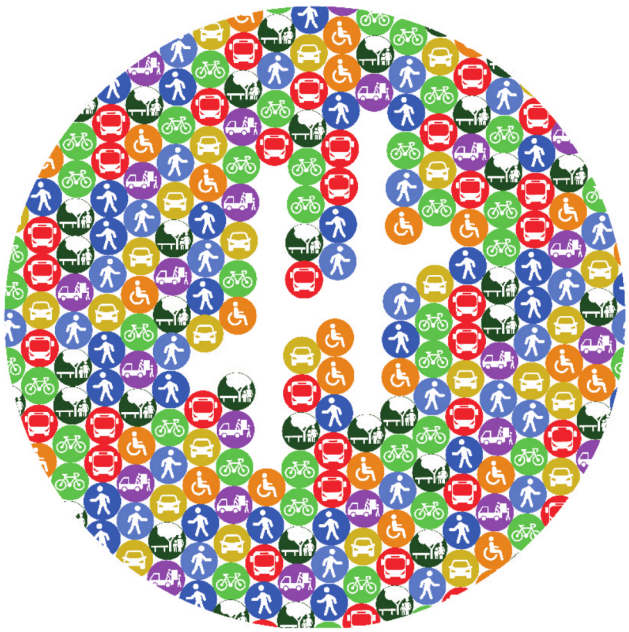
TU Berlin // Fakultät V // Institut für Land- und Seeverkehr // Fachgebiet für integrierte Verkehrsplanung //
Seminar: Nahmobilität // Dozent: Prof. Dr. Oliver Schwedes // SoSe2018



Hermannstraße
eine für alle

Bericht über die Neukonzeptionierung der Hermannstraße im Sinne der Nahmobilität

Gruppe 1
Ashkan Ardeshirdavani // Moritz Gottschling // Johannes Hegedorn // Friedrich Irmer
Alexander Kendziora // Sebastian Nowak

I

TU Berlin
Fakultät V
Institut für Land- und Seeverkehr
Fachgebiet für integrierte Verkehrsplanung
Seminar: Nahmbobilität
Dozent: Prof. Dr. Oliver Schwedes
SoSe 2018

Gruppe 1

Ashkan Ardeshirdavani
Moritz Gottschling
Johannes Hegedorn
Friedrich Irmer
Alexander Kendziora
Sebastian Nowak

Der Begriff „zu Fuß Gehende“ wird hier in seiner weiten Fassung verwendet und umfasst dabei alle in § 24 Straßenverkehrs-Ordnung genannten Fortbewegungsmittel, darunter insbesondere Fortbewegungsmittel für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen: Schiebe- und Greifreifenrollstühle, (Rodelschlitten,) Kinderwagen, Roller, Kinderfahrräder, Inline-Skates, Rollschuhe und ähnliche nicht motorbetriebene Fortbewegungsmittel sowie Krankenfahrstühle.

Der Begriff „Radfahrende“ bezieht sich auf Personen, die ein Fahrrad als Verkehrsmittel benutzen. Ein Fahrrad wird nach dem Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 definiert als jedes Fahrzeug mit wenigstens zwei Rädern, das ausschließlich durch die Muskelkraft auf ihm befindlicher Personen, insbesondere mit Hilfe von Pedalen oder Handkurbeln, angetrieben wird“. In dieser wissenschaftlichen Arbeit werden auf maximal 25 Stundenkilometer begrenzte Pedelecs ebenfalls zu den Fahrrädern gezählt.

II Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AV Geh- und Radwege	Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege
BAB	Bundesautobahn
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
i. d. R.	in der Regel
insb.	insbesondere
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
LSA	Lichtsignalanlagen
MobG BE	Berliner Mobilitätsgesetz vom 05. Juli 2018
o. g.	oben genannt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
S.	Seite
TU	Technische Universität
u. a.	unter anderem
VLB	Verkehrslenkung Berlin
z. B.	zum Beispiel

III. Inhaltsverzeichnis

Einführung 5

Nahmobilität allgemein 6

Untersuchung des Planungsgebietes 10
- 2.1 Geographische Einordnung 11
- 2.2 Soziodemographische Daten 11
- 2.3Versorgung und soziale Einrichtungen im Umfeld 12
- 2.4 Verkehrliche Einordnung 13
- 2.5 Emissionsbelastungen 17

Rechtsnormen, Richtlinien und Planwerke 19
- 3.1 Berliner Mobilitätsgesetz 20
- 3.2 Stadtentwicklungsplan Verkehr 23
- 3.3 Fußverkehrsstrategie für Berlin und 20 grüne Hauptwege 24
- 3.4 Radverkehrsstrategie für Berlin 25
- 3.5 Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) 25
- 3.6 Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) 26
- 3.7 Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 27
- 3.8 Ausführungsvorschriften über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege) 27
- 3.9 Vergleichbare Straßen 29

Konzept für die Umgestaltung der Hermannstraße 30
- 4.1 Allgemeiner Teil 31
- 4.2 Abschnittsweise Planung 40
  - Abschnitt I: Hermannplatz bis Flughafenstraße 40
  - Abschnitt II: Flughafenstraße bis Werbellinstraße 42
  - Abschnitt III: Werbellinstraße bis Leykestraße 46
  - Abschnitt IV: Leykestraße bis Jonasstraße 47
  - Abschnitt V: Thomasstraße bis Emser Straße 49
  - Abschnitt VI: Emser Staße bis Silbersteinstraße 51
  - Abschnitt VII: Silbersteinstr. – BAB 100 „U 8-Erweiterung“ 53

Partizipationsstrategien 55

Informations- und Marketingstrategien 58

Zusammenfassung und Ausblick 61

Quellenverzeichnis 64

Anhang: Detaillierte Karten 71

IV Einführung

Der vorliegende Bericht ist im Rahmen der Lehrveranstaltung „Nahmobilität“ im Sommersemester 2018 an der Technischen Universität Berlin entstanden. Er baut auf die Themen der Lehrveranstaltung und die Ende Juli 2018 durchgeführte Zukunftswerkstatt mit dem Thema „Fuß- und Radverkehr – Zukunft der Hermannstraße?“ auf. Dabei sind auch Anregungen durch den Radverkehrsbeauftragten des Berliner Bezirks Neukölln eingegangen. Im Ergebnis ist ein innovatives und umfangreiches Konzept zur nahmobilitätsgerechten Umgestaltung der Hermannstraße entstanden, welches im Folgenden vorgestellt wird.

Dafür wird zunächst ein Überblick über Nahmobilität im Allgemeinen gegeben. Darauffolgend werden das Untersuchungsgebiet und für die Planung relevante Rechtsnormen, Richtlinien und Planwerke vorgestellt. Im Konzeptionsabschnitt wird zunächst auf die Problemstellung und sodann auf die verfolgten Ziele und die allgemeinen Strategien und Maßnahmen eingegangen. Für eine abschnittsweise Planung wurden Grundsätze entwickelt und anhand derer schließlich die Umgestaltung für die einzelnen, charakteristischen Teilabschnitte konkretisiert. Der Einbezug der von den Maßnahmen betroffenen Akteur*innen wird im darauffolgenden Abschnitt zur Partizipation thematisiert. Schließlich werden Marketing- und Informationskampagnen zur kurz-, mittel- und langfristigen Kommunikation des Konzeptes dargelegt. Zum Schluss folgt eine abschließende Zusammenfassung, die Bewertung der getätigten Maßnahmen und ein Ausblick.

1. Nahmobilität allgemein

Mobilität wird definiert als das „Maß für die Anzahl der verschiedenen abgedeckten Bedürfnisse, für die Ortsveränderungen erforderlich waren“. Nahmobilität ist also eine Mobilität, die mit kurzen Wegen für die erforderlichen Ortsveränderungen auskommt. Die tatsächliche Ortsveränderung bzw. Fortbewegung wird als Verkehr im engeren Sinne bezeichnet, im weiteren Sinne kommen die Verkehrsmittel und die dafür benötigten Strukturen, Ressourcen, Aufwände und Systeme hinzu. Verkehr ist also das Instrument für die Mobilität. (Becker, 2016, S. 17f.) Zu dem Verkehr, der als Instrument der Nahmobilität betrachtet werden kann, zählt im Folgenden im weiteren Sinne der Fuß- und Radverkehr mit seinen Strukturen und Systemen, im engeren Sinne also die menschliche Fortbewegung zu Fuß oder mit dem Fahrrad.

Titelbild 1; Quelle: eigene Aufnahme

Nahmobilität als Form der Fortbewegung erlebt derzeit eine Renaissance (Götzke, 2018). Dabei spielten zu Fuß Gehen und Radfahren in der Geschichte der europäischen Städte zwangsläufig zunächst eine bedeutende Rolle. In ihrer Kompaktheit waren die europäischen Städte des Mittelalters insbesondere auf die Fortbewegung zu Fuß ausgelegt. Die Strecken innerhalb der Stadtmauern waren meist kurz, die Menschen deckten ihre Bedürfnisse ab, indem sie zu Fuß gingen. Für Warentransporte oder Strecken außerhalb der Stadtmauern wurden gezogene Wagen genutzt (Ellrich, 2005).

Mit der Expansion der Städte zu Beginn der Industrialisierung und der neu entstandenen Arbeiterschicht entstand auch das Problem der immer länger werdenden Wege, die zum Erreichen der Fabriken zurückgelegt werden mussten. Die Erfindung des Fahrrades als massentaugliches Verkehrsmittel zu Beginn des 19. Jahrhunderts brachte einen erheblichen Mobilitätsgewinn für die Arbeiterklasse (Pawlak, 2010). Daneben wurden zunächst gezogene Pferdestraßenbahnen, später auch die elektrische Straßenbahn als Transportmittel entwickelt und dominierten gemeinsam mit Radfahrenden, zu Fuß Gehenden sowie Fuhrwerken das Stadtbild (Ullrich, 2013).

