



Die Maaßenstraße als „Begegnungszone“

Was ist das genau und was sagen Anlieger und Verkehrsteilnehmer nach einem halben Jahr dazu?

Am Anfang war der „Shared Space“

In Berlin wächst nicht nur die Bevölkerung, sondern auch Egoismus und rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr. Vor allem Fußgänger leben zunehmend gefährlich. Auf solche Veränderungen muss eine Stadtverwaltung reagieren. Die Verkehrsplaner in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt haben deshalb nicht nur eine Rad-, sondern auch eine Fußverkehrsstrategie entwickelt, zu der zehn Modellprojekte gehören. Projekt Nr. 5 sind die „Begegnungszonen“. Die Grundidee heißt „Shared space“, also gemeinsam genutzter

Raum. Der Begriff soll aussagen, dass der Straßenraum nicht mehr vom Fahrzeugverkehr dominiert, sondern gleichberechtigt genutzt wird, so dass er für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer angenehmer wird. Dazu gehören unter anderem eine niedrige Geschwindigkeit, die Abwesenheit von Verkehrszeichen und Ampeln und gegenseitige Rücksichtnahme.

Die Idee der verkehrlichen Mischnutzung stammt aus den Niederlanden, wo in den 1970er Jahren unter dem Namen „Woonerf“ (Wohnhof) die Vorrangstellung des Kraftverkehrs in bestimmten Gebieten versuchsweise eingeschränkt wurde. In Deutschland entstand daraus der Verkehrsberuhigte Bereich (eingeführt erstmals 1977), während in der Schweiz in den 1980er Jahren erste „Wohnstrassen“ (dort gibt es kein „B“) eingeführt wurden. Diese waren nun Vorbild für ein Experiment in Berlin-Schöneberg. Kann ein Appell zur freiwilligen Rücksichtnahme in unserer Stadt fruchten?



Wer hat hier Vorrang?

ist am Donnerstag ziemlich leer, während hier am Samstag der größte Wochenmarkt Berlins für entsprechendes Verkehrsaufkommen sorgt. Die Kreuzung Winterfeldtstraße/Gleditschstraße/Maaßenstraße ist enger geworden. Mit dem Auto kam man hier schon vor dem Umbau nicht immer gut durch, aber ich bin mit dem Fahrrad unterwegs. Der Straßenbelag besteht jetzt aus grauen, rechteckigen Steinen, aber der Sinn dieser Veränderung erschließt sich mir zunächst nicht. Wo früher ein Zebrastreifen war, ist die Fahrbahn jetzt auf den ersten Blick einfarbig, auf den zweiten Blick aber halbdunkelgrau-mitteldunkelgrün gestreift, und das nicht längs zur Fahrbahn, wie bei Zebrastreifen leider immer noch üblich, sondern quer, der Laufrichtung der Fußgänger folgend.

Das unsichtbar gestreifte Zebra

An einem Donnerstagnachmittag und einem Samstagmittag Anfang April mache ich mich auf den Weg zum Winterfeldtplatz, an dessen Nordseite die Begegnungszone beginnt. Beide Tage sind frühlinghaft sonnig mit wenigen Wolken, aber noch nicht besonders warm. Der Platz

Die Kreuzung liegt bereits in der Begegnungszone. In der Gleditschstraße und in der Winterfeldtstraße stehen jeweils vor der Kreuzung neu errichtete, hellolivgrüne Schilder mit der Aufschrift „Berliner Begegnungszone“, ein paar Piktogrammen (Haus, Auto, Fahrrad, Frau, Mann, Tempo-



20-Schild mit hellolivgrünem statt rotem Kreis), dem Straßennamen und ein Bisschen Kleingedrucktem. Das Schild steht jeweils rechts und links, dazu jeweils ein Schild „Parkverbotszone“, außerdem links „Ende der Tempo-30-Zone“ und rechts „Tempo-20-Zone“. Ganz schön viele Zonen. Und hier und da kommen noch Abbiegeverbots- und Halteverbotschilder hinzu. Der vorbeifahrende Verkehrsteilnehmer dürfte beim Anblick von mehr als sechs Schildern auf einmal hauptsächlich die Information „20 km/h“ aufschnappen. Immerhin. Untermalt wird die Entschleunigungsmaßnahme mit Fahrbahnkissen.

