

AfA

Gesprächsreihe
StadtWertSchätzen

DIE MITTE WIRD VERKEHRSBE- RUHIGT?!

ALEXANDRA MEYER

CHANGING CITYS

BURKHARD HORN

BERATER MOBILITÄT UND
VERKEHR

NINA NOBLÉ

VOLKSENTSCHEID
BERLIN AUTOFREI

MATTHIAS GRÜNZIG

INITIATIVE OFFENE MITTE
BERLIN

THERESA KEILHACKER

ARCHITEKTIN
AFA-AKTIV FÜR
ARCHITEKTUR

AKTIV FÜR ARCHITEKTUR

25. August 2021

StadtWertSchätzen 2021



*„Die Berliner Mitte wird verkehrsberuhigt. Sie wird leiser. Auch wird sie zukünftig besser mit den umliegenden Stadtvierteln vernetzt.“ war eine Forderung aus den 10 Bürger*innenleitlinien zur Stadtdebatte „Alte Mitte – Neue Liebe?“ aus dem Jahr 2015, die März 2016 vom Senat beschlossen wurden. Seitdem ist wenig bis nichts passiert um die Berliner Mitte vom Verkehr zu entlasten oder besser zu vernetzen. Im Gegenteil – die Mitte wirkt wie eine gelähmte Dauerbaustelle, die keiner Mobilitätsgruppe gerecht wird. In der Diskussion mit den Gästen soll herausgearbeitet werden, wie diese Hürden zu überwinden sind.*

Matthias Grünzig ist Mitglied der Initiative Offene Mitte Berlin, welche sich für einen Erhalt und die Qualifizierung der Freiflächen und Grünräume zwischen Fernsehturm und Spree einsetzt. Die Gruppe habe sich 2015 im Zuge des Bürgerbeteiligungsverfahrens „Alte Mitte – Neue Liebe“ gefunden. Im Zuge dieses Verfahrens bestand bereits unter den Teilnehmer*innen ein Konsens, dass der Autoverkehr in der Spandauer Straße und Karl-Liebknecht-Straße ein Problem darstelle und dringend verkehrsberuhigende Maßnahmen getroffen werden müssen. Diese Einschätzung habe sich dann auch in Beschlüssen des Abgeordnetenhauses und der Koalitionsvereinbarung wiedergefunden, jedoch sei es in der Praxis zu keiner Form der Umsetzung gekommen. Die Initiative dränge seitdem auf die Realisierung der Bürgerleitlinien, insbesondere

auch im Zusammenhang mit der aktuellen Straßenbahnplanung auf der Spandauer Straße.

Alexandra Meyer ist studierte Politikwissenschaftlerin und vertritt ehrenamtlich Changing Citys als Sprecherin des Netzwerks Fahrradfreundliche Mitte. Changing Citys startete mit dem Volksentscheid Fahrrad in Berlin, dem es 2016 gelang das bundesweit erste Mobilitätsgesetz anzustoßen. Seitdem setzt sich Changing Citys weiterhin für fahrradfreundlichere Mobilitätskonzepte in Berlin und lebenswerte Städte bundesweit ein. Ein aktuelles Projekt in Berlin Mitte ist der Verkehrsversuch der „Autofreien Friedrichsstraße“.

Es gebe die Vorstellung das Leitbild der Steinernen Stadt, so wie sie gerade ist und mit all dem Asphalt, beizubehalten, sagt Alexandra Meyer. Man merke dann aber an warmen Tagen, wie sehr sich das aufheizt und wie anstrengend das werde. Klimaschutz sei daher auch ein Thema für die Kiezblocks. Da gehe es dann etwa um die Umwidmung von Straßen und Parkplätzen in Grünräume. Die Umgebung werde so nicht nur attraktiver, sondern auch nutzbarer für die Menschen, die da wohnen, da sie nicht mehr als Abstellfläche für Autos verschwendet werden, die im Schnitt 23 Stunden am Tag nicht bewegt werden.

