

# AKTEURE IM EINFLUSS

Die Bouchéstraße als Fahrradstraße

## Gesellschaftliche Relevanz

Im Rahmen des Seminars „Gerechte Mobilität - Zukunft der Stadt in der Klimakrise“ an der TU-Berlin haben wir vier Studierende unterschiedlicher Studienfächer (Philosophie, Informatik, Architektur und Arbeitslehre/Deutsch), uns einem transdisziplinären Forschungsprojekt gewidmet. Hierbei wird versucht, gemeinsam mit außeruniversitären Akteuren ein konkretes Problem zu lösen.

Ausgangspunkt für das Projekt waren die bevorstehende Verlängerung der Stadtautobahn A100, die ab Mitte nächsten Jahres in unmittelbarer Nähe des Kungerkiez endet, und die dadurch zu erwartenden Verkehrsprobleme.

## Das Projekt

In diesem Rahmen suchten wir Gespräche mit den Akteuren vor Ort und fanden mit der KungerKiezInitiative e.V. einen wertvollen Gesprächspartner. Wir erfuhren von der verspäteten Umsetzung des Kiezblocks – ein immerhin bereits beschlossenes Projekt und über den Versuch von Anwohnern, unterstützt durch die Initiative, die Bouchéstraße umgehend als Fahrradstraße einzurichten, mit dem Ziel, die Situation im Kiez zumindest etwas zu entspannen.

Wir entschlossen uns, die Gewerbetreibenden der Straße zu diesem Vorhaben zu befragen, um ein besseres Verständnis über ihre Erwartungen hinsichtlich dieser möglichen Transformation im Kiez zu erlangen.

# AKTEURE IM EINFLUSS

Die Bouchéstraße als Fahrradstraße

## Rekrutierung und Interviews

Wir kündigten die Interviews per Flyer an und rekrutierten unsere Gesprächspartner sowohl per Mail als auch durch direkte Ansprache vor Ort.

Die Interviews waren zweiteilig konzipiert: einem ersten offenen, qualitativen Teil mit drei Fragen, die aufgenommen, transkribiert und kodiert wurden. Ein Leitfaden wurde dafür entwickelt, mit drei Leitfragen: allgemeine Bewertung, Herausforderungen und Chancen der Umwandlung sowie den jeweiligen Checklisten möglicher Themen, konkreten Nachfragen und Aufrechterhaltungsfragen.

Beim zweiten Teil des Interviews handelte es sich um einen geschlossenen Fragebogen mit Fragen zur Kenntnis über das Vorhaben, Nähe zur Initiative, Informationen zu Lieferungen und Erreichbarkeit sowie zur Nutzung des öffentlichen Raums. Außerdem wurde am Ende des Interviews die Bereitschaft zur Teilnahme an einem Runden Tisch zum Thema abgefragt.

## Die Beteiligung

Trotz anfänglich verhaltener Rückmeldung der Gewerbetreibenden gewannen wir nach wiederholten Anläufen mehr und mehr Interviewpartner.

Lediglich drei der Angesprochenen weigerten sich, an der Befragung teilzunehmen, vier weitere konnten wir nicht erreichen.

Aus der Gruppe der Gewerbetreibenden der Bouché-Höfe hatten wir einen einzigen Gesprächspartner. Da diese über private Parkplätze verfügen, gehen wir davon aus, dass sie von der Umwandlung kaum betroffen werden.

Die Ärzt:innen der Arztpraxis im Kiez erreichten wir leider nicht. Sie wären für uns wichtige Interviewpartner – da sie Hausärzt:innen sind, vermuten wir, dass sie ältere Patient:innen mit begrenzter Mobilität behandeln. Auch die Leitung der LPG war leider nicht bereit, an der Befragung teilzunehmen.

Zwei der Befragten beantworteten das Interview digital. Mit 14 anderen sprachen wir persönlich. Von den insgesamt 16 Befragten bestanden vier auf Anonymität. Die Interviews fanden zwischen dem 9. und dem 25. Januar statt.

# AKTEURE IM EINFLUSS

## Die Bouchéstraße als Fahrradstraße

### Auswertung des offenen Teils

Die Umwandlung der Bouchéstraße zu einer Fahrradstraße wird hauptsächlich von den Gewerbetreibenden der Straße unterstützt – 81,25% der Befragten bewerten das Vorhaben positiv.

Mehr als ein Drittel (37,5%) sehen in der Transformation ausschließlich Chancen, 25% dagegen nur Herausforderungen. Die Hälfte derjenigen, die nur Herausforderungen sehen, bewerten die Umwandlung trotzdem positiv (siehe Diagramm 1).