Slalom für Autos und Radfahrer

Am Nordende der Gleditschstraße stehe ich neben einem typisch futuristischen Wohnhaus des Berliner Star-Architekten Hinrich Baller, blicke in die Maaßenstraße und erhalte einen ersten Eindruck von der Begegnungszone: Da wollten die Planer mal keine halben Sachen machen. Schön war die Straße bisher ja nicht gerade: Alle fuhrren und parkten, wie sie wollten; Platz war ja, so dass man meist gut durchkam, selbst wenn die zweite Reihe so vollgeparkt war wie die Parkhäfen. Jetzt ist die bisher 15 Meter breite Fahrbahn aufgeteilt: Eine Hälfte ist die sechs Meter breite „Fahrgasse“, wie es laut hellolivgrünem Schild hier heißt, der Rest ist Fläche für Fußgänger mit designten Metall-Sitzbänken (überwiegend ohne Lehnen), die aber bisher wenig genutzt werden. Die Maaßenstraße ist etwa 220 Meter lang und besteht aus zwei Abschnitten: dem südlichen von der Winterfeldt- bis zur Nollendorfstraße und dem nördlichen von dort bis zum Nollendorfplatz.



Der Trennstreifen zwischen Fahrgasse und Fußgängerfläche besteht aus einer durchgezogenen weißen Linie sowie vielen 45 cm hohen, hellblaubunt bemalten Betonklötzen, hier und da für ein paar Meter durch herkömmliche Poller ersetzt. Die Fahrgasse wird auf den ersten Metern von der Straßenmitte nach links verschwenkt. Bis zum ersten Hindernis muss ich nicht weit gehen: Ein Lkw, der gerade einem Restaurant Ware liefert, engt die Fahrgasse ein. Woanders kann er sich schlecht hinstellen. Die Autos drängeln sich vorbei. Das nächste Hindernis ist hausgemacht: 20 Meter weiter sorgt eine Fahrgassenverengung auf vier Meter für Entschleunigung. Hier ist auf dem Trennstreifen eine Fußgängerinsel errichtet worden, deren Sinn mir fragwürdig erscheint, trennt sie doch die Fahrgasse von der Fußgängerfläche. 30 Meter weiter, kurz vor der Kreuzung Nollendorfstraße, wird die Fahrgasse per S-Kurve an die rechte Fahrbahnseite verschwenkt.

Die Maaßenstraße ist an beiden Tagen recht belebt. In der Fahrgasse sind nur ab und zu mal kurz weder Kfz noch Radfahrer unterwegs. Auch die herkömmlichen Gehwege sind frequentiert. Nur die abgesperrten Fahrbahnanteile, die mit dem Umbau dem Fußgängerverkehr zugeschlagen wurden, sind ziemlich leer. Auf den Betonklötzen und Bänken sitzt am Donnerstag fast niemand, am Samstag vereinzelt Personen oder Grüppchen. Die Metallbänke werden von einem cool gekleideten Jugendlichen genutzt, der mit seinem Skateboard kleine Stunts übt. Unter erheblicher Geräuschkulturnentwicklung springt er samt Gefährt gekonnt auf die Bänke und von ihnen herunter. Ein Wagen vom Ordnungsamt hält. Zwei Uniformierte steigen aus und reden kurz mit dem Skater. Er geht ein paar Meter weiter, die Beamten fahren weiter und der Junge skatet weiter.



Die Maaßenstraße vor und nach dem Umbau zur Begegnungszone

Grafik: A. Rühle

Im Kiez ist man froh und stolz, dass die gesunde Mischung aus kleinen Geschäften sich besser gehalten hat als woanders. Ein wenig wandelt sich auch das Gewerbe, wie in Berlin überall zu beobachten. Schnellimbisse kommen und gehen. Die Restaurants und Cafés, deren Dichte hier extrem hoch ist, sind etwas weniger geworden. Auch im einen oder anderen Ladenlokal wechselt gelegentlich der Mieter. Momentan steht eine Einheit an der Ecke Nollendorfstraße leer.

Die Ladezone – für wen?

Ich quere die Nollendorfstraße, die von Westen aus wie gehabt einmündet, nach Osten hin aber jetzt mit Pollern von der Maaßenstraße abgetrennt ist, und laufe weiter in Richtung Nollendorfplatz. Die auf der rechten Seite verlaufende Fahrgasse hat am rechten Rand eine Ladezone. Sie ähnelt einem Standstreifen auf der Autobahn und wird von parkenden Pkw und der einen oder anderen Taxe mit leuchtendem Dachzeichen genutzt, ist aber mit Bildchen und Text als Ladezone beschildert. Wer hier wann wie lange halten oder parken darf, steht nicht dabei. Überhaupt sind in der ganzen Maaßenstraße – bis auf



Ladezone für die ganze Maaßenstraße?