ES GIBT EINE GROßE SEHNSUCHT NACH AUSGLEICH-FLÄCHEN IN SOLCH STEINERNEN UMGEBUNGEN

war: „Es gibt eine große Sehnsucht nach nichtversiegelten Ausgleichsflächen in solch steinernen Umgebungen.“

Neben der Abstrahlung in Hitzeperioden spiele da auch Regenwassermanagement mit rein, bestätigt Theresa Keilhacker. Ihr Eindruck sei, dass das auch in der Stadtdebatte ein riesiges Thema

2016 habe die Initiative für den Volksentscheid Fahrrad begonnen und 100.000 Unterschriften gesammelt, erzählt Alexandra Meyer. Es sei aber nicht zur Abstimmung gekommen, da es unter der neuen Regierungskoalition die Zusage für ein Mobilitätsgesetz gab, welches auf Basis der zentralen Forderungen der Initiative ausgearbeitet werden sollte. Außerdem sei zugesichert worden jährlich 50 Mio. Euro in Radwege zu investieren. Das Verkehrsexperiment „Autofreie Friedrichsstraße“ sei sicher einer der größten Erfolge der letzten Zeit in Mitte gewesen, aber auch in der Invalidenstraße hätten

ES GEHT DARUM, DASS DER VERKEHR WEDER GESUNDHEIT NOCH LEBEN GEFÄHRDET

einige Verbesserungen für den Radverkehr erreicht werden können. „Es geht darum, dass der Verkehr weder Gesundheit noch Leben gefährdet.“ Gleichzeitig müsse man aber auch das Thema Flächen-gerechtigkeit im Blick haben. Nur jede dritte Berliner*in besitzt ein Auto. Das Verhältnis spiegele sich nicht auf der Straße wider. Wenn man den Blick in andere Städte werfe, so gebe es zum Beispiel in Barcelona die sogenannten Superblocks, wo durch Sperren für den Durchgangsverkehr eine Verkehrsberuhigung und Reduzierung der Autodichte in Stadtviertel erreicht wurde. Ähnliche Konzepte gebe es auch in anderen Städten, etwa London wo sie als „Mini-Holland“ bezeichnet werden. Eine weitere Möglichkeit der Umnutzung öffentlichen Straßenraums bieten Flächen für die Außengastronomie, in Wien „Schnitzgärten“ genannt. Auch eine zukunftsweisende Brückenplanung und geschützte Radwege seien momentan wichtige Themen.

Nina Noblé ist Stadtplanerin und Mitbegründerin der Initiative „Volksentscheid Berlin Autofrei“, welche sich 2019 gegründet hat und derzeit einen Volksentscheid anstrebt, welcher alle Straße innerhalb des S-Bahnringsumwidmen möchte. Das

WIR WOLLEN DIE VERHÄLTNISSE UMKEHREN

Fahren mit dem PKW wäre so nur noch in Ausnahmefällen möglich. „Wir wollen die Verhältnisse umkehren“, betont sie. Mit 50.000 gesammelten Unterschriften habe das Volksbegehren bereits die erste Stufe erfolgreich absolviert.

Die Initiative habe sich damals für diesen radikaleren Ansatz entschieden, da trotz des neuen Mobilitätsgesetzes viel zu wenig passiert. Auch Elektroautos würden das Problem nicht lösen denn das Ziel sei eine Erhöhung der Lebensqualität, bessere Flächengerechtigkeit, effektiverer Klimaschutz, mehr Sicherheit und eine gesündere Umgebung. Darüber hinaus sei mit dem Auto aber auch eine soziale Frage verbunden: Wer könne es sich leisten und wer beanspruche dafür den Raum?

MAN MUSS EINEN GESAMTGESELLSCHAFTLICHEN DISKURS FÜHREN, SONST BLEIBEN WIR BEI UNS IN DER BUBBLE UND ÄRGERN UNS, DASS NICHTS VORRANGEHT

Burkhard Horn ist Stadtplaner mit Schwerpunkt Verkehrsplanung. Er hat 25 Jahre Verwaltungserfahrung und ist jetzt freiberuflicher Berater für Mobilität und Verkehr sowie Strategie und Planung. „Man muss einen gesamtgesellschaftlichen Diskurs führen, sonst bleiben wir bei uns in der Bubble und ärgern uns, dass nichts vorangeht“, wendet er

ein. Die Stadtgesellschaft sei sehr divers – wenn die Verkehrswende gelingen soll, muss es darum gehen Menschen dafür zu erreichen die in anderen Lebenslagen sind. Man dürfe sich diesbezüglich auch nicht von Umfragen täuschen lassen - Einstellung und Verhalten von Menschen klaffen zum Teil sehr weit auseinander. Zweidrittel der Men-

schen in Berlin würden außerhalb der Innenstadt wohnen – nutzen diese aber auch. Man solle daher eine Diskussion vermeiden wo es um die schöne, heile Innenstadt gehe, wäh-

rend man den Außenbezirken keine Aufmerksamkeit schenke. „Ob die Verkehrswende gelingt, entscheidet sich an der Außenstadt.“