Während sich in den USA das Auto als Massentransportmittel bereits in den 1920er Jahren durchsetzte, bestand die allgemeine Mobilität der Bevölkerung in Europa und Deutschland bis zum zweiten Weltkrieg vorrangig aus zu Fuß Gehen, Radfahren und der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Erst mit dem deutschen Wirtschaftswunder der 1950er Jahre löste das Auto die anderen Verkehrsmittel zunehmend ab (Bühlert & Kuhnert, 2008, S. 8). Dies fand sich auch in der Verkehrsplanung wieder.

Die durch den wirtschaftlichen Aufschwung entstandene Verkehrszunahme wurde mit der Verbilligung des Autos als Massenproduktion fast ausschließlich über den motorisierten Individualverkehr (MIV) abgewickelt. Alle anderen Verkehrsarten nahmen in der Folge in ihrer Bedeutung ab (Kirchhoff, 2002, S. 5). Die städtische Verkehrsplanung reagierte auf die Zunahme des (motorisierten Individual-) Verkehrs mit einem Stadtstraßenausbau und der Planung zunächst autogerechter Städte (Zhang, 2003, S. 96). Als Folge der Zunahme des MIV traten jedoch vermehrt Probleme auf, da nicht die Ursachen der Verkehrszunahme selbst zum Ansatz der Lösungsstrategie gemacht wurden, sondern durch die öffentliche Hand Ausweichreaktionen stattfanden. Verkehrswege wurden weiter ausgebaut und Unternehmen sowie Haushalte nahmen die sinkende Wohn- und Aufenthaltsqualität zum Anlass, die Standortwahl zugunsten peripherer Räume auszurichten, wodurch es zu noch mehr Verkehr in Folge geänderter Flächennutzungsstruktur kam. (Fläming, 1999, S. 10)

An diesen Mustern wurde seitens der Politik über Jahrzehnte festgehalten, auch weil eine starke Automobilindustrie ein Umsteuern lange Zeit verhindern konnte (Mrasek, 2017). Diese negativen Auswirkungen führten in der Folge zu einem Wandel der Werthaltung in der Planung. Die Feststellung, dass eine bedingungslose Erfüllung der Ansprüche des MIV nicht alle Verkehrsprobleme löst, führte zur Erkenntnis, dass eine Begrenzung dieses Verkehrs erforderlich ist, da die Errichtung eines innerstädtischen Straßennetzes bei annähernder Vollmotorisierung und uneingeschränkter Fahrzeugnutzung nicht möglich ist. (Kiepe, o. J., S. 4f.)

Um dem Verkehrswachstum zu begegnen, werden mittlerweile anstelle eines weiteren Ausbaus der Stadtstraßen andere Lösungen, vor allem im Hinblick auf eine nachhaltigere Verkehrsstruktur, diskutiert. Generelles Ziel, das sich in zahlreichen Planwerken seit den 1990er Jahren finden lässt, ist, die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen sicherzustellen und ggf. zu erhöhen sowie diese stadt- und umweltverträglich abzuwickeln, also die Negativwirkungen des Verkehrs zu vermeiden (Kirchhoff, 2002, S. 6; Fläming, 1999, S. 12). Dabei spielen Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung sowie eine verträglichere Abwicklung des übrigen Verkehrs eine wichtige Rolle (Kirchhoff, 2002, S. 7).

Auch Berlin hat sich in der jüngeren Vergangenheit ehrgeizige Ziele gesetzt, den Verkehr nachhaltiger zu gestalten, beispielsweise mit dem Stadtentwicklungsplan Verkehr von 2011. Dazu zählt neben dem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs vor allem auch eine konsequente Förderung der Nahmobilität. In der tatsächlichen Umsetzung dieser Ziele hat sich seither jedoch wenig getan (Randelhoff, 2015).

Die konsequente Umsetzung von Verbesserungen im Bereich der Nahmobilität erfordert immer auch Druck bzw. Unterstützung aus der Gesellschaft, die nötigen Mittel diesbezüglich umzuverteilen (Randelhoff, 2018). Mittlerweile fordern immerhin 79 % der Deutschen eine Umorientierung der Stadtentwicklung in Richtung einer konsequenten Förderung des Umweltverbunds (Umweltbundesamt, 2017). Die Hauptstädte von Dänemark und den Niederlanden, Kopenhagen und Amsterdam, können als Vorreiter angesehen werden, was ihr Image als fahrradfreundliche und lebenswerte Städte betrifft und vermarkten dieses Image auch entsprechend. Der sogenannte „Copenhagenize Index“ listet Städte weltweit nach ihrer Fahrradfreundlichkeit, Kopenhagen und Amsterdam liegen auf Platz 1 und 3 (Copenhagenize Design Company, 2017). Berlin liegt auf Platz 10. Hier konnte der Anteil des Radverkehrs von 1998 bis 2013 von 10 auf 13 % gesteigert werden, gleichzeitig ging der Anteil des MIV von 38 % auf unter 30 % zurück (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, 2015).

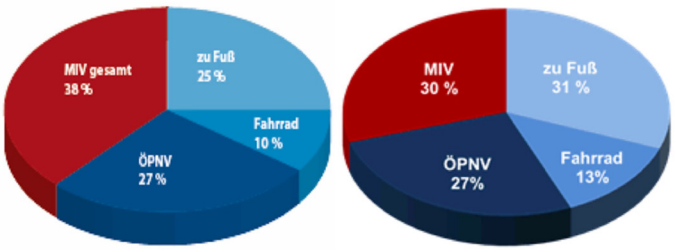


Abbildung 1: Modal Split Berlin 1998 und 2013;
Quelle: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz 2018

Die gesellschaftliche Unterstützung für eine bessere Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr zeigte sich in Berlin auch im Volksentscheid Fahrrad, der innerhalb kurzer Zeit die nötige Anzahl Unterschriften zusammentragen konnte und so die Politik dazu zwang, erhebliche Verbesserungen in Form eines Gesetzes umzusetzen (Vossen, 2018). Das Berliner Mobilitätsgesetz ist nun Grundlage der Verkehrsplanung in Berlin – im Abschnitt zur Entwicklung des Radverkehrs sieht es unter anderem den Bau sicherer Radverkehrsanlagen an allen Hauptverkehrsstraßen, den Umbau gefährlicher Kreuzungen, die Errichtung von Radschnellwegen und den Ausbau von Radabstellanlagen vor und verankert dies gesetzlich (siehe dazu ausführlicher Kapitel 3.1). Ähnliche Volksentscheide mit ähnlichen Zielen sind auch in anderen Städten Deutschlands geplant oder bereits erfolgreich (Leclerc, 2018).

Trotz der zunehmenden gesetzlichen Bedeutung von Nahmobilität durch die gesetzliche Verankerung und die Veränderung von diversen Planwerken (s. o.), ist zu erkennen, dass sie in der aktuellen Verkehrsplanung und in der Wirtschaft weiterhin eine untergeordnete Rolle spielt. Das kann darauf zurückgeführt werden, dass das erforderliche Umdenken der zuständigen Planenden im Hinblick auf die verstärkte Berücksichtigung bzw. Nutzung von Nahmobilität nur langsam geschieht. Veränderungen werden in dieser Hinsicht momentan nur für einzelne Aspekte, die in Pilotprojekten ausprobiert werden, in die Planung einbezogen. Es sollen zunächst Erfahrungen aus laufenden oder beendeten Projekten (wie z. B. das Projekt KoMoDo für die Lastenradbelieferung des Prenzlauer Bergs in Berlin (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, 2018)) ausgewertet werden, um mögliche Fehler, die als First Mover entstehen könnten, zu vermeiden. Dieser Prozess ist zwar weniger fehleranfällig, jedoch ist er gleichzeitig auch sehr zeitintensiv und fördert nur wenige Einzelaspekte der Nahmobilität. Dabei steht momentan vor allem der Fahrradverkehr im Fokus, bei gleichzeitiger Wenig- bis Garnichtbetrachtung des Fußverkehrs. Jedoch stellt auch dieser selbstverständlichen einen, wenn nicht den essentiellen Part des Verkehrs der Nahmobilität dar. (vgl. auch Difu Deutsches Institut für Urbanistik, 2016)

Potenziale von Nahmobilität

Die Potenziale von Nahmobilität sind gerade im innerstädtischen Bereich enorm. In etwa fünfzig Prozent der mit dem Auto in der Stadt zurückgelegten Wege sind lediglich 5 km lang oder kürzer (Deutsche Presseagentur - DPA, 2018). Dadurch besteht theoretisch ein großes Verlagerungspotenzial weg vom MIV und hin zu Fuß- und Radverkehr. Dafür spricht, dass zu Fuß Gehen oder Radfahren aus verschiedenen Gründen zur Förderung der Gesundheit und der Lebensqualität beitragen kann (Deutsches Institut für Urbanistik, 2016). Zuerst einmal ist das muskelbasierte zu Fuß Gehen und Radfahren natürlich eine Form gesunder, humaner Bewegung für die sich Fortbewegenden, deren Fitness sich erhöht. Wenn auf dem Arbeitsweg ansprechende städtische Quartiere, Parks oder Alleen zu Fuß durchschritten oder mit dem Fahrrad durchfahren werden, kann dies entschleunigend wirken und das Wegezurücklegen zum psychisch erfüllenden Erlebnis werden lassen. Des Weiteren haben diese Fortbewegungsarten kaum negative externe Effekte auf die Gesundheit anderer Menschen (siehe unten). Die gesundheitlichen Vorteile von Nahmobilität lassen sich auch volkswirtschaftlich beziffern: eine Erhöhung des Radverkehrs in der Schweiz um 10 % soll einen volkswirtschaftlichen Nutzen in Höhe von 1,5 Mrd. Schweizer Franken bewirken (Götschi & Kahlmeier, 2012).