Zweckentfremdeter Sitzraum

die Schilderwälder an den Ein- und Ausfahrten der Zone – keine Verkehrsschilder zu finden.

Auf dem nach wie vor vorhandenen Mittelstreifen, der jetzt die Fahrgasse von einer der wenig genutzten Fußgängerflächen trennt, wurden Fahrradständer aufgestellt, und dies ausnahmsweise einmal in ausreichender, großzügiger Anzahl – ein großer Pluspunkt. Am Donnerstag sind sie weitgehend leer, während am Samstag zu meiner Überraschung schätzungsweise 200 bis 300 Fahrräder über die Maaßenstraße verteilt abgestellt sind.

Kein Platz mehr zum Parken

Um mit Gewerbetreibenden ins Gespräch zu kommen, spreche ich zuerst erfolglos einen Pizzeverkäufer an, kurz darauf komme ich mit dem Inhaber eines kleinen Ladens für Geschenk- und Büroartikel ins Gespräch. Er erzählt recht freimütig, dass sein Laden seit dem Umbau spürbar schlechter läuft. Da sein Angebot sich zum Teil an Touristen und Laufkundschaft richtet, hat es ihn nicht ganz so schlimm getroffen wie die meisten Gastronomen. Er schätzt den Rückgang auf 10 bis 15 Prozent, an manchen Tagen auch mal 20. Es falle aber deutlich ins Gewicht, dass 60 bis 70 Parklücken weggefallen

sind. Wo man nicht parken könne, gehe man nicht in die Geschäfte, sondern fahre weiter. Die gegenüberliegende Apotheke und ihre Nachbarläden haben darunter schwer zu leiden. (Das Apothekenpersonal verweigert dazu die Aussage.)

Wer unbedingt parken möchte oder muss, stellt sein Gefährt entweder in die Ladezone (in der mir während der Stunden meines Besuchs kein einziges Lieferfahrzeug auffiel) oder blockiert eine der

Grundstückszufahrten. Auch der Wegfall des Taxihalteplatzes am nördlichen Ende der Maaßenstraße habe viel Leben weggenommen, beklagt der Ladenbesitzer. Und mit einer Geste, die in etwa sagen soll, Völker der Welt, schaut auf diese Straße, sagt er: „Überhaupt kein Grün, alles Beton.“

Die Sitzmöglichkeiten, die auf den gesperrten Teilflächen der Fahrbahn in Form von Skulpturen und Bänken installiert worden sind, sollten nach der Idee der Planer eigentlich Leben auf die Straße bringen. Funktioniert das? Der Händler winkt ab: Dass die Sitzmöbel tagsüber nicht genutzt werden, könne ich ja sehen (stimmte zumindest am Donnerstag auffallend). Stattdessen seien sie sehr beliebt bei Halbstarren und Obdachlosen, die sich in der Tag und Nacht geöffneten Kaiser's-Filiale Ecke Bülowstraße nachts Bier holen und es sich dann auf der Straße bequem machen, um herumzugrölen oder zu schlafen (letzteres stimmte am Samstag bereits schon um 14 Uhr).

Schlecht geplant?

Das sei erst seit dem Umbau so schlimm, denn vorher ging das nicht, da sei es abends leiser gewesen. Auch die zum Sitzen geeigneten bunten Skulpturen würden tagsüber mehr von Fastfood essenden Erwachsenen

genutzt als von spielenden Kindern. Was die Planer sich bei alledem gedacht haben, ist dem Ladenbesitzer ein Rätsel. Auch sei die Ladezone mit kaum mehr als fünf Pkw-Längen völlig unzureichend. Erstens seien heutige Lkw so lang, dass es für einen einzigen schon knapp werde, zweitens müssten die Lieferanten die Güter von der Ladezone aus zum Teil unrealistisch weit die Straße entlang tragen bzw. ziehen, wenn sie alle Verkehrs- und Parkvorschriften beachten würden.