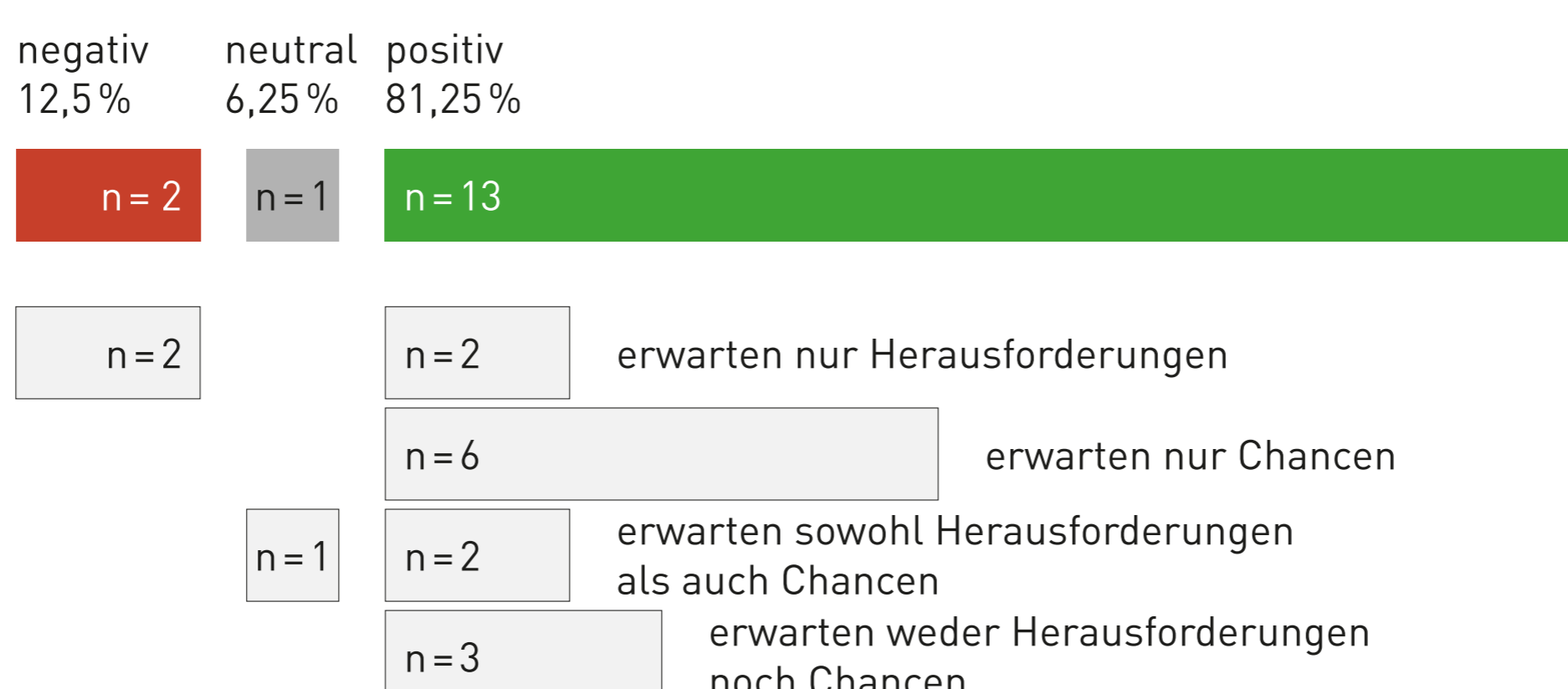


Diagramm 1: Erwartungen der Befragten bzgl. Herausforderungen und Chancen

### Gründe für eine negative Bewertung

Eine allgemein negative Bewertung (siehe Diagramm 2) begründen die Befragten vor allem mit Aspekten aus der Sicht des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Beispiele hierfür sind die Befürchtungen, dass einerseits weniger Platz für Autos in einer Fahrradstraße bleibt und andererseits die Straße grundsätzlich nicht mehr von Autos genutzt wird, da die Menschen nicht verstehen, was der Zusatz „Anlieger frei“ wirklich bedeutet, wodurch auch der Lieferverkehr beeinträchtigt werden könnte.

Zwei der Befragten befürchten, die problematische Haltung der Fahrradfahrer:innen könnte durch die Umwandlung der Straße in eine Fahrradstraße weiter verschärft werden. Ein:e Befürworter:in befürchtet, weniger Parkplätze könnte eine Folge der Umwandlung sein und ein:e andere:r, ohne eine Anlieger-Kontrolle bringe die Transformation keine wirkliche Beruhigung des Verkehrs.

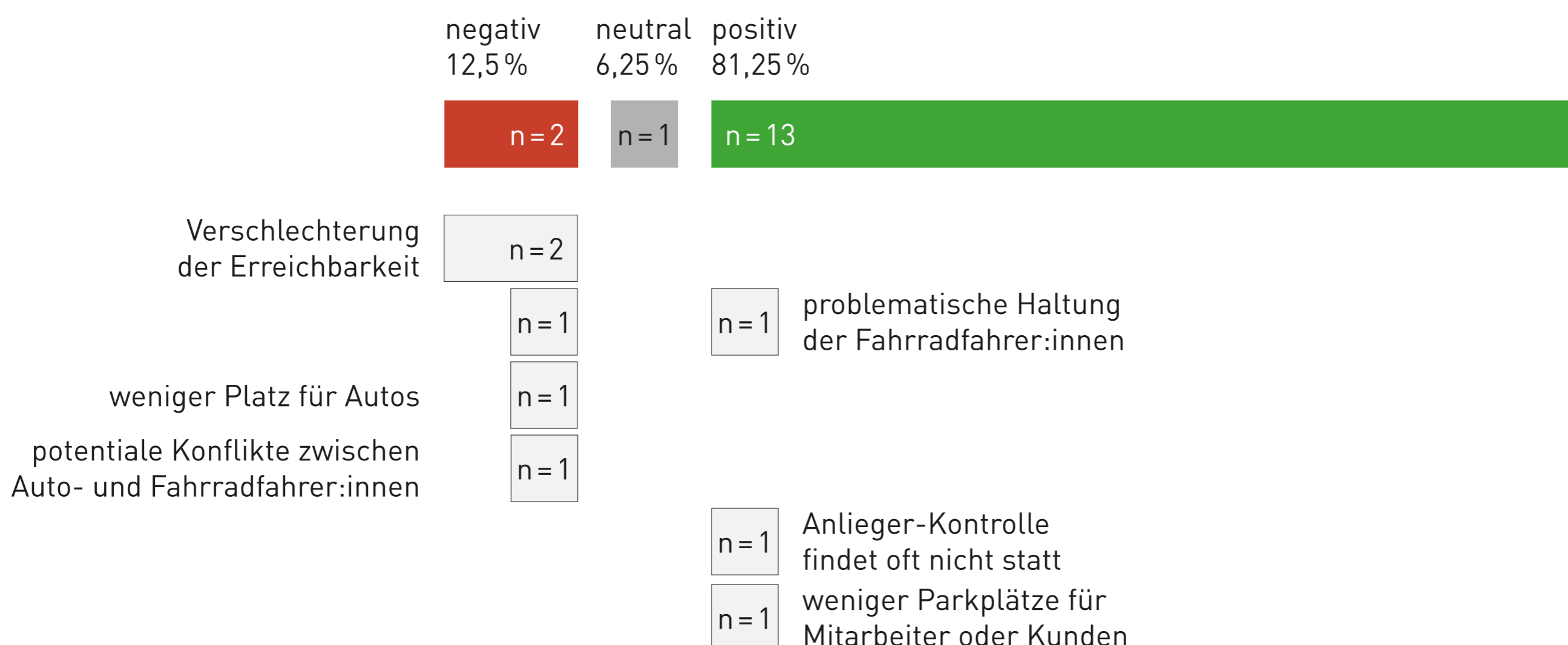


Diagramm 2: Gründe für eine allgemein negative Bewertung

### Gründe für eine positive Bewertung

Eine allgemein positive Bewertung begründen die meisten Befragten mit Aspekten der Verkehrsberuhigung (56,25% der Befragten) und mehr Sicherheit auf der Straße (43,75%).

da es dort mehrere Angebote für Kinder und Jugendliche gibt (Schule, Kita, Freizeitangebote im Kulturhaus); auch die schlechte öffentliche Verkehrsanbindung der Straße unterstützt diese Aussage.

