen Sie unsere Einwände ernst. Wir wünschen ungestörte Nachtruhe - das gehört auch zur Lebensqualität der Bergmannstraße, nicht nur Verkehrsberuhigung. MfG
B 3.1	Das können wir hier mehr als gut nachvollziehen. Früher hätten wir es auch nicht für möglich gehalten, dass nicht nur bei uns, sondern auch oben im 4. Stock noch der Zigarettenqualm von den nächtlichen Besuchern der Parklets in die Wohnung zieht ... Und aktuell liegt ein Antrag vor, nach dem die BVV im Oktober beschließen soll, dass an den Stellen der Parklets sog Tiny Houses für Obdachlose eingerichtet werden sollen.
B 3.1	Welcher Lärm? Meine Wohnung ist zur Bergmannstraße raus und ich konnte bisher immer friedlich schlafen, sogar mit einem Parklet direkt vor der Tür.
B 3.1	Die Bergmannstraße ist nicht lauter geworden und es gab auch keine Partys bis in die Morgenstunden... Jedenfalls nicht auf dem Parklet vor meiner Haustür.
B 3.1	Also ich bin Anwohnerin... und zwar am Chamissoplatz, also wesentlich näher an der Bergmannstr als die Großbeerstraße. Ich schätze die Veränderung sehr. Dass es in einer Stadt vor allem wie Berlin auch Veranstaltungen gibt liegt in der Natur einer Stadt. Dass dann Veranstaltungen laut sind, liegt daran dass in einer großen Stadt viele Menschen leben. Alle die sich über Lärm wegen Veranstaltungen beschwerten empfehle ich einen entsprechenden ruhigen Wohnort zu suchen, statt das Stadtleben verändern zu wollen. Da haben schon viel zu viele Veranstaltungsort darunter gelitten.
B 3.1	Schade , das die Debatte so polarisiert läuft. Da fehlen mir die Zwischentöne. Es ist völlig unbestritten, das eine Verkehrsberuhigung Sinn macht! Aber zur Verkehrsberuhigung gehört auch Nachtruhe. Da zeigt sich dann schnell, das Anwohner nicht gleich Anwohner sind. Da sind die, die in den umgebenden Strassen wohnen und die, die unmittelbar an der Bergmannstrasse wohnen. Die in der Umgebung findet die "Begegnungsmaschinen" ganz nett, die unmittelbaren Anwohner aber weniger, denn die Begegnungszonen haben keine Sperrstunde wie die Biergärten. Was das für die unmittelbaren Anwohner bedeutet , können sie allnächtlich an der Admiralsbrücke besichtigen. Zur Verkehrsberuhigung gehört auch der Lärmschutz in der Nacht. Da geht das Interesse der Anwohner vor das Interesse der Touristen und "Nachteulen"! Ich kenne diese Problematik als unmittelbarer Anwohner am Görl. Anwohner sind eben nicht gleich Anwohner, da kommt es auch auf den Abstand an, denn der Schall baut sich im Quadrat des Abstands ab.
B 3.2	Wer Menschen, die für 1 € ihr Bier bei Netto kaufen, nicht erträgt, sollte nicht in Kreuzberg leben - sondern nach Baden-Baden oder Bergisch Gladbach ziehen! Dann halt die, die hier heute wieder vor unserem Haus reihum aus einem Faß „getrunken“ und vorbeigehende Schulkindern angemacht haben. - Bitte also bloß keine neue Lösung, bei der wir wieder auf Kiezläufer angewiesen sein werden, die vor der ersten Umgestaltung nie benötigt wurden.
B 3.2	Mir hat als Anwohner im Kiez noch nie irgendeine Aufenthaltsmöglichkeit in der Bergmannstr. gefehlt. Es gibt doch genügend Plätze und Parks drumherum, wo man sitzen kann. Die Beschwerden der direkten Anwohner über Partylärm etc. sollte man ernst nehmen. Die Straße sollte für den Auto-Durchgangsverkehr gesperrt werden außer für Anwohner und Lieferanten und eine Fahrradstraße werden. Punkt.
B 3.2	Das wird den AnwohnerInnen nicht gerecht, weil es hauptsächlich für Touristen sein wird. Ich weiß nicht so recht, wieso so mehr Begegnung stattfinden soll. Wirkt mehr so wie Zwangsverordnung. Und soll ich mein Rad jetzt von zuhause erst 500 m schieben? Das Rad ist doch die beste Alternative zum Auto!
B 3.3	Leider sind alle Vorschläge eine Katastrophe, insbesondere für die Bewohner der Straße selbst. Wir werden nicht nur unter den Bauarbeiten leiden, sondern es wird später unerträglich sein, hier mit dem erhöhten Lärm der Besucher zu leben. Sie werden einfach eine schöne städtische Straße durch einen Party-Platz ersetzen, ohne die einfache Verkehrsprobleme zu lösen.
B 3.3	Das "Miteinander" scheint ein Euphemismus für öffentliche Parties und Tourishotspots zu sein. Wenn man das will ist das ja in Ordnung. Schön für die Spätis und die Imbisse. Es soll sich nur niemand hinterher beschweren. Die dauerhafte Einstellung von "Straßenläufern" kann auch keine Lösung sein. Übrigens, bekannterweise gibt es mit dem Viktoriapark ganz in der Nähe bereits mehr als genug Freiraum für das "Miteinander". Auch das Tempelhofer Feld ist nicht weit. Die Parks haben natürlich den Nachteil, das Bier und Vodka ranschafft werden müssen.
B 3.3	Die Nachteile der Parklets wurden bereits erkannt (Gefahren für Radfahrer, lautstarke Nutzung bis tief in die Nacht, extreme Häßlichkeit, usw.). Es spricht nichts gegen eine nachhaltige Verfolgung von Verkehrsverstößen (und zwar berlinweit).
B 3.3	Grünflächen sind nicht das Problem. Niemand sitzt nachts gern auf feuchtem Rasen und trinkt sein/ihr Bier. Gemütliche Sitzgelegenheiten lockend hingegen sicher nachts ein paar angetrunkene Touris/Anwohner*innen/Berliner*innen an.
B 3.3	Austausch & Begegnung im öffentlichen Raum ist witterungsbedingt nur etwas 50% der Zeit möglich. Ein weiterer verkehrsberuhigter Platz 'Zone Bergmannstrasse' in unmittelbarer Nähe zu Marheinekeplatz, Marheineke-Markthalle und Chamissoplatz (beide sollte man weiter stattdessen aufwerten) ist aus meiner Sicht nicht nötig. Die Grünflächen werden mit grosser Wahrscheinlichkeit ungepflegt bleiben (siehe Baumscheiben oder Mittelstreifen Gneisenaustrasse) und höchstens als Sanitäreinrichtung für die Partytouristen und am Tag für die Hunde dienen, ebenso wie üblich als Müllablage. Zur Klimatisierung taugen Kleingrünflächen kaum, eher die zahlreichen grossen Grünflächen in der Nähe (Friedhofsflächen, Hasenheide, Kleingärtnerkolonie, Tempelhofer Feld, Viktoriapark, Gleisdreieck-Park). Stattdessen sollte man sich für den Erhalt des Baumbestandes ein Bewässerungskonzept überlegen und die baumlosen Strassen im Chamissoviertel mit neuen Bäumen bepflanzen. Statt 'Grün' konsequente Müllbeseitigung ! Wir brauchen die Bergmannstrasse als Geschäftsstrasse mit Laden- und Bürovielt und nicht eine weitere Ausdehnung der Lokalangebote ! Im Viertel sollte stadplanerisch mit Nachdruck das Konzept 'Arbeiten und Wohnen' verfolgt werden, 'Begegnung' als sozialer Prozess jenseits von Essen und Trinken wird sich dann vielleicht ergeben, abhängig von den Akteuren, lässt sich aber nicht planen.

B 3.3	Elektronische Poller ist definitiv nichts für Berlin. Die Stadt ist ja schon überfordert 5 Verkehrsschilder zu montieren. Da stell ich mir eine Wartung und Verantwortung von elektronischen Pollern garnicht erst vor !
B 3.3	Wie die nicht vollständig nachvollziehbare Idee, den Verkehr aus der Bergmannstraße auszugrenzen, ist auch die Idee der übermäßigen Stadtmöblierung extrem teuer, pflegeintensiv und für den meistens verschatteten Straßenraum ungeeignet. Die Nutzungsdauer der Sitzgelegenheiten, Co-Working Spaces und Gardeningnutzungen beschränken sich auf den kurzen Berliner Sommer (ca.4 Monate). Den Rest der Zeit können die Objekte kaum genutzt werden.
B 3.3	Das klingt wie ein Sketch von Lorient. Welche "Begegnungen" und welches "Miteinander" soll ermöglicht werden? Warum sollten dafür nicht gastronomische Einrichtungen genutzt werden? Wieviel Kosten verursachen die zusätzliche Reinigung und Wartung? Was sind "ansprechende" Holzmaterialien?
B 3.3	Die "Autofrei-Ideologie" ist in Frage zu stellen. Was macht die Bergmannstraße so besonders, dass ihr die Urbanität damit genommen werden soll? Jedes Baufeld hat eine üppige Hinterhoflandschaft. Warum soll die städtische Vorderseite der Bebauung einen Gartencharakter erhalten? Was soll die Stadtgesellschaft in Ruhezonen tun außer zu ruhen? Wie soll diese Ruhe gewährleistet werden? Sie läßt bei guten Wetter, also wenn sie überhaupt erst genutzt werden kann, dazu ein, in Gruppen Musik zu hören und zu feiern. In der restlichen Zeit kann sie von niemandem genutzt werden und wird zum ungenutzten und verwahten Raum.
B 3.3	Ich bin ganz Ihrer Meinung. Zwar müssten für meinen Geschmack die ersten Parklets nicht wiederkommen (Ich fand auch diese hässlich.), aber ich bin genau der Meinung, dass die Bergmannstraße wegen ihrer spezifischen Atmosphäre so eine große Anziehungskraft hatte. Die ist jetzt stark angegriffen und wäre mit den merkwürdigen neuen Vorschlägen zerstört. Klar, gerne ein paar mehr Bügel zum Fahrrad parken. Aber nach außen gesetzt, damit sie nicht die Fahrbahn so verengen. Aber bitte bitte wieder im alten Charakter einer über Jahrzehnte beliebten und geliebten Straße.
C 1	Sorry, ich finde dass System, was hier zur online Teilnahme erstellt wurde, sowas von unübersichtlich und schwer zu durchschauen, dass es mich nicht wundert, warum so wenige Anwohner sich daran beteiligen.
C 1	In die "Bürgerwerkstätten" wurde ein viel zu kleiner Kreis von Menschen einbezogen. In die Bergmannstraße kommen halt nicht nur Anwohner. Daher ist es unverständlich, dass diese Veranstaltungen als Closed Shops durchgeführt worden sind.
C 1	Vielen Dank für die sehr detaillierte Aufbereitung der Ergebnisse aus den Werkstätten. Dennoch zwei Hinweise: Zum einen sind die einzelnen Vorschläge teilweise derart detailliert und verschachtelt, dass es schwierig bleibt, sich zu einzelnen Elementen (Fahrradspur, Begrünung bestimmter Abschnitte etc.) zu äußern. Darüber hinaus sollten die Auswahlkriterien für die Teilnehmenden der Werkstätten transparenter dargestellt werden.
C 1	Hört endlich mit der Bastellei auf und räumt den Kram da weg. Wir hatten u. wollen eine funktionierende Bergmannstr. Der Mist in der Maaßenstr. läßt grüßen. Dort heißt es jetzt "Rolle rückwärts"; dafür ist aber kein Geld mehr da. Basisdemokratische Prozesse taugen nichts; s. Ärztehaus Bergmannstr. vor 10 Jahren u. Flughafen Tempelhof. gruss nh
C 1	@peet: Können wir keine sachliche Diskussion führen, ohne dass einem beim Lesen gleich Aggressionen anspringen? Ob der Autoverkehr die Bergmannstr. lebendig und urban macht, das ist anscheinend Geschmacksache. Hier wurde aber nichts "von oben" diktiert – es gab immer wieder Einladungen, sich als Anwohner einzubringen und Feedback zu geben. Die Umgestaltung ist schon immer als Test geplant gewesen. "Scheußlich" und "schrecklich" sind m. Ansicht nach keine Adjektive, die zu einer sachlichen Diskussion beitragen.
C 1	Diese Art von Steuergeld Verschwendung sollte strafrechtlich verfolgt werden. So eine Misshandlung der Bergmannstraße ist eine absolute Schande.
C 1	Was in der Bergmannstr. getrieben wird ist für mich nicht nachvollziehbar. Eine Straße, wie Tausende andere auch wird zum Spielplatz der Bezirkspolitik, die dort sich austobt, als gälte es die Welt zu retten. Jetzt hat der Bezirksstadtrat Schmidt wieder Findlinge auf die Straße legen lassen. Kann bitte endlich mal jemand den Zirkus dort beenden, die Geldverschwendung strafrechtlich untersuchen lassen und Vernunft durch Anerkennung der Realität, dass eine Straße halt eine Straße ist, durchsetzen?
C 1	Interessant finde ich die Umfrageergebnisse, die auf den Infotafeln in der Bergmannstraße zu lesen sind. Dort gibt es eine eindeutige Tendenz für Veränderung, und für Einschränkung des motorisierten Verkehrs. Gleiches spiegeln die erarbeiteten Visionen wieder. Wenn man hingegen hier online die Kommentare liest, dann überwiegen eher (ich sag mal) reaktionäre Meinungen. Woher kommt das? Gibt es dazu Erkenntnisse? Ist es die unterschiedliche Rekrutierung (repräsentativer Schnitt vs. Leute, die keine Mühe und Zeit scheuen, online zu kommentieren)? Oder vielleicht das Frageformat (persönlich vs. anonym)?
C 1	Komme gerade von einem Perspektivwechsel in den Bergen zurück. Dort sind 95 % der Fahrräder E- Bikes und fahren mit 25 Km/h den Berg rauf! Wenn diese Tendenz in Berlin ankommt, dann halte ich Fahrradverkehr als eben so gefährlich wie den Autoverkehr und daher keine eigenen Spuren für Fahrräder in Straßen mit regem Fußgängernutzung! Weniger Autoverkehr gerne und ausreichend Raum für Lieferfahrzeuge, denn Mittlerweile erhalten die Haushalte genauso viel Sendungen wie der Einzelhandel! Im Übrigen finde ich mich hier in dieser Kommentierungswüste nicht wirklich zurecht - ist das etwa der Plan? "Schmidt's Rockets" sind nun das letzte, anstatt das er die Dinger so hin rollt, dass ein Lieferfahrzeug ein wenig von der Fahrbahn freigeben könnte - nein - einfach Fantasielos!
C 1	Häufig liegt es schlicht und einfach daran, dass Leute, die gegen etwas sind, sich wehementer einsetzen als die Menschen, die etwas still befürworten. Das ist nicht nur in diesem Fall so.
C 1	Frage zur Verkehrswende Warum gelingt es den Regierenden aus Senat und Bezirk nicht, die erfassten Vorschläge und Bedürfnisse der Bevölkerung einem professionellen Planungsbüro weiterzugeben, welches die baulichen und regulativen Möglichkeiten daraus erarbeitet? Es wurden z.B. im Fall Bergmannstraße die Erfahrungen aus der Einemstraße nicht berücksichtigt, wo die grünen Flächen auf der Strasse schon nach kurzer Zeit nicht mehr sichtbar waren. Außerdem fehlt es an professioneller Umsetzung, wenn die grünen Kreise eigentlich als Rechtecke geplant wurden. Wenn die Versuchszone Bergmannstraße ein „Leuchtturmprojekt“ für Berlin sein soll, reicht es nicht aus bei der Partizipation der Bürgerinnen und Bürger stehen zu bleiben, sondern es ist das Wissen und Können aus europaweiten bekannten Marktstraßenplanungen ähnlicher Aufgabenstellungen notwendig, so wie eine Zukunftsvision, die sich umsetzen läßt, ohne die Interessengruppen gegeneinander auszuspielen, entsprechend der notwendigen Entwicklungsstrukturen vor Ort. Die Anwohner*innen, die an den Werkstätten teilnehmen durften, sind nicht repräsentativ für das Meinungsbild, nur für Altersgruppen. Entweder es werden alle Anwohner*innen gefragt oder Keiner!
C 1	„ sollte gewährleistet werden.“? Und wie wurde das gewährleistet? Die Entwürfe vermitteln nicht den Eindruck von Ausgewogenheit unterschiedlicher Meinungen.
C 1	Ich glaube diese Online-Umfrage gibt die wirkliche Meinung der Anwohner wieder. Die „Werkstätten“ und die Infotafeln sind ja von den Veranstaltern initiierte und sondierte Meinungen.
C 1	Ich schließe mich der Kommentierung der "Bürgerinitiative Leiser Bergmannkiez" vollumfänglich an. Alles Wesentliche ist in dieser Stellungnahme enthalten. HH, 18.09.2019
C 1	Die "Planer" dieser Varianten sind zufällig ausgewählte Anwohnerinnen und Anwohner, die an den Bürgerwerkstätten teilgenommen haben. Es gab vier Gruppen, die einen Abend lang an einem leeren Plan gearbeitet haben. Das Auswahlprocedere ist nachzulesen, wenn Sie zur Projektübersicht wechseln und den Punkt Werkstätten anklicken. Die "unzähligen Menschen", die Sie hier anführen, waren bei den Werkstätten und auch bei den Umfragen klar in der Minderheit. Das mag Sie schmerzen - aber das ist Demokratie...
C 1	Gewisse Leute? Wen meinen Sie? Werden Sie deutlich. Ich für meinen Teil habe in einer der Werkstätten mit mir völlig unbekanntem Frauen und Männern an einem Tisch gesessen und gearbeitet. War überrascht und erfreut, dass ich im Losverfahren für eine der Werkstätten ausgewählt wurde. Ich lebe seit 25 Jahren im Kiez, habe hier drei Kinder groß gezogen und bin in keiner Partei organisiert. Meinen Sie solche wie mich, mit gewisse Leute? Oder geht es Ihnen hier um Brunnenvergiftererei?