Währenddessen hat sich ein junges, entspannt wirkendes Paar mit drei kleinen Kindern eingefunden, und jedes Kind darf mal auf einer der drei bunten, kleinen Tierskulpturen vor einer Eisdiele reiten. Während ich mit mäßigem Erfolg versuche, der Eisverkäuferin etwas zu entlocken, haben die fünf sich eisessend auf einer Bank niedergelassen. Ich frage sie, ob sie sich seit dem Umbau der Straße lieber und häufiger hier aufhalten als vorher. Solche Fragen beantwortet mancher schnell mit einer aus dem Ärmel geschüttelten Angabe, doch die beiden überlegen. Sie seien vor einiger Zeit von hier weggezogen. Die Frau sagt zögernd: „Ich glaube, wenn wir noch hier wohnen würden, würde mich das eher etwas stören.“ Es erscheine ihr alles etwas enger als vorher und sei nicht wirklich schöner.

Inzwischen hat der Betreiber der Eisdiele von seiner Frau gehört, dass „die Presse“ vor der Tür steht, und nimmt die Gelegenheit wahr, sich Gehör zu verschaffen. Er stammt aus Norditalien, ist jenseits der Fünfzig und seit 32 Jahren in der Maaßenstraße im Geschäft. Er erzählt mir, die Gewerbetreibenden in der Maaßenstraße seien nicht gefragt worden, was sie von dem geplanten Umbau halten würden. Man habe ihnen auch nicht erzählt, wie die Straße einmal aussehen würde, sie seien vor vollendete Tatsachen gestellt worden.



Nun ist es nicht üblich, dass die zuständige Senatsverwaltung bei bevorstehenden Umbaumaßnahmen im Straßenraum bei den betroffenen Ladeninhabern anklopft, um ihnen die Pläne vorzustellen. Dies geschah ab Juni 2013 in der Presse und ab Oktober online und wurde laut SenStadtUm auch von vielen Anliegern und sonstigen Interessierten rege genutzt.

Nicht ganz überraschend

Ende Januar 2014 stellten Senatsverwaltung und Bezirk bei einer Informationsveranstaltung die Ergebnisse vor. Auf ihrer Onlinepräsenz bilanziert SenStadtUm: „Bis Ende November 2013 wurden 2.363 Besuche des Online-Dialogs gezählt, davon rund 140 aktive Teilnahmen. Bei den Bürgerversammlungen waren jeweils ca. 90 bis 140 Teilnehmende anwesend. Rund 130 Kommentare sowie 41 Vorschläge wurden innerhalb der vierwöchigen Dialogphase eingegeben. Die Beiträge stammen größtenteils von Anliegerinnen und Anliegern der Maaßenstraße. Auch Kinder und Jugendliche aus dem Winterfeldt-Kiez haben sich in der Schule und in außerschulischen Einrichtungen mit dem Thema ‚Begegnungszone Maaßenstraße‘ befasst.“

Dennoch versichert mir der Eisdielenbesitzer, wenn er und benachbarte Gastronomen gehäht hätten, was auf sie zukommt, hätten viele ihre Läden vorher verkauft. Temperamentvoll untermalt er seine Argumente mit Bildern: Seit dem Wegfall der Parkplätze komme ihm die Straße eher wie ein Friedhof vor. Er hält den Umbau für ziemlich übertriebenen Quatsch; man hätte zur Verlangsamung des Kraftverkehrs ebenso gut für einen Bruchteil des Geldes alle 50 Meter ein Kissen in die Fahrbahn einlassen können. Aber nein, es gab ja angeblich einen hohen Geldbetrag aus Brüssel, der unbedingt verbraucht

werden musste, und das mit einem Umbau der Straße, der viele Gewerbetreibende in existenzielle Schwierigkeiten gebracht habe. Er nennt Beispiele von Restaurants mit Gewerbemieten zwischen 15.000 und 20.000 Euro, deren Terrasse seit dem Umbau kaum noch nutzbar sei, deren Innenraum aber winzig ist. Dennoch blickt

er nicht völlig pessimistisch in die Zukunft. Der letzte Sommer sei zwar wegen der Baustelle eine einzige Katastrophe gewesen, doch man wolle sehen, was der kommende Sommer bringt.

Zwischen den Besuchen bei Gewerbetreibenden ist immer Gelegenheit für einen Plausch mit Passanten. Gefällt es ihnen hier seit dem Umbau besser? Ihr wäre es lieber, in Berlin würden mal ein paar Hundeverbotzonen eingerichtet werden, sagt eine charismatische, gut gelaunte Mittvierzigerin. Sie liegt klar im Altersdurchschnitt hier. Ein Pärchen gleichen Alters sagt, wohler fühlen sie sich hier als Fußgänger schon, seit die Autos langsamer fahren müssen. Es ist die erste klar positive Antwort, die ich bekomme. Sie soll eine der letzten bleiben.