Manche erwähnen einen persönlichen Vorteil als Fahrradfahrer:innen oder Kiezbewohner:innen. Drei Befragte sehen die Bouchéstraße dafür besonders geeignet,

Auch große gesamtgesellschaftliche Themen wie Nachhaltigkeit, Umwelt und gesundheitliche Aspekte werden genannt (siehe Diagramm 3).

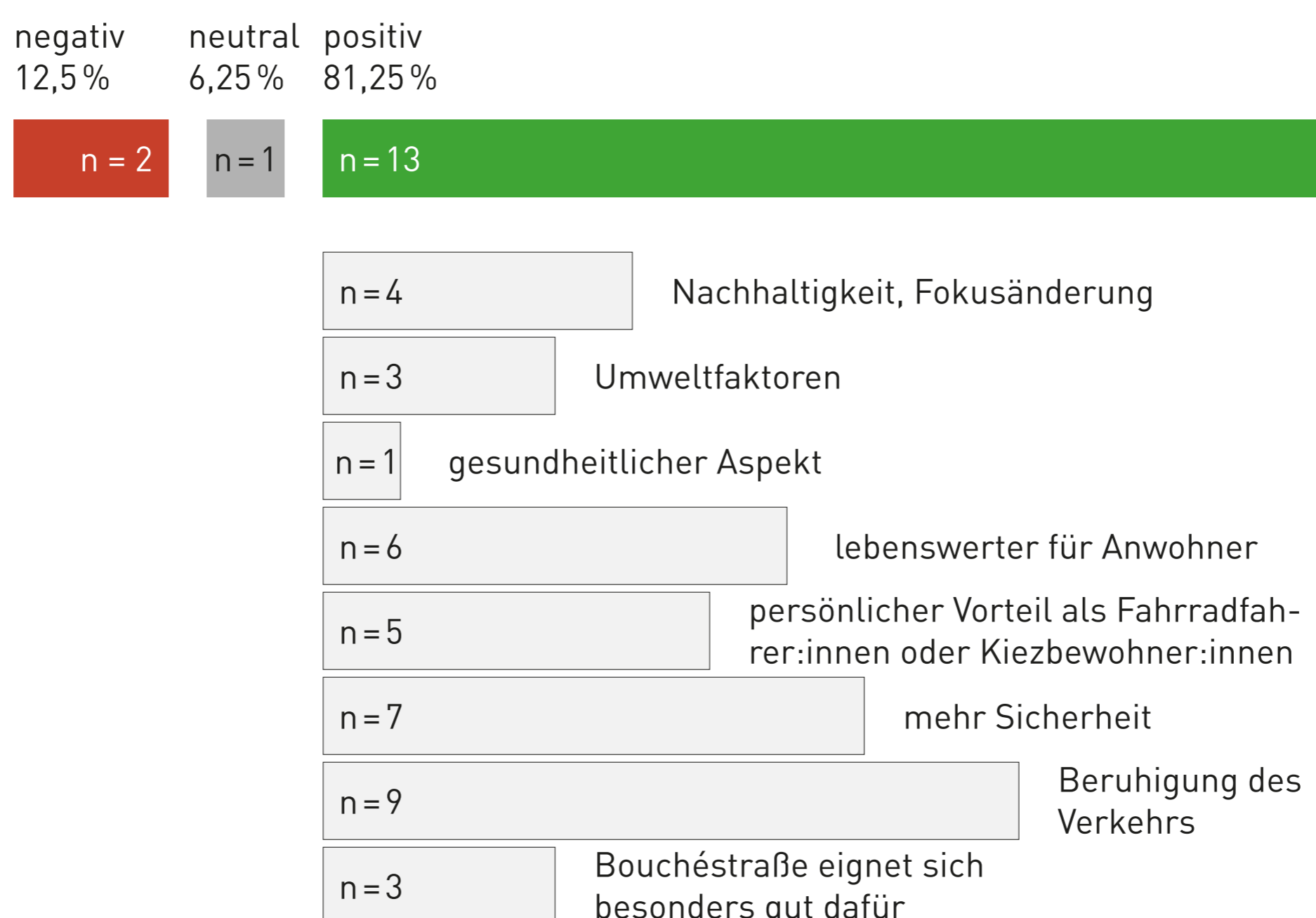


Diagramm 3: Gründe für eine allgemein positive Bewertung

# AKTEURE IM EINFLUSS

## Die Bouchéstraße als Fahrradstraße

### Herausforderungen

Die am meisten, von 31,25% der Befragten, genannte Herausforderung ist die mögliche Verschlechterung der Parkplatzsituation aufgrund der Errichtung von Fahrradabstellanlagen und ähnlichen Maßnahmen. Die fünf Befragten, die dieses Bedenken äußern, befürworten trotzdem die Umwandlung oder stehen dieser neutral gegenüber.

Beide Gegner:innen des Vorhabens rechnen mit Einbußen von Kundschaft. Ein:e Gegner:in sowie ein:e Befürworter:in geben an, eventuell sehe man das Geschäft nicht mehr, da weniger Kiez-Nicht-Anwohner:innen durch die Straße fahren.

Darüberhinaus erwähnt ein:e Befragte:r eine ablehnende Haltung der Kund:innen gegenüber Fahrradstraßen sowie Unannehmlichkeiten durch Baustellen während des Umbaus (siehe Diagramm 4).