C1	<p>Lieber xyz, nein, ich weiß nicht, wie sich die Bürgerwerkstätten zusammenwürfeln. Ich bin kein Grüner, auch in keiner anderen Partei organisiert, und ich hoffe sehr, dass im Melderegister bei einer demographisch repräsentativen Zufallsauswahl von 4.000 Menschen nicht die jeweiligen politischen Vorlieben der Ausgewählten mitgeliefert werden. Wenn dann noch gelost wird, wer von den Rückläufern eingeladen wird, dann wird es für die Verschwörer, die Sie hier an die Wand malen, sehr schwer, das genehme Publikum zu laden. Den Algorithmus, der das schafft, zeigen Sie mir bitte. Ich kann Sie wahrscheinlich nicht überzeugen, aber ich kannte wirklich nicht eine einzige Person, mit der ich bei der Werkstatt diskutiere und gearbeitet habe. Und so ging es am Tisch allen... da saßen keine Cliques sondern normale Leute. Demokratie funktioniert ganz sicher nicht, wenn wir überall Verschwörungen wittern, wo uns etwas gegen den Strich läuft. Und glauben Sie mir, mir läuft eine Menge gegen den Strich. Zum Kollektiv der Ja-Sager zähle ich mich nicht.</p>
C1	<p>Das stimmt doch einfach nicht! Zum einen stimmen Ihre Zahlen nicht. Die sind erstunken und erlogen. Zum zweiten wird mitnichten suggeriert, hier hätten Verkehrsexperten irgendwelche Entscheidungen getroffen - wäre auch Quatsch bei dem Titel Bürgerwerkstätten. Und über die Entwürfe haben alle Anwesenden abgestimmt. Wobei allen klar war, dass es sich hier um eine Ideensammlung - und nicht um eine finale Entscheidung über die tatsächlich einzuleitenden Baumaßnahmen handelt. Es gibt doch eine Reihe weiterer Stufen in dem Beteiligungsprozess. Sie werfen - aus welcher Motivation auch immer - Nebelkerzen.</p>
C1	<p>Schön dass die Experten hier auf die Ergebnisse der Kinder- und Jugendbeteiligung verweisen. Warum ist sonst nirgends davon die Rede und wo sind deren Ergebnisse zu finden?</p>
C1	<p>Sehr schade, dass nicht ein wirklich vernünftiger Vorschlag dabei war. Wie zurecht von den meisten kritisiert!!! Könnte man nicht einfach mit recht einfachen Mitteln Raserrüpel und aggressive Fahrradrowdies stoppen. Aber Bezirk und ein nicht sonderlich fähiger Planerstab wollen Ihr gescheitertes Konzept um scheinbar jeden Preis "durchboxen". Es wird Zeit, dass Politiker wie Florian Schmidt oder Scheuer, etc. für ihr Versagen persönlich haftend gemacht werden. Selbstverständlich fühlen sich irgendwelche Anwohner der Friesenstraße vom Verkehr gestört, aber vielleicht sollten diese dann einfach nach Brandenburg ziehen. Dort gibt es Platz und Ruhe und gute Luft. Oder man sollte Ihnen einfach mal eine Wohnung am Tempelhofer Damm zuweisen, damit sie wissen, was eine Belastung ist... Grüne Stadträte sind leider nicht sonderlich realitätsnah und egoistische Anwohner sollte man einfach mal ruhig stellen. Fakt ist, die Bergmannstraße in ihrer "alten Form" ist eine Straße, die ausnahmsweise mal gut funktioniert hat. Fußgänger, Radfahrer und Autos haben wunderbar miteinander funktioniert. Als Parkraum für Anwohner ist Sie unabdingbar und hin und wieder ist sie als Entlastungsstraße dringend notwendig!</p>
C1	<p>Mein Appell an alle Beteiligten: Lasst die Vernunft walten und beerdigt gescheiterte Vorschläge! Findlinge weg (ohne Worte), Rowdies durch Kontrollen beseitigen und z.B. einen Zebrastreifen oder andere einfache Mittel für die Verkehrsberuhigung ergänzen.</p>
C1	<p>Auch meiner Meinung nach ist das System der Online-Beteiligung sehr unübersichtlich. Weshalb kann jeder Absatz jedes Kapitels kommentiert werden? So entstehen zahlreiche Kommentar-Stränge, die sich immer wieder wiederholen... In meinem Kiez war die Verkehrswende längst vollzogen... und das ganz freiwillig, ohne zutun von außen, ohne Zwang... und wir hatten ein schönes Miteinander. Jede andere Lösung brachte und bringt Unfrieden und Ausgrenzung in diesen Kiez. Allein der irrsinnige Aufwand in Norwegen Straßenmöbel zu bestellen, der Transport und die Verpackung dazu, die Baumaßnahmen, der Dreck und der Lärm, die vielfältigen Unfallgefahren, die sich aus diesen Maßnahmen ergeben und das damit verbundene Zurückdrängen des Fahrradverkehrs, oder das Sehbehindertenleitsystem, welches tatsächlich irreführend ist und so blöd auf die Bürgersteige aufgeklebt ist, dass jeder ins Stolpern gerät, führen zu meinem Unwillen. Aber damit nicht genug: die sogenannten Kiezläufer, welche nicht nur die Bürger beobachten und belauschen, nein, das alles dann auch noch verschriftlichen und wir alle konnten das lesen bei der letzten Veranstaltung im Columbia-Theater... zudem waren die Kiezläufer dazu aufgerufen, die Grasbüschel in den Straßenmöbeln zu gießen... statt der Straßenbäume... das ist absurd... und dann lese ich auch noch in den Pressemitteilungen der BVV, dass das THW dem Bezirk angeboten hatte, unsere Straßenbäume zu wässern, dieses Angebot wurde vom Baustadtrat nicht bearbeitet. Und zu alle dem durften wir erst „NEIN“ sagen, als die Diskussion völlig aus dem Ruder lief und Herr Stadtrat Florian Schmidt sich geweigert hat, den BVV-Beschluss zum Abbau der Straßenmöbel umzusetzen! Man hätte das ganze Geld, welches hier verschwendet wurde, dafür verwenden sollen, die Seitenstraßen der Bergmannstraße mit Straßenbäumen zu bepflanzen; hierzu gibt es tatsächlich innovative Projekte, die sich mit der Stressresistenz von Straßenbäumen beschäftigen. Schlussendlich möchte ich sagen, dass mein Schlaf nicht gestört ist durch junge Leute, die auf der Straße Party machen, ganz im Gegenteil... ich freue mich über jede Form von Leben in meinem Kiez... mein Schlaf ist aber gestört durch diesen miesen Umgang mit dem Bürger.</p>
C1	<p>Also in der ersten "Werkstatt waren nur 30 Personen in der 2. WT nur weitere 40 Personen anwesend. Die ältere Bevölkerungsschicht ab 65 Jahren war nur mit wenigen Personen anwesend! Über die nun ausgestellte 4 "Entwürfe" haben in der ersten Werkstatt 2 x8 und in der 2. WS 2 x 10 mithin also 36 Personen entschieden. Teilweise hatten sich die anwesenden Personen bisher nicht mit der Situation in der Bergmannstraße und den vorausgegangenen Planungen beschäftigt. Letztlich war nur 1, 25 Stunden Zeit um mögliche Umbauten zu diskutieren. Jetzt wird seitens der Veranstalter und des Bezirksamts suggeriert, diese "36 Verkehrsexperten!" hätten die finalen Entscheidungen für 12.000 Anwohnerinnen getroffen. Und eine echte Bewertung der 4 + 1 Entwürfe ist auf dieser Seite nicht möglich. Es sind nur Anmerkungen, aber keine echte überprüfbare Bewertung zulässig! So war es in den ganzen Jahren des sogn. Bürgerbeteiligungsverfahrens...!</p>
C1	<p>Also in der ersten "Werkstatt waren nur 30 Personen in der 2. WT nur weitere 40 Personen anwesend. Die ältere Bevölkerungsschicht ab 65 Jahren war nur mit wenigen Personen anwesend! Über die nun ausgestellte 4 "Entwürfe" haben in der ersten Werkstatt 2 x8 und in der 2. WS 2 x 10 mithin also 36 Personen entschieden. Teilweise hatten sich die anwesenden Personen bisher nicht mit der Situation in der Bergmannstraße und den vorausgegangenen Planungen beschäftigt. Letztlich war nur 1, 25 Stunden Zeit um mögliche Umbauten zu diskutieren. Jetzt wird seitens der Veranstalter und des Bezirksamts suggeriert, diese "36 Verkehrsexperten!" hätten die finalen Entscheidungen für 12.000 Anwohnerinnen getroffen. Und eine echte Bewertung der 4 + 1 Entwürfe ist auf dieser Seite nicht möglich. Es sind nur Anmerkungen, aber keine echte überprüfbare Bewertung zulässig! So war es in den ganzen Jahren des sogn. Bürgerbeteiligungsverfahrens...!</p>
C1	<p>Also in der ersten "Werkstatt waren nur 30 Personen in der 2. WT nur weitere 40 Personen anwesend. Die ältere Bevölkerungsschicht ab 65 Jahren war nur mit wenigen Personen anwesend! Über die nun ausgestellte 4 "Entwürfe" haben in der ersten Werkstatt 2 x8 und in der 2. WS 2 x 10 mithin also 36 Personen entschieden. Teilweise hatten sich die anwesenden Personen bisher nicht mit der Situation in der Bergmannstraße und den vorausgegangenen Planungen beschäftigt. Letztlich war nur 1, 25 Stunden Zeit um mögliche Umbauten zu diskutieren. Jetzt wird seitens der Veranstalter und des Bezirksamts suggeriert, diese "36 Verkehrsexperten!" hätten die finalen Entscheidungen für 12.000 Anwohnerinnen getroffen. Und eine echte Bewertung der 4 + 1 Entwürfe ist auf dieser Seite nicht möglich. Es sind nur Anmerkungen, aber keine echte überprüfbare Bewertung zulässig! So war es in den ganzen Jahren des sogn. Bürgerbeteiligungsverfahrens...!</p>
C1	<p>Also in der ersten "Werkstatt waren nur 30 Personen in der 2. WT nur weitere 40 Personen anwesend. Die ältere Bevölkerungsschicht ab 65 Jahren war nur mit wenigen Personen anwesend! Über die nun ausgestellte 4 "Entwürfe" haben in der ersten Werkstatt 2 x8 und in der 2. WS 2 x 10 mithin also 36 Personen entschieden. Teilweise hatten sich die anwesenden Personen bisher nicht mit der Situation in der Bergmannstraße und den vorausgegangenen Planungen beschäftigt. Letztlich war nur 1, 25 Stunden Zeit um mögliche Umbauten zu diskutieren. Jetzt wird seitens der Veranstalter und des Bezirksamts suggeriert, diese "36 Verkehrsexperten!" hätten die finalen Entscheidungen für 12.000 Anwohnerinnen getroffen. Und eine echte Bewertung der 4 + 1 Entwürfe ist auf dieser Seite nicht möglich. Es sind nur Anmerkungen, aber keine echte überprüfbare Bewertung zulässig! So war es in den ganzen Jahren des sogn. Bürgerbeteiligungsverfahrens...!</p>

C 1	Also in der ersten "Werkstatt waren nur 30 Personen in der 2. WT nur weitere 40 Personen anwesend. Die ältere Bevölkerungsschicht ab 65 Jahren war nur mit wenigen Personen anwesend! Über die nun ausgestellte 4 "Entwürfe" haben in der ersten Werkstatt 2 x8 und in der 2. WS 2 x 10 mithin also 36 Personen entschieden. Teilweise hatten sich die anwesenden Personen bisher nicht mit der Situation in der Bergmannstraße und den vorausgegangenen Planungen beschäftigt. Letztlich war nur 1, 25 Stunden Zeit um mögliche Umbauten zu diskutieren. Jetzt wird seitens der Veranstalter und des Bezirksamt suggeriert, diese "36 Verkehrsexperten!" hätten die finalen Entscheidungen für 12.000 AnwohnerInnen getroffen. Und eine echte Bewertung der 4 + 1 Entwürfe ist auf dieser Seite nicht möglich. Es sind nur Anmerkungen, aber keine echte überprüfbare Bewertung zulässig! So war es in den ganzen Jahren des sogn. Bürgerbeteiligungsverfahren...!
C 1	Also in der ersten "Werkstatt waren nur 30 Personen in der 2. WT nur weitere 40 Personen anwesend. Die ältere Bevölkerungsschicht ab 65 Jahren war nur mit wenigen Personen anwesend! Über die nun ausgestellte 4 "Entwürfe" haben in der ersten Werkstatt 2 x8 und in der 2. WS 2 x 10 mithin also 36 Personen entschieden. Teilweise hatten sich die anwesenden Personen bisher nicht mit der Situation in der Bergmannstraße und den vorausgegangenen Planungen beschäftigt. Letztlich war nur 1, 25 Stunden Zeit um mögliche Umbauten zu diskutieren. Jetzt wird seitens der Veranstalter und des Bezirksamt suggeriert, diese "36 Verkehrsexperten!" hätten die finalen Entscheidungen für 12.000 AnwohnerInnen getroffen. Und eine echte Bewertung der 4 + 1 Entwürfe ist auf dieser Seite nicht möglich. Es sind nur Anmerkungen, aber keine echte überprüfbare Bewertung zulässig! So war es in den ganzen Jahren des sogn. Bürgerbeteiligungsverfahren...!
C 1	Es sollten alle AnwohnerInnen befragt und nicht nur 70 Personen über die Gestaltung der Bergmannstraße bestimmen! Nach Aussagen des Amtsleiters sind 70 TeilnehmerInnen an den beiden Werkstätten repräsentativ für ca. 12.000 EinwohnerInnen. - Fakt ist: Wenn man die in beiden Werkstattgesprächen anwesenden BehördenvertreterInnen hinzuzählt, gelangt man zu den behaupteten ca. 2 x 50 anwesenden Personen!!
C 1	ich würde mir wünschen, dass alle direkt betroffenen Anwohner und Gewerbetreibenden im Rahmen einer Wahl über die zukünftige Gestaltung der Bergmannstraße abstimmen können, allerdings muss dann auch die Nullvariante enthalten sein. Die letzten Monate waren eine absolutes Desaster für Anwohner, die auf ein Auto angewiesen sind. Bitte schnellstmöglich vollumfänglich Zurückbauen., Danke!!
C 1	Tut mir leid. Ich weiß, dass eine Menge Leute mit sicherlich vielen großartigen Ideen dieses Portal erarbeitet haben. Ich finde es dennoch nicht zuletzt wegen seiner Unübersichtlichkeit wenig einladend sich hier als Bürger zu beteiligen.
C 1	Hallo ptr, ich denke wir wissen beide sehr gut wie sich die Bürgewerkstätten zusammenwürfeln!;) Wenn diese Geschichte ein demokratischer Prozess gewesen wäre, dann hätte man ganz zu Anfang erstmal die Frage stellen müssen: Wollen wir eine Begegnungszone oder nicht!? Das Konzept stand jedoch von Anfang an fest und nun wird versucht über geschickte organisierte Werstätten und Veranstaltungen das Projekt unter " Bürgerbeteiligung" durchzudrücken.. Ich wohne in diesem Viertel und kenne sehr viele Leute, von denen niemand zur Werkstatt geladen war und das mit Grund!!! Alle Kritiker und keine Ja-Sager.. Bei der letzten großen Veranstaltung im Colubia hat man mich und Andere bis zuletzt versucht nicht einzulassen (keine Plätze mehr), obwohl ich mich Wochen vorher angemeldet hatte (ups, wir finden ihren Namen nicht)! Arbeitende Bewohner haben zu mal meist keine Energie/Zeit und kein Wissen was hier genau passiert! Politik funtioniert halt immer gleich schmierig - auch bei den Grünen.. Demokratie funktioniert leider ganz anders...
C 1	Ahja Graphik und Bedeutung verstanden! Guter Beitrag!
C 2	Die Bergmannstrasse war schon immer eine «natürliche» Begegnungszone, und ihr Charme bestand just aus dieser Normalität, der unforcierten Mischung aus Wohnen, Einzelhandel und Gastronomie. Ihr Treiben hat sich quasi selbst reguliert. In solche so raren wie kostbaren städtischen Mikrokosmen sollte man grundsätzlich wenig eingreifen – wie das aus ästhetischer wie aus Anwohnersicht fragwürdige bis misslungene Experiment derzeit nochmals vergegenwärtigt. Das Geld wäre ohnehin in vielen Bereichen besser angelegt, wie zum Beispiel in der Bildung. Schon verwunderlich, dass eine tendenziell arme Stadt, wie Berlin es ist, sich solche Sperenzchen überhaupt erlauben kann. Um den allgemeinen Unmut über die Entwicklung in der letzten Zeit aufzufangen resp. nicht noch mehr Unheil, unter anderem in Form von Dreck und Lärm – anzurichten mit gut gemeinten, doch in letzter Konsequenz ungunen Konzeptideen, plädiere ich sehr für diese sogenannte Null-Variante: Es schont Kassen sowie Nerven und lässt einer vielgeliebten Grosstadt-Ader wie der Bergmannstrasse ihre Würde... Baut die Strasse zurück wie sie mal war und hört endlich auf das Geld des Steuerzahlers zu verschwenden, oder nehmt endlich die Politiker in Haftung. Wir leben in einer Größtadt und nicht auf dem Dorf, wer auf Dorf will soll da hinziehen. Wenn ich mir Kreuzberg anschau und ich lebe hier schon erheblich hänger als die Beteiligten politer Schmidft und die sg Stadtplaner, gibt es viel wichtiger zu tun, von Rottigen heizungne in öffentlichen Gebäuden, von Energie sparen keine Rede, von Rottigen Defekten Toiletten in öffentlichen Gebäuden, Schulen, Kita. Parks wo der Müll rumliegt und es gibt kein park mehr wo nicht die Delaer das sagen haben.
C 2	Da sind Themen worum sich Herr Schmidt und Frau Hermann kümmern sollten und hört bitte auf Stuergeud zu verschenden.
C 2	Auch nicht schlecht, kommt einer Fahrradstraße schon recht nah. Aber zu viele Baumaßnahmen.
C 2	Ich halte den Umbau in eine Begegnungszone für nicht zielführend. Die Fußgänger haben bei all den Radlern auf der Straße nichts zu suchen. Die klare Trennung der Verkehrsteilnehmer ist richtig! Eine beruhigung des Gebietes vom Durchgangsverkehr ist sehr leicht mit Schildern "Durchfahrt verboten, Anlieger frei" zu erreichen. In Neu-Tempelhof erfolgreich eingeführt, schnell gemacht und kostengünstig! Dann kann auch der Bereich an der Markthalle problemlos befahrbar bleiben. Keine absenkbaeren Poller verbauen, Poller sind im Allgemeinen ein hinderliches Objekt für alle Verkehrsteilnehmer. Der Charakter der Straße würde bei diesem Umbau zerstört! Die Bordsteine sollten so erhalten bleiben wie in den anderen Straßen auch. Auch sollte eine Querung der Bergmannstraße ohne Probleme weiter möglich bleiben. Wenn eine Einbahnstraße, dann die volle Breite der Straße so beibehalten, ohne teuren und vor allem nervigen,Umbau!
C 2	@Grossbeeren-Süd: 1. "Großbeeren" wird mit "B" geschrieben. Wohnen Sie wirklich in dieser Straße? 2. Das Ärztehaus wäre für Gehbehinderte besser erreichbar, wenn der Durchgangs-, Shopping- und Parkplatzsuchverkehr nicht mehr stattfände. 3. Die Busse der Linie 248 fahren schon seit einiger Zeit, seit die Friesenstraße wieder geöffnet ist, nicht mehr durch die westliche Bergmannstraße. 4. Das Bergmannstraßenfest ist nicht "erweitert", sondern (einmalig?) verlegt worden. 5. Der Karneval der Kulturen findet nicht in der Großbeerenstraße statt. 6. Ich kann mich sigrun64 nur anschließen. Dass Sie nach einem Fest in der Kreuzbergstraße schon jammern, ist doch ziemlich unangemessen. Vor meinen Fenstern steht seit Jahren eine Bühne, wenn das Bergmannstraßenfest stattfindet. So laut kann es bei Ihnen nicht mal ansatzweise gewesen sein. Bisher habe ich das Fest jedes Mal überlebt. Wenn es mir zuhause zu laut ist, gehe ich halt raus und feiere mit oder ich verbringe den Tag und den Abend woanders. Ein einziges Wochenende im Jahr. Ansonsten haben wir hier jeden Tag Tausende Touristen und oft nervige Musiker in der Straße. Dagegen ist es in der Großbeerenstraße geradezu ruhig.
C 2	Ich wünsche Ihnen einen entspannten Abend und etwas mehr Toleranzfähigkeit!
C 2	Die Kosten pro Quadratmeter sind viel zu hoch bei nur minimaler Verbesserung
C 2	Eine Straße ist eine Straße! Ein Gehweg ein Gehweg. Diese Variante ist die beste da nicht weiteres Geld verschwendet wird. Das Geld wird bei der Sanierung von Schulen, für Grünflächen...viel dringender gebraucht
C 2	Ich fahre täglich mit Fahrrad und fast immer durch die Bergmannstraße. Seit der „Begegnungszone“ habe ich mich noch nie so unsicher in der Bergmannstraße auf dem Fahrrad gefühlt. Sie ist deutlich enger geworden ohne das es für irgendjemanden oder irgendwas eine Verbesserung gibt. Daher alles wieder auf null und sich um die wichtigen Angelegenheit in diesem Bezirk kümmern!
C 2	Das Konzept der Bergmannstraße hat funktioniert warum sollten eine Umgestaltung überhaupt stattfinden!?
C 2	Die Beschwerden der Anwohner über diese angebliche Begegnungszone ist sehr groß und überlagert jegliche Rechtfertigung
C 2	Das Konzept der Bergmannstraße hat funktioniert warum sollten eine Umgestaltung überhaupt stattfinden!?
C 2	Die Beschwerden der Anwohner über diese angebliche Begegnungszone ist sehr groß und überlagert jegliche Rechtfertigung
C 2	Diese Variante garantiert das die Bergmannstraße nicht unnötig belagert und dauerhaft überfüllt ist. Gute Idee
C 2	Ich möchte die alte Bergmannstraße auch nicht wieder haben.