Alexandra Meyer, berichtet, dass das Modellprojekt „Autofreie Friedrichstraße“ zwei Jahre Vorlauf gehabt habe. Ziel sei es nun, den Bereich Richtung Checkpoint Charlie

zu erweitern und langfristig eine Verstetigung zu erreichen. Wie sich das Projekt auf den Einzelhandel auswirke, sei auf Grund der Corona-Pandemie und allgemeinen Umbrüchen im Einkaufsverhalten schwer zu evaluieren. Sicher könne man aber schon jetzt sagen,

dass sich der Verkehr nicht in die Nebenstraßen verlagert, sondern insgesamt reduziert habe. „Man kann nicht ein Schema auf alle Straßen bringen“, hebt Nina Noblé hervor. Die Friedrichstraße habe andere Bedürfnisse als eine Straße im Kiez. Man solle auch nicht nur einzelne Straßen denken, sondern sie in ihrem spezifischen Zusammenhang betrachten. Natürlich entwickle man auch Ideen, Konzepte und Visualisierungen für einzelne Straßen, um allgemeine Potentiale zu veranschaulichen. Aber die endgültige Umgestaltung der Straßenräume solle dann in Ideenwettbewerben, im Dialog mit den Bür-

MAN KANN NICHT EIN SCHEMA AUF ALLE STRAßEN BRINGEN

ger*innen, entwickelt werden.

Das Experiment „Autofreie Friedrichstraße“ sei in dieser Hinsicht leider eine vertane Chance, konstatiert Theresa Keilhacker. Hier habe es eigentlich die Möglichkeit für einen Ideenwettbewerb gegeben.

Burkhard Horn pflichtet dem bei: Er hätte sich gewünscht, die Friedrichstraße zu einem Diskussionsort für die Stadt der Zukunft zu machen. Aktuell habe man aber nur die Verkehrsmittel ausgetauscht und die Aufenthaltsqualität lediglich geringfügig verbessert. „Das ist noch keine Lösung für die Friedrichstraße und keine Lösung für qualitativollen öffentlichen Raum!“

Aus dem Publikum kommt

DAS IST KEINE LÖSUNG FÜR DIE FRIEDRICHSTRASSE UND KEINE LÖSUNG FÜR QUALITÄTVOLLEN ÖFFENTLICHEN RAUM

OB DIE VERKEHRSWENDE GELINGT, ENTSCHEIDET SICH AN DER AUßENSTADT



von links nach rechts: Burkhard Horn, Matthias Grünzig, Theresa Keilhacker, Nina Noblé, Alexandra Meyer



Dialog in den Räumen der Stadwerkstatt

der Hinweis, dass Ehrenamtler*innen momentan die Arbeit für die Verwaltung machen. Bei der Friedrichstraße seien zwei Jahre unbezahlte Arbeit reingeflossen und der Verwaltung habe man bis zu den Verkehrszeichenplänen alles vorgefertigt – das sei im Prinzip zivilgesellschaftliche Ersatzvornahme. Aber ohne dieses Engagement wäre da gar nichts passiert.

Könne das Verfahren „Alte Mitte – neue Liebe“ auch als Modellprojekt für die Friedrichstraße dienen, fragt Theresa Keilhacker und ergänzt, dass da ja auch Geld reingeflossen sei und neue Sachen ausprobiert wurden, weil es politisch gewollt war.

Es sei ein sehr positives Verfahren gewesen, wo sehr verschiedene Leute mit unterschiedlichen Vorstellungen und Interessen sich ausgetauscht hätten, bestätigt Matthias Grünzig. Zum Teil habe es auch sehr scharfe Auseinandersetzungen gegeben, aber dennoch seien am Ende die zehn Bürgerleitlinien im Konsens erarbeitet wurden, welche dann, auch das sei eine Besonderheit, von allen Fraktionen im Abgeordnetenhaus einstimmig

beschlossen wurden. Es habe also Beschlüsse des Parlaments zur Verkehrsberuhigung gegeben, aber die Verkehrsverwaltung habe sie nicht umgesetzt. Daher habe man gesagt: „Wir bauen auf den Beschlüssen auf und fordern jetzt

**WIR FORDERN EINE
FUßGÄNGERFREUNDLICHE
FLANIERMEILE
VOM ALEXANDERPLATZ BIS ZUM
BRANDENBURGER TOR**

eine fußgängerfreundliche Flaniermeile vom Alexanderplatz bis zum Brandenburger Tor.“ Das seien ja auch keine Räume, die nur von den Anwohner*innen genutzt werden, sondern hier würden Leute aus der ganzen Stadt hinkommen. Wenn man an dieser Stelle zeige, wie attraktiv eine Stadt ohne Autos sei, könne das Projekt als Modell für eine gelungen Verkehrswende dienen. Ein großer Erfolg sei, dass die Straßenbahnplanung für

den Bereich Spandauer Straße, zwischen Karl-Liebknecht-Straße und Rathausstraße überarbeitet werde und der Bereich nun perspektivisch autofrei gestaltet werden soll.