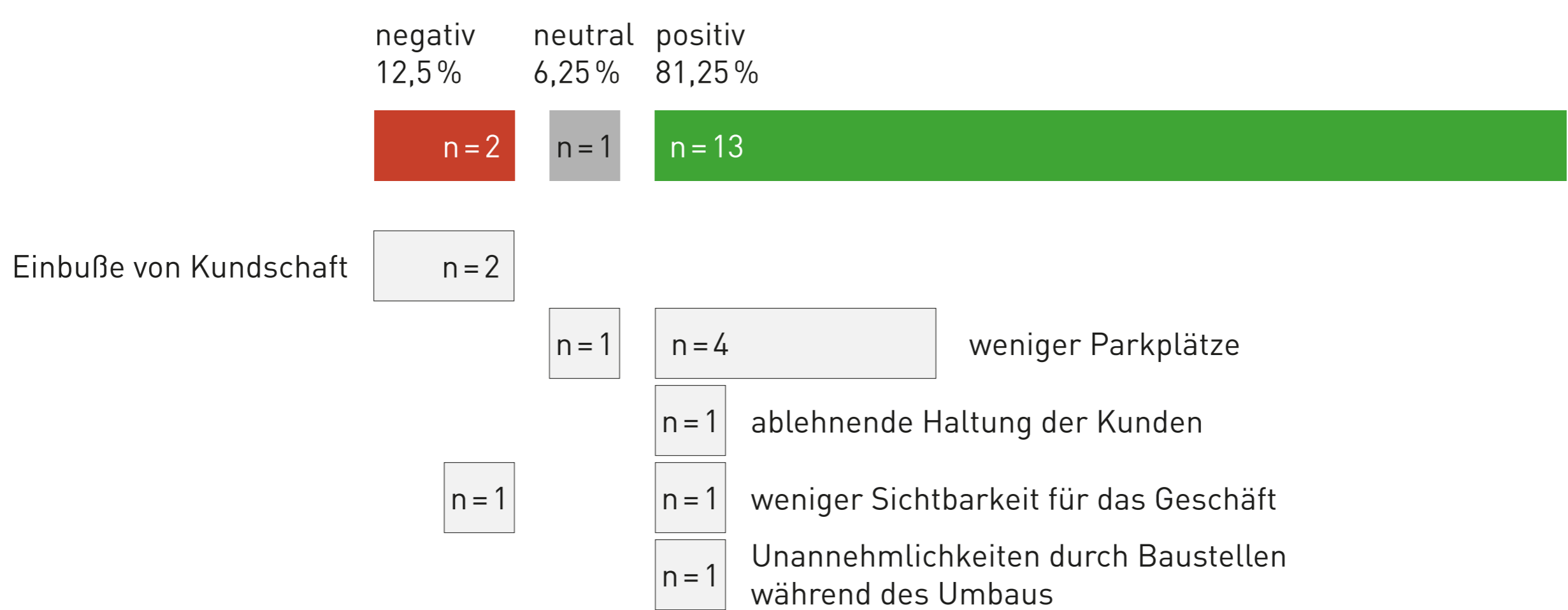


Diagramm 4: mögliche Herausforderungen der Umwandlung

### Chancen

Die am häufigsten als Chance genannte Folge der Umwandlung ist die Möglichkeit, aufgrund des geringeren Durchgangsverkehrs von einer entspannteren Umgebung zu profitieren (31,25%). Drei Befragte sehen Chancen für eine Verbesserung des Außenbereichs. Ein:e erwartet dadurch sogar andere Möglichkeiten der Nutzung des öffentlichen Raums.

Zwei Befragte erhoffen mehr Zulauf von Kundschaft durch die Möglichkeit des Flanierens in einer verkehrsberuhigten Straße.

Zwei Gewerbetreibende erhoffen eine Schärfung des Geschäftsprofils; ein:e erhofft, die Umwandlung könne seine Geschäftsidee sogar ankurbeln.

Ein:e Interviewpartner:in sieht die Möglichkeit, die Fahrradstraße sei für die junge, sportliche Klientel attraktiver und einfacher erreichbar.

Drei Befragte geben an, mehr Fahrradparkplätze könnten sich positiv auf das Geschäft auswirken (siehe Diagramm 5).