Durch die Schaffung und Belebung von Begegnungsräumen kann eine Rückbesinnung auf die ursprünglichen Werte und Funktionen des Straßenraums der europäischen Stadt erreicht werden. In dieser diente der Straßenraum neben der Fortbewegung auch dem sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Austausch aller Gesellschaftsschichten. Des Weiteren sind die Kosten der Infrastrukturbereitstellung für Fuß- und Radverkehr im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln sehr gering; eine solche Verkehrsverlagerung bietet somit das Potenzial, den oftmals klammen Haushalt von Kommunen zu entlasten. Eine Investition, die sich an anderer Stelle mehr als auszahlt: Für die Wannseeroute in Berlin mit einer durch die Baumaßnahmen 50 %-igen Steigerung der Fahrradfahrten konnte wegen der eingesparten Kfz-Fahrten vor allem wegen der geringeren Infrastrukturbereitstellungskosten ein Kosten-Nutzen-Quotient von 2,5 bis 3,5 errechnet werden (Thiemann-Linden & Mettenberger, 2011, S. 3). Nicht zuletzt gibt es erste Ansätze, Fuß- und Radverkehr als Chance für die Förderung des lokalen Einzelhandels zu begreifen, beispielsweise mit dem Berliner Projekt 2Rad – 1Kauf – 0Emission (Schenck & Daubitz, 2016).

Gleichzeitig lässt sich feststellen, dass Nahmobilität sowohl auf lokaler, wie auch auf globaler Ebene nur sehr geringe negative externe Effekte aufweist. Gera-

de in Bezug auf den geringen Flächenbedarf und die nicht vorhandenen Schadstoff- und Lärmemissionen ist zu bemerken, dass Fuß- und Radverkehr den anderen Verkehrsmitteln überlegen sind. Bis auf die (wohl zu vernachlässigende) Produktion von Fahrrädern entstehen keine klimawirksamen Gase. Auch die potenziell geringere Unfallschwere der Fortbewegungsarten der Nahmobilität spricht für eine vermehrte Fokussierung auf diese. Die geringere Unfallschwere resultiert schon daraus, dass die Fortbewegungsgeschwindigkeiten geringer sind. Die Bedeutung wird durch die „Vision Zero“ aus § 10 Abs. 3 des Berliner Mobilitätsgesetzes (keine Getöteten und Schwerverletzten im Verkehr mehr) sowie das Ziel der Bundesregierung, bis 2020 die Anzahl der Getöteten im Verkehr insgesamt um 40 % zu senken, weiter gestärkt (Deutsches Institut für Urbanistik, 2016).

Schließlich sind die Eintrittsbarrieren für die Nutzung der Fortbewegungsarten von Nahmobilität im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln äußerst niedrig einzuschätzen. Die monetären Eintrittsbarrieren für Nahmobilität sind gering (Radverkehr) oder nicht vorhanden (Fußverkehr). Auch die physischen Eintrittsbarrieren sind bei Schaffung von geeigneter Infrastruktur vergleichsweise gering. Außerdem sind die psychischen Eintrittsbarrieren zur Nutzung von Nahmobilität gering, denn zumindest ein kurzer Teil jedes zurückgelegten Weges wird immer durch Nahmobilität begangen (Deutsches Institut für Urbanistik). Nahmobilität bietet somit das Potenzial, eine größtmögliche soziale Inklusion aller Bevölkerungsschichten im Sinne des § 3 Berliner Mobilitätsgesetz gewährleisten zu können. Dafür muss jedoch ein gesellschaftliches Umdenken angestoßen und die bewusste Nutzung von Nahmobilität durch verschiedene Maßnahmen politisch gefördert werden. In dem Konzept zur nahmobilitätsgerechten Umgestaltung der Hermannstraße in Kapitel 4 sollen Ziele, Strategien und Maßnahmen entwickelt werden, die zu einem gesteigerten Bewusstsein für Nahmobilität und eine vermehrte Nutzung der Fortbewegungsarten der Nahmobilität führen sollen.

2. Untersuchung des Planungsgebietes

Als Grundlage für das Konzept zur nahmobilitätsgerechten Umgestaltung der Hermannstraße in Kapitel 4 soll hier in diesem Kapitel zunächst das Planungsgebiet vorgestellt und analysiert werden. Außerdem soll auch das direkte Umfeld des Planungsgebiets in die Analyse mit einbezogen werden. Hierfür erfolgt zunächst eine geographische Einordnung des Straßenzuges. Danach wird auf die soziodemographischen Daten eingegangen und die Infrastruktur und die vorhandenen, merkmalgebenden Einrichtungen werden dargelegt. Schließlich wird eine verkehrliche Einordnung vorgenommen und auf die Emissionsbelastungen eingegangen. Der Charakter der Hermannstraße, die an der Hermannstraße anliegenden Nutzungen und die verkehrliche Situation wird detaillierter für die jeweiligen räumlichen Abschnitte, siehe Kapitel 4.2, dargestellt.

Titelbild 2; Quelle: eigene Aufnahme

2.1 Geographische Einordnung

Beim zu untersuchenden Straßenzug, der Hermannstraße, handelt es sich um eine dicht angebaute Wohn- und Geschäftsstraße des innerörtlichen Straßennetzes von Berlin. Neben der Sonnenallee und der Karl-Marx-Straße ist sie eine der drei wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen des Berliner Stadtbezirks Neukölln. Als solche dient sie neben den Bewohner*innen des bezirklichen Ortsteils Neukölln auch als wichtige Anbindung der südlicheren Ortsteile Buckow und Britz an das innere Berliner Stadtgebiet.

Die Hermannstraße befindet sich im Ortsteil Neukölln und führt vom Hermannplatz Richtung Süden bis zur Anschlussstelle 23 der Bundesautobahn (BAB) 100 im Süden, wo sie in den Britzer Damm übergeht. Wie in Abbildung 1 dargestellt, bildet die Hermannstraße auf ihrer gesamten Länge das Planungsgebiet dieser Untersuchung.

Das Untersuchungsgebiet ist geprägt von einer hohen Bevölkerungsdichte und einer dichten Bebauung. Die Bebauung besteht vor allem aus der für Berlins Innenstadtbezirke typischen gründerzeitlichen Blockrandbebauung aus der Zeit von 1870 bis 1914. Dabei ist bis heute auch ein großer Teil der Hinterhofbebauung erhalten geblieben. Eine Ausnahme bildet die Rollbergsiedlung östlich der Hermannstraße, die größtenteils in den 1970er Jahren erbaut wurde.

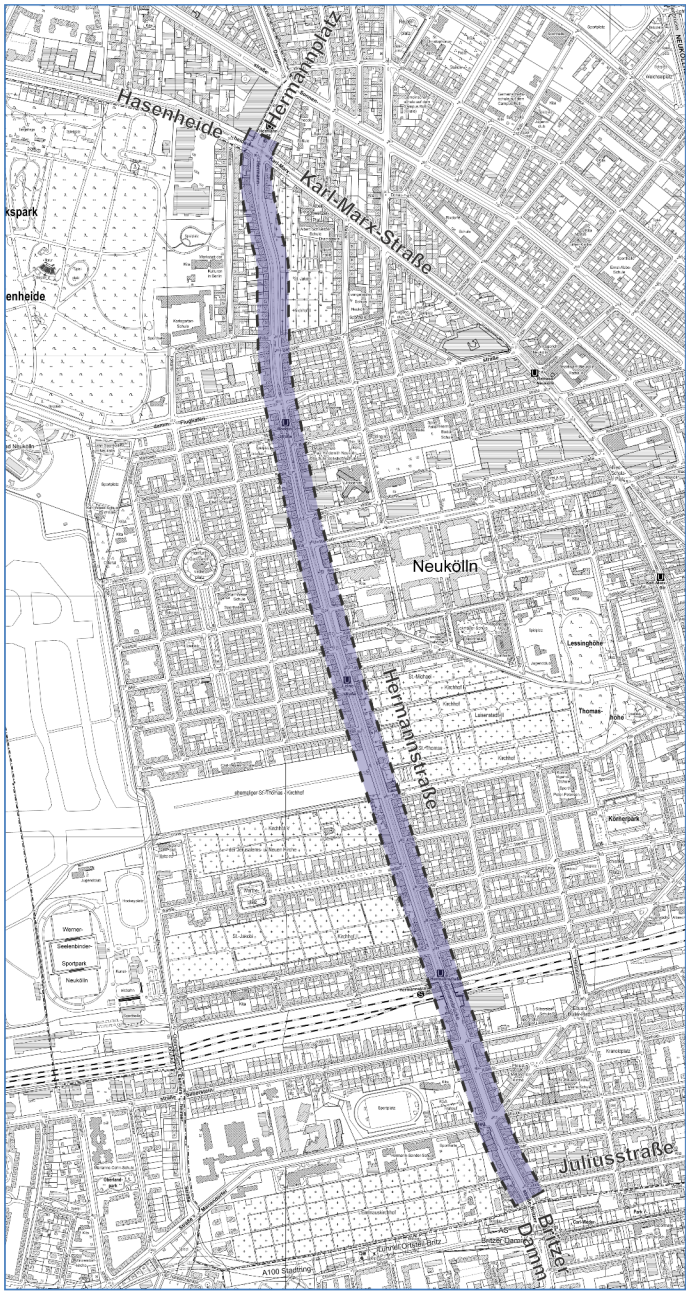


Abbildung 2: Planungsgebiet Hermannstraße, Quelle: eigene Darstellung nach Geoportal Berlin / Karte von Berlin 1:5000 (K5 SW-Ausgabe)

2.2 Soziodemographische Daten

Die Einwohnerdichte liegt im Umfeld der Herrmannstraße fast in allen Blöcken bei etwa 500 Einwohner/ha (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2017). Ausnahmen bilden lediglich die primär gewerblich genutzten Flächen.

Im gesamten Bezirk Neukölln, zu dem auch die Hermannstraße gehört, ist das Einkommensniveau im Vergleich zum restlichen Stadtgebiet niedrig. Neukölln weist von allen Berliner Bezirken mit 26,8 % die höchste Armutsgefährdungsquote aus (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2017, S. 7) Dazu kommt ein hoher sogenannter Ausländeranteil von mehr als 30 % (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2016). Währenddessen weist der Ortsteil Neukölln aber gleichzeitig stark steigende Mieten vor. Die Angebotsmieten in den an die Hermannstraße angrenzenden Vierteln haben sich in den vergangenen 10 Jahren etwa verdoppelt (Pätzold et al, 2018). Es lässt sich daher sagen, dass Neukölln zurzeit von einer starken Gentrifizierung betroffen ist, also einer zunehmenden Verdrängung der weniger einkommensstarken Mieter*innen aus dem Stadtteil.