Der Klamottenhändler

Im Kleidungsladen „Boys’r’us“ frage ich den ersten, auffallend gut gekleideten Verkäufer direkt, ob der Umsatz im Vergleich zu vorher besser oder schlechter sei. Seine leise aber spontane Antwort klingt schlechter als schlecht, fängt aber auch mit „sch“ an. Genaueres würde ich vom Chef erfahren. Er deutet auf den Kassentresen. Dort steht Klaus L., ein sympathischer Typ, dessen Kleidungsstil sich wie sein Verkaufsangebot ein wenig vom Durchschnitt absetzt, allerdings ohne schrill zu sein, denn das könnte jenseits der Vierzig nach hinten losgehen. Im Gespräch merke ich schnell, dass Klaus bei allem Humor ein realistischer, pragmatischer Mensch ist. Sein Laden lebe nicht vom Kiezpublikum, sondern zu 80 Prozent von Kunden, die mit der U-Bahn kommen – oder bis zum Umbau mit dem Auto, aber der Teil sei aufgrund der Parkplatznot recht schnell weggebrochen. Klaus hat auch mit anderen Leuten gesprochen und stellt seine Meinung nicht über andere. Doch auch, wenn manche es in der Maaßenstraße jetzt netter finden als vorher: Sein Umsatz sei erheblich zurückgegangen. Immerhin komme die Laufkundschaft noch.

Er erzählt umfassend über den Kiez. Viele Gastronomen hätten es mit ihren Plätzen im Freien jahrelang übertrieben, da sie nie kontrolliert worden seien, doch jetzt seien die Behörden akribisch hinter jeder Ordnungswidrigkeit her, hätten die Flächen für Außenplätze drastisch reduziert, und nur noch wenige trauen sich, illegal Tische und Stühle rauszustellen. Klaus kann man lange zuhören, ohne sich zu langweilen. Er redet – dreimal so schnell, wie ich schreiben kann – mit Witz und Selbstironie sehr offen über seine Anfänge als schwu-

ler Klamottenverkäufer in einem braven sauerländischen Städtchen, über die Notwendigkeit, etwas anderes anzubieten als die Ketten am Ku'damm, über die Auseinandersetzungen mit den Behörden, die für seine paar Stühle auf der Straße drei persönlich überbrachte Anträge von ihm mit Architektenkonsultation haben wollten und es auch den anderen Anliegern nicht eben leicht machen, selbst wenn diese sehr wohlwollend und kooperativ seien. Dass man von einigen vollendeten Tatsachen überrascht worden ist, bestätigt er. Er sei bei sämtlichen Informationsveranstaltungen gewesen, und die Pläne sahen besser aus als das, was umgesetzt worden ist. Da sah der Bodenbelag an den Überwegen grün und außergewöhnlich aus, „fast wie Tennisrasen“, aber jetzt sei alles grau. Selbst die Radwege, die vor gut zehn Jahren nach langen Kämpfen teuer auf den Gehsteigen angelegt wurden, sind mal eben wieder beseitigt worden.

Das winzige Blumenbeet um die Linde vor seiner Ladentür hat er ebenso wie seine Nachbarn in Eigeninitiative angelegt, vorsichtshalber ohne eine Behörde zu fragen, denn „die würden es noch fertigbringen, sich was einfallen zu lassen, um das letzte Bisschen Grün in der Straße zu verhindern“. Klaus urteilt nicht unfair, redet aber Klartext: Als Mensch, zu dessen Beruf ein ästhetischer Blick gehört, fände er die Straße insgesamt potthässlich, und 40 Prozent

Umsatzeinbuße seien existenzbedrohend. „Aber dann wollen sie uns aus ästhetischen Gründen die Farbe der Markisen vorschreiben!“ Er bestätigt, dass die Sitzmöbel weniger zum Sitzen als für alles andere genutzt werden. Heute sei es ja mit einem einzigen Skater noch recht leise, aber wenn sie in Gruppen trainierten, hätten die Leute „keinen Bock“, daneben zu sitzen. Er hat für beide Seiten Verständnis und überlegt schon, sein Angebot künftig zum Teil auch auf Skater auszurichten.