	In meinen Augen der einzig sinnvolle Vorschlag. Parklets, Poller, Punkte und alle anderen unüberlegten Maßnahmen Zurückbauen um endlich wieder ein harmonisches Miteinander zwischen allen Verkehrsteilnehmern zu schaffen. Die Bergmannstraße ist eine Wohn, Einkaufs, Café, Restaurant Straße daher ist der Gedanke den Auto/Lieferverkehr aus der Straße zu verbannen eine falsche Überlegung. Andere europäische Städte beneiden Berlin für seinen großzügigen Straßen und Bürgersteige. Und diese Großzügigkeit ist in der Bergmannstraße mehr als gegeben.
C 2	Ein geregelter Auto und Fahrradverkehr auf der Straße und ein unproblematisches flanieren auf den breiten Gehwegen. Fertig.
C 2	Nein. Das Projekt ist gescheitert und sollte auch von Herrn Schmidt akzeptiert werden. Rückbau !
	Nun, das nennt man wohl "Kapitalismus", der Markt regelt bekanntermaßen alles. Dass mein Lieblingsinder da wohl demnächst aufgrund der gestiegenen Gewerbemieten (gerade aufgrund der Touristenhorden) ebenfalls zumachen muss und ich mich nicht mehr wochenends gepflegt da zulaufen lassen kann, muss mir nicht gefallen. Es kann aber kein Argument dafür sein, einfach einen Status Quo aufrecht zu erhalten, mit dem wirklich *alle* unzufrieden sind. Zumal Berlin seine Straßen im Rahmen einer dringend notwendigen Klimaanpassung ohnehin umgestalten muss, wenn wir nicht weiterhin jeden Sommer 45°C und tote Bäume in den Straßenschluchten möchten.
C 2	Kleine Korrektur eines wichtigen Details: Bitte die Sichtweise umdrehen. In der hier beschrieben Zeit war Berlin Straßenbahnstadt. Ab den 50er-Jahren wurde der U Bahn-Bau extrem forciert, weil man die Flächen der Bahnen für anschwellenden Autoverkehr und Parkplätze haben wollte. Die Straßenbahn behindert den Oberflächenverkehr nicht. Die U-Bahn und übrigens auch der Bus haben aber ermöglicht, dass sich der Autoverkehr mehr Flächen greifen konnte, um sich für einen kurzen Zeitabschnitt weniger selbst zu behindern. Die Zeiten waren aber schnell vorbei. Absolut niemand in links-grün hasst die U-Bahn und schon gar nicht mit so einer bescheuerten Begründung - die Straßenbahn ist allerdings die wesentlich geeignetere Möglichkeit, Buslinien, die aufgrund des Fahrgastansturms und des überbordenden Autoverkehrs komplett kollabieren, kurzfristig zu ersetzen. Das ist keine ideologische Entscheidung sondern eine rationale. Die Planungen dafür stammen übrigens von den BVG-Ingenieuren und nicht von Regine Günther persönlich. Aber vermutlich arbeiten bei der BVG nur links-grüne Ideologen, die alles tun möchten, um den Oberflächenverkehr zu behindern, stimmts?
C 2	Rückbau wäre wünschenswert. Alles nur Verschwendung von Steuergeldern, die anderswo viel dringender in Berlin gebraucht werden.
C 2	Ganz offenbar war es wohl keine „ausgewogene Gruppe“, sondern nur Befürworter. Zumindest bei den öffentlichen Veranstaltungen gab es reichlich Stimmen für den Rückbau und viel Kritik an der Veränderung und Verschandelung der Straße. Das wurde aber komplett überhört von den Veranstaltern.
	Ist das ein Witz? Die Testphase ist gescheitert. Die Parklets sind hässlich. Die rot-weißen Warnschilder und Poller machen Alarm. Die verengte Fahrrinne erhöht die Aggressivität. Und am Ende der sogenannten Testphase werden vollkommen ungetestete Varianten aus dem Hut gezaubert???
C 2	Die Bergmannstraße war eine der schönsten und beliebtesten Straßen in Berlin. Gebt die Straße zurück. Baut sie zurück. Die Anwohner sind wegen der Straße hier her gezogen. Besucher deswegen gekommen. Die friedliche, tolerante Atmosphäre ist zerstört. Gebt sie zurück. Vor dem Umbau gab es ein friedliches Miteinander ganz unterschiedlicher Leute. Jetzt habt ihr Zwist in die Anwohnerschaft getragen. Ich möchte die alte Bergmannstraße zurück. Mit breiter Fahrrinne. Und gerne ein paar mehr Fahrradständern.
	Die Testphase ist gescheitert. Die Parklets sind hässlich. Die rot-weißen Warnschilder und Poller machen Alarm. Die verengte Fahrrinne erhöht die Aggressivität. Und am Ende der sogenannten Testphase werden vollkommen ungetestete Varianten aus dem Hut gezaubert???
C 2	Die Bergmannstraße war eine der schönsten und beliebtesten Straßen in Berlin. Gebt die Straße zurück. Baut sie zurück. Die friedliche, tolerante Atmosphäre ist zerstört. Gebt sie zurück. Vor dem Umbau gab es ein friedliches Miteinander ganz unterschiedlicher Leute - Anwohner wie Besucher. Jetzt habt ihr Zwist in die Anwohnerschaft getragen. Ich möchte die alte Bergmannstraße zurück. Mit breiter Fahrrinne. Und gerne ein paar mehr Fahrradständern. So ist es!!!
C 2	Lasst das und gebt uns die Bergmannstraße wieder.
	Die Auto-Ideologie ist in Frage zu stellen. Städte sahen nicht immer so aus. Tote, Verletzte und Traumatisierte sind ein dauernder, zermürbender Alptraum. Wie viele Jumbojets voll Menschen sind es, die täglich auf den Straßen sterben? Bloß weil sie dezentral sterben und nicht in einem Flugzeug, bleiben es kleine Randnotizen - außer es ist ein Freund, ein Cousin, eine Schwester oder das eigene Kind. (Ich fahre Auto, ich könnte bei jeder Fahrt zig Mal über aggressive, rücksichtslose, egozentrische Fahrmanöver meiner Mitmenschen ko...zen).
C 2	Toiletten waren schon vor 10 Jahren als meine Kinder dort hin gingen, so mies, dass sie die nicht benutzen wollten. Ist in allen Bezirken so - und hat etwas mit der Einsparung fester Putzkräfte in den Schulen zu tun. Wo 800 Schüler mal müssen, reicht einmal täglich putzen nicht - das muss dann alle zwei Stunden gemacht werden. Hat aber rein gar nichts mit dem Thema hier zu tun. Als die Straßen noch nur für Autos da waren, waren Schultoiletten nicht besser. Das Geld für Verkehrsberuhigung ist sinnvoll investiert!
C 2	Ich möchte nicht die alte Bergmannstraße zurück und ich wohne hier schon seit mehr als einem Jahrzehnt... Früher war weniger Durchgangsverkehr und Besucher da, deshalb war es auch ruhiger. Und Zwist gab es da auch schon...
	Die Stadtväter vor über 100 Jahren haben die Bergmannstraße zum Wohnen und Arbeiten geplant und ihr dazu ein Profil gegeben. Die Entwicklung der Nutzung ist bisher damit ausgekommen. Nun aus einer Lebensader eine Grünfläche machen, das heißt, die Anwohner und Nutzer abzuschneiden. Welche Wege werden sie sich dann suchen müssen? Was bietet ihnen diese Planung?
C 2	Eine Nullvariante ist aus meiner Sicht keine Option. Wohl aber, wenn folgende Punkte beachtet werden: - Tempolimit von 30 oder 20 km/h, auf dessen Einhaltung geachtet wird - Fahrradbügel wie während der Testphase auf der Straße, also so, dass zumindest einige Parkmöglichkeiten den Radfahrer*innen gewidmet sind - markierte Fahrradwege auf der Fahrbahn - Viel mehr Überquerungsmöglichkeiten für Fußgänger mit Zebrastreifen schaffen - Sitzmöglichkeiten auf dem Gehweg - Mehr grün
C 2	Versenkbarer Poller?! Ohne die lässt sich eine Begrenzung nicht durchsetzen? Das kann doch nicht wahr sein.
C 2	"Tendenziell weniger Fläche" ist etwas anderes als "der Raum genommen."
	Der Mystifizierung der Bergmannstraße vor dem Test zu einer Straße des Friedens kann ich mich nicht ganz und gar anschließen, aber die Zustandsbeschreibung ist korrekt: "Die Parklets sind hässlich. Die rot-weißen Warnschilder und Poller machen Alarm. Die verengte Fahrrinne erhöht die Aggressivität."
C 2	Vor 100 Jahren wurde die Bergmanstrasse als Verbindung vom Viktoria Park zum Südsterm gebaut. Diese Verbindung wurde schon in den 70er Jahren gekappt: aus der Verbindung wurde ein Parkplatz. Wen wundert es da noch, daß die Umnutzung weiter voran schreitet...
C 2	Ob die "Ladengentrifizierung" noch aufzuhalten ist, ist sicher sehr fraglich. Man muss diese aber durch eine Fußgängerzone aber nicht auch noch beschleunigen.
	Es ist kaum zu fassen, wie viele Steuergelder in diesem "Begegnungszonen-Spektakel" versenkt werden. In anderen Bereichen wird das Geld dringend gebraucht! Die Verkehrslage im Kiez könnte sich so einfach entspannen: Ein paar Bremschwellen, Tempo 20, Anlieger und Lieferverkehr frei. Der Zebrastreifen und die Versetzung der Fahrradständer auf die Straße waren das einzig sinnvolle, was bisher passiert ist. Ein paar geschmackvolle Bänke an passenden Stellen auf dem Gehweg würden das Ganze abrunden. Fertig.
C 2	Wie man auf die Idee kommen konnte, diese schöne Straße mit riesigen Pollern und auf die Fahrbahn gemalten Kreise zu verschandeln, ist mir und vielen anderen Anwohnern ein Rätsel.

	<p>Guten Tag!</p> <p>Ich verstehe einfach nicht, dass die Initiatoren der Begegnungszone nicht verstehen wollen, dass die meisten Anwohner und Berliner das Konzept ablehnen. Es gibt einfach keinen rational nachvollziehbaren Grund, die breiten und Platz für ALLE bietenden Berliner Straßen in Grünflächen oder Sitzbereiche zu verwandeln. Die Bergmannstr besitzt bereits einen verkehrsberuhigten Bereich mit einem großen Platz – dem Marheinekeplatz! Wer noch mehr Grün und Ruhe möchte kann in 10min Fußmarsch den Viktoriapark oder das Tempelhofer Feld erreichen. Das Viertel ist praktisch von riesigen Stadtoasen (die ihres gleichen suchen) eingekreist. Diese Variante grenzt die Nutzer der Straße (Lieferverkehr , Anwohner, Fahrradfahrer usw)aus und legt den Schwerpunkt ausschließlich auf den Fußgänger. Unbrauchbar, wenn es um alle Verkehrsteilnehmer gehen soll - zumal die „Zone“ im Winter ungenutzt vor sich hin gammelt. Derartige Stadtplanung ist schon vor Jahrzehnten gescheitert und wird immer wieder durch eine neue Generation von „kreativen“ Stadtplanern aufgewärmt...gähnn...In der Testphase wurde immer wieder auf die Defizite im praktischen Betrieb solcher Planungen hingewiesen! Danach dann immer wieder von vorne zu Beginnen und die immer gleichen Ideen immer wieder neu zu präsentieren, grenzt an Absurdität und letztendlich Geldverbrennung!</p> <p>Berlin ist nicht Barcelona oder Marseille: keine enge Altstadt, keinen Dauersommer und kein massives Verkehrsproblem! Daher von mir ein klares NEIN zu dieser Planung!</p>
C 2	<p>Die Bergmannstraße hat in den letzten Jahrzehnten wunderbar bewiesen, wie gut die Begegnung hier erlebbar ist! Das alles ganz ohne Stadtplanung und Konzepte! Die großen Sanierungswellen der 70er und 80er Jahre sind in diesem Viertel glücklicherweise nicht zur Umsetzung gekommen. Große Teile des Bergmannkiezes sind durch seinen fast unveränderten Charakter, vom Bordstein bis zum Dachfirst, ein Flächendenkmal! Alle haben sich bis zum heutigen Tage die großzügig u ausreichend angelegten Straßen u Bürgersteige sehr gut geteilt und jeder hat wie von selbst seinen Platz gefunden. Nun kommt also die Begegnungszone und der Ärger und die Probleme beginnen. Die Menschen merken glaube ich, dass die Begegnungszone eigentlich eine Ausgrenzungszone ist, in der die Einen die Anderen auslagern oder gleich ganz abschaffen wollen. Die Straße hat genau deshalb sehr gut funktioniert, weil die Räume (Fahrbahn-Bürgersteig) klar definiert waren und für alle trotzdem genug Platz da war. "Weniger ist Mehr" hat im Straßenraum zu einer wunderschönen, friedlichen und unfallfreien Selbstorganisation geführt!</p> <p>Dies soll jetzt zugunsten der Fußgänger verschoben werden, was einfach nicht nötig ist und sogar kontraproduktiv für das Miteinander in der Straße sein könnte. Es gilt hier für eine Mehrheit der Nutzer ein akzeptables und praktikables "Leben und Leben lassen" zu gewährleisten! Die absolute Grundregel in einer Metropole! Was ich mit dem Konzept der Begegnungszone als stark gefährdet ansehe. Völlig unklar ist daher, wie es überhaupt zu dieser Idee gekommen ist!? Eine Verkehrsberuhigung kann es auch ohne teure und im Winter nutzlose Umbaumaßnahmen geben! Entscheidend in diesem Prozess sind nicht die Einzelmeinungen, sondern die beste Lösung für die Bewohner der ganzen Stadt und der verschiedensten Nutzer dieser Straße.</p>
C 2	<p>MfG aus der Fidicinstraße</p>
	<p>Hey ptr,</p> <p>Du antwortest ja noch..toll</p> <p>Also wenn das so ist wie Du beschreibst, ist es ja noch absurder als ich dachte! Ein zufällig zusammengewürfelter Haufen Anwohner soll aus dem Bauch hinaus Ideen für Stadtplanung/Stadtumbau entwickeln!? Nicht zu fassen!</p> <p>Nochmal zum Thema:</p> <p>Mir geht es nicht darum eine Verkehrsberuhigung im Viertel zu verhindern, im Gegenteil..da sind wir auf einer Linie! Vielmehr passt mir nicht das Konzept mit dem dieses erreicht werden soll. Denn es schafft mehr Probleme als es behebt, kostet viel Geld, ist im Winter nicht nutzbar, verschwendet Ressourcen, entstellt die Straße, behindert zB mich als Fahrradfahrer und ist schon in Schöneberg gescheitert! Trotzdem wird daran unausweichlich festgehalten! Warum?</p> <p>Wäre auch nur ein Stadtplaner mit einigermaßen Übersicht bei der Bürgerwerkstatt gewesen, hätte der doch grundsätzlich erstmal feststellen müssen, dass ein solches Konzept hier aktuell gar nicht umsetzbar ist!</p>
C 2	<p>Gruß</p>
C 2	<p>Genau, daher ist die Null-Variante die Beste! Mit kleinen Ergänzungen, die aber von den Initiatoren der Begegnungszone prinzipiell abgelehnt werden! Es gibt doch unzählige andere Möglichkeiten den Verkehr zu reduzieren...</p>
C 2	<p>Gut erkannt.. daher Null-Variante! Mit kleinen Modifizierungen!</p>
C 2	<p>Alles Andere ist kontraproduktiv!</p>
	<p>@oldlion</p> <p>Ignoranten gib es überall, das hat aber leider so gar nichts mit diesem Prozess hier zu tun. Denn diese Menschen verschwinden ja durch eine Umgestaltung nicht! Fußgänger sind zB auch ganz großartige Ignoranten, wenn es um ihre Belange geht!</p>
C 2	<p>daher off topic.</p>
C 3	<p>Warum kommt die naheliegendste Variante nicht vor? Tempolimit, Parkverbote und Vorfahrtsregeln konsequent überwachen, Fahrrad-Rowdys kontrollieren, Lieferverkehr regeln. 3 sensible Blitzer in der Straße und es wäre Ruhe. Das gesparte Geld wäre an echten Problempunkten wie Kotti, Hasenheide, Görlitzer Park sicher besser angelegt...</p>
C 3	<p>Warum kommt die naheliegendste Variante nicht vor? Tempolimit, Parkverbote und Vorfahrtsregeln konsequent überwachen, Fahrrad-Rowdys kontrollieren, Lieferverkehr regeln. 3 sensible Blitzer in der Straße und es wäre Ruhe. Das gesparte Geld wäre an echten Problempunkten wie Kotti, Hasenheide, Görlitzer Park sicher besser angelegt...</p>
C 3	<p>Warum kommt die naheliegendste Variante nicht vor? Tempolimit, Parkverbote und Vorfahrtsregeln konsequent überwachen, Fahrrad-Rowdys kontrollieren, Lieferverkehr regeln. 3 sensible Blitzer in der Straße und es wäre Ruhe. Das gesparte Geld wäre an echten Problempunkten wie Kotti, Hasenheide, Görlitzer Park sicher besser angelegt...</p>
C 3	<p>Warum kommt die naheliegendste Variante nicht vor? Tempolimit, Parkverbote und Vorfahrtsregeln konsequent überwachen, Fahrrad-Rowdys kontrollieren, Lieferverkehr regeln. 3 sensible Blitzer in der Straße und es wäre Ruhe. Das gesparte Geld wäre an echten Problempunkten wie Kotti, Hasenheide, Görlitzer Park sicher besser angelegt...</p>
C 3	<p>richtig</p>
C 3	<p>Wie kommen die dicken langen Lastwagen, die die Supermärkte beliefern, denn wieder aus dem westlichen Teilstück raus? Rückwärts? Zum Wenden ist da doch kein Platz.</p>
C 3	<p>Wie kommen die dicken langen Lastwagen, die die Supermärkte beliefern, denn wieder aus dem westlichen Teilstück raus? Rückwärts? Zum Wenden ist da doch kein Platz.</p>
C 3	<p>Ein Kommentar hätte gereicht, oder?</p>
C 3	<p>Doch! ICH, nur endlich eine ohne Autos!</p>
C 3	<p>Dieses Konzept würde aufgehen, wenn eine baulich starke Anbindung an oder ein Übergang Marheinekeplatz-Bergmannstr. geling. Sonst gibt es eine weitere Insel.</p>
C 3	<p>Perfekt</p>
	<p>Die Testphase ist gescheitert. Die Parklets sind hässlich. Die rot-weißen Warnschilder und Poller machen Alarm. Die verengte Fahrrinne erhöht die Aggressivität. Und am Ende der sogenannten Testphase werden vollkommen ungetestete Varianten aus dem Hut gezaubert???</p> <p>Die Bergmannstraße war eine der schönsten und beliebtesten Straßen in Berlin. Gebt die Straße zurück. Baut sie zurück.</p> <p>Die Anwohner sind wegen der Straße hier her gezogen. Besucher deswegen gekommen. Die friedliche, tolerante Atmosphäre ist zerstört. Gebt sie zurück. Vor dem Umbau gab es ein friedliches Miteinander ganz unterschiedlicher Leute. Jetzt habt ihr Zwist in die Anwohnerschaft getragen.</p>
C 3	<p>Ich möchte die alte Bergmannstraße zurück. Mit breiter Fahrrinne. Und gerne ein paar mehr Fahrradständern.</p>
C 3	<p>Vom Ersteller gelöscht</p>
C 3	<p>Vom Ersteller gelöscht</p>