Abbildung 3: Außenauslage auf schmalem Gehweg, Quelle: eigene Aufnahme

Abbildung 4: Einkaufspassagen Kindl-Boulevard (links) und Hermann Quartier (rechts), Quelle: eigene Aufnahme

2.3 Versorgung und soziale Einrich tungen im Umfeld

Die anliegende Nutzung an der Hermannstraße selbst ist vor allem durch die Mischung von Wohnen und Gewerbe gekennzeichnet. Bis auf wenige Ausnahmen befinden sich soziale Einrichtungen in den Nebenstraßen der angrenzenden Quartiere. Die gewerbliche Nutzung der Erdgeschossflächen an der Hermannstraße ermöglicht eine Mischung von kleinen Läden, Kleingewerbe und vor allem von Gastronomie auf der gesamten Länge der Straße. Viele der Gastronomiebetriebe und Ladengeschäfte besitzen einen kleinen Außenbereich, der sich auf den öffentlichen Gehweg erstreckt. Diese Außenbereiche beleben zwar die Straße und verschönern das Stadtbild erheblich, allerdings sind die verbleibenden Gehwegbereiche wie in Abbildung 4 oft so schmal, dass es zwangsläufig zu Konflikten kommt.

Öffentliche Einrichtungen (Schulen, Kitas, Behörden)

Während die Nahversorgung entlang der Hermannstraße ausreichend sichergestellt ist, befinden sich eher wenig öffentliche Einrichtungen direkt an der Hermannstraße. Schulen und Kindertagesstätten (Kitas) finden sich bis auf eine ganz im Süden der Hermannstraße nicht direkt an der Hermannstraße. Im Gebäude des „Kindl-Boulevards“ auf Höhe des U-Bahnhofs Boddinstraße befindet sich auch das Jobcenter Neukölln.

Weitere öffentliche Einrichtungen befinden sich im direkten Umfeld der Hermannstraße. In der Boddinstraße etwa 50 Meter von der Hermannstraße entfernt befinden sich die Musikschule sowie die Volkshochschule Neukölln.

Weitere Einrichtungen (Kinos, Einkaufszentren, usw.)

Neben den kleinen Ladengeschäften gibt es entlang der Hermannstraße auch noch Filialen verschiedener größerer Einzelhandelsketten. Zwischen den U-Bahnhöfen Boddinstraße und Leinestraße befinden sich insgesamt vier Supermärke, wovon zwei zu regionalen türkischen Supermarktketten gehören. Des Weiteren gibt es im Verlauf der Hermannstraße zwei größere Einkaufszentren. Auf Höhe des U-Bahnhofs Boddinstraße befindet sich auf der Ostseite der Hermannstraße der „Kindl-Boulevard“. Ebenfalls auf der Ostseite befindet sich direkt südlich des S+U-Bahnhofs Hermannstraße das „Hermann Quartier“. In diesem sind neben zwei Lebensmittelmärkten unter anderem auch eine Drogerie und verschiedene Bekleidungsgeschäfte untergebracht. Am Hermannplatz am Nordende der Hermannstraße befindet sich eine Filiale des Warenhauses Kaufhof.

Neben dem Hermannplatz, der nicht Teil des Planungsgebiets ist, lassen sich in der Hermannstraße zwei Einzelhandelsschwerpunkte festmachen. Einer erstreckt sich etwa von der Flughafenstraße bis zur Okerstraße. Ein zweiter kleinerer befindet sich im Umfeld des S-Bahnhofs Hermannstraße etwa zwischen Emser Straße und Silbersteinstraße.

In der Hermannstraße befinden sich zwei Programmkinos. Das „Neue Off“ befindet sich im Norden der Straße zwischen Hermannplatz und Karlsgartenstraße auf der Westseite. Die „Rollbergkinos“ sind ebenfalls mit im „Kindl-Boulevard“ am U-Bahnhof Boddinstraße untergebracht.

Parks und Grünanlagen

Ähnlich wie bei den öffentlichen Einrichtungen befinden sich nur wenige Parks direkt an der Hermannstraße. Der einzige öffentliche Park ist der Anita-Berber-Park auf der Westseite südlich der Leinestraße. Daneben gibt es mehrere Friedhöfe, die sich über die gesamte Hermannstraße verteilen. Dabei befinden sich auf dem mittleren Abschnitt zwischen Leykestraße und Emser Straße gleich drei Friedhöfe.

Außerdem wird die Hermannstraße auf fast der gesamten Länge von Straßenbäumen gesäumt. Diese werden jedoch bis auf von den Anwohner*innen organisierte Ausnahmen nicht mit einer Möglichkeit des Aufenthalts kombiniert. Insbesondere die Hochbeete sind zu einem großen Teil in einem schlechten Zustand und bedürften einer Sanierung.

Im Umfeld der Hermannstraße erstrecken sich verschiedene großzügige und ansprechend gestaltete Grünanlagen. Westlich der Straße sind sowohl der Volkspark Hasenheide als auch das Tempelhofer Feld gut zu erreichen. Östlich befinden sich die Thomashöhe und der Körnerpark. Im Süden schließt zudem direkt der Carl-Weder-Park an das Planungsgebiet an.
Im Endeffekt ergibt sich für die Hermannstraße zwar kein wirklicher Mangel an Grünflächen, die Friedhöfe können allerdings natürlich nicht als Erholungsfläche genutzt werden. Zudem sind die Ränder der Friedhöfe oft nicht gut gepflegt oder sogar durch hohe Mauern versperrt und damit schlecht in den Straßenraum integriert, wie in den beiden Abbildungen zu sehen ist.

Abbildung 5: Straßenbegrünung in der Hermannstraße, Quelle: eigene Aufnahme

2.4 Verkehrliche Einordnung

Fußverkehr

Da das Untersuchungsgebiet und sein Umfeld von Wohnungen, Geschäften, Gastronomie und Grünanlagen geprägt sind, spielt das zu Fuß Gehen eine bedeutende Rolle für die Anwohner*innen und Nutzenden der Hermannstraße, was zu einem hohen Fußverkehrsaufkommen führt. Die häufig unzureichend oder gar nicht abgesenkten Bordsteinkanten an den vorgesehenen Querungsstellen bedeuten Barrieren insbesondere für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen. Taktile Leitsysteme fehlen ebenfalls an den meisten Querungsstellen. Zur Querung der Fahrbahn der Hermannstraße sind Lichtsignalanlagen eingerichtet, ungesicherte Querungen gibt es nur sehr selten.

Die Gehwege sind vom fließenden Verkehr entweder durch Grünflächen oder durch den ruhenden Kfz-Verkehr getrennt. In dem Untersuchungsgebiet existieren in den Seitenstraßen in einigen Straßen Querungshilfen, die Fußgängern das Überqueren der Fahrbahn

Abbildung 6: Mangelnde Einbindung der Friedhöfe in den Straßenraum, Quelle: eigene Aufnahme

Abbildung 7: Gefährdung und Behinderung zu Fuß Gehender durch regelwidrig abgestellte Pkw; Quelle: eigene Aufnahme

Abbildung 8: : Einschränkung der begehbaren Gehwegfläche durch Außenbestuhlung; Quelle: eigene Aufnahme

erleichtern sollen. Es ist auch bemerkbar, dass durch oftmals illegal parkende Kfz die Begehbarkeit der Gehwege sowie die Überquerbarkeit der Fahrbahn für zu Fuß Gehende eingeschränkt wird und zu Fuß Gehende damit teilweise gefährdet werden. Des Weiteren schränken Straßenbäume, Radverkehrsanlagen sowie die Nutzung der Gehwege durch Gewerbetreibende die begehbare Breite der Gehwege ein; dies führt häufig auch zu einer geringen Aufenthaltsqualität.

Radverkehr

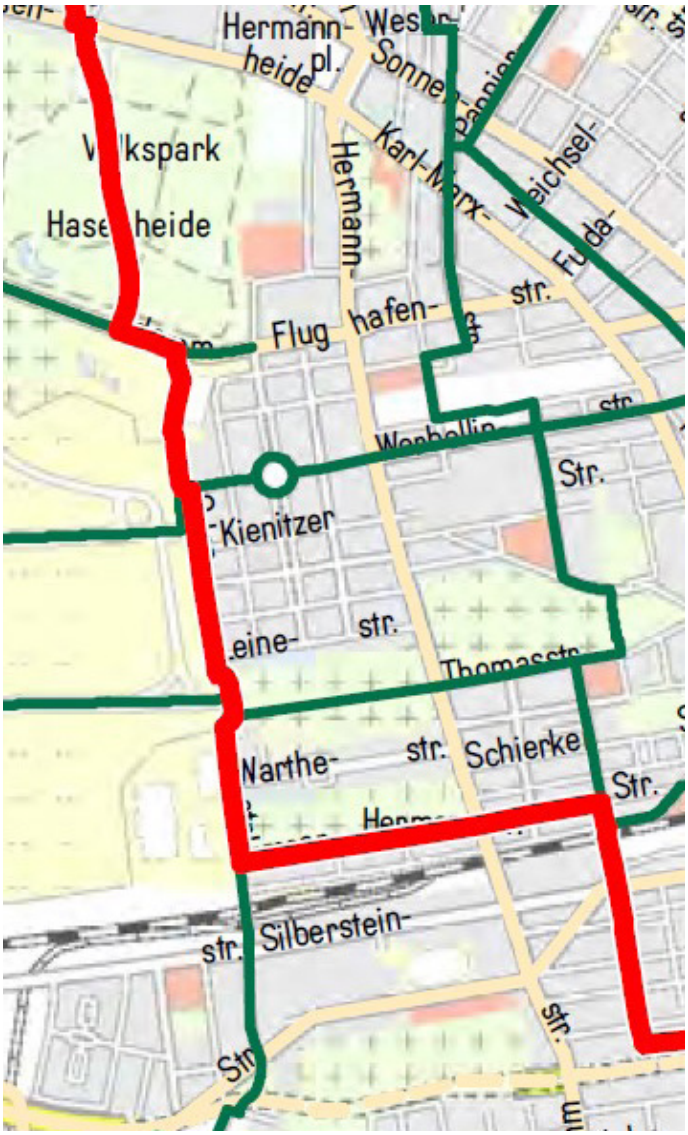
Je nach Streckenabschnitten werden Radfahrende auf der Hermannstraße zusammen mit dem Kfz-Verkehr oder getrennt von der Fahrbahn geführt. Im nördlichen Abschnitt zwischen Hermannplatz und Flughafenstraße sowie auf dem kurzen südlichen Abschnitt zwischen Glasower Straße und Juliusstraße befinden sich Hochbordradwege getrennt vom Kfz-Verkehr. Diese sind aber nur etwa 1,00 m breit und werden zudem häufig von Pollern gesäumt, die für Radfahrende eine Gefahr darstellen können. Auf der gesamten verbleibenden Länge der Hermannstraße werden Radfahrende auf der Fahrbahn zusammen mit dem Kfz-Verkehr und ohne Schutzstreifen oder Radfahrstreifen geführt. Außerdem gibt es an den Knotenpunkten meist weder separate Lichtsignalanlagen noch eine separate Wegweisung für Radfahrende.