Nicht zu spät für Nachbesserungen

Um die Ecke in der Motzstraße, wo alles beim Alten sei, der Kiez noch funktioniere und die Leute draußen sitzen, da würde die verlorene Kundschaft jetzt einkaufen. Aber die „Bockbeinigkeit“ der Behörden, bloß keine Fehler eingestehen zu wollen, verhindere auch etwaige Nachbesserungen. So hätten im nördlichen Abschnitt der Maaßenstraße durchaus zwölf Parklücken Platz, mit denen man die existenzbedrohenden Folgen des Umbaus abmildern könnte. Er ist ein genauer Beobachter. Auch die weißen Fußspuren, die an den Übergängen kreuz und quer über die Straße führen, sind in seinen Augen ein gefährlicher Fehler: „Die Kinder hüpfen auf den Fußspuren auf die Straße und achten dann natürlich nicht auf Autos.“

Das Konzept der Begegnungszone vergleicht er mit antiautoritärer Erziehung: „Wenn Kinder keine Grenzen lernen, machen sie, was sie wollen, und haben kein Bewusstsein dafür, was o.k. ist und was nicht.“ So sei es hier auch mit den Autofahrern: Alle parken irgendwie, und wenn schon fünf da stehen, stellt der sechste sich eben „bekloppt“ dazu, auch wenn er ein Nadelöhr blockiert. Ab 16 Uhr sei die Straße meist „zugeparkt“. Klaus wohnt auch um die Ecke und dürfe seit dem Umbau beeindruckende Hupkonzerte bis spät in die Nacht genießen. Noch schlimmer seien aber die Sicherheitsmängel. Durch die Betonklötze und Engstellen sei es für die Feuerwehr zum Teil kaum möglich, an die Häuser heranzukommen. Als es kürzlich ein paar Häuser weiter brannte, erreichte die Feuerwehr wegen falsch abgestellter Autos die Brandstelle zunächst nicht und musste einmal um den Block fahren, um von der anderen Seite aus löschen zu können. Wie das Konzept der Begegnungszone in Schöneberg umgesetzt worden ist, hält Klaus von vorne bis hinten für untauglich: „Wir sind nun mal Berlin und keine Schweizer Vorstadt.“



Einladung zur unbedachten Straßenquerung?

Aus Fehlern lernen

Draußen spreche ich eine kleine Gruppe an, die auf Metallbänken und Betonwürfeln sitzt. Ein Architekten-Paar hat sich die Straße bereits ausgiebig und kritisch angesehen und hält den etwas ruhigeren Fahrzeugverkehr für einen sehr schwachen Trost. Das Ganze sei ästhetisch misslungen und insgesamt deutlich schlechter als vorher, sind sie sich einig. In der Bergmannstraße in Kreuzberg, wo die zweite Begegnungszone geplant ist, seien die Leute entsetzt vom Anblick der Maaßenstraße und laufen bereits jetzt Sturm gegen die Pläne. Die Architektin mit dem wachen Blick bedauert: „Es gibt ja meist genug gute Ideen, warum haben die das hier so wie in den Achtzigern gemacht? Berlin ist doch so eine kreative Stadt!“

Die Idee als solche sei ja nicht schlecht, aber der Bodenbelag sei einfalllos, die Sitzmöbel ebenso, und die weißen Fußspuren haben in ihren Augen die Aussage: „Hallo Fußgänger, ihr seid gemeint! Ja, ihr.“ Die Betonwürfel, deren Anblick einen Tagesspiegel-Journalisten an Schulhöfe in Marzahn erinnern haben sollen, bezeichnet sie als „Einladung zum Vandalismus“, obwohl die Gestaltung vermutlich genau das verhindern soll und angeblich sogar ein künstlerisches Konzept dahinter steht. Aus irgendeiner Richtung könne man die einzelnen Buchstaben auf den Klötzen zum Spruch „Walk of Freedom“ zusammensetzen. Neben den Würfeln hält die Architektin auch die Metallbänke für ziemlich nutzlos: Die Körperteile, die man sich dort im Sommer „verbrennen“ könne, würde man sich im Winter „abfrieren“. Ich merke, dass diese Gefahr auch im Frühling noch besteht, und erhebe mich dankend zum Weitergehen.