C 3	Den motorisierten Individual Durchgangsverkehr aus dem Bergmannkiez herauszuhalten ist überfällig. Der Zustand auf der Achse Friesenstraße-Zossenerstraße steht allem entgegen, was mit der "Begegnungszone erreicht werden soll: Sicherheit, Beruhigung, Aufenthaltsqualität usw. Spätestens seit der Asphaltierung mutiert die Friesenstraße zur viel befahrenen Rennstrecke. Von daher halte ich die hier vorgeschlagene "Sperrung"/Verkehrsfiterung für den zentralsten Punkt, der im Rahmen der Umgestaltung Bergmannstraße als erstes umgesetzt werden muss.
C 3	Als Anwohner in der Friesenstraße kann ich die vorgeschlagene Sperrung an der Ecke Marheinekehalle/Zossener/Friesenstraße nur unterstützen! Nicht erst seit der Asphaltierung der Friesenstraße wird hier regelmäßig zu viel, zu schnell & rücksichtslos gefahren. Zudem fahren immer mehr Busse und LKWs durch die Friesenstraße, die dann als Entlastung zum Mehringdamm fungiert - jedoch durch ein Wohngebiet mit Tempo 30 führt. Diese Belastung ist auch vor dem Hintergrund einer angemessenen Verkehrspolitik in Zeiten des Klimawandels nicht länger hinnehmbar.
C 3	Als Anwohner in der Friesenstraße kann ich die vorgeschlagene Sperrung an der Ecke Marheinekehalle/Zossener/Friesenstraße nur unterstützen! Nicht erst seit der Asphaltierung der Friesenstraße wird hier regelmäßig zu viel, zu schnell & rücksichtslos gefahren. Zudem fahren immer mehr Busse und LKWs durch die Friesenstraße, die dann als Entlastung zum Mehringdamm fungiert - jedoch durch ein Wohngebiet mit Tempo 30 führt. Diese Belastung ist auch vor dem Hintergrund einer angemessenen Verkehrspolitik in Zeiten des Klimawandels nicht länger hinnehmbar.
C 3	Vom Ersteller gelöscht
C 3	Bin Anwohner. Zur Zeit mit Gipsbein. Habe mich heute sehr über die Parklets gefreut. Alle paar Meter hinsetzen, Bein hochlegen. Ich bin mit vielen netten Menschen ins Gespräch gekommen. Zufällig kam eine Freundin auf Ihrem Fahrrad vorbei, hielt an. Wir haben uns schön unterhalten. Das wäre früher alles so nicht möglich gewesen. Schön und darf gerne noch ein Weilchen so bleiben.
C 3	Mir scheint,dass sich gewisse Leute mit gewissem Einfluss hier im Kiez auf Kosten anderer Bewohner im Kiez eine kleine Oase bauen wollen. Erst sollte die Friesenstr. wegen Lärm asphaltiert werden, nun soll sie als Sackgasse an der Marheinicke Halle enden. Manche würden noch gerne den Bus wegzaubern. Man weiß doch vorher, wo man hinzieht. Die Friesenstr. muss offen bleiben und der Bus soll weiterhin dort fahren.
C 3	Das steht unter dem Punkt Werkstätten in blau: Am 15.08.19 hat die zweite Perspektiv-Werkstatt stattgefunden. Für die Teilnahme wurden 4.000 Personen aus dem näheren Umfeld der Bergmannstraße per Zufallsstichprobe aus dem Melderegister des Landes Berlin ausgewählt und postalisch eingeladen. Aus allen Rückmeldungen zu dieser Einladung wurden insgesamt 100 Anwohnerinnen und Anwohner ausgelost (je Perspektiv-Werkstatt 50 Personen). Dabei sollte eine nach Alter und Geschlecht möglichst ausgewogene Gruppe gewährleistet werden.
C 3	Die Autos werden nicht spurlos verschwinden, nur weil man die Bergmannstr. sperrt / blockiert. Anwohner und Touristen werden noch länger im Kiez umherfahren, um einen Parkplatz zu finden. (Für das Klima auch nicht so toll) Das spielt sich dann sehr konzentriert nördlich und südlich der Bergmannstr. ab. Das wird ein ewiges rein- und rausgefahre und gewende in den geplanten Sackgassen und dem jeweiligem Areal südlich und nördlich der Bergmannstr..Will man den Durchgangsverkehr reduzieren, reichen ein paar Buckel auf der Bergmannstr. (Darüber hat man anscheinend bei der Asphaltierung der Friesenstr. nicht nachgedacht)
C 3	Die Autos werden nicht spurlos verschwinden, nur weil man die Bergmannstr. sperrt / blockiert. Anwohner und Touristen werden noch länger im Kiez umherfahren, um einen Parkplatz zu finden. (Für das Klima auch nicht so toll) Das spielt sich dann sehr konzentriert nördlich und südlich der Bergmannstr. ab. Das wird ein ewiges rein- und rausgefahre und gewende in den geplanten Sackgassen und dem jeweiligem Areal südlich und nördlich der Bergmannstr..Will man den Durchgangsverkehr reduzieren, reichen ein paar Buckel auf der Bergmannstr. (Darüber hat man anscheinend bei der Asphaltierung der Friesenstr. nicht nachgedacht)
C 3	Als Anwohner brauche ich keine Parklets. Mir haben die Parklets bei Begegnungen mit den anderen Anwohnern nie gefehlt. Die Geschäftsleute haben immer für Pflanzen gesorgt - schön und individuell. Das hat Charme ! (Leider durften diese nicht an einem Bauzaun hängen - das gab eine Ordnungsstrafe.) Ich brauche keine Pflanzenkübel und Minirasen. Will ich auf der Wiese Lümmeln, gibt es im Umfeld genügend Möglichkeiten. Wer will außerdem den ganzen Dreck, der jetzt schon auf der Straße liegt, obwohl es alle paar Meter einen Mülleimer gibt , in diesen geplanten grünen Inseln sehen. Ein paar ganz normale Parkbänke für Menschen, die sich einfach mal hinsetzen müssen oder wollen sind gut. Auch den Zebrastrifen kann man lassen. Aber ansonsten bitte das ganz normale Leben mit einer ganz normalen Straße für alle.
C 3	"Für die Teilnahme wurden 4.000 Personen aus dem näheren Umfeld der Bergmannstraße per Zufallsstichprobe aus dem Melderegister des Landes Berlin ausgewählt und postalisch eingeladen. Aus allen Rückmeldungen zu dieser Einladung wurden insgesamt 100 Anwohnerinnen und Anwohner ausgelost (je Perspektiv-Werkstatt 50 Personen). Dabei sollte eine nach Alter und Geschlecht möglichst ausgewogene Gruppe gewährleistet werden."
C 3	Nachtrag zum Procedere der Werkstätten: "Für die Teilnahme wurden 4.000 Personen aus dem näheren Umfeld der Bergmannstraße per Zufallsstichprobe aus dem Melderegister des Landes Berlin ausgewählt und postalisch eingeladen. Aus allen Rückmeldungen zu dieser Einladung wurden insgesamt 100 Anwohnerinnen und Anwohner ausgelost (je Perspektiv-Werkstatt 50 Personen). Dabei sollte eine nach Alter und Geschlecht möglichst ausgewogene Gruppe gewährleistet werden."
C 3	Gewisse Leute? Wen meinen Sie? Werden Sie deutlich. Ich für meinen Teil habe in einer der Werkstätten mit mir völlig unbekanntem Frauen und Männern an einem Tisch gesessen und gearbeitet. War überrascht und erfreut, dass ich im Losverfahren für eine der Werkstätten ausgewählt wurde. Ich lebe seit 25 Jahren im Kiez, habe hier drei Kinder groß gezogen und bin in keiner Partei organisiert. Meinen Sie solche wie mich, mit gewisse Kräfte? Oder geht es Ihnen hier um Brunnenvergifterei?
C 3	Die Sperrung der Friesenstr. für den Durchfahrtsverkehr ist nicht erst seit der Asphaltierung überfällig. LKW, Flix-Busse und der Berufsverkehr nutzen die Friesenstr. aus Ausweichroute zum Mehringdamm und fahren dazu viel zu schnell. Damit sich der Verkehr nicht in die umliegenden Strassen verlagert, sollte der gesamte Bereich der mittlerweile eingerichteten Parkzone im Kiez neu geregelt werden: Nur Liefer- und Anwohner*innenverkehr, Linienbusse, Einsatzfahrzeuge und Fahrradverkehr – der Rest bleibt draussen! Ein Konzept hierfür vermisste ich bei allen Vorschlägen. Deshalb unterstütze ich diese Variante, weil diese als einzige die Durchfahrt durch den Kiez effektiv unterbricht!
C 3	Vielen Dank für Ihren Hinweis. Der Fehler wurde nun korrigiert.
C 3	Die Sperrung der Friesenstr. für den Durchfahrtsverkehr ist nicht erst seit der Asphaltierung überfällig. LKW, Flix-Busse und der Berufsverkehr nutzen die Friesenstr. aus Ausweichroute zum Mehringdamm und fahren dazu viel zu schnell. Damit sich der Verkehr nicht in die umliegenden Strassen verlagert, sollte der gesamte Bereich der mittlerweile eingerichteten Parkzone im Kiez neu geregelt werden: Nur Liefer- und Anwohner*innenverkehr, Linienbusse, Einsatzfahrzeuge und Fahrradverkehr – der Rest bleibt draussen! Ein Konzept hierfür vermisste ich bei allen Vorschlägen. Deshalb unterstütze ich diese Variante, weil diese als einzige die Durchfahrt durch den Kiez effektiv unterbricht!
C 3	Kann ich nur zustimmen.
C 3	Vollkommen richtig.
C 3	Dieser Kommentar ist missverständlich. Wünschen sich fahrradfahrende Anwohner eine Reduzierung des Straßenverkehrs? Oder wünschen sich Anwohner eine Reduzierung der Fahrradfahrenden?
C 3	Du hast vollkommen Recht - ist aber kein Grund so zu schreien ;)
C 3	Das klingt leider nach Kapitulation.
C 3	Absolut richtig!
C 3	Nein, das habe ich auch oben nicht geschrieben. Bitte genau lesen
C 3	Genau! So einfach und effektiv könnte es sein!
C 3	Könnten Sie dann bitte so nett sein und dieses durchsetzen? - Würde unser Bezirksamt es wollen, würde es das sicher auch selbst machen.
C 3	Ahh, Frau Zukunft, Sie möchten im 1. OG über einem der Parklets wohnen!? - Wenn die Miete nicht erhöht wird, könnten Sie meine Wohnung, 98 qm, 1668 EUR warm, gerne im Tausch haben, sofern die Ihre denselben Qualitätsstandard aufweisen sollte. - Deal!?
C 3	Das ist glatt gelogen, und das wissen Sie selbst...
C 3	Vom Ersteller gelöscht
C 3	Danke!
C 3	Gute Idee.
C 3	Danke. Danke. Danke!
C 3	Genau! So sehe ich das auch!!!

C3	Das Gegenteil ließe sich ohne umfassende Abstimmung allerdings ebenfalls nicht endgültig beweisen.
C3	Aha, es ist also kein halb leeres Glas, sondern ein halb volles.
C3	Ein besonders weltfremder und intoleranter Vorschlag.
C3	Seltsam, dass die Gneisenaustraße für mich mit dem Rad seit fast 30 Jahren "richtig" befahrbar ist - auf den vorhandenen Radwegen. In welchem Paralleluniversum lebt "snow"?
C3	Von welcher/wessen Welt sprechen Sie?
C3	Mir scheint dass Ihre Toleranz nicht besonders ausgeprägt ist.
C3	Vom Ersteller gelöscht
C3	Sorry, aber ich wohne hier auch schon einige Jahre, und ich fand/finde die Verkehrssituation furchtbar. Radfahren ist total gefährlich, unter anderem durch exzessives In-der-2.-Reihe-Parken und vor allem für Kinder. Die Fusswege sind durch Aussengastronomie, Postkartenstände etc nervigst verengt und durch die zugeparkten Strasseneinmündungen ebenfalls gefährlich. Und diese Angst bei vielen Kommentaren, eine Verkehrsberuhigung wäre provinziell finde ich albern, als ob Urbanität vom Autoverkehr abhinge...
C3	ich fand/finde die Verkehrssituation furchtbar. Radfahren war und ist total gefährlich, unter anderem durch exzessives In-der-2.-Reihe-Parken und vor allem für Kinder. Die Fusswege sind durch Aussengastronomie, Postkartenstände etc nervigst verengt und durch die zugeparkten Strasseneinmündungen ebenfalls gefährlich. Und diese Angst bei vielen Kommentaren, eine Verkehrsberuhigung wäre provinziell finde ich albern, als ob Urbanität vom Autoverkehr abhinge...
C3	Sorry, aber ich wohne hier auch schon einige Jahre, und ich fand/finde die Verkehrssituation furchtbar. Radfahren ist total gefährlich, unter anderem durch exzessives In-der-2.-Reihe-Parken und vor allem für Kinder. Die Fusswege sind durch Aussengastronomie, Postkartenstände etc nervigst verengt und durch die zugeparkten Strasseneinmündungen ebenfalls gefährlich. Und diese Angst bei vielen Kommentaren, eine Verkehrsberuhigung wäre provinziell finde ich albern, als ob Urbanität vom Autoverkehr abhinge...
C3	Das kann man sehr gut durch andere Maßnahmen erreichen, dafür muss man die Straße nicht umbauen!
C3	Haargenau, xyz, mein Reden. Aber viele reagieren hier höchst allergisch auf jede Skepsis gegenüber dem unbegrenzten Autoverkehr.
C3	Vom Ersteller gelöscht
C3	Das trifft vielleicht auf Einige aber mit Sicherheit nicht auf den Großteil der Fahrzeuge zu. Zudem wird davon nicht der Bereich der Besucher berührt.
C3	Ich frage mich für was dieser ganze Aufwand, die Kaufkraft der Strasse ist noch weiter gesunken. Läden stehen leer wegen illusorischen Mietvorstellungen oder alteingesessene Gewerbetreiber werden von ausländischen Investoren wegen alter Mietverträge rausgeräumt/ gemoppt/ geklagt. "WIESO GIBTS DABEI VON DEN ÄMTERN KEINERLEI UNTERSTÜTZUNG?...??" Der Ausverkauf der Stadt wird durchgewunken, wie auch hier in der Strasse schon längst passiert ist! Dem Gewerbe der, so nenn ich es mal „zweiten Generation“, mit schon hohen Mieten, reicht es kaum zum Überleben, geschweige denn, für ein paar Angestellte. Wem wurde hiermit ein Gefallen getan? Den Horden von Schüler-Touristengruppen, die hier in den Ferien für 4€ abgespeist werden müssen und für einen Preis, der keiner der Anwohner, hätte man ihn vorher gefragt, bereit gewesen wäre zu zahlen! Hörgerätehersteller, Handyläden und Nagelstudios kommen jetzt in die Strasse!!! ...jahh, wer will den da davor sitzen?
C3	Vielleicht zieht ins leere „Kochhaus“ jetzt Grieneisen...die könnten ja dann die geplanten Grünflächen anmieten.....
C3	ICH, ICH, ICH - das braucht keiner ;-)
C3	Nö, denn offenbar herrscht bei gewissen Verantwortlichen ja geistige Taubheit. Ein Kommentar zur Sache wäre übrigens hilfreich, oder?
C3	Nur dass niemand eine „Begegnungszone“ wollte sondern schlicht eine ruhige, sichere Straße mit friedlicher Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer. Raum für Begegnungen gibt es im Bergmannkiez nun wirklich ohne Ende. Es wäre schön, wenn sich die Politik wieder ihren eigentlichen Aufgaben zuwenden würde, anstatt ideologisch motiviert in die Zivilgesellschaft hinein zu pfuschen.
C3	"Lebensraum" - eine interessante Wortwahl, kennt man irgendwoher schon...
C3	Also die Bergmanstrasse begrünen wollen und dann die Lebensmittel mit dem Lieferdienst nach hause Bringen bringen lassen.
C3	Hoffentlich hat der Steuerzahler für diese Vorschläge nicht noch mehr Geld verschendet, ich befürchte aber doch. Nur mal so am Rande, die Toiletten in der Reinhardswals Grundschule sind so rottiig das sie Kids da nicht mehr draufgehen, dieses Problem sitzt aber die Politik aus. Wenn ein Unternehmen sollte Prioritäten setzen würde, wer er schnell Pleite und das zu recht.
C3	Diese Variante ist zu bevorzugen! Warum? Die bisher durchgesetzten Maßnahmen zeigen den Anwohnern, das es dabei nicht um ihre Lebensqualität geht, sondern um "fixe Ideen" von Personen aus der westdeutschen Provinz, die der Meinung sind ihren verkorksten, wahrscheinlich aus einen dörflichen Idyll stammenden Kindheitstraum mit allen ihnen zur Verfügung stehenden (Macht)-Mitteln durchzusetzen. Demokratie sieht anders aus. Sorgsamer und nachhaltiger Umgang mit Steuermitteln auch! Eigentlich müßten die betreffenden Personen zur Rechenschaft(Rückzahlung aus eigener Tasche)gezwungen werden. Mich hat auch sehr erstaunt, daß die "Parkletts" ohne jegliche Sicherheitsbedenken auf der Straße stehen, gut erreichbar für Fahrzeuge aller Art. Die Rampen eignen sich besonders gut zum Auffahren auf den Gehweg. Potentielle Attentäter werden sich bestimmt auch an die 20 kmh der Begegnungszone halten.....
C3	FAZIT: DER ZUSTAND VOR DEM EXPERIMENTIEREN MUß WIEDERHERGESTELLT WERDEN!
C3	Bergmann neuer Stadtrat!
C3	ich denke damit können Radfahrer und Autofahrer leben
C3	ich stimme der Bergfrau absolut zu...
C3	gute Idee
C3	Auf der grafischen Darstellung steht: "Der Radschnellverkehr soll überwiegend auf der Gneisenaustr. geleckt werden."
C3	Freud lässt grüßen
C3	Diese Vision bekommt von mir einen Daumen nach oben.
C3	Ich bin dafür. Das ist ein super Vorschlag, der für mein Empfinden gerne ausdetailliert und umgesetzt werden sollte.
C3	Realitätsverlust?! Sorry aber das ist kein Konzept... p. S. ich glaube die Lenau-Grundschule soll schon seit 15 Jahren neu gebaut werden aber dafür ist kein Geld da!
C3	Vielleicht auch in deutscher Sprache!? - Meine Mutter (79) versteht diese Begriffe nicht. So wird es wohl auch vielen anderen Älteren gehen - wenn sie dann überhaupt hierher finden. Aus meiner direkten Nachbarschaft wissen die Älteren noch nicht mal etwas von der hiesigen Plattform und werden ausgegrenzt.
C3	01:52 Uhr! - Mag jemand der Befürworter mit Midsomer tauschen?
C3	Wie hoch ist eigentlich das Budget, das für die Realisierung weiterer Maßnahmen im Haushalt (welchen Jahres?) bewilligt wurde? - Nicht, dass hier nur weiter diskutiert wird, um Anwohner ruhig zu stellen ...
C3	Wie viel Geld ist denn für welche Realisierungsmaßnahme vorhanden?