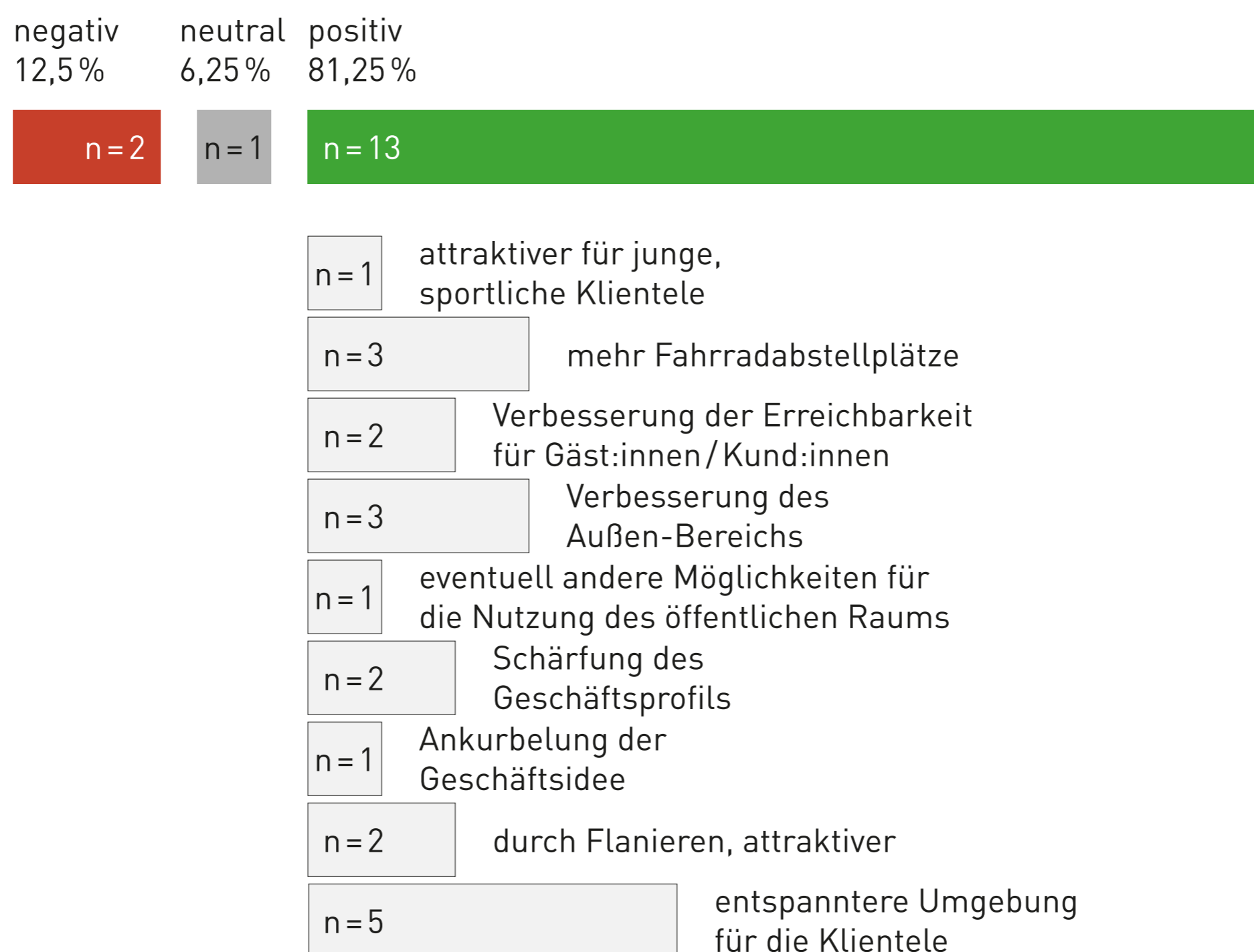


Diagramm 5: mögliche Chancen der Umwandlung

# AKTEURE IM EINFLUSS

## Die Bouchéstraße als Fahrradstraße

### Auswertung des geschlossenen Teils

Im geschlossenen Teil der Befragung versuchten wir herauszuarbeiten, ob ein Zusammenhang zwischen Ablehnung bzw. Zustimmung der Befragten einerseits und der Bereitschaft zur Partizipation oder

besonderen Anforderungen bei der Geschäftslogistik andererseits besteht. Der Fragebogen war in vier Themenblöcke gegliedert.

### Themenblock A – Information über das Vorhaben, Nähe zur KungerKiezInitiative und Länge der Gewerbetätigkeit im Kiez

Hier ergab die Auswertung keinen wirklichen Zusammenhang: weniger als die Hälfte der Befragten (43,75%) wussten von der möglichen Umwandlung, lediglich vier von denen wurden persönlich informiert – in beiden Fällen sind diejenigen, die dem Vorhaben negativ gegenüberstehen, eingeschlossen.

13 der 16 Befragten (81,25%) kannten die Initiative, acht davon hatten sogar einen direkten Kontakt zu ihr (62%) – auch hier wieder die Gegner:innen eingeschlossen (siehe Diagramm 6).

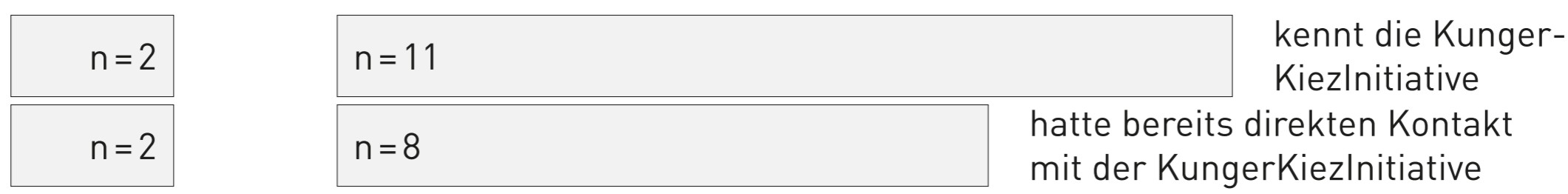
negativ 12,5% neutral 6,25% positiv 81,25%



#### Information über das Vorhaben



#### Nähe zur KungerKiezInitiative



#### Länge der Gewerbtätigkeit im Kiez

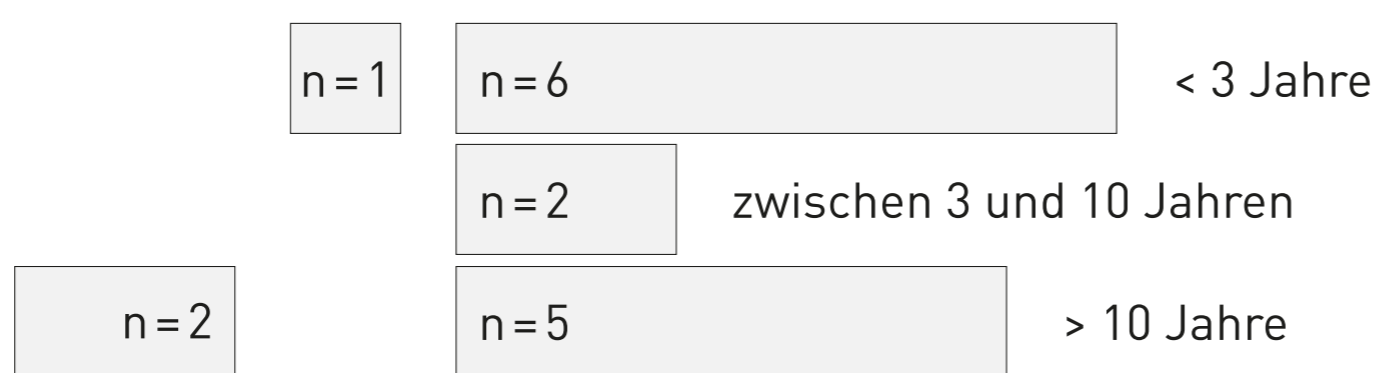


Diagramm 6 : Information über das Vorhaben, Nähe zur KungerKiezInitiative und Länge der Gewerbetätigkeit im Kiez