Ein weiteres Gestaltungselement, das etwa dreimal auftaucht, sind silbrig-metallisch glänzende, einen Meter große Kugeln, die sich bei näherem Hinsehen als Mülleimer entpuppen. Sie ergänzen die – ohnehin in normaler West-Berliner Dichte vor-

handenen – gewohnten BSR-Mülleimer. Hoffentlich reicht das aus. Es stecken schon Ideen in der Planung. Staatssekretär Gaebler ist anzumerken, dass ihm diese Innovation besonders am Herzen liegt. Er bezeichnet die erste Berliner Begegnungszone als Pilotprojekt, und das macht Hoffnung. Im Nachhinein ist man immer schlauer, und wenn die Planer Fehler erkennen und auswerten, kann es in der Bergmannstraße und in der Friedrichstraße, wo die nächsten beiden Zonen geplant sind, besser werden.

Schließlich will ich noch einige Verkehrsteilnehmer fragen, ob sie seit dem Umbau besser, schlechter oder so gut wie vorher durch die Maaßenstraße kommen. In Richtung Nollendorfplatz fließt der Verkehr augenscheinlich besser als in Richtung Winterfeldtplatz. Der Großteil der Autos fährt 20 bis 30 km/h, die meisten Radfahrer ebenfalls. Ab und zu fällt der eine oder andere junge Mann im Auto mit gut 40 km/h auf. In Richtung Winterfeldtplatz geht es langsamer voran, unter anderem wegen der Rechts-vor-Links-Einmündung der Nollendorfstraße und weil an der Westseite zwei Grundstückszufahrten liegen. An der ebenfalls gleichberechtigten Kreuzung Ecke Winterfeldtstraße muss meist gehalten werden, vor allem wenn Fußgänger vom Platz zur Maaßenstraße oder umgekehrt queren.

Taxihalteplatz ohne Laufkundschaft

Überhaupt verkehrt man weitgehend nach gewohnten Verkehrsregeln, ohne dem anderen etwas zu schenken. Da am Winterfeldtplatz keine Ampel die Fahrer zum Halten zwingt, spreche ich stattdessen am Standort der früheren Taxihalte am Nollendorfplatz einige Autofahrer an, die hier auf



Ist das Kunst oder kann da was weg?

grünes Licht warten. Einige sind zum ersten Mal hier, andere sagen, es sei weder besser als vorher noch schlechter, man komme nach wie vor einigermaßen zügig durch. Andere sind froh, die Zone hinter sich zu haben.

Und wo stehen die Taxen heutzutage? Links um die Ecke 150 Meter, etwas versteckt in der Kleiststraße. Am neuen Taxihalteplatz verlässt am Donnerstag gerade der einzige Kollege die Ladeleiste, so dass ich niemanden nach seinen Erfahrungen fragen kann. Am Samstag stehen immerhin drei Taxen bereit. Die Fahrer sagen übereinstimmend, dass es dort ganz gut laufe, was sich aber fast ausschließlich auf Funkaufträge bezieht. Laufkundschaft gebe es hier im Unterschied zur guten, alten Halte in der Maaßenstraße fast keine. Wer aus einem Lokal im Maaßenkiez komme, laufe nicht zur Kleiststraße, sondern versuche weiterhin direkt am Nollendorfplatz, ein Taxi zu bekommen. Deshalb sei die Halte auch viel leerer als die alte.

Hupkonzerte und fehlgeleitete Blinde

Bei einem Abstecher auf den Winterfeldtmarkt spreche ich mit einigen Händlern. Ein Mann Ende sechzig mit leicht norddeutschem Akzent, der hier seit Jahrzehnten Gemüse verkauft, erklärt in ruhigem, sachlichem Ton, er halte es für völlig falsch, in direkter Umgebung eines Wochenmarktes, der Besucher aus vielen Teilen Berlins anzieht, die bereits knappen Parkplätze noch weiter zu reduzieren. Das Ergebnis könne jeder sehen. Er meint die schätzungsweise 40 bis 50 in zweiter Reihe abgestellten Fahrzeuge in der Goltzstraße und in der Gleditschstraße und das chaotische Gedränge in der Winterfeldtstraße. „Und mit drei Kilo Kartoffeln läuft man nicht von hier bis zur U-Bahn.“ Er kritisiert zum großen Teil die gleichen Fehler wie die anderen Anlieger einschließlich der nervtötenden Hupkonzerte aufgrund der verengten Fahrbahnen, kann aber, da auch er