	<p>Hallo,</p> <p>als direkte Anwohner der Bergmannstr. durften wir in den letzten Jahrzehnten erleben,</p> <ul style="list-style-type: none"> - wie sich Hausgemeinschaften gebildet haben, - hausübergreifende, nachbarschaftliche Freundschaften - auch zu Gewerbetreibenden - entstanden sind, - begrünte Hinterhöfe angelegt wurden - sich unser Bergmannstraßenfest etablierte, auf den man in jedem Jahr neue Nachbarn kennenlernen durfte, die die bereits entstanden Freundschaften ergänzten <p>Man begegnete sich nicht nur an warmen Sommerabenden bei einem Glas Wein und mitgebrachten Leckereien in den Hinterhöfen, sondern traf sich auch privat oder lud sich gegenseitig spontan auf einen Kaffee ein, wenn man sich auf der Straße traf.</p> <p>Nicht nur durch die vorgenannten Punkte wurde bewiesen, wie gut hier Begegnung durch eine wundersame und friedliche Selbstorganisation erlebbar wurde!</p> <p>Es gab ein „Leben und leben lassen“ (die absolute Grundregel in einer Metropole) - bei uns jedoch zusätzlich mit einer unaufgeregten Gelassenheit.</p> <p>Und das alles ganz ohne Stadtplanung und Konzepte!</p> <p>Oft war zu hören, dass wir in einem Kiez leben, in die andere kommen, um z.B. während ihres Urlaube etwas von dieser Atmosphäre zu erhaschen und evtl. sogar mitzunehmen.</p> <p>Kurzum, wir wurden um unsere Lebensqualität beneidet.</p> <p>Und dann kam ein völlig ahnungsloses Bezirksamt, das sich nicht mal im entferntesten vorstellen konnte, wie wir leben und wollte uns zeigen, wie wir uns „begegnen“ sollten.</p> <p>Das war anfänglich wirklich amüsant. - Anfänglich!</p>
C 3	Schnell wurde jedoch klar, dass die unaufgeregte Gelassenheit durch Ärger und Probleme abgelöst wurden.
C 3	Stimmt genau!
C 3	sehe ich genau so
C 3	Was Sie vorschlagen ist "eine zukunftsorientierte und innovative Lösung"? Ein wirklich feiner Beitrag der Abteilung Real-Satire.
	<p>Kleine Korrektur zu Mopsphase 12: Zitat: "Die Straßenbahn behindert den Oberflächenverkehr nicht" ?? ... es ist anders: Die Straßenbahn ist Teil des Oberflächenverkehrs und fordert ihren Raum. Vielfach ist sie nicht gewillt, zu teilen: sie fordert eigenen Gleiskörper oder besonderen Vorrang. Eine U-Bahn besetzt eine andere Ebene, gibt die Oberfläche frei und ist auch noch schneller. Ein Bus, ein O-Bus kann mit anderen Verkehrsteilnehmern teilen, und, besser als die Straßenbahn, bei Störungen ausweichen. Wie oft ist die Straßengahn für Stunden unterbrochen!!! Deswegen ist die Straßenbahn kein geeignetes Mittel für zukunftssichere Lösungen, sondern ein Verkehrsmittel von gestern. Nebenbei: die Straßenbahn macht viel Lärm, besonders Körperschall, der sich in die Häuser am Rande der Straße überträgt, und ihr Bremsweg ist dreimal so lang, wie der eines Busses. Noch einmal: Die Straßenbahn ist ein Ding von gestern, und nur, daß die Anlage billiger ist als eine U-Bahn, das sollte kein Argument sein. Noch etwas: Die Zahl der Unfallopfer, bezogen auf die beförderten Personenkilometer, ist weitaus größer als bei Bus oder U-Bahn. Wer wünscht Unfallopfer?</p>
C 3	U-Bahnstadt? War schön, aber links-grün hasst die U-Bahn. Weil sie den Oberflächenverkehr nicht behindert.
	<p>Diese Variante muss, im Vergleich mit den Anderen, leider als die Beste betrachtet werden. Das liegt in erster Linie daran, dass von den Planern hier keine Variante angeboten wird, die das Straßenbild der jetzigen Situation beinhaltet. In den vergangenen Bürgeronlineforen wurde immer wieder verstärkt darauf hingewiesen, die Straße in ihrem Charakter zu erhalten und keine Fußgängerzone oder Parkfläche aus der Fahrbahn zu machen. Warum wird dieser Wunsch konsequent übergangen?</p> <p>Sie bieten einfach prinzipiell keine Variante an, die praktikabel, kostengünstig und sinnvoll ist und trotzdem keinen Eingriff in die Struktur der Straße darstellt. Im Gegenteil: Es wird so getan, als ob die Alternative zu einem totalen Umbau in eine „Zone“ der ach so schlimme Status quo sei! Absurd! Seit Beginn dieser Debatte wird von unzähligen Menschen gefordert kleine Veränderungen punktual umzusetzen und kein Umbau in eine Touristen-/Begegnungs-/Partyemeile anzustreben! Selbst der sündhaft teure Testphasenumbau taucht hier nicht mehr als Variante auf!? Was bitte macht es für einen Sinn die Straße umzubauen und diesen Umbau für die Zukunft nicht mal mehr in Betracht zu ziehen...?! Zumal dort einige praktikable Ansätze wie Lieferzonen und Fahrradständer auf ehemaligen Parkplätzen an der Seite/ Bordstein dabei sind.</p>
C 3	Ich frage mich mittlerweile, ob das Ganze nicht eine (über 10Jahre angelegte:) Arbeitsbeschaffungsmaßnahme des öffentlichen Dienstes und der Planungsbüros ist!?
	<p>Vor 100 Jahren war Berlin noch weitgehend Fußgänger- Pferdekutschen und ganz innovativ U-Bahnstadt. Die heutige Variante der Pferdekutsche also Velotaxen, Lastenräder, Fahrräder kommen ja durch. Und ja dass Autos hier nur noch steckenbleiben und sich im Stau auf Parkplatzsuche bewegen hat leider nicht dazu geführt aufs Auto zu verzichten. Autofrei ist ohnehin das Gebot der Stunde perspektivisch für ganz Berlin. In der kleinteiligen Staße mit naheliegenden U-Bahnhöfen und Bushaltestellen finden sich dafür die optimalen Voraussetzungen.</p>
C 3	Ich bin ebenfalls dagegen, unsere Bergmannstraße so zu lassen, wie sie war. Damit waren eigentlich alle unzufrieden, eine städtebauliche Überplanung war überfällig. Ich vermute, niemand ist wegen der schönen, 14 Meter breiten Asphaltfahrbahn in die Bergmannstraße gezogen.
C 2	
	Offline Kommentare
	<p>Die Variante "Begrünung statt Autos" fände ich sehr schön. Passt m.E. auch zum allgemeinen Thema KLIMAWANDEL. Außerdem wäre es mir eine Freude, wenn das BERGMANNSTRASSENFEST in der Kreuzbergstraße verbliebe. Denn seit Jahrzehnten leide ich unter dem Lärm einer Bühne, die vor meiner Haustür aufgebaut wird. Ansonsten: Danke für all die Mühe, die Sie sich in der einjährigen Testphase gemacht haben.</p> <p>zu wenig Grün in der Bergmannstraße</p>

ANHANG C: AUSSAGEN DER INTERVIEWS (REAL-LABOR)

Interview	Aussagen	Komponente	Anwohner*in	Geschlecht	Alter
1. Ein Jahr Testphase in der Bergmannstraße ist fast um. Was hat sich für Sie persönlich in Ihrem Alltag durch die Testphase geändert?					
1	Diskussion über grundsätzliche Zukunftsvorstellungen Verkehr/Stadt	C 1	nein	M	30-40
1	Diskussion über Verkehrsregeln	A 2.2	nein	M	30-40
1	Geschwindigkeitsreduzierung	A 2.2	nein	M	30-40
1	Beteiligung von Anwohner*innen im Prozess	C 1	nein	M	30-40
2	Parklets genutzt als Pause mit	B 1.2	ja	W	50
2	Bessere Querungsmöglichkeiten	A 2.3	ja	W	50
2	Stau	A 2.5	ja	W	50
2	Straßenbild unschön	B 2	ja	W	50
3	Zunahme des Verkehrs + schmalere	A 1.1	ja (bzw.	W	57
3	Radverkehr konfliktreicher und aggressiver	A 2.2	ja (bzw. Gewerbet	W	57
3	Parken besser, v.a. durch Parkraumbewirtschaftung	A 2.5	ja (bzw. Gewerbet	W	57
3	Parken für Angestellte problematisch (nur 1 Parkschein pro Gewerbe), Angestellte hat deswegen gekündigt	A 2.5	ja (bzw. Gewerbet reibend)	W	57
4	mehr Fußgänger	A 1.1	ja	k.A.	k.A.
4	mehr Radverkehr	A 1.1	ja	k.A.	k.A.
4	negativ: Regelverstöße der Radfahrer	A 2.2	ja	k.A.	k.A.
5	mehr Ruhe	C 3	ja	M	51
5	Ausruhen auf den Bänken/Parklets	B 1.2	ja	M	51
5	Autoverkehr bisschen langsamer (zum Ende der Testphase hin)	A 2.5	ja	M	51
5	das "Bild" der Straße ist besser	C 3	ja	M	51
5	positiv: Autorückbau	A 2.5	ja	M	51
5	besseres Querens an Kreuzungen für	A 2.3	ja	M	51
6	eher schlechtere Atmosphäre	C 2	ja	M	35
6	Fahrbahn zu eng	A 2.4	ja	M	35
6	Unsicherheitsgefühl für Radfahrer durch zu enge Fahrbahn	A 2.2	ja	M	35
7	Verkehrssituation hat sich etwas verbessert	A 1.1	ja	M	34
7	Verkehrssituation ist bisschen ruhiger	A 1.1	ja	M	34
7	Tempo 20 wird nicht beachtet	A 2.2	ja	M	34
7	Querens ist für Fuß- und Radverkehr besser geworden	A 2.3	ja	M	34
7	Autos fahren eher hinter Radfahrern ohne diese zu überholen	A 2.5	ja	M	34

8	Geschäftsleben ist 10x schwieriger	B 3.4	ja (bzw. Gewerbet	M	50
8	Lieferverkehr während der Testphase sehr schwierig, weil nicht genügend Lieferzonen bzw. Ein- und Ausladen nur für 3 Min	A 2.4	ja (bzw. Gewerbetreibend)	M	50
8	nichtamtliche Markierungen sind unklar	A 2.2	ja (bzw. Gewerbet	M	50
8	Parklets werden nur von Touristen genutzt	B 3.3	ja (bzw. Gewerbet	M	50
8	Parklets klauen Parkplätze für Pkws	A 2.4	ja (bzw. Gewerbet	M	50
9	negativ: Lärmbelästigung von Personen auf Parklets (insb. abends)	B 3.1	ja	W	53
9	etwas zu viele Stellplätze für Räder (Problem: "Fahrradleichen")	A 2.3	ja	W	53
9	grundsätzlich gut, Radstellplätze zu	A 2.3	ja	W	53
9	Sinn der grünen Punkte war unklar	A 2.2	ja	W	53
9	Tempo 20 wird nicht eingehalten	A 2.2	ja	W	53
9	Begrünung ist nicht hübsch	B 1.3	ja	W	53
9	positiv: Zebrastreifen am	A 2.2 /	ja	W	53
9	positiv: Poller an Kreuzungsbereichen für Fußgänger	A 2.3	ja	W	53
10	positiv: Verkehr gedrosselt	A 1.1	ja	k.A.	k.A.
10	positiv: mehr Radverkehr	A 2.3	ja	k.A.	k.A.
10	Lieferverkehr ist wichtig und muss mehr beachtet werden	A 2.4	ja	k.A.	k.A.
10	negativ: Parklets nur durch Touristen genutzt	B 3.2	ja	k.A.	k.A.
11	negativ: schmale Fahrbahn (aus Radfahrer-	A 2.4	ja	k.A.	k.A.
11	negativ: Autos fahren nicht hinter	A 2.5	ja	k.A.	k.A.
11	negativ: Autos zu schnell	A 1.1	ja	k.A.	k.A.
11	Ampel an Nostitzstraße sollte für gesamte Kreuzung gelten	A 2.2	ja	k.A.	k.A.
11	positiv: leichteres Überqueren für Fußgänger	A 2.3	ja	k.A.	k.A.
11	positiv: grüne Punkte	A 2.2	ja	k.A.	k.A.
12	negativ: abends mehr Personen auf der Straße, mehr Lärm (insb. an Parklets)	B 3.1	ja	k.A.	34
12	negativ: mehr Müll	B 3.1	ja	k.A.	34
12	negativ: engere Fahrbahn	A 2.4	ja	k.A.	34
12	Problem: 2.-Reihe-Parken	A 2.5	ja	k.A.	34
12	negativ: zu viele Verkehrsschilder	A 2.6	ja	k.A.	34
12	positiv: mehr Sitzmöglichkeiten (tagsüber)	B 1.2	ja	k.A.	34

12	positiv: Queren für Fußgänger besser	A 2.3	ja	k.A.	34
13	negativ: Verkehrsaufkommen deutlich höher durch Baustelle	A 1.1	ja	X	30
13	Ich kann nun mit dem Fahrrad einkaufen, angenehmer	A 2.1	ja	X	30
13	Es gibt mehr Fahrradständer und das vereinfacht vieles	A 2.1	ja	X	30
13	Mediale Präsenz sehr groß	C 3	ja	X	30
13	ich fahre öfter durch die Bergmannstraße als vorher (mit Fahrrad)	A 2.3	ja	X	30
13	Es sind auch mehr Gefahren da (für Radfahrer*innen)	A 2.5	ja	X	30
14	Die Atmosphäre im öffentlichen Raum hat sich insgesamt verbessert	C 2	ja	M	55
14	Verbesserung der Lebenssituation (besser als davor)	C2	ja	M	55
14	Es ist wichtig, dass der Auto-Verkehr verdrängt wird	A 2.3	ja	M	55
15	Es ist auf jeden Fall zwischendurch aufregend gewesen, es gab viele Diskussionen in der Nachbarschaft	C 3	ja	W	34
15	Die Veränderungen im Straßenbild und im öffentlichen Raum während dieser Phase haben mich nicht gestört.	C 2	ja	W	34
15	Ich habe von den Beteiligungsmöglichkeiten erfahren, habe mich aber bisher nicht	C1	ja	W	34
16	Erst seit Mai Anwohnerin: weniger Autos - mehr Sicherheit, wenn zu Fuß unterwegs	C 2	ja	W	66
16	Die Überquerungsmöglichkeiten sind gut - zu Fuß unterwegs	A .3	ja	W	66
16	Es fahren weniger Radfahrer*innen auf dem Bürgersteig	A 2.2	ja	W	66
17	ich schauer nun stärker auf die Auswirkungen der Problematik in der Bergmannstraße auf die Umwelt (Lärm,	C 2	ja	M	50
18	Der Lärm hat sich intensiviert: "24-Std.-Horror": Lieferverkehr	A 2.5	ja	M	50
18	Der Lärm hat sich intensiviert: "24-Std.-Horror": Tourist*innen und andere Nutzer*innen auf den Parklets.	B 3.1	ja	M	50