### Themenblock B: Informationen zu Lieferungen und Erreichbarkeit

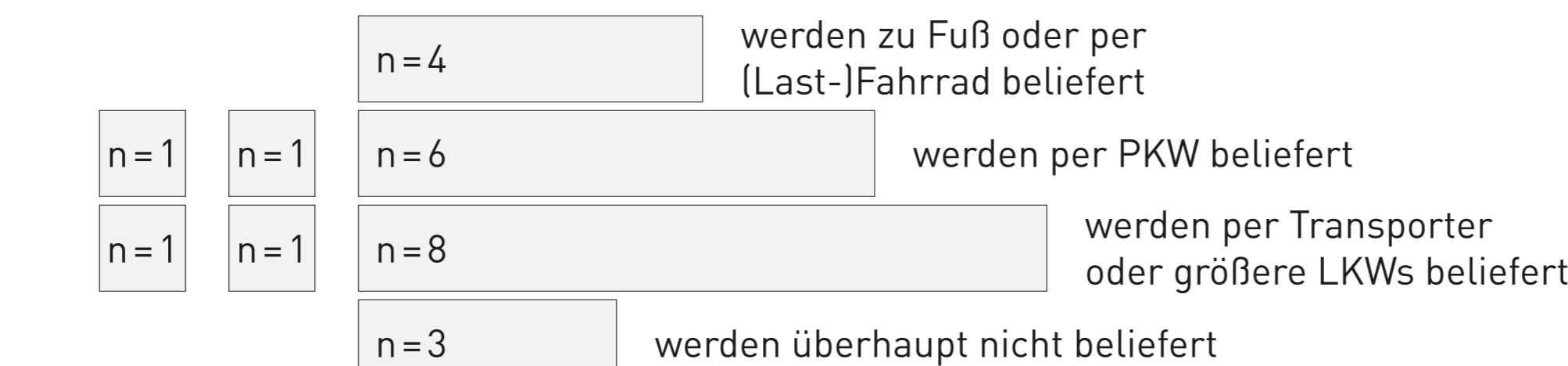
Die Auswertungen ergaben keinerlei Zusammenhang zwischen der Haltung der Gewerbetreibende gegenüber dem Vorhaben und deren besonderen Anforderungen bei der Geschäftslogistik. Nennenswert ist allerdings die Reaktion auf die Frage „welche Bedürfnisse bestehen für ihre Kunden, um zu ihnen zu kommen?“:

Zwölf Befragte (75%) gaben an, es sind sichere Fußwege und Überquerungen notwendig, die gleiche Anzahl erwähnt genüge Fahrradabstellanlagen. Elf Befragte (68,75%) erwähnten eine gute ÖPNV-Anbindung, zehn (62,5%) Barrierefreiheit, neun (56,25%) Platz für Kinderwagen und breitere Gehwege, ebenfalls neun öffentliche Parkplätze (siehe Diagramm 7).

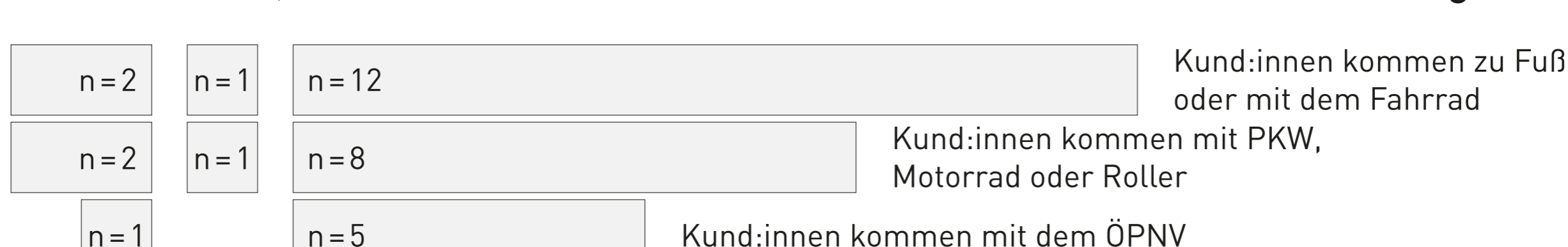
negativ 12,5% neutral 6,25% positiv 81,25%