„Ja, wo laufen sie denn?“ – Taxihalteplatz ohne Laufkundschaft



Wohin werden die Blinden geleitet?

ein erstaunlich guter Beobachter ist, noch einen draufsetzen: „Sehen sie die weißen Blindenleitstreifen? Auf denen rutschen die Leute im Winter dauernd aus. Außerdem verlaufen die irgendwo, da kann ich gar kein Konzept erkennen. Da drüben führt einer schräg auf eine Hauswand zu. Ich weiß nicht, wer so was plant! Soll der Blinde da ins Haus laufen?“

Eine andere Händlerin sagt, ihr wäre der Kiez in seinem jetzigen Zustand mit langsamer fahrenden Autos lieber, trotz fehlender Parkplätze. Kommt sie selbst denn nicht mit dem Auto zum Markt? Doch, selbstverständlich. Und wie findet sie eine Parklücke? Morgens um sechs sei das noch kein Problem.

Ich lasse das Verkehrsgeschehen in der Maaßenstraße noch eine Zeitlang auf mich wirken. An der Kreuzung Nollendorfsstraße, die früher ironisch als Geheimtipp für Autofahrer, die vorne rechts einen neuen Kotflügel brauchten, gehandelt wurde, wird die Rechts-vor-Links-Regelung jetzt deutlich mehr beachtet – nach den Fahrradständern der zweite klar positive Effekt, der mir auffällt. Eigentlich wird aber nach den bekannten Regeln der StVO verkehrt – bzw. mit der gewohnten Mischung aus Ignoranz und Egoismus. Der Umbau hat

augenscheinlich hauptsächlich bewirkt, dass Auto- und Radfahrer auf ihrem jetzigen Slalomkurs nicht nur weniger Platz haben, sondern zudem häufiger verunsichert um sich blicken.

Fehlende Regeln

Anders ist es nur in der Winterfeldtstraße: An der Stelle mit dem verschwundenen Zebrastreifen sehe ich Fußgänger jetzt häufig auf das Vorbeifahren der Auto- und Radfahrer warten, bevor sie die Fahrbahn überqueren. Andere laufen wie eh und je gedankenverloren einfach hinüber. Früher konnten sie das aufgrund des Zebrastreifens ganz regulär, und die Fahrer mussten warten. Doch wie ist die Rechtslage hier nun genau, wer muss auf wen warten? Ich möchte es verbindlich wissen und lese mir die Rückseite des hellolivgrünen Schildes durch. Fehlanzeige: Die Auskunft lautet „Rücksicht und Achtsamkeit gehen vor“. Wir sollen alle ganz lieb zueinander sein. Die fünf Meter hohen Masten mit den Lichtschildern, die früher das Verkehrszeichen „Fußgängerüberweg“ über dem Zebrastreifen leuchten ließen, stehen noch; nur das Verkehrszeichen wurde zunächst entfernt. Es könnte leicht wieder angebracht werden. Da hat offenbar jemand mitgedacht.

Dafür erfahre ich beim Lesen des Schildes endlich, wo man in der Begegnungszone überall parken darf, nämlich nirgends. Und „Halten nur zum Liefern und Laden“. Zehn Meter von mir entfernt hält ein VW Touran am Straßenrand. Ich sehe, wie der Fahrer sich anscheinend nach Halteverbotschildern umblickt und sich wundert, dass er der einzige ist, der am Straßenrand wie gewohnt parken möchte. Kurz darauf hält ein Polizeiwagen hinter ihm. Manch einen würde das schon verunsichern. Ihn nicht. Nach zehn



Sekunden schalten die Beamten mal kurz ihr Blaulicht ein. Immer noch keine Reaktion. Statt auszusteigen, scheren sie mit dem silber-blauen Dienst-Opel aus und stellen sich neben den Touran. Scheiben werden heruntergelassen. Der Polizist auf dem Beifahrersitz sagt dem Touran-Fahrer jetzt höchstwahrscheinlich, dass er hätte aussteigen, zum hellolivgrünen Schild laufen, dessen Rückseite lesen, zum Auto zurückkehren und dieses daraufhin ordnungsgemäß wegfahren müssen. Währenddessen entsteht Stau, da der Polizeiwagen im Unterschied zum Touran den Verkehr behindert. Vielleicht sagt er ihm auch gleich, was auf dem Schild genau steht.

Sagte ich „genau“? Ja, das hellolivgrüne Schild... Schön, dass wir uns begegnet sind.

Axel Rühle