Laut des in Abbildung 2 dargestellten übergeordneten Fahrradroutennetzes von Berlin verlaufen die übergeordneten Radwege und Ergänzungsradwege nur parallel zur Hermannstraße. Der Kontrast wird besonders im Vergleich zum übergeordneten Straßennetz daneben deutlich, weil die wesentlich direktere Verbindung über die Hermannstraße nicht Teil des Fahrradroutennetzes ist.

Für den ruhenden Verkehr stehen im Bereich der Hermannstraße nur wenige Fahrradabstellanlagen zur Verfügung. Aus diesem Grund werden Räder oft an Absperrgittern oder Verkehrsmasten abgestellt. Dies führt, wie in Abbildung 7 zu sehen ist, oftmals zu einer Behinderung zu Fuß Gehender oder anderer Rad Fahrender.

Abbildung 9: Hochbordradwege in der Hermannstraße;
Quelle: eigene Aufnahme

Abbildung 10: Wild abgestellte Fahrräder in der Hermannstraße;
Quelle: eigene Aufnahme



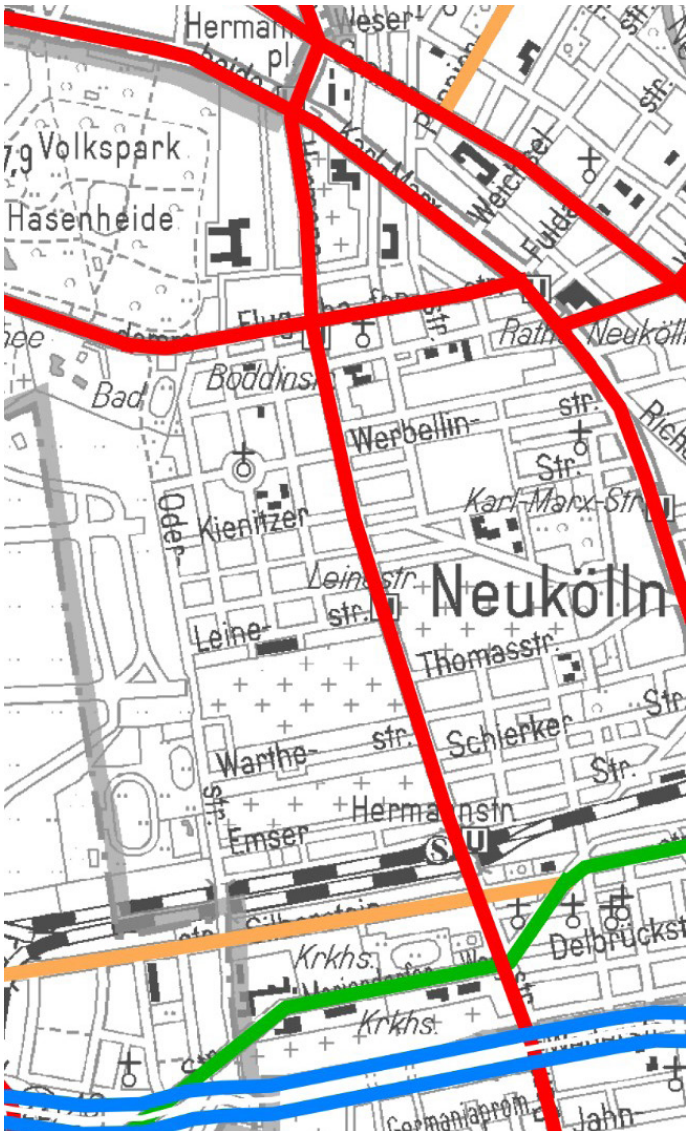


Abbildung 11: Ausschnitte aus dem übergeordneten Fahrradroutennetz (links) und Straßennetz (rechts) von Berlin;
Quellen: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, 2018; Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, 2015

Öffentlicher Personennahverkehr

Entlang der Hermannstraße bestehen mehrere zentrale Punkte des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), die sowohl für den innerbezirklichen als auch den berlinweiten Nahverkehr eine bedeutende Rolle spielen. Im Süden der Hermannstraße befindet sich der gleichnamige S- und U-Bahnhof. An diesem treffen die Ringbahnlinien (S41, S42, S45, S46 und S47) sowie die U-Bahnlinie U8 zusammen, die hier ihren südlichen Endpunkt hat. Dementsprechend verkehren hier zahlreiche Buslinien (M44, 246, 277, 370 und 377) als Zubringer zu U- und S-Bahn. Zwischen den Bus- und den Schnellbahnlinien als auch zwischen der U- und S-Bahn selbst herrschen rege Umsteigeströme.

Im Nord-Süd-Verlauf der Hermannstraße selbst findet sich tagsüber kaum ÖPNV oberhalb der Straße, da die U8 fast in kompletter Länge darunter verkehrt. In den Nächten vor Werktagen verkehrt anstelle der U-Bahn ein Nachtbus. Es befinden sich neben Hermannstraße (siehe oben) und Hermannplatz (siehe unten) zwei U-Bahnhöfe in der Hermannstraße. Der U-Bahnhof Leinestraße, der keine weiteren Umsteigemöglichkeiten bietet sowie der U-Bahnhof Boddinstraße, an dem zu den Buslinien 104 und 166 umgestiegen werden kann. Diese Linien queren den Ortsteil vornehmlich in Ost-West-Richtung und nutzen im Bereich des Bahnhofs Boddinstraße für einige hundert Meter auch die Hermannstraße.

Am nördlichen Ende der Straße befindet sich der Hermannplatz mit seinem gleichnamigen U-Bahnhof. Dort treffen die zwei Linien U7 und U8 aufeinander. Im Netz der Berliner U-Bahn ist dies einer der wichtigsten Umsteigeknoten. Dementsprechend verkehren hier auch zahlreiche Buslinien in weitere Teile der Stadt (M29, M41, 171, 194).

Die Erreichbarkeit der Straße mit dem ÖPNV ist also aus zahlreichen Gebieten der Stadt gegeben und kann durchaus als gut bezeichnet werden, da nahezu jeder Abschnitt der Straße über mindestens einen Schnellbahnzugang verfügt. Die U8 übernimmt dabei die Erschließung in Nord-Süd-Richtung, die Ringbahn und U7 vornehmlich in Ost-West-Richtung. Ergänzend kommen zahlreiche Buslinien in weiter Stadtgebiete und Bezirksbereiche hinzu.