#### Lieferverkehr für das Geschäft (Mehrfachnennung)



#### Art und Weise, wie die Kund:innen zum Geschäft kommen (Mehrfachnennung)



#### Bedürfnisse der Kund:innen, um das Geschäft zu erreichen (Mehrfachnennung)

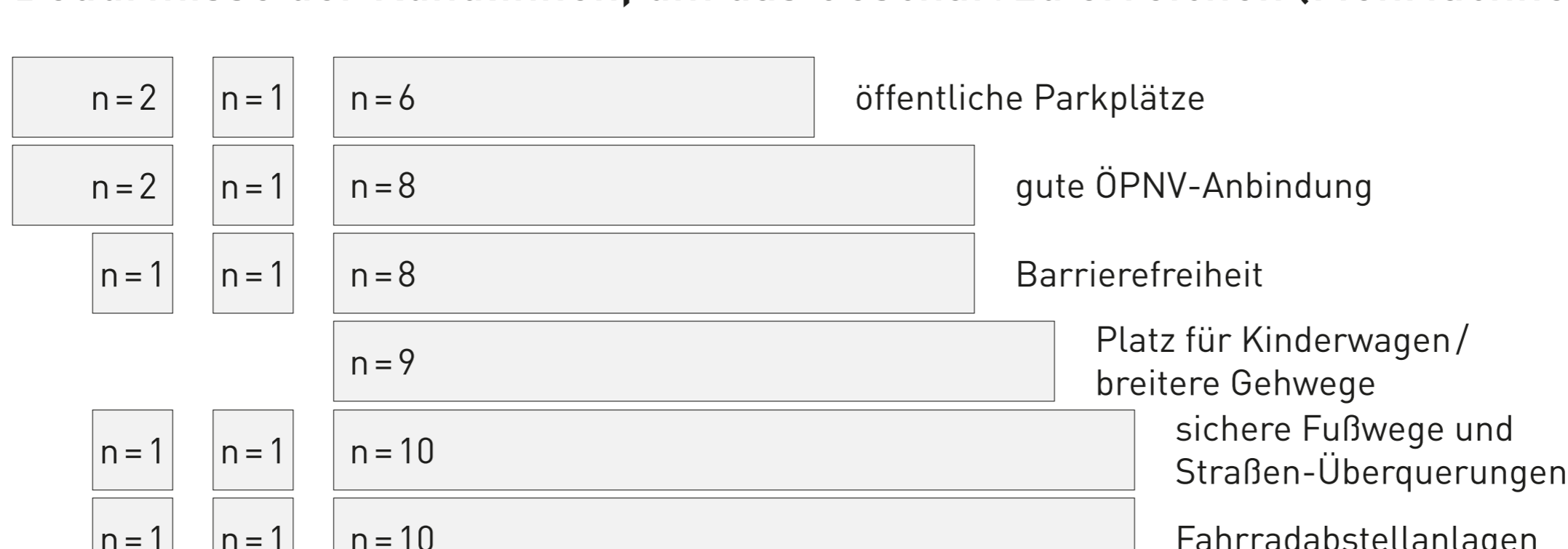


Diagramm 7 : Informationen zu Lieferungen und Erreichbarkeit

### Themenblock C: Nutzung des öffentlichen Raums

Auch aus diesem Themenblock ergaben sich keine besonderen Erkenntnisse in Bezug zur Haltung der Befragten gegenüber der Transformation der Bouchéstraße in eine Fahrradstraße.

Fast die Hälfte aller Befürworter:innen und die Hälfte der Gegner:innen nutzen den öffentlichen Raum – mit einer Sitzbank, Tischen im Sommer etc. – insgesamt 43,75% aller Befragten. Zwei Drittel der Befürworter:innen, die den öffentlichen Raum bereits nutzen, wünschen sich weitere Nutzungsmöglichkeiten (siehe Diagramm 8).

negativ 12,5% neutral 6,25% positiv 81,25%



#### Nutzung des öffentlichen Raums

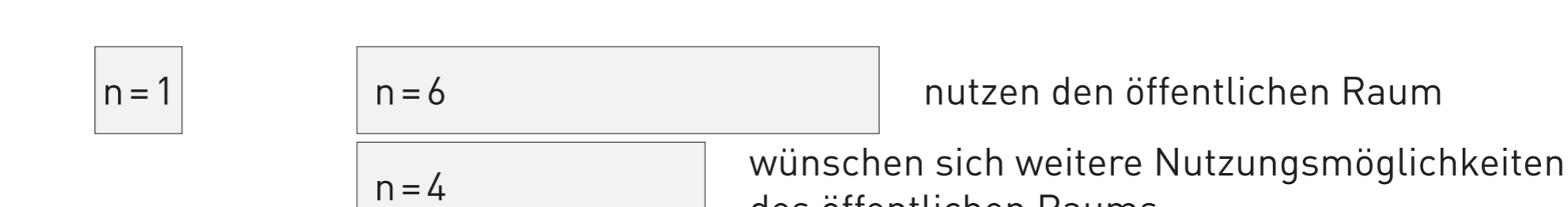


Diagramm 8 : Nutzung des öffentlichen Raums

### Themenblock D: Interesse am Teilnahme am Runden Tisch

Sehr erfreulich war für uns die Rückmeldung, als die Interviewpartner:innen zur Teilnahme an einem Runden Tisch zum Thema mit der KungerKiezInitiative befragt wurden. Elf der 16 Befragten – die zwei Skeptiker:innen eingeschlossen – geben an, sie würden gern daran teilnehmen (siehe Diagramm 9).

Was bevorsteht: Das Projekt geht weiter. Geplant ist, der KungerKiezInitiative vorzuschlagen, einen Runden Tisch mit den Interessierten zu organisieren. Wir sollten daran teilnehmen, um das Vorhaben, die Bouchéstraße in eine Fahrradstraße umzuwandeln, aus der Perspektive der Betroffenen weiterhin wissenschaftlich zu begleiten.

negativ 12,5% neutral 6,25% positiv 81,25%



#### Interesse an Teilnahme am Runden Tisch



Diagramm 9 : Interesse an Teilnahme am Runden Tisch

# AKTEURE IM EINFLUSS

## Die Bouchéstraße als Fahrradstraße

### Fazit

Die Umwandlung der Bouchéstraße in eine Fahrradstraße wird von einem Großteil der dort ansässigen Gewerbetreibenden unterstützt.

Bedenken bestehen vor allem hinsichtlich des Verschwindens von Parkplätzen und des mangelhaften Wissensstandes der Bevölkerung bezüglich des Zusatzes „Anlieger frei“.