18	Mehr Nutzer*innen allgemein: mehr Lieferverkehr, mehr Bessofene, mehr Tourist*innen, mehr Konsum!	B 3.2	ja	M	50
19	Ich fahre weniger mit dem Fahrrad, weil die Straße gefährlicher geworden ist.	A 2.2	ja	W	46
19	Der Verkehr hat zugenommen.	A 1.1	ja	W	46
20	Ein ganzes Jahr schlecht geschlafen (wohnt direkt an der Bergmannstraße)	C 3	ja	M	58
21	ich habe es phasenweise gemerkt: zusammen mit dem Umbau der Straße. Das Ganze ist sehr schlecht getimed.	C 2	ja	M	54
21	es gibt viel mehr Staus seitdem, die Straße und der Verkehr sind unübersichtlicher	A 1.1	ja	M	54
21	Die Parklets sind sehr hässlich.	B 1.2	ja	M	54
22	Es sind mehr Radfahrer*innen auf der Straße und somit ist die Straße voller - aus verkehrlicher Sicht auch gefährlicher.	A 1.1	ja	M	67
23	Trotz aller Kritik werden die Parklets von allen genutzt, es sind gefühlt mehr	B 1.2	ja	W	50
24	Ich habe mehr Möglichkeiten, mein Fahrrad vor der Tür zu parken (Lastenfahrrad=).	A 2.3	ja	M	35
24	Es gibt seitdem mehr Diskussionen im Haus über das Thema Verkehr der Zukunft.	C 3	ja	M	35
24	der Verkehr ist aus meiner Sicht gleich	A 1.1	ja	M	35
24	Jeden Samstag frühstücke ist seitdem draußen - früher war das nicht möglich.	B 1.4	ja	M	35
25	Eigentlich nichts - ich begrüße die Parklets und benutze sie oft.	B 1.2	ja	W	54
25	Die Straße ist voller geworden.	A 1.1	ja	W	54
26	Der Verkehr ist viel gefährlicher geworden	A 2.4	ja	W	43
26	Der Straßenraum ist unübersichtlicher	A 2.2	ja	W	43
26	Der Weg von der Wohnung zur Straße (mit Lastenrad) ist durch viele Hindernisse (Punkte, Poller, alles, was neu ist) schwieriger	A 2.3	ja	W	43
28	Die 20er-Zone ist viel enger, schmaler und das macht das Radfahren durch die Straße gefährlicher.	A 2.2	ja	M	46
28	Parkplatzsuchverkehr hat seitdem sehr stark zugenommen – mehr Verkehr in den Seitenstraßen als vor der Testphase	A 1.1	ja	M	46

29	nicht viel. Ich habe mich über die Sitzgelegenheiten geärgert – viel zu viel Aufwand für wenig Nutzen. Einfache Parkbänke hätten gereicht.	B 1.1	ja	W	50
30	Fußgänger haben weiterhin viel Platz	A 2.3	ja	W	38
30	Weniger Autos, wirkt offener, freundlicher	A 2.5	ja	W	38
30	Platz zu eng, für Fahrräder weiterhin unsicher; Fahrradfahrer brauchen eine Spur	A 2.4	ja	W	38
31	Aufstellungszeitraum schlecht	C 1	ja	M	56
31	Parklets als Treffpunkt gut; Leute ruhen sich hier aus, am Ende gut gelöst	B 1.2	ja	M	56
31	Verkehr wurde deutlich verlangsamt, gut (vorher graue Rennbahn)	A 2.5	ja	M	56
32	Fahrradständer auf Straße gut	A 2.3	ja	M	48
32	Weiterhin wenig Platz als Fußgänger	A 2.4	ja	M	48
32	Poller halten Ecken freier: gut	A 2.2	ja	M	48
32	Sicherer geworden für Fahrräder	A 2.2	ja	M	48
32	MIV ist langsamer geworden	A 2.5	ja	M	48
32	Platz ist enger geworden für Fahrräder	A 2.4	ja	M	48
33	Grundsätzlich für die Maßnahme	C 1	ja	W	42
33	Aufbau November schlechter Zeitpunkt verkehrsmäßig (Baustelle Friesenstraße)	A 1.3	ja	W	42
33	Viele haben nur Situation mit Parklets in Verbindung gebracht	C 1	ja	W	42
34	Durch Parklets etwas fröhlicher geworden (Aufstellung im November war unüberlegt)	B 1.2	ja	M	49
34	Größere Verunsicherung bei Autofahrern, angenehmer für Rad- und Fußverkehr	A 2.5	ja	M	49
34	Insgesamt entschleunigt	A 2.5	ja	M	49
35	Nichts verändert	C 1	ja	W	k.A.
36	Maßnahmen helfen nicht, Verkehr zu	A 2.5	ja	W	42
36	sieht aus wie Dauerbaustelle (Poller)	B 2	ja	W	42
36	Parklets werden von Kindern zum Klettern benutzt (gefährlich)	B 3.3	ja	W	42
36	Viel unruhiger im Straßenraum, regelmäßig von Fahrrädern angefahren	A 2.2	ja	W	42
37	Es hat sich etwas verbessert	C 1	ja	W	k.A.
37	Ecke Nostizstraße können Kinder besser Straße queren (durch Poller)	A 2.3	ja	W	k.A.
37	Weniger Verkehr, mehr Diskussion	C 1	ja	W	k.A.
38	Für Fahrradfahrer gefährlicher geworden durch Verengung	A 2.4	Ja	M	65

39	Man kann nicht mehr so gut Rad fahren, Straße zu eng	A 2.4	ja	M	41
40	nichts verändert	C 3	nein	W	k.A.
41	Weniger Parkplätze, Parkraumbewirtschaftung, mehr 2. Reihe	A 2.5	ja	W	28
41	"Chaos", Stau auf der Straße, mehr Verkehr, viele Radfahrer	A 2.2	ja	W	28
42	Habe Aufregung nicht verstanden	C1	ja	W	57
42	Habe Parklets genutzt, ohne Konsum	B 1.2	ja	W	57
42	Ruhiger geworden, Autos fahren langsamer	A 2.5	ja	W	57
43	Man kommt als Radfahrer besser durch	A 2.3	ja	W	56
43	Anfangs große Gegner, hat sich gewandelt, transparenter	C1	ja	W	56
44	Im Sommer super, weniger Autos, viel angenehmer, leiser	A 2.5	ja	M	48
44	am Anfang nicht so zu bemerken	C 1	ja	M	48
45	Als Radfahrerin teils chaotisch zu bestimmten Tageszeiten, braucht zusätzliche Maßnahmen zur Verkehrsregulierung	A 2.2	ja	W	60
46	Schmäler, für Radfahrer gefährlicher & nicht besser	A 2.2	ja	M	79
47	Parklets sind gut, werden gut angenommen, Leute sitzen dort entspannt	B 1.2	ja	W	55
47	Als Fußgängerin angenehmer, im Ganzen	A 2.3	ja	W	55
47	Mit Fahrrad schwieriger geworden, teilweise gefährlich	A 2.2	ja	W	55
48	Neue Querungsmöglichkeiten an Stellen, wo man vorher nicht queren konnte (Alltag sonst nicht so verändert)	A 2.3	ja	M	61
49	Straße ist enger geworden - gefährlicher für Radverkehr	A 2.2	ja	W	32
49	in Testphase mehr Konfliktsituationen und "Stress"	C 2	ja	W	32
49	Fußgänger beachten grüne Punkte als Zebrastrifen	A 2.3	ja	W	32
49	Fahrradweg fehlt	A 2.3	ja	W	32
50	Optische Veränderung (grüne Punkte) irritieren Fahrradfahrer	A 2.2	nein	M	58
50	vor Testphase konnten Fahrradfahrer leichter Autos umfahren, schmale Straße verhindert	A 2.2	nein	M	58
51	Fahrgasse zu eng in Testphase	A 2.4	k.A.	k.A.	k.A.

51	Parklets werden nicht genutzt	B 1.2	k.A.	k.A.	k.A.
51	Querungshilfen lästig	A 2.3	k.A.	k.A.	k.A.
51	Straßenschild 20 km/h schwer zu erkennen	A 2.2	k.A.	k.A.	k.A.
51	Blindenleitstreifen sind Stoplerfallen	A 2.6	k.A.	k.A.	k.A.
52	Schwierigkeiten bei der Orientierung als Fußgänger	A 2.3	k.A.	k.A.	k.A.
53	Zeit der Aufbauarbeiten war sehr schwer zu ertragen	C 2	ja	W	k.A.
53	Man nimmt weniger Verkehr wahr	A 2.5	ja	W	k.A.
53	Mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	A 2.3	ja	W	k.A.
53	Geschwindigkeit MIV hat abgenommen	A 2.2	ja	W	k.A.
53	Straße ist leichter zu überqueren	A 2.3	ja	W	k.A.
54	Autoverkehr ist ruhiger, langsamer	A 2.5	ja	M	55
54	Gesamtsituation ist entspannter	C 3	ja	M	55
55	zu wenig Mülleimer	B 3.1	ja	W	k.A.
55	Konflikte zw. Fahrrad- und Autoverkehr zugenommen	A 2.2	ja	W	k.A.
55	Straße ist spürbar enger geworden	A 2.4	ja	W	k.A.
55	Es gibt nun mehr und öfters Stau	A 2.5	ja	W	k.A.
56	Parklets sind gut zum Leute treffen und zum Ausruhen, besser als Autos	B 1.2	ja	W	54
56	Verkehr ist schlimm - besonder Autos in zweiter Reihe	A 2.5	ja	W	54
56	Grüne Punkte haben was gebracht	A 2.2	ja	W	54
57	positiv sind Sitzmöglichkeiten	B 1.2	ja	W	65
57	weniger Autos	A 2.5	ja	W	65
57	einfacher mit dem Fahrrad durch die Straße zu fahren	A 2.3	ja	W	65
58	Fahrradverkehr ist unsicherer geworden	A 2.3	k.A.	k.A.	k.A.
58	Parklets sind hässlich	B 2	k.A.	W	
59	Autoverkehr ist ruhiger, langsamer	B 2.5	ja	M	50
59	Parklets werden jetzt genutzt	B 1.2	ja	M	50
60	Verengte Straße ist für Fahrradfahrer gefährlich, fahren daher auf dem Gehweg	A 2.2	ja	W	60+
60	Ästhetisch schlecht	B 2	ja	W	60+
61	Lärm auf den Parklets	B 3.1	ja	M	66
61	Sauberkeit ein Problem. Parkläufer müssen sauber machen.	B 3.1	ja	M	66
61	Öffentliche Toilette fehlt.	B 3.3	ja	M	66
61	Verengte Straße ist für Fahrradfahrer gefährlich, fahren daher auf dem Gehweg	A 2.2	ja	M	66

61	Parklets sind nicht für Anwohner. Die brauchen keinen Aufenthalt.	B 1.2	ja	M	66
62	Autofahrer kommen nun schlechter durch die Straße.	A 2.5	ja	M	50+
62	Verengte Straße und Autos in zweiter Reihe gefährden Fahrradfahrer	A 2.3	ja	M	50+
62	Lieferzonen werden nicht beachtet.	A 2.5	ja	M	50+
63	Trotz Testphase immer noch zu viel Verkehr.	A 2.6	k.A.	k.A.	k.A.
63	Stau stört den Aufenthalt entlang der Straße.	B 3.1	k.A.	k.A.	k.A.
64	Verengte Straße ist für Fahrradfahrer gefährlich, fahren daher auf dem Gehweg	A 2.2	ja	M	k.A.
64	Viel Stau für Autos und Fahrradfahrer	A 2.5	ja	M	k.A.
64	Viel Lärm, Dreck, Alkoholkonsum auf den	B 3.1	ja	M	k.A.
64	Grüne Punkte sind Steuergeldverschwendung	A 2.2	ja	M	k.A.
65	Parkplatzsuche ist schwierig	A 2.5	ja	W	49
65	Momentane Situation ist nach Fertigstellung Friesenstr. Sehr gut	C 3	ja	W	49
2. Welche Veränderungen sollen bleiben/abgebaut werden?					
1	Alle sollen bleiben, vor allem Markierungen (Symbole), Parklets, Poller	A 2.2	nein	M	30-40
1	Nachts Lärm durch Parklets, vllt. klappbare?	B 3.1	nein	M	30-40
2	Bleiben: "normale" Sitzgelegenheiten (wenn Parklets, dann mit geschlossenem Geländer)	B 1.2	ja	W	50
2	Bleiben: Radbügel	A 2.3	ja	W	50
2	Tempo 20 auf Fahrbahn malen insbesondere bei Einfahrten von Seitenstraßen	A 2.2	ja	W	50
2	Zebrastreifen vorm Gesundheitszentrum	A 2.3	ja	W	50
2	Abbauen: Grüne Punkte, Poller (wegen der Farbe, grau wäre akzeptabler)	B 2	ja	W	50
2	Fahrbahn am GZ breiter	A 2.4	ja	W	50
2	Gesamtsituation am GZ zu voll und zu eng	A 2.4	ja	W	50
2	Keine Barhocker wie einige der Parklets sie	B 1.2	ja	W	50
3	Parklets in anderer Form (erstmal so bleiben bis Entscheidung über Umgestaltung)	B 1.2	ja (bzw. Gewerbet	W	57
3	Grüne Punkte sollen bleiben	A 2.2	ja (bzw. Gewerbet	W	57
3	Radbügel sollen bleiben, aber auf Gehweg	A 2.3	ja (bzw. Gewerbet	W	57
3	Keine Radbügel auf der Fahrbahn	A 2.3	ja (bzw. Gewerbet	W	57
4	Radbügel sollen bleiben	A 2.3	ja	k.A.	k.A.

4	Parklets sollen bleiben, aber räumlich anders organisiert/platziert	B 1.2	ja	k.A.	k.A.
4	grüne Punkte entfernen (Bedeutung der Farbe ist unklar)	A 2.2	ja	k.A.	k.A.
5	alles bestehen lassen, aber weiter ausbauen	C 2	ja	M	51
5	mehr Verkehrsverringerung	A 2.5	ja	M	51
5	ggf. Schwellen zum Bremsen des MIV	A 2.5	ja	M	51
6	bleiben: Poller → sicheres Queren mit Kindern	A 2.3	ja	M	35
6	bleiben: Radbügel, aber zentralisierter	A 2.3	ja	M	35
6	abbauen: Parklets	B 1.2	ja	M	35
6	abbauen: "feeling of chaos" →	C 2	ja	M	35
7	grundsätzliche Idee beibehalten	C 2	ja	M	34
7	bleiben: Parklets, aber nicht in Richtung	B 1.2	ja	M	34
7	Problem: Lautstärke von Personen auf	B 3.1	ja	M	34
8	Bleiben: Radbügel	A 2.3	ja (bzw. Gewerbet	M	50
8	abbauen: alles außer der Radbügel	C 2	ja (bzw. Gewerbet	M	50
9	bleiben: Begrünung	B 1.3	ja	W	53
9	bleiben: Parklets nicht, aber normale Bänke	B 1.2	ja	W	53
9	bleiben: Zebrastreifen am	A 2.3	ja	W	53
9	abbauen: Parklets	B 1.2	ja	W	53
9	abbauen: Blinden-Leitstreifen ändern, dieser wird bei Regen sehr rutschig	A 2.6	ja	W	53
10	Bleiben: Radbügel	A 2.3	ja	k.A.	k.A.
10	bleiben: Sitzmöglichkeiten, aber keine Parklets (auch nicht so viele)	B 1.2	ja	k.A.	k.A.
10	bleiben: Tempo 20	A 2.2	ja	k.A.	k.A.
10	bleiben: Poller, aber mit schönerer Ästhetik (z.B. in Form von Bepflanzung an	A 2.3	ja	k.A.	k.A.
10	abbauen: Parklets	B 1.2	ja	k.A.	k.A.
10	abbauen: grüne Punkte	A 2.2	ja	k.A.	k.A.
11	bleiben: grüne Punkte	A 2.2	ja	k.A.	k.A.
11	bleiben: Poller	A 2.3	ja	k.A.	k.A.
11	bleiben: Radbügel	A 2.3	ja	k.A.	k.A.
11	abbauen: Parklets	B 1.2	ja	k.A.	k.A.
12	bleiben: Grundidee	C 2	ja	k.A.	34
12	bleiben: Sitzmöglichkeiten, aber nicht abends	B 1.2	ja	k.A.	34
12	bleiben: Geschwindigkeitsbarrieren	A 2.2	ja	k.A.	34
12	bleiben: Radbügel	A 2.3	ja	k.A.	34
12	bleiben: Gehwegvorstreckungen an	A 2.3	ja	k.A.	34

12	abbauen: Seitenstreifen (Parkplätze, etc.) ist zu breit	A 2.4	ja	k.A.	34
13	Die Fahrradständer können gerne in der jetzigen Form bleiben.	A 2.3	ja	X	30
13	Parkplätze können weg	A 2.4	ja	X	30
13	Idee der Parklets richtig und gut, es muss an der Gestaltung gearbeitet werden	B 1.2	ja	X	30
13	Es soll eine Fahrradstraße her	A 2.3	ja	X	30
14	Die Parklets sollen bleiben	B 2	ja	M	55
14	Die Fahrradständer sollen bleiben	A 2.3	ja	M	55
14	Es sollen mehr Zebrastreifen angelegt werden	A 2.2	ja	M	55
14	Die Infrastruktur fürs Radfahren soll verbessert werden	A 2.3	ja	M	55
14	Es sollen Fahrradwege gebaut werden und der MIV stark reduziert werden	A 2.3	ja	M	55
15	Die Parklets als Idee sollen bleiben - die aktuellen sind allerdings ziemlich hässlich	B 1.2	ja	W	34
15	Die grünen Punkte sind sehr verwirrend, haben keinen beruhigenden Effekt. Die Punkte sollen weg.	A 2.2	ja	W	34
15	20er Zone ist theoretisch positiv, wird aber leider nicht respektiert	A 2.2	ja	W	34
15	Es werden deutliche, klare Überquerungsmöglichkeiten gebraucht - Diese müssen qualitativ besser gemacht	A 2.2	ja	W	34
15	Die Poller sind gut	A 2.3	ja	W	34
16	Die grünen Punkte irritieren nur und sind	A 2.2	ja	W	66
16	Die Sitzgelegenheiten (Parklets) sollen bleiben	B 1.2	ja	W	66
16	Die Idee der Poller auf der Straße ist gut, die Poller an sich unpassend, weil grell und	A 2.5	ja	W	66
16	Abgesenkte Bordsteine (bzw. Rampen) gut für Leute mit Rollator und Rollstuhlfahrer*innen - sinnvoll	A 2.3	ja	W	66
16	Es muss darauf geachtet/kontrolliert werden, dass die berollbaren (barrierearmen) Überquerungsmöglichkeiten nicht zugeparkt werden.	A 2.2	ja	W	66
17	Man sollte alles im jetzigen Stand lassen - so wie es jetzt ist.	A 1.1	ja	M	50
17	Die Lösung "Protected Bike Lane" ist hässlich, anders geht es aber nicht.	A 2.3	ja	M	50