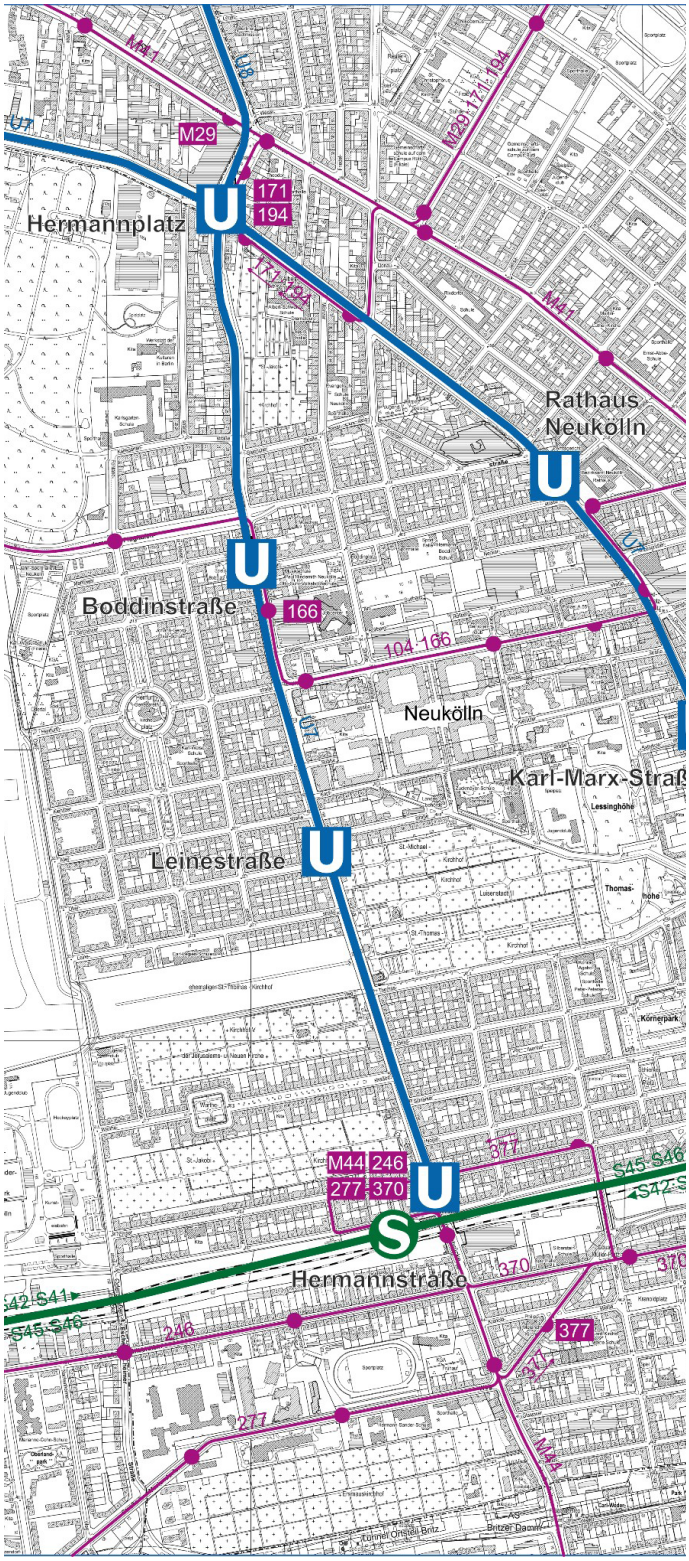


Abbildung 12: Öffentlicher Personennahverkehr im Untersuchungsgebiet Quellen: eigene Darstellung nach Geoportal Berlin (K5 SW-Ausgabe)

Abbildung 13: Eingangsbereich U-Bahnhof Boddinstraße; Quellen: eigene Aufnahme

Kraftfahrzeug-Verkehr

Für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen (Kfz) stehen auf der Hermannstraße entweder zwei Fahrstreifen oder ein überbreiter Fahrstreifen zur Verfügung. In der Hermannstraße wurde zuletzt 2014 die Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von der Verkehrslenkung Berlin (VLB) gemessen. Zur besseren Differenzierung wurden dabei Abschnitte zwischen signifikanten Knotenpunkten gebildet. Die DTV liegt in allen drei Abschnitten bei über 20.000 Kfz pro 24 Stunden. Für die Spitzenstunde können dementsprechend etwa 2.000 Kfz pro Stunde angenommen werden.

Straßenabschnitt	DTV Kfz
Hermannplatz-Werbellinstraße	20.635
Werbellinstraße-Silbersteinstraße	24.840
Silbersteinstraße- BAB 100	22.750

Tabelle 1: Durchschnittliche Verkehrsstärke auf der Hermannstraße; Quelle: Verkehrslenkung Berlin 2014

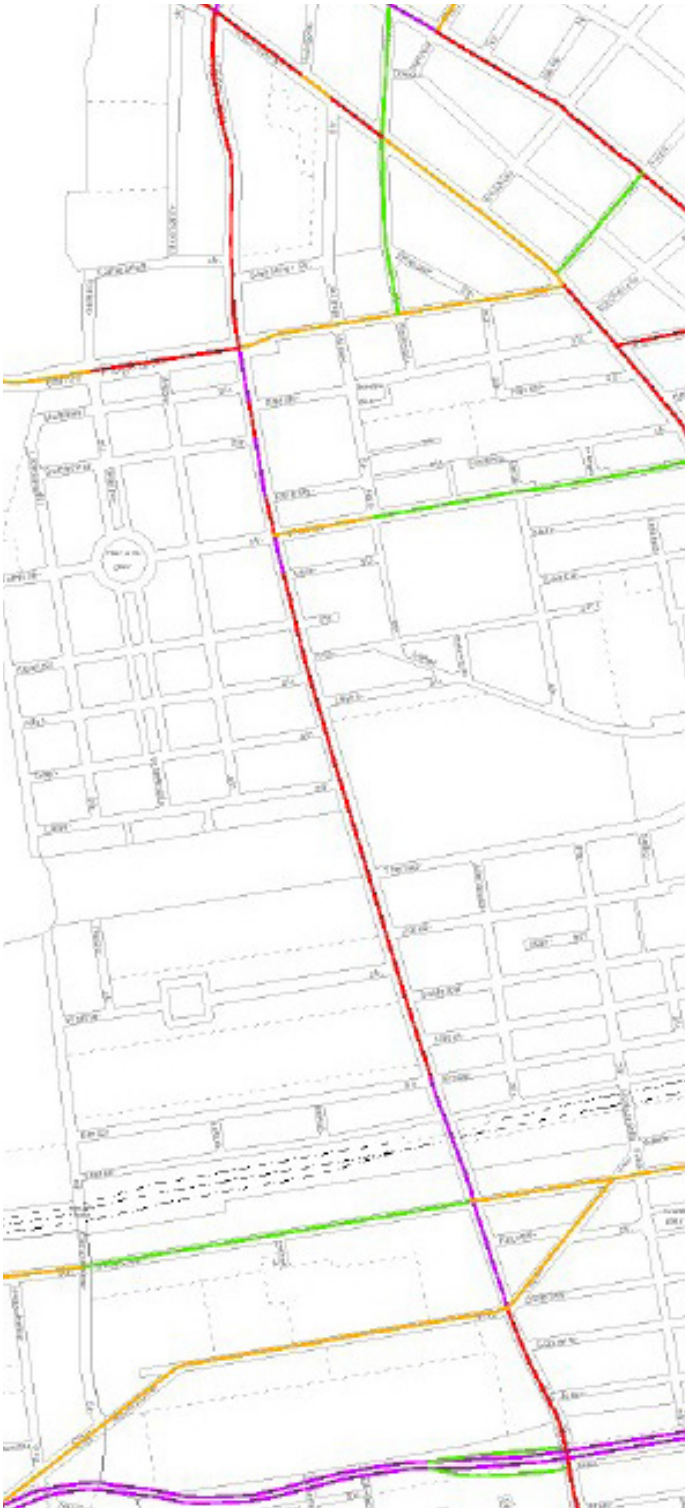
Entlang der gesamten Hermannstraße stehen fast durchgängig Längsparkstände für Kfz zur Verfügung. Dennoch ist der Parkdruck aufgrund der dichten Bebauung mit vielen Geschäften und Wohnblocks relativ hoch. In der Folge halten bzw. parken sowohl Anwohner*innen als auch Lieferanten häufig in zweiter Reihe oder im Bereich von Einmündungen, wodurch es zu einer Gefährdung Radfahrender und zu Fuß Gehender kommt, da diese nur über den verbleibenden Kfz-Fahrstreifen ausweichen können oder beim Queren eingeschränkt werden. Bislang gibt es in der Hermannstraße und den umliegenden Wohnstraßen keine Parkraumbewirtschaftung.

2.5 Emissionsbelastungen

Aufgrund der hohen Verkehrsstärken und der dichten Bebauung sind die Anwohner*innen in der Hermannstraße relativ großen Lärm- und Luftschadstoffbelastungen ausgesetzt. Bei den verkehrsbedingten Emissionen von Stickoxiden und Feinstaub (Abbildung 8) liegt die Hermannstraße im überdurchschnittlichen Bereich, abschnittsweise sogar im weit überdurchschnittlichen Bereich. Die verkehrsbedingten Lärmwerte VDEN (Tag-Abend-Nacht-Index) sind ebenfalls sehr hoch in der Hermannstraße. Die Fassadenpegel liegen fast durchgängig über 70 dB(A) (Abbildung 7) und damit deutlich über dem in § 2 Abs. 1 Nr. 3 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) für Kern- und Mischgebiete festgesetzten Immissionsgrenzwerts von 64 dB (A) tags und 54 dB (A) nachts, der die Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche schützen soll.