Bei der Tramplanung sei das Problem, dass gerade sehr viele Projekte gleichzeitig bearbeitet werden, erläutert Burkhard Horn, „aus der Politik fehle da die Priorisierung“. So sei die Verlängerung in die Außenbereiche verkehrstechnisch vorrangig gegenüber innenstädtischer Linien, würde aber aktuell gleichrangig behandelt. Außerdem habe man zwar in der Verwaltung erfreulicherweise wieder viel Personal in der Planung eingestellt, allerdings leider wenig auf strategischer Ebene - so verliere man da den Überblick.

**AUS DER POLITIK
FEHLT DIE
PRIORISIERUNG**

Auf die Frage aus dem Publikum ob man die einzelnen Projekte nicht auch gesamtstädtisch denken und verbinden müsste, stimmt er zu. Dazu gehöre auch, dass man für eine erfolgreiche Verkehrs-

GIBT ES EINEN GUTEN GRUND AUTO ZU FAHREN?

wende nach dem Push-Pull-Prinzip regulierende Maßnahmen integrieren müsse. Weder beim Thema Tempo 30 noch bei der Parkraumbewirtschaftung habe es da nennenswerte Fortschritte gegeben.

Alexandra Meyer berichtet, dass Changing Citys bereits zahlreiche gesamtstädtische Konzepte, etwa für die Fahrradschnellstraßen oder für geschützte Radwegen an Hauptstraßen ausgearbeitet und versucht habe, diese an die Verantwortlichen heranzutragen, sei bei denen aber auch auf viel Ablehnung gestoßen.

Nina Noblé hat in der Praxis die Erfahrung gemacht, dass es oft an der gesamtstädtischen Ebene scheitert. Zwischen den Bezirken gebe es erhebliche Unterschiede bezüglich der Innovationsfreudigkeit, aber hier sei dennoch ein größeres Potential da, dass Projekte zur Umsetzung kommen. Bei gesamtstädtischen Visionen würden hingegen zu viele Parteien mit drinhängen – dafür brauche es andere Verwaltungsabläufe.

Ein Zuhörer berichtet von der Situation in Potsdam: In der dortigen Verwaltung gebe es aktuell genug engagierte, auch junge, Leute allerdings sei man mit einem großen Blumenstrauß an Problemen konfrontiert und scheitere auch an strukturellen Hürden. „Durch die starke Eigenheimentwicklung im Umland hat der Autoverkehr nochmal extrem zugenommen.“

DURCH DIE EIGENHEIMENTWICK- LUNG IM UMLAND HAT DER AUTOVERKEHR EXTREM ZUGENOMMEN

„Berlin Autofrei“ soll nicht über Preispolitik wie eine Citymaut laufen, erklärt Nina Noblé, sondern der Ansatz sei zu etablieren, darüber nachzudenken: „Gibt es einen guten Grund Auto zu fahren?“ Das könne man zum Beispiel erreichen in dem man nur einmal im Monat eine Genehmigung zum Fahren innerhalb des Rings erhalte. Es brauche natürlich einen Vorlauf, Beteiligung und Modellprojekte zur Akzeptanzsteigerung, aber letztlich sei es eine Frage der Gewöhnung. Dafür müsse man das Auto aber zuerst unbequem machen.

Aus dem Publikum kommt der Appell: „Der beste Verkehr ist der, der nicht stattfindet.“ Die Stadt müsse also nach dem Prinzip der

DER BESTE VERKEHR IST DER, DER NICHT STATTFINDET

15-Minuten-Stadt gestaltet werden. Man dürfe als Architekt*in und Stadtplaner*in nicht akzeptieren, dass nur kurzfristige Perspektiven und die eigene Erfahrung maßgeblich seien. Man müsse, im Gegenteil, viel weiter in die Zukunft denken, denn die Infrastruktur, die heute gebaut werde, müsse auch in 50-100 Jahren noch nutzbar sein. ■

AfA - Aktiv für Architektur ist ein agiles und interdisziplinäres Netzwerk, das die Interessen des Berufsstandes vertritt. Es besteht aus Mitglieder*innen der Architektur, der Stadtplanung, der Landschafts- und der Innenarchitektur. Das Netzwerk mischt sich unabhängig und themenübergreifend ein und kooperiert mit Partner*innen innerhalb und außerhalb der Architektenkammer.