17	Shared Space wäre die beste Lösung, Straßenbelag komplett auf einer Ebene	A 2.4	ja	M	50
17	die Parklets sollten individuell gestaltet werden und in und mit der Nachbarschaft (nun sind sie hässlich und nich unbedingt an den richtigen Stellen.	B 1.2	ja	M	50
18	Alles muss weg! Zurück zu der Zeit vor der Testphase!	C 2	ja	M	50
18	Die Parklets müssen weg.	B 1.2	ja	M	50
18	Die Poller sind kontraproduktiv und müssen	A 2.4	ja	M	50
18	Es wid ein Fahrradweg gebraucht.	A 2.3	ja	M	50
18	Die Maßnahmen müssen weg, damit Platz für den Fahrradverkehr geschaffen wird.	A 2.3	ja	M	50
19	Der Zebrastreifen soll bleiben!	A 2.3	ja	W	46
19	Die Poller sollen bleiben.	A 2.2	ja	W	46
19	Die Querungsmöglichkeiten sind sehr gut	A 2.3	ja	W	46
19	Die Fahrradbügel sollen bleiben, dort, wo sie sind.	A 2.3	ja	W	46
19	Die Kennzeichnungen/Schilder sollten weniger werden, sind eher störend, weil zu	A 2.2	ja	W	46
19	Die Punkte sind super und sollen bleiben.	A 2.2	ja	W	46
20	Die Parklets sollen weg - keine Notwendigkeit ("Die Leute holen sich billiges Bier beim Supermarkt oder Späti, sitzen da und sind	B 3.1	ja	M	58
20	Der Zebrastreifen soll bleiben!	A 2.3	ja	M	58
20	Die grünen Punkte sind irreführend...nur störend und sollen weg.	A 2.2	ja	M	58
20	Die Geschwindigkeitsbegrenzung soll beibehalten werden.	A 2.2	ja	M	58
21	Die grünen Punkte sollen bleiben, damit das Anbringen dieser keine Verschwendung ist.	A 2.2	ja	M	54
21	Lieferzone bis 22 Uhr ist sinnlos und schlecht platziert.	A 2.5	ja	M	54
21	Die Fahrradbügel sollen bleiben, sind gut.	A 2.3	ja	M	54
21	die Parklets sind hässlich aber die Idee gut.	B 1.2	ja	M	54
22	Die Verengung der Straße ist gut und soll beibehalten werden.	A 2.2	ja	M	67
22	die Maßnahmen zur Barrierefreiheit müssten besser geplant werden.	A 2.3	ja	M	67
22	Die Idee der Parklets ist gut, die Gestaltung und Platzierung soll überprüft werden.	B 1.2	ja	M	67

22	Die Fahrradbügel sollten sich auf dem Bürgersteig befinden, nicht auf der	A 2.3	ja	M	67
22	Die grünen Punkte müssen weg.	A 2.2	ja	M	67
23	Die Parklets müssen unbedingt bleiben, werden genutzt. Sie sind immer voll und	B 1.2	ja	W	50
23	Die grünen Punkte müssen greller sein, die Farbe stärker/sichtbarer.	A 2.2	ja	W	50
23	Die Übergänge müssen besser/klarer gekennzeichnet werden.	A 2.3	ja	W	50
24	Ich brauche keine Barhocker bei den Parklets.	B 1.2	ja	M	35
24	Die Parklets davor (vor-Test-Phase, Holz) waren besser: man hatte das Gefühl,	B 1.2	ja	M	35
25	Die Parklets sollen bleiben.	B 1.2	ja	W	54
25	Viel zu viele Rampen, die nicht überall sinnvoll sind.	A 2.3	ja	W	54
25	Der Lieferverkehr und die Parker in 2. Reihe sind sehr problematisch und es sollten Lösungen dafür gefunden werden.	A 2.2	ja	W	54
25	Die Poller sollen bleiben.		ja	W	54
26	Es soll bitte alles zurückgebaut/Abgebaut werden - die Straße soll wieder wie vorher	C 2	ja	W	43
28	20er -Zone soll bleiben.	A 2.2	ja	M	46
28	Die Parklets sind gut und sollten bleiben.	A 1.2	ja	M	46
28	Die Poller sind gut – die Kreuzungen werden nicht zugeparkt.	A 2.2	ja	M	46
28	Grüne Punkte, Rampen usw. sollen rausgenommen werden.	A 2.2	ja	M	46
28	Im öffentlichen Raum ist es sehr laut dank Säufereien die ganze Nacht durch: Touristen und Jugendliche hauptsächlich.	B 3.2	ja	M	46
29	Die Bergmannstraße soll sich verändert, sie soll für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen besser nutzbar gemacht	A 2.3	ja	W	50
29	Verengung der Straße ist gut.	A 2.4	ja	W	50
29	Gestaltung der Parklets soll überdacht	B 1.2	ja	W	50
29	Die Rampen sollen weg – die Idee und die Absicht sind gut, leider an den falschen Stellen und in sehr schlechter Qualität.	A 2.3	ja	W	50
29	Die Poller sind hässlich und müssen weg.	A 2.5	ja	W	50

29	Die grünen Punkte irritieren nur.	A 2.2	ja	W	50
30	Parklets hässlich, aber nicht hässlicher als Autos; besser als Parkplätze	B 2	ja	W	38
31	Gerne mehr Grün, Gräser schön	B 1.3	ja	M	56
31	Autoparken wurde aufgebrochen	A 2.5	ja	M	56
31	Alles sollte erhalten bleiben; Grüne Punkte bremsen Leute, Poller sehr gut (gerade für Kinderquerung)	A 2.2	ja	M	56
32	Über Gestaltung müsste man sich nochmal unterhalten	B 2	ja	M	48
32	Sitzmöglichkeiten wichtig	B 1.2	ja	M	48
32	Nichts wegnehmen	C 2	ja	M	48
33	Gute Elemente, nichts überflüssig	C 2	ja	W	42
33	Warum werden Elemente nicht für Tische der Cafes genutzt? Würde Gehwege entlasten	B 1.1	ja	W	42
33	Nett, dass hier Menschen sitzen	B 1.2	ja	W	42
33	Überwege sorgen für bessere Querung	A 2.3	ja	W	42
33	Fahrradständer entlasten Bürgersteige	A 2.3	ja	W	42
34	Gestaltung der Parklets wirkt improvisiert, sollte durch richtige Zonen ersetzt werden (wie von BSR aufgestellt)	B 1.2	ja	M	49
34	Nichts überflüssig	C 2	ja	M	49
35	Neue Fahrradständer gut	A 2.3	ja	W	keine Angabe
35	Aufenthaltparklets laden zum Party machen ein, Lärm und Müll	B 3.1	ja	W	keine Angabe
35	Tempo 20, grüne Punkte erhalten	A 2.2	ja	W	keine Angabe
36	Lieferverkehr-Schilder nutzen nichts / Zeiten	A 2.5	ja	W	42
36	Grüne Punkte weg (wirkt unruhig)	A 2.2	ja	W	42
36	Parklets abbauen (Tourist*innen werden auch dort beliefert; laut mit Bierflaschen)	B 3.3	ja	W	42
36	Rampen zu breit (weg, laut, wenn man nie überquert, Lieferverkehr)	A 2.5	ja	W	42
37	Alles soll bleiben, Parklets nicht durch Parkplätze ersetzen	C 2	ja	W	keine Angabe

38	Fahrradbügel grs. Auf Straßenland	A 2.3	ja	M	65
38	Poller und Zebrastreifen müssen bleiben	A 2.3	ja	M	65
39	Lieferbereiche sollten bleiben; Lieferzone vor Edeka (anstatt Fahrradständer)	A 2.5	ja	M	41
39	Fahrradständer auf Straße gut	A 2.3	ja	M	41
39	Sitzflächen auf Bürgersteig; zwei/drei Parklets	B 1.2	ja	M	41
39	Punkte + Poller weg		ja	M	41
39	Verkehr auf der Straße, Bürger auf Bürgersteig	A 2.4	ja	M	41
40	Alles sollte abgebaut werden, bringt nichts	C 3	nein (täglich dort)	W	keine Angabe
41	Wunsch: Genauso wie früher, war deshalb beliebt; durch Veränderung werden reiche Leute angezogen (Partymeile)	C 2	ja	W	28
42	Grüne Punkte verzichtbar	A 2.2	ja	W	57
42	20er Zone gut	A 2.2	ja	W	57
42	Fahrradständer gut	A 2.3	ja	W	57
42	Parklets erhalten	B 1.2	ja	W	57
43	Rampen sollten erhalten bleiben	A 2.3	ja	W	56
43	Grün der Parklets sollte erhalten bleiben	B 1.3	ja	W	56
43	Fahrradbügel sollen bleiben	A 2.3	ja	W	56
43	Tempo 20 gut, Kontrollen wären gut	A 2.2	ja	W	56
43	Vorfahrtsregelung unklar	A 2.2	ja	W	56
43	Fußgängerüberweg vorm Edeka gut, zweiter wäre gut	A 2.3	ja	W	56
44	Punkte fraglich	A 2.2	ja	M	48
44	Partys haben nicht stattgefunden	B 3.3	ja	M	48
44	Parklets gut genutzt, sollten als nicht-kommerzielle Aufenthaltsmöglichkeiten genutzt werden	B 1.2	ja	M	48
45	Bepflanzung gut, aber Pflege notwendig	B 1.3	ja	W	60
45	Reduktion der Parkplätze gut	A 2.5	ja	W	60
45	Fahrradstellplätze super, trägt zur Entspannung des Fußgängerbereichs bei	A 2.3	ja	W	60
45	Module besser als Holzdinge vorher;	B 2	ja	W	60
45	Parkläufer gut, eher mehr	B 3.1	ja	W	60
45	Letztlich alles ok, Poller etwas martialisch, aber vllt. notwendig	A 2.2	ja	W	60
46	Gut: Radständer vor	A 2.3	ja	M	79
46	Gut: Fußgängerüberweg Gesundheitszentrum	A 2.3	ja	M	79
47	Bepflanzung gut, aber Pflege notwendig	B 1.3	ja	W	55
47	Übergänge gut	A 2.3	ja	W	55

	Parklets behalten				
47	(Aufenthaltsmöglichkeiten), könnten schöner	B 1.2	ja	W	55
48	Querungsmöglichkeiten vor Edeka sind gut	A 2.3	ja	M	61
48	Punkte nicht toll, zu teuer	C 3	ja	M	61
48	Erste Parklets ganz schön	B 1.2	ja	M	61
48	Parklets gestalterisch ein Desaster	B 2	ja	M	61
49	Fahrradständer können weg	A 2.3	ja	W	32
	Querungsmodule können weg, zu groß, besser schmaler				
49		A 2.3	ja	W	32
49	Zebrastreifen vorm Gesundheitszentrum ist	A 2.3	ja	W	32
	Lieber mehr Ampeln - Querung muss geregelt werden				
49		A 2.3	ja	W	32
50	Parklets stehen lassen	B 1.2	nein	M	58
50	Punkte können bleiben	A 2.2	nein	M	58
50	alles kann so bleiben	C 2	nein	M	58
51	Parklets weg	B 1.2	k.A.	k.A.	k.A.
	nicht-amtliche Markierungen alle entfernen (haben keine rechtliche Wirkung)				
51		A 2.5	k.A.	k.A.	k.A.
52	Parklets okay, aber anders gestaltet	B 2	k.A.	k.A.	k.A.
53	Aufenthalt ist wichtig, aber besseres Design	B 2	ja	W	k.A.
53	Grüne Punkte sollen bleiben	A 2.2	ja	W	k.A.
53	ruhig noch mehr Fahrradabstellplätze	A 2.3	ja	W	k.A.
54	alles kann so bleiben	C 3	ja	M	55
55	Zebrastreifen vorm Gesundheitszentrum ist	A 2.3	ja	W	k.A.
56	Parklets stehen lassen	B 1.2	ja	W	54
57	Parklets okay, aber anders gestaltet	B 2	ja	W	65
57	Fahrradständer sollen bleiben	A 2.3	ja	W	65
57	Zebrastreifen vorm Gesundheitszentrum ist	A 2.3	ja	W	65
57	Punkte können weg	A 2.2	ja	W	65
58	Fahrradverkehr ist unsicherer geworden	A 2.3			
58	alles abbauen	C 3		W	
59	alles kann so bleiben	C 3	ja	M	50
59	noch mehr Parkplätze umwandeln/entfernen	A 2.3	ja	M	50
60	Parklets "netter" machen, z.B. wie in Wien	B 2	ja	W	60+
60	Es wurden zu viele Parklplätze entfernt	A 2.5	ja	W	60+
	Die Verkehrsträger dürfen nicht gegeneinander ausgepielt werden: nicht entweder oder - zusammen denken!				
60		A 2.6	ja	W	60+
61	Parklets weg	B 1.2	ja	M	66
61	Grüne Punkte können bleiben	A 2.2	ja	M	66

61	Fahrradständer auf dem Gehweg sind besser, da mehr Platz	A 2.3	ja	M	66
62	alles abbauen	C 3	ja	M	50+
62	Geschwindigkeitsbegrenzung 20 km/h wird nicht von Fahrradfahrern eingehalten.	A 2.2	ja	M	50+
63	Parklets stehen lassen	B 1.2	k.A.	k.A.	k.A.
63	Geländer kann als Klettergerüst genutzt	B 1.2	k.A.	k.A.	k.A.
64	alles abbauen	C 3	ja	M	k.A.
65	Endgültige Vision konnte nicht lang genug getestet werden.	C 3	ja	W	49
65	Zebrastreifen vorm Gesundheitszentrum ist	A 2.3	ja	W	49
65	Geschwindigkeitsbegrenzung 20 km/h und Parklets sind super.	A 2.2	ja	W	49
3. Bewertung der Sperrung?					
1	2		nein	M	30-40
2	3		ja	W	50
3	5		ja (bzw. Gewerbet	W	57
4	1		ja	k.A.	k.A.
5	2		ja	M	51
6	5		ja	M	35
7	1		ja	M	34
8	6		ja (bzw. Gewerbet	M	50
9	3		ja	W	53
10	2 bis 3		ja	k.A.	k.A.
11	2		ja	k.A.	k.A.
12	2		ja	k.A.	34
13	1		ja	X	30
14	1		ja	M	55
15	1		ja	W	34
16	1		ja	W	66
17	1		ja	M	50
18	6		ja	M	50
19	2		ja	W	46
20	3		ja	M	58
21	4		ja	M	54
22	2		ja	M	67
23	k.A.		ja	W	50
24	1		ja	M	35
25	3		ja	W	54

26	5	ja	W	43
		k.A.	k.A.	k.A.
28	3	ja	M	46
29	3	ja	W	50
30	2	ja	W	38
31	2,5	ja	M	56
32	1	ja	M	48
33	k.A.	ja	W	42
34	1	ja	M	49
35	5	ja	W	k.A.
36	5	ja	W	42
37	1	ja	W	k.A.
38	5	ja	M	65
39	6	ja	M	41
40	1	nein	W	k.A.
41	6	ja	W	28
42	1	ja	W	57
43	k.A.	ja	W	56
44	1	ja	M	48
45	2	ja	W	60
46	1	ja	M	79
47	1	ja	W	55
48	2	ja	M	61
49	2	ja	W	32
50	1	nein	M	58
51	2	k.A.	k.A.	k.A.
52	2	k.A.	k.A.	k.A.
53	2	ja	W	k.A.
54	1	ja	M	55
55	1	ja	W	k.A.
56	2	ja	W	54
58	2	k.A.	W	k.A.
59	1	ja	M	50
60	k.A.	ja	W	60+
61	6	ja	M	66
62	k.A.	ja	M	50+

63	1		k.A.	k.A.	k.A.
64	k.A.		ja	M	k.A.
65	1		ja	W	49

4. Wie erleben Sie die heutige Sperrung?

1	Grundsätzlich gut		nein	M	30-40
1	Regelverstöße von Radfahrenden	A 2.2	nein	M	30-40
1	Autos zu schnell	A 2.2	nein	M	30-40
1	Sollte grundsätzlich geordneter sein	A 2.2	nein	M	30-40
1	Immer noch zu viel Verkehr	A 2.6	nein	M	30-40
2	negativ: schneller Radverkehr	A 2.2	ja	W	50
2	positiv: mehr Raum für Fußgänger	A 2.4	ja	W	50
3	Keine Fußgängerzone nötig, Fußwege breit genug	A 2.3	ja (bzw. Gewerbet	W	57
3	Alle Verkehrsarten werden in BS benötigt, auch Autos	A 2.5	ja (bzw. Gewerbet	W	57
3	Ausweichverkehr wäre bei Fußgängerzone großes Problem	A 1.2	ja (bzw. Gewerbet	W	57
4	sehr gut, v.a. das nachbarschaftliche	B 3.2	ja	k.A.	k.A.
4	positiv: Sitzmöglichkeiten ohne	B 1.2	ja	k.A.	k.A.
4	Sitzmöglichkeiten besonders für Rentner gut	B 1.2	ja	k.A.	k.A.
4	neue Nutzung der Straße durch die Parklets	B 1.2	ja	k.A.	k.A.
5	Ruhe	C 2	ja	M	51
5	Miteinander	B 3.2	ja	M	51
5	negativ: chaotischer Radverkehr	A 2.2	ja	M	51
6	nicht gut, denn so könnte die normale Funktion der Straße zerstört werden	C 2	ja	M	35
7	menschliche Interaktion, nachbarschaftliches Miteinander	B 3.2	ja	M	34
7	positiv: Beteiligungsmöglichkeit	C 1	ja	M	34
8	Geschäftsleben, insb. der Lieferverkehr, ist schwieriger denn je	B 3.2	ja (bzw. Gewerbet	M	50
9	Lieferverkehr muss beachtet werden	A 2.4	ja	W	53
10	Vorschlag: zeitliche Begrenzung der Sperrung	A 2.6	ja	k.A.	k.A.
11	negativ: zu viel Raum für Gastronomie auf den Gehwegen	A 2.4	ja	k.A.	k.A.
11	negativ: Nicht-Einhaltung der Sperrstunde von einigen Lokalen	B 3.1	ja	k.A.	k.A.
12	negativ: Stimmung Fuß- gegen Radverkehr	A 2.3	ja	k.A.	34
12	positiv: autofrei	A 2.5	ja	k.A.	34
12	positiv: mehr Raum für Fuß- und Radverkehr	A 2.3	ja	k.A.	34
12	Fahrradstraße wäre gut	A 2.3	ja	k.A.	34