Umweltgerechtigkeit

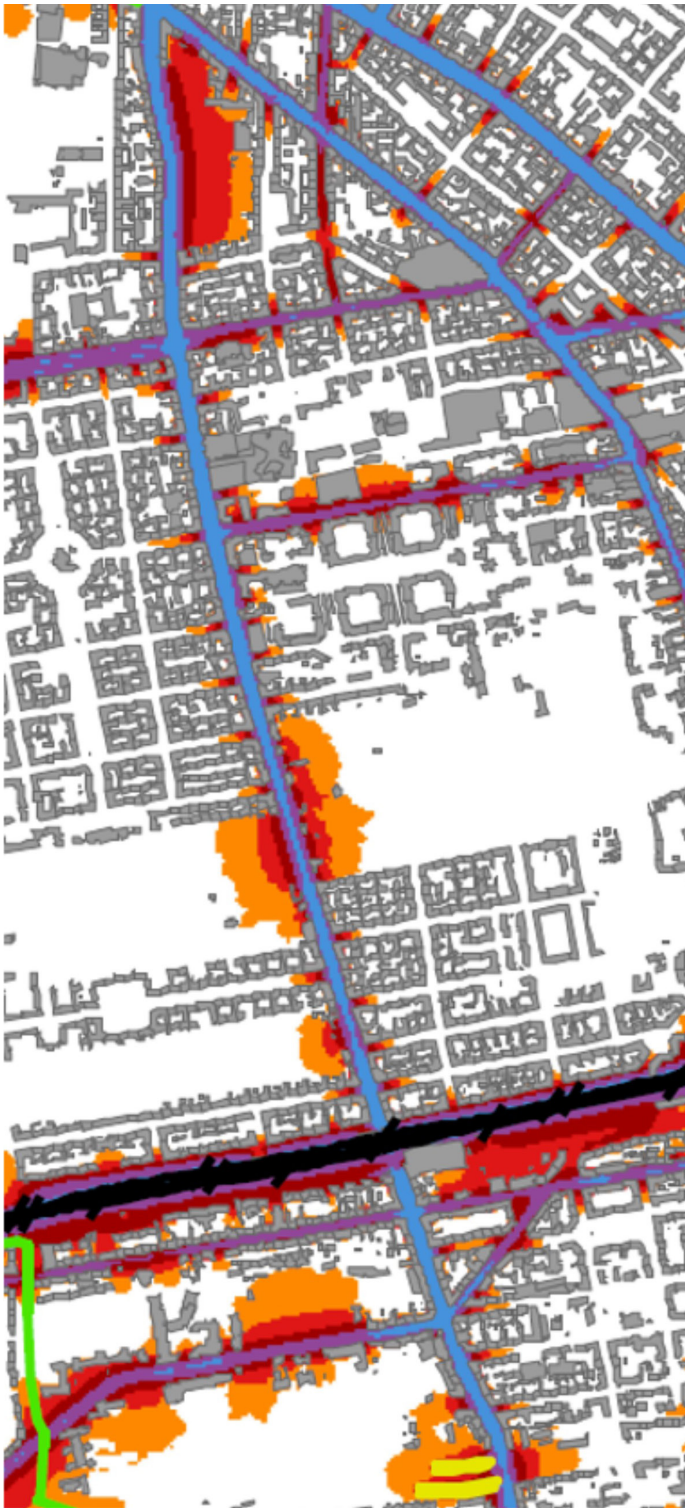
Ein Themenbereich des Berliner Umweltatlas ist die Umweltgerechtigkeit (kurz Umweltgerechtigkeitsatlas). „Der Begriff Umweltgerechtigkeit befasst sich mit Art, Ausmaß und Folgen ungleicher sozialer Verteilungen von Umweltbelastungen und den Gründen dafür. Schon lange ist bekannt und wissenschaftlich belegt, dass die soziale Lage mit über den Gesundheitszustand eines Menschen entscheidet und die Lebenserwartung beeinflusst. Der Zusammenhang zwischen sozioökonomischem Status und gesundheitsgefährdenden Wohn- und Wohnumfeldbedingungen – und den Wirkungszusammenhängen – ist in Deutschland bisher jedoch wenig untersucht worden." (Senatsverwaltung für Umwelt, 2015, S. 1)
Der Berliner Umweltgerechtigkeitsatlas trifft seine Aussagen auf Ebene der 447 Planungsräume von Berlin. Im Bereich um die Hermannstraße wurden die Grenzen der Planungsräume jeweils an die Hermannstraße selbst gelegt; die Planungsräume umfassen also auch die weniger stark belasteten Nebenstraßen. Daher lassen sich allein für die Hermannstraße aus den Karten des Umweltgerechtigkeitsatlas nur sehr ungenaue Aussagen treffen. Für dieses Konzept werden daher Daten über die Umweltbelastung an der Hermannstraße aus straßenspezifischen Karten abgelesen (siehe Kapitel 2.5: Emissionsbelastungen).
Um Aussagen über den Zusammenhang zwischen dem sozioökonomischen Status der Menschen, die an der Hermannstraße wohnen, und der Umweltbelastung zu treffen, wird die Karte mit dem Kernindikator „soziale Problematik" aus dem Umweltgerechtigkeitsatlas herangezogen (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, 2015). Diese weist nämlich alle an der Hermannstraße liegenden Planungsräume als solche mit einem „niedrigen bis sehr niedrigen Statusindex" aus (der Statusindex stützt sich auf ein Set an Indikatoren, darin werden u. a. Arbeitslosigkeit, Armut und Migrationshintergründe dargestellt; Näheres hierzu siehe (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, 2013, S. 19ff.)). Auch in Kapitel 1.2 konnte gezeigt werden, dass die soziale Problematik in den Quartieren an der Hermannstraße hoch ist. Wie in Kapitel 2.5 dargestellt wird, ist an der Hermannstraße die Luftschadstoffbelastung überdurchschnittlich bis weit überdurchschnittlich hoch, die Lärmbelastung liegt im gesundheitsgefährdenden Bereich. Auch ist eine adäquate Versorgung mit Grünflächen von der Hermannstraße aus nur teilweise gegeben (siehe Kapitel 2.3). Über das Bioklima können, wie oben ausgeführt, nur sehr ungenaue Aussagen getroffen werden. In Bezug auf Lärm und Luftschadstoffe kann so allerdings qualitativ von einem Zusammenhang zwischen Umweltbelastung und sozialer Problematik an der Hermannstraße gesprochen werden.



Index-Berechnungsverfahren
anhand der Stoffe NOx und PM10

	Aufteilung	Emissionsmengen in g/(m/Tag)
	1. - 3. Dezil	weit unterdurchschnittlich
	4. - 7. Dezil	durchschnittlich
	8. - 9. Dezil	überdurchschnittlich
	10. Dezil	weit überdurchschnittlich

Abbildung 14: Verkehrsbedingte Stickoxid- und Feinstaubbeslastungen; Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, 2017



Strategische Lärmkarte L_{DEN}
Gesamtlärm Straßen-, Schienen- und Flugverkehr

Pegel im Berechnungsebiet:
- > 55 - 60 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 70 - 75 dB(A)
- > 75 dB(A)

Kartensymbole:
- Straße
- Eisenbahn/S-Bahn (AEG)
- Straßenbahn/ U-Bahn (oberirdisch)
- Lärmschutzwand, Stützwand, Wand
- Landes-/Bezirksgrenze
- Gebäude

Berechnungshöhe: 4m über Gelände
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Dargestellt sind Pegel über 55 dB(A)

Abbildung 15: Strategische Lärmkarte im Planungsgebiet; Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, 2017

3. Rechtsnormen, Richtlinien und Planwerke

Zusätzlich zur Analyse des Untersuchungsgebiets ist es unabdinglich für die Konzeptionierung, relevante Gesetze, Verordnungen, Richtlinien, Empfehlungen und Planwerke zu beachten. Die Relevanz wurde nach der Relevanz des jeweiligen Werks für die Nahmobilität im Allgemeinen, für die Umgestaltung von öffentlichen Straßenräumen und für das Mobilitätsmanagement in Berlin beurteilt. Hierbei spielt insbesondere das neu in Kraft getretene Berliner Mobilitätsgesetz eine wichtige Rolle. Des Weiteren soll in diesem Kapitel auf den Stadtentwicklungsplan Verkehr sowie die zugehörigen Fußverkehrs- und Radverkehrsstrategien für Berlin eingegangen werden. Außerdem werden die AV Geh- und Radwege, die Empfehlungen für Fuß- und für Radverkehrsanlagen, die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen und der Umweltgerechtigkeitsatlas beleuchtet und dabei stets die Relevanz für das erstellte Konzept hervorgehoben.

Titelbild 3; Quelle: eigene Darstellung

3.1 Berliner Mobilitätsgesetz

„Berlin soll mobiler, sicherer und klimafreundlicher werden. […] Dem Umweltverbund von Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV kommt dabei eine besondere Rolle zu, weil er sehr effizient bei den benötigten Flächen ist“ (Senatsverwaltung für Umwelt Verkehr und Klimaschutz, 2018). Das Berliner Mobilitätsgesetz vom 05. Juli 2018 (GVBl. S. 464; Abkürzung: MobG BE), in Kraft getreten am 18.07.2018, ist bundesweit das erste Gesetz seiner Art. Zweck des Gesetzes ist nach § 1 Abs. 1 die Bewahrung und Weiterentwick¬lung eines auf die Mobilitätsbedürfnisse in Stadt und Umland aus¬gerichteten und dabei stadt-, umwelt-, sozial- sowie klimaverträglich ausgestalteten, sicheren, barrierefreien Verkehrssystems als Beitrag zur individuellen Lebensgestaltung und zur inklusiven Lebensraum¬gestaltung sowie als unverzichtbarer Bestandteil einer funktionie¬renden zukunftsfähigen Metropolregion. Zweck des Gesetzes ist zudem die Gewährleistung gleichwertiger Mobilitätsmöglichkeiten in allen Teilen Berlins. Damit soll für alle Personen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben abgesichert werden. Aus der Präambel: Dieses Gesetz schafft die rechtlichen Rahmenbedingungen für eine in allen Teilen Berlins gleichwertige, an den Mobilitätsbedürfnissen von Stadt und Umland ausgerichtete, individuelle Lebensgestaltung, unabhängig von Alter, Geschlecht, Einkommen und persönlichen Mobilitätsbeeinträchtigungen sowie von Lebenssituation, Herkunft oder individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit.

In der aktuell gültigen Fassung vom 05. Juli 2018 hat das Gesetz drei Abschnitte, davon der erste zur zielorientierten integrierten Mobilitätsgewährleistung für Berlin mit wiederum drei Unterabschnitten. Der erste enthält die verkehrsmittelübergreifenden Ziele (§§ 3 bis 15), die das Land Berlin gemäß § 1 Abs. 4 bei der Aufstellung und Umsetzung der im Mobilitätsgesetz geregelten Planwerke verfolgt und deren Erreichung gemäß § 20 Abs. 1 von den für Verkehr zuständigen Stellen des Landes Berlin gefördert wird. Zu den konkreten Vorgaben, die für die Verkehrsplanung aufgestellt werden sollen, siehe Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (Kapitel 3.2). Im Folgenden werden die für die nahmobilitätsgerechte Umgestaltung der Hermannstraße relevanten Ziele vorgestellt.

§ 3 Mobilität für alle normiert in grundsätzlicher Weise, dass Mobilität in Berlin bezogen auf die wesentlichen Wegezwecke 1. an allen Tagen des Jahres und rund um die Uhr, 2. in allen Teilen Berlins gleichwertig und 3. unabhängig von Alter, Geschlecht, Einkommen und persönli¬chen Mobilitätsbeeinträchtigungen sowie von Lebenssituation, Herkunft oder individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit gewährleistet werden soll.

§ 4 Menschen- und stadtgerechter Verkehr: Abs. 1 besagt, dass die Mobilitätsangebote, die Verkehrsinfrastruktur sowie die verkehrsorganisatorischen Abläufe unter Beachtung des Nutzungsverhaltens an den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen und den Verkehrsbedürfnissen des Wirtschaftsverkehrs ausgerichtet werden. Es wird sichergestellt, dass Einwohnerinnen und Einwohner in allen Teilen Berlins über ein gleichwertiges ÖPNV-Angebot verfügen. Abs. 2 normiert Barrierefreiheit: Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebote sollen zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen, insbesondere für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, barrierefrei im Sinne von § 2 Absatz 6 gestaltet werden. Durch die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und durch möglichst geringe Rauminanspruchnahme des fließenden und ruhenden Verkehrs soll die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums und die Lebensqualität in der Stadt verbessert werden (Abs. 3). Bei der Umgestaltung vorhandener Verkehrsinfrastruktur soll neben ihrer funktionalen die soziale, stadtkulturelle, architektonische, denkmalpflegerische, historische oder klimawirksame Bedeut¬samkeit berücksichtigt werden (Abs. 4). Bei Neuanlage und grundlegender Umgestaltung von Straßen und Plätzen soll geprüft werden, ob und inwieweit diese nach Zweckbestimmung und Ausgestaltung als Ort der Begegnung, des Verweilens, der Erholung, der Kommunikation und des Spielens genutzt werden können (Abs. 5).

Der **§ 5 Umweltverbund und Inter- sowie Multimodalität** setzt in Abs. 1 das Ziel, dass durch eine Steigerung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität der Verkehre des Umweltverbundes dessen Anteil an den zurückgelegten Wegen gesteigert werden soll. Nach Abs. 3 sollen die verschiedenen Verkehrsmittel des Umweltverbundes ein¬schließlich ihrer Infrastruktur so gestaltet werden, dass sie einander optimal ergänzen. Dieses betrifft insbesondere die Ausge¬staltung der Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und ihres Umfeldes, vor allem in Bezug auf Auffindbarkeit, Zugänglichkeit, Nutzbarkeit, Beschilderung, Information sowie Ab-stellmöglichkeiten.

Im **§ 6 Stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr** wird zuerst in Abs. 1 das Ziel gesetzt, dass die Stadtverträglichkeit und Funktionsfähigkeit des Wirt¬schaftsverkehrs gewährleistet und verbessert wird. Gemäß Abs. 2 sollen Verkehrsbedingte Beeinträchtigungen von Klima, Umwelt und Gesundheit reduziert und der Wirtschaftsverkehr für das jeweilige Umfeld verträglich abgewickelt werden. Dazu sind logis¬tische, fahrzeugseitige, regulatorische und verkehrsorganisatorische Maßnahmen vorzusehen.

Aus **§ 7 Förderung der Stadtentwicklung** ist insbesondere Abs. 2 für dieses Konzept relevant, denn er normiert, dass Mobilitätsangebote und Verkehrsin-

frastruktur im Ein¬klang mit den Erfordernissen der nachhaltigen Stadtentwicklung gestaltet werden sollen. Dabei sind folgende Aspekte besonders zu berück¬sichtigen: 1. Die polyzentrische Stadtstruktur Berlins ist zu sichern und wei¬ter zu entwickeln. 2. Die Erreichbarkeit bestehender Quartiere und Zentren sowie de¬ren innere Erschließung ist zum Zwecke sozialer Teilhabe in ganz Berlin mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu sichern.

§ 8 setzt Ziele in Bezug auf **Klima- und Umweltschutz**. Gemäß Abs. 1 sollen verkehrsbedingte Beeinträchtigungen von Klima und Umwelt durch Verlagerung von Nachfrage auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie durch den Einsatz umweltfreundlicher Technologien so reduziert werden, dass die verkehrsspezifischen Umweltziele sowie die Klimaschutzziele des Landes Berlin zur Um¬setzung des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 (BGBl. 2016 II S. 1082) erreicht werden. Die vorstehenden Maß¬nahmen sollen somit einen angemessenen Beitrag dazu leisten, den globalen Temperaturanstieg gemäß dem Pariser Klimaabkommen zu begrenzen. Gemäß Abs. 2 sollen Verkehr und Verkehrsinfrastruktur ressourcenschonend und stadtökologisch nachhaltig gestaltet werden. Abs. 3 besagt, dass bei Maßnahmen innerhalb des öffentlichen Straßenlands der Erhalt und die Ausweitung des Bestandes von Bäumen, Sträu¬chern, Grün- und Blühstreifen sowie nicht versiegelter Flächen an¬gestrebt werden soll.

§ 9 Minimierung von Gesundheitsbeeinträchtigungen setzt den verpflichtenden Soll, dass verkehrsbedingte Gesundheitsbeeinträchtigungen vermie¬den werden. Dieser betrifft insbesondere Luftschadstoff- und Lärm¬belastungen.

§ 10 Verkehrssicherheit setzt das Ziel, dass gemäß Abs. 1 alle Menschen unabhängig vom gewählten Verkehrs¬mittel sicher an ihrem Ziel ankommen sollen. Gegenseitige Rücksichtnahme und Respekt zwischen allen am Verkehr Teilnehmenden sind als wesentliche Grundlagen der Ver-kehrssicherheit zu fördern (Abs. 2). Ziel ist gemäß Abs. 3, dass sich im Berliner Stadtgebiet keine Verkehrsunfäl¬le mit schweren Personenschäden ereignen. Diese „Vision Zero“ ist Leitlinie für alle Planungen, Standards und Maßnahmen mit Einfluss auf die Entwicklung der Verkehrssicherheit.

§ 11 Sicherheit im öffentlichen Raum besagt: Bei Planung und Ausgestaltung von Verkehrsangeboten und Ver¬kehrsinfrastruktur ist das Sicherheitsempfinden der Menschen zu beachten und deren persönliche Sicherheit zu verbessern. Die be¬sonderen Schutzbedürfnisse von Menschen mit Mobilitätsein¬schränkungen sind zu berücksichtigen. Zur Vermeidung von Unsi-cherheitsgefühlen sollen die subjektiven Wahrnehmungen der Men¬schen […] durch planerische Gestaltungen unter Sicherheitsaspekten positiv beeinflusst werden.

Der zweite Unterabschnitt „integrierte Verkehrsentwicklungsplanung“ regelt insbesondere Aufstellung und Inhalt des Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr (StEP Mobilität und Verkehr) in § 16. Der Abs. 1 nennt seinen Zweck: „Der Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP Mo¬bilität und Verkehr) ist Grundlage aller verkehrsspezifischen Pla¬nungen. Er bewältigt insbesondere die in den §§ 3 bis 15 benannten Ziele der Mobilitätsgewährleistung in integrierter, verkehrsmittelübergreifender Betrachtung. Gemäß Abs. 6 sollen die folgenden, konkretisierenden Planwerke aufgestellt werden: Fußverkehrsplan, Radverkehrsplan und Nahverkehrsplan.

Abbildung 16: Flyer für das Mobilitätsgesetz;
Quelle: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, 2018

Der Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr sowie die separaten Planwerke sind zur Zeit der Erarbeitung dieses Konzepts noch nicht aufgestellt; der StEP Mobilität und Verkehr wird den aktuell geltenden StEP Verkehr (Kapitel 3.2) beerben.

Der Unterabschnitt 3 regelt die Umsetzung der Ziele und Planwerke (hierzu siehe unten „Maßgeblichkeit“) sowie Konfliktlösungsprozesse. Konflikte zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln sollen bereits durch die gezielte Aufstellung der Planwerke (Nahverkehrs-, Radverkehrs- und Fußverkehrsplan) vermieden werden. Darüber hinaus gibt das Mobilitätsgesetz aber in § 25 Vorgaben für die „Bewältigung von Konfliktlagen bei der Umsetzung von Maßnahmen“, also für die

planerische Abwägungsentscheidung (Abs. 1). Bei der Abwägungsentscheidung sind gemäß Abs. 2 folgende Aspekte zu berücksichtigen: 1. die Konvergenz mit den Zielen dieses Gesetzes unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrssicherheit sowie der Bedeutung der Maßnahmen innerhalb der jeweiligen Netze, 2. die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Verkehrssys¬tems in seiner Gesamtheit, 3. der Vorrang des fließenden vor dem ruhenden Verkehr, 4. die verkehrsmittelspezifischen Ausweichmöglichkeiten im Sin¬ne partieller Umsetzung von Maßnahmen oder der Umsetzung alternativer Maßnahmen. Gemäß Abs. 4 sind Aspekte des Landschafts-, Natur-, und Artenschutzes zu berücksichtigen.

Der zweite Abschnitt normiert die „Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs", dieser löst das sogenannte ÖPNV-Gesetz ab. In diesem ist für dieses Konzept als relevante Vorschrift zu finden, dass gemäß § 26 Abs. 2 das ÖPNV-Angebot u. a. „einen optimierten Übergang zu anderen Ver¬kehrsmitteln im Sinne einer multimodalen Verknüpfung ermögli¬chen" soll.
Zuletzt regelt der dritte Abschnitt die „Entwicklung des Radverkehrs". Dieser Teil, auch „Radgesetz" genannt und in der Öffentlichkeit besonders bekannt, ist maßgeblich auf die erfolgreiche Initiative Volksentscheid Fahrrad zurückzuführen, welche als Auslöser für die Verhandlungen über ein Mobilitätsgesetz überhaupt anzusehen ist. Die Entstehung des Berliner Mobilitätsgesetzes kann somit als erfolgreiches Beispiel für die aktive bzw. initiative Einbindung der Zivilgesellschaft in die Gesetzgebung betrachtet werden. Für die Aufstellung des ersten Abschnitts wurde der Mobilitätsbeirat gegründet, dem Mobilitätsverbände, die Bezirke, zuständige Senatsverwaltungen und Vertreter der Fraktionen angehören. Der Abschnitt über die Entwicklung des Radverkehrs wurde im Rahmen des „Dialog Radgesetz" von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz gemeinsam mit der Initiative Volksentscheid Fahrrad, dem ADFC, dem BUND, den Koalitionsfraktionen und der Senatskanzlei verhandelt. (Senatsverwaltung für Umwelt Verkehr und Klimaschutz, 2018)

Den Abschnitt beginnt der **§ 36** des Berliner Mobilitätsgesetzes mit den **besonderen Zielen