### Zitatauswahl aus den Interviews

- „Lieferverkehr, weil wir leben ja davon, von Lieferanten, dass die uns beliefern mit Ware und vielleicht, wenn sie da nicht durchkommen oder eben halt andere Umwege fahren müssen.“
- „Ich finde es auch unmöglich, dass hier sehr, sehr viele Radfahrer mit diesen EBikes unterwegs sind, wo sie vorne (...) oder hinten Kinder am Anhänger haben. Die fahren in der dunklen Jahreszeit ohne Licht, haben auch noch dunkle Klamotten an, dass man nicht sieht, wenn sie die Hand raus halten, – falls sie die Hand raus halten! Die gefährden ihre Kinder, die gefährden sich selbst und die gefährden den Autofahrer auch.“
- „(...) weil so ist Berlin. Weißt du, Berlin ohne Autos kann nicht funktionieren.“
- „Fahrradfahrer sagt dann, das ist meine Straße und Autofahrer sagt, nö, das ist meine Straße. Ich pfeiffe auf das Schild, was da steht und dann... ja, obwohl.“
- „Die Frage ist, ob es dann hier eine Ampelanlage geben müsste oder wie auch immer. Das müssten dann Andere entscheiden. Solange [das Nicht-Anliegen] nicht sanktioniert wird und der Autofahrer darauf hingewiesen wird, wie eine Fahrradstraße zu benutzen ist, dann wird das nichts bringen.“
- „(...) ja, weniger Parkplätze, für Leute, die von außen kommen (dürfte langsam ein bisschen schwierig werden).“
- „Das heißt, eine Fahrradstraße sagt ja irgendwie, wir wollen in eine bestimmte Richtung mit der Transformation der Gesellschaft. (...) Das zieht ja genau in die Richtung, (...) dass wir dafür sorgen wollen für eine Flächengerechtigkeit, dass eben nicht der Autoverkehr, die Parkplätze eben ein Großteil der Fläche beanspruchen.“
- „(...) [dass es ] nicht mehr so laut ist, dass es nicht mehr so viel Luftverschmutzung gibt...“
- „(...) mit dem Fahrrad [ist man] einfach schneller. Man hat irgendwie mehr Bewegung, man kommt, finde ich,munterer an, weil man schon irgendwie sich bewegt hatte an der frischen Luft. Und man hat einfach nicht dieses schreckliche Parksituation.“
- „Ich würde denken, dass (...) ein angenehmeres Umfeld wird dadurch, um sich da drin zu bewegen, (...) weil die Menschen sich vielleicht wohler fühlen.“
- „Ja, auch für meinen Tochter, wenn sie dann Fahrrad zur Schule fährt, ist das natürlich auch viel schöner. Ja, auch für mich, ich bin ja auch Fahrradfahrerinnen und für mich ist es auch schön.“
- „[Es] ist nicht so gefährlich für die Kinder, hier ist auch eine Grundschule und so. Und ich glaube, dass es sicherer auch auf jeden Fall wieder auf der Straße ist.“
- „Ja, für manche Autos und 30-Tempo, wird schon.... Ja, ja, viele Raser, die wirklich manchmal hier mit 50, 60, lang bretten. Und wir, dann, abbrämsen als Fußgänger... Und da reicht dieser Hucke da vorne, nicht aus, (...) die reicht nicht aus, weil so wie sie die passieren, gehen sie wieder Gas.“
- „Und gerade wenn das eine Straße ist, die einfach viele Angebote hat für Kinder und Familien. Also es ist natürlich, der Kindergarten, die Schule, hier mit dem Freizeitangeboten für Kinder und Jugendliche. Es ist natürlich viel Verkehr für Kinder.“

Chancen versprechen sich die meisten durch die Beruhigung des Verkehrs und die damit einhergehende entspanntere Atmosphäre im Kiez, sowie mehr Sicherheit auf der Straße.

Die Betroffenen bewegen bei der Betrachtung der möglichen Veränderungen sowohl persönliche als auch gesamtgesellschaftliche Themen.

- „Ich denke, ja [es wird das Auswirkungen haben auf das Geschäft]. Weil, (...) dann kommt ein Schild hin, „Anlieger frei“. Und viele wissen nicht (...), darf ich jetzt da rein oder nicht. Viele denken, ok, nur die Leute, die da wohnen.“
- „So lange die Parkplätze erhalten bleiben, es ist okay für mich. (...) [Aber wenn] die Parkplätze wegfallen, dann würde es, glaube ich, hier ein bisschen schwierig, dass ich halt selber auch ein Auto habe.“
- „Was ich halt so von Kunden höre, da sind Fahrradstraßen halt nicht so beliebt. (...) Was ich einfach von den Kunden bekomme, das regt sie eher auf.“
- „Wenn die Leute hier [mit dem Auto] durchfahren, sag ich mal, und vielleicht stehen bleiben... und gucken. Ist ja doch irgendwie ein bisschen Reklame hier. Habe ich noch gar nicht gesehen, ob die Radfahrer das so machen.“
- „Wir hatten letztes es mal eine Baustelle und... sie ging ja fast fünf Monate (...). Man hat mein Laden nicht gut sehen können und natürlich (...), hindert das ja an Einiges, an Parkplätze, hat es einfach gemangelt, an der Lautstärke...“
- „[Es kommen] bei uns sowieso viele Fahrradfahrerinnen, weil es so nicht so gut mit öffentlichen erreichbar ist... und wir [wollen] eher junge und sportliche Klientele anziehen.“
- „Wenn ein paar mehr Fahrradständer sozusagen mit einhergehen, ist das eher positiv zu bewerten.“
- „die Menschen, die hierher wollen, fahren meistens mit dem Fahrrad und für die ist es natürlich oft einfach leichter, wenn das dann eine Fahrradstraße wäre.“
- „Dass Menschen sich hier gern aufhalten, die quasi zu Fuß oder die langsam unterwegs sind und gucken und den Laden entdecken. (...) wenn sich sozusagen ohne Auto hier entspannter bewegt wird in diesem Umfeld, dann glaube ich, ist das für mich sehr positiv.“
- „Wir haben mit [dem Restaurant] hier [nebenan] diskutiert, dass vielleicht wir eine Petition [starten] könnten für einige Parkplätze. (...) Vielleicht mehr Platz für einen Sitzbank. Viele Leute hier bestellen für Mitnehmen... und es gibt nicht so viel Platz zu sitzen und essen“.
- „Wir sind hier ein Projekt, ein Laden im Rahmen eines Klimaschutzprojektes. (...) Wir verleihen ja auch Lastenräder, also es passt sozusagen vollkommen in unser Profil... und allgemein, natürlich, der Nachhaltigkeits-Gedanke, der mit diesem Laden ja sowieso verbunden ist.“
- „hier werden ja viele kleine Dinge, also kleine oder mittelgroße Dinge auch geliehen, die man sich sehr gut mit dem Fahrrad so auch ans andere Ende des Kiezes holt... (...) Und das ist eigentlich ideal, um sich mit dem Fahrrad zu holen, was zu bringen... Ich glaube, dass es eher den Verleih verstärken dürfte.“
- „Vielleicht mehr... [Spazieren]Gehen... Das ist immer gut für einen Café!“
- „Ich finde, so ist es natürlich eher ein Vorteil, weil es ruhiger ist und weil nicht jeder hier durchrasen kann.“