12	negativ: Konzept verwirrend, keine klaren	A 2.6	ja	k.A.	34
13	Weil der Raum nun gemeinsam genutzt wird - ohne Autos	A 2.4	ja	X	30
14	Schön, daß man die Straße so "erobern" kann...Zurückeroberung der Stadt! Ein gutes Zeichen, dass es doch geht.	C 3	ja	M	55
15	Die Straße strahlt Ruhe aus durch die Abwesenheit von Autos	C 2	ja	W	34
15	Man geht automatisch einen Gang langsamer - Sorgt für eine allgemeine	C 3	ja	W	34
16	Ganz nett	C 3	Ja	W	66
17	erhöhtes Begegnungspotential - es ist sehr	C 1	ja	M	50
18	Ein Teil der Straße wird politisiert, es ist nicht die erste Veranstaltung hier. Es wird nur noch mehr Lärm gemacht!	C 2	ja	M	50
19	Für eine Befragung ist das die richtige Stelle - Der Fahrradverkehr ist nicht aufzuhalten.	C 1	ja	W	46
20	Als Aktion ist das in Ordnung, nicht schlimm	C 3	ja	M	58
21	Es ist der Sache dienlich - ich hätte es begrüßt, wenn die ganze Straße heute "Fußgängerzone" gewesen wäre. Die Bergmannstraße mal als "Fahrradstraße" zu	A 2.3	ja	M	54
22	Kommunikationsmöglichkeit - Es ist gut, dass man die Gelegenheit hat, sich zu äußern und dass die Anwohner*innen ins Gespräch kommen können.	C 1	ja	M	67
23	Es könnte immer so sein: die Bergmannstraße sollte zu einer	A 2.4	ja	W	50
24	Bei der Infoveranstaltung hatte ich keine Zeit, dabei zu sein. Nun kann ich mich vor meiner Tür auf der Straße informieren, das ist super.	C 1	ja	M	35
25	Die Verkehrsberuhigung ist eine gute Sache: Miteinander ist besser als ein Gegeneinander, ein Raum für Gespräche und Austausch ist	C 3	ja	W	54
26	Es ist eine künstliche Situation. Schön als Ausnahme, der Alltag funktioniert leider	C 1	ja	W	43
28	Keine Auffälligkeiten nach gut oder schlecht	C 2	ja	M	46
28	Ich finde gut, dass man sich äußern kann, dass es hier einen Raum gibt, um sich	C 1	ja	M	46

29	Ich finde gut, dass die Sperrung zu Gesprächen einlädt. Es ist auch klar, dass Rücksicht von allen Nutzer*innen notwendig ist und das ist nicht ganz gegeben.	C 1	ja	W	50
30	Fahrräder aber durchlassen oder besserer Radweg auf Gneisenaustraße	A 2.4	ja	W	38
31	Nachbarschaft (Begegnung) -> Begegnungszone nur durch teilw. Sperrung (Dauerhaft wäre schön, aber unrealistisch)	C 2	ja	M	56
32	Fußgängerbereich auf Straße gewünscht	A 2.4	ja	M	48
32	Städtisches Leben bedeutet auch ohne MIV	C 3	ja	M	48
33	Keine vollständige Sperrung. Für Autos Sperrung vorstellbar, aber Fahrradverkehr und Lieferung muss möglich sein	A 2.4	ja	W	42
34	Sobald etwas da ist & funktioniert, so schnell sind Klagen vorbei	C 1	ja	M	49
34	Kiez zugänglicher machen für Kinder +	A 2.3	ja	M	49
34	Seit Diskussion da ist, fällt auf, wie dominant der Autoverkehr ist	A 2.5	ja	M	49
35	Lieferungen, Fahrräder, Zulieferer/Bringdienste, Gesundheitszentrum etc. -> es müssen immer Leute durchfahren	A 2.5	ja	W	k.A.
36	Verkehr wird nur verlagert (z.B.	A 1.2	ja	W	42
37	Super, wenn Fahrradfahrer weiter fahren	A 2.3	ja	W	k.A.
38	verhindern	A 2.3	ja	M	65
39	Sollte nicht dauerhaft gesperrt werden	A 2.5	ja	M	41
40	keine Autos gut	A 2.5	nein	W	k.A.
41	Möchte keine Veränderung/Fußgängerzone	C 2	ja	W	28
42	für Autos	A 2.3	ja	W	57
43	Sperrung nur temporär ok, soll prinzipiell offen bleiben. Es braucht Anlieferung. Reine Fußgängerzone furchtbar.	A 2.5	ja	W	56
44	Keine Autos & Parkplätze, aber keine reine Fußgängerzone; Lieferverkehr zu bestimmten Zeiten; Fahrräder durchlassen	A 2.5	ja	M	48
45	wichtig	A 2.5	ja	W	60
46	Könnte für immer gesperrt werden, Radverkehr erlauben	A 2.5	ja	M	79
47	Autoverkehr raus, Fahrradverkehr umleiten (wäre entspannter)	A 2.5	ja	W	55

48	Bei Raumverbreiterung sollte er sinnvoll genutzt werden	A 2.4	ja	M	61
48	unrealistisch	A 2.5	ja	M	61
49	Könnte ruhig auch komplett gesperrt werden	A 2.5	ja	W	32
50	Platz für Aktivitäten	A 2.4	nein	M	58
51	positiv: keine Autos	A 2.5	k.A.	k.A.	k.A.
51	auch Fahrradfahrer müssen Rücksicht	A 2.3	k.A.	k.A.	k.A.
52	-		k.A.	k.A.	k.A.
53	Keine Verkehr ist gut	A 2.5	ja	W	k.A.
54	Fahrradfahrer fahren sehr schnell durch abgesperrten Bereich	A 2.3	ja	M	55
55	kann ruhig komplett gesperrt werden	A 2.5	ja	W	k.A.
55	Fahrradverkehr stört in solch einem abgesperrten Bereich	A 2.3	ja	W	k.A.
56	Fahrradfahrer stören	A 2.3	ja	W	54
56	Auch Fußverkehr muss geregelt werden	A 2.3	ja	W	54
57	Autos raus aber für Lieferverkehr offen halten	A 2.5	ja	W	65
57	Fahrradverkehr muss geregelt sein	A 2.3	ja	W	65
57	Fahrradspur in einer gesperrten Straße deutlich breiter als gewöhnliche	A 2.3	ja	W	65
58	-			W	
59	Fahrradfahren müssen im abgesperrten Bereich schieben	A 2.2	ja	M	50
60	durch BSR, Umzüge, Anwohner, die auf Auto angewiesen sind	A 2.5	ja	W	60+
61	Gewerbe braucht Autoverkehr	A 2.5	ja	M	66
61	Pro Einbahnstraßensystem	A 2.5	ja	M	66
61	Parkplätze zur Anlieferung müssen sein.	A 2.5	ja	M	66
62	Bergmannstraßenfest ist weg.	C 3	ja	M	50+
63	Trennung des Fahrradverkehrs nötig.	A 2.2	k.A.	k.A.	k.A.
64	Autoverkehre würde sich bei Sperrung nur in umliegende Straßen verschieben.	A 2.5	ja	M	
65	-		ja	W	49
Sonstige Anmerkungen					
1	Stört, dass viele Personen keine Veränderung wollen	C 2	nein	M	30-40
1	dankbar und froh über Beteiligungsverfahren; Erfahrungen sollten woanders genutzt	C 1	nein	M	30-40
2	Radfahrer nehmen weniger Rücksicht auf Fußverkehr als Autofahrer.	A 2.2	ja	W	50

2	Ich bin gegen eine komplette Fahrradstraße.	A 2.3	ja	W	50
2	Das grundsätzliche Bemühen um die Beteiligung finde ich gut.	C 1	ja	W	50
2	Das Queren war vor der Testphase für Fußgänger schwieriger.	A 2.3	ja	W	50
2	Die grünen Punkte sind auch gefährlich, weil Fußgänger denken, es sei ein Zebrastreifen und dann nicht gucken. Autofahrer sehen in den grünen Punkten aber keine Zebrastreifen.	A 2.2	ja	W	50
3	Demokratie/Beteiligung „nervt“ manchmal, denn man kann es nicht allen Recht machen. Gleichzeitig dauert es so sehr lange. Es sollten lieber Experten engagiert werden, die ein kluges Konzept für die Straße entwerfen	C 1	ja (bzw. Gewerbetreibend)	W	57
4	Wunsch: Fußgängerzone mit Lieferzonen	C 2	ja	k.A.	k.A.
4	grundsätzlich positiv: demokratischer	C 1	ja	k.A.	k.A.
5	Prozess zu langwierig	C 1	ja	M	51
5	"Begegnungsplatz" sehr gut, sehr ruhige Situation an Markthalle	A 2.3	ja	M	51
5	Wunsch: Nicht-Raucher-Bereiche	B 1.4	ja	M	51
6	Berlin sollte lieber in Bezirke bzw. Orte investieren, wo es nötiger ist	C 3	ja	M	35
7	Beteiligungsveranstaltungen müssen besser beworben werden	C 1	ja	M	34
8	alle Verkehrsarten müssen zusammen auskommen	A 2.4	ja (bzw. Gewerbetreibend)	M	50
9	Vorschlag: Baumscheiben für Sitzmöglichkeiten nutzen	B 1.2	ja	W	53
9	Querungsmodule sind defektanfällig	A 2.2	ja	W	53
10	schöne Ästhetik ist besonders wichtig	C 2	ja	k.A.	k.A.
10	Pkw-Parkplätze und Lieferverkehr müssen ermöglicht werden	A 2.4	ja	k.A.	k.A.
10	mehr Begrünung	B 1.3	ja	k.A.	k.A.
10	wenig	C 1	ja	k.A.	k.A.
11	Anzahl der Lieferzonen ist nicht ausreichend – > 2.-Reihe-Parken der Lieferanten	A 2.4	ja	k.A.	k.A.
11	Wunsch: mehr Pkw-Parkplätze	A 2.4	ja	k.A.	k.A.
11	Vorschlag: Einbahnstraße mit schrägen Pkw-Parkplätzen	A 2.4	ja	k.A.	k.A.
11	Bänke werden in der Bergmannstraße nicht benötigt	B 1.2	ja	k.A.	k.A.

12	Autos, die 20 km/h fahren, werden von schnelleren Autos überholt	A 2.2 / A 2.5	ja	k.A.	34
12	Beteiligungsverfahren war am Anfang nicht transparent, zum Ende hin deutlich besser	C 1	ja	k.A.	34
13	Warum kommt nicht eine Protected Bike Lane nicht in Frage?	A 2.3	ja	X	30
14	Weiter so!	C 3	ja	M	55
15	Die Bergmannstraße soll verkehrsberuhigt	A 2.4	ja	W	34
15	Die Reise- und Fernbusse fahren durch - das sollte geregelt werden.	A 2.2	ja	W	34
15	Die Bergmannstraße könnte zu Fahrradstraße werden	A 2.3	ja	W	34
15	Der öffentliche Raum sollte etwas gemütlicher gestaltet werden	B 2	ja	W	34
16	Vor der Markthalle soll es ruhiger werden. Dort soll dafür gesorgt werden, dass die Fußgänger*innen mehr Platz haben: Ecke Frießestraße ist sehr chaotisch	A 1.1	ja	W	66
17	Wunsch: die Maßnahmen und der ganze Prozess sollte die Menschen zusammenführen und nicht teilen. Hauptziel:	C 1	ja	M	50
18	Die Ecke Schenkendorfstraße/Bergmannstraße ist	A 2.5	ja	M	50
18	Es muss ein "Lärmkonzept" her.	B 3.1	ja	M	50
18	Es muss etwas gegen die Straßenmusik gemacht werden, für Anwohner*innen ist sie	B 3.2	ja	M	50
18	Der Lieferverkehr muss reguliert und kontrolliert werden.	A 2.4	ja	M	50
18	Die Bäume sollen bewässert werden.	B 1.3	ja	M	50
18	Die Gastronomie muss aus dem öffentlichen Raum verdrängt werden.	B 1.1	ja	M	50
18	Es sollen weniger Veranstaltungen im öffentlichen Raum/auf der Straße stattfinden.	C 2	ja	M	50
19	Die Geschwindigkeitsbegrenzung in der Straße ist entweder nicht bekannt oder wird nicht wahrgenommen. Diese wird nicht respektiert und auch nicht kontrolliert. Das	A 2.2	ja	W	46
20	Ich bin froh, wenn die Testphase vorbei ist.	C 3	ja	M	58
21	Es muss ein Fahrradweg her.	A 2.3	ja	M	54

21	Vor 10 Jahren ist das Ärztehaus ins Gebiet gekommen, das ist schuld an der heutigen Verkehrs-Missere an der Bergmannstraße. Das war für den Verkehr verheerend.	A 1.1	ja	M	54
22	Ich wünsche mir eine bessere Organisation und Information über die möglichen Einsätze.	C 1	ja	M	67
23	Die Bergmannstraße soll Fußgänger*innen-Zone werden	A 2.4	ja	W	50
24	Was macht man mit der Situation, dass Pflanzen ständig rausgerissen werden? Wie könnte man sie schützen?	B 1.3	ja	M	35
24	Dass die Parklets sauber gemacht werden ist super und sollte so bleiben.	B 1.2	ja	M	35
25	Die Sperrung muss nicht sein. Ich begrüße, dass hier was passiert und was ausprobiert wird: Im Verkehrsbereich muss sich was ändern, die Ziele der "Autostadt" dürfen nicht	A 2.6	ja	W	54
26	Es ist eine "Vergewaltigung" der Bergmannstraße, was hier passiert ist. Ich	C 2	ja	W	43
26	Die Straße soll wieder aussehen, wie vor den Eingriffen, die die Politik durchgeführt hat. Die Bergmannstraße hat davor gut funktioniert - wir wollen keine zweite Maaßenstraße vor der Tür haben.	C 2	ja	W	43
28	warum muss ausgerechnet die Bergmannstraße das Experimentierfeld? Sie hat immer funktioniert. Es war eine super-Straße. Es gibt genügend andere Ecken, die	C 3	ja	M	46
29	Es müssen gute Lösungen für den	A 2.3	ja	W	50
29	Der Verkehr muss dringend reduziert werden.	A 1.1	ja	W	50
29	Die Bergmannstraße soll eine Einbahnstraße werden.	A 2.4	ja	W	50
29	Die Veränderungen sind optisch überhaupt nicht gelungen.	C 2	ja	W	50
30	Zeitpunkt Aufstellung war schlecht; erst jetzt wo XX weg ist, ist Situation realistisch	C 2	ja	W	38
31	Baumpflege/Patenschaftssystem	B 1.3	ja	M	56
32	Wunsch: Fahrradboxen (gg Diebstahl)	A 2.3	ja	M	48
32	Braucht Gesamtkonzept, Sperrung würde andere Straßen belasten	A 1.2	ja	M	48

33	Autos raushalten, Lösung für Radverkehr oder Fußgängerzone	C 2	ja	W	42
34	Sehr gute Beteiligung; noch nie so informiert und nachgefragt -> war nicht selbstherrlich	C 1	ja	M	49
34	Reicht nicht, wie es ist, immer noch zu viel Autoverkehr	A 2.5	ja	M	49
34	Hart: Polemik Geschäftsleute gegen Veränderung = falsche Behauptungen	C 3	ja	M	49
35	Kein durchgängiges Konzept + Vorfahrtsregelung verwirren	A 2.2	ja	W	k.A.
35	Kein Reisebusverkehr mehr	A 2.5	ja	W	k.A.
35	Einbahnstraßenregelung wäre gut	A 2.4	ja	W	k.A.
35	Bessere Beschriftung, Bsp. 20	A 2.2	ja	W	k.A.
36	Verkehrsberuhigende Maßnahmen, etwa durch Kissen	A 2.5	ja	W	42
37	Viel zu viel MIV, man verschenkt öffentlichen Raum durch Parken	A 2.5	ja	W	k.A.
39	Rampen günstig für Lieferverkehr	A 2.5	ja	M	41
42	Viel geplant, aber Bäume nicht gegossen. Dinge die da sind, müssen geschützt werden	B 1.3	ja	W	57
44	gerne komplett autofrei; andere Gestaltung wäre notwendig; mehr Hindernisse gut	A 2.5	ja	M	48
45	Geschwindigkeitskontrollen oder Einbahnstraßen; Verhinderung von	A 2.5	ja	W	60
45	Für Festplatz hätte vllt auch weniger gereicht [Real- Labor?]	C 1	ja	W	60
46	Einbahnstraße wäre gut; uneinheitliche Vorfahrtsregelung gefährlich	A 2.2	ja	M	79
47	Lastwagen/Lieferverkehr nehmen Flächen nicht wahr	A 2.5	ja	W	55
47	Autos überflüssig	A 2.5	ja	W	55
48	Vom Prinzip gut, Ausführung könnte besser	C 1	ja	M	61
48	Parken nicht notwendig/Parkraumbewirtschaftung	A 2.5	ja	M	61
48	Querungen Solmstr./Nostizstraße -> deutlicher wäre gut	A 2.3	ja	M	61
49	Einbahnstraße, dadurch Straße schmaler und mehr Platz	A 2.4	ja	W	32
49	Ausgewiesene Parkplätze sind zu groß	A 2.5	ja	W	32
49	Parken nur für Anwohner und mehr	A 2.5	ja	W	32

50	Autoverkehr hat in der Bergmannstraße nix zu suchen	A 2.5	nein	M	58
51	Temposchwellen	A 2.2	k.A.	k.A.	k.A.
51	Funktion der grünen Punkte wurde zu wenig kommuniziert	A 2.2	k.A.	k.A.	k.A.
52	Alle Verkehre komplett raus	A 2.5	k.A.	k.A.	k.A.
52	Es braucht eine dauerhafte Lösung	C 2	k.A.	k.A.	k.A.
53	Mehr Grün	B 1.3	ja	W	k.A.
53	Wenn der Autoverkehr raus aus der Bergmannstraße kommt, wird sich dieser in die umliegenden Straßen verteilen	A 1.2	ja	W	k.A.
54	Mehr Platz für Fußgänger und Kinder	A 2.3	ja	M	55
55	Forderung einheitliche Rechts-vor-links-	A 2.2	ja	W	k.A.
55	Wunsch nach Geschwindigkeitskontrollen	A 2.2	ja	W	k.A.
55	Straße nur für Fußgänger und Fahrradverkehr	A 2.3	ja	W	
56	negativer Meinung gegenseitig bestärkt und hochgekocht.	C 3	ja	W	54
56	Testphase ist gut	C 3	ja	W	54
56	Beteiligung und Austausch sind wichtig	C 1	ja	W	54
57	Mehr Grün und Patenschaften für	B 1.3	ja	W	65
57	Beteiligung der Anwohnerschaft ist wichtig	C 1	ja	W	65
58	Fahrradweg ist wichtig	A 2.3	k.A.	W	k.A.
59	zu suchen	A 2.5	ja	M	50
60	Grün muss gepflegt werden. Pflege muss bezahlt werden.	B 1.3	ja	W	60+
61	Radarfallen	A 2.2	ja	M	66
61	Einfache Trennung: Auto/Fahrrad/Gehweg	A 2.4	ja	M	66
61	Bevor neues Grün geschaffen wird, soll vorhandenes erst einmal gepflegt werden.	B 1.3	ja	M	66
62	Parkraumbewirtschaftung hat etwas	A 2.5	ja	M	50+
62	Fahrradfahrer auf dem Gehweg müssen kontrolliert bzw. bestraft werden.	A 2.2	ja	M	50+
63	Pilotprojekt für andere Straßen Berlins nutzen.	C 3	k.A.	k.A.	k.A.
63	Breitere Fahrradwege.	A 2.3	k.A.	k.A.	k.A.
63	Am Besten Auto- und Fahrradverkehr trennen wie in Kopenhagen.	A 2.4	k.A.	k.A.	k.A.
63	Mehr Fahrradstraßen.	A 2.3	k.A.	k.A.	k.A.
64	Einfacher Fahrradweg reicht aus.	A 2.3	ja	M	k.A.
64	Mehr Kommunikation nötig.	C 1	ja	M	k.A.
65	Mehr Informationen nötig und bessere/schnellere Kommunikation.	C1	ja	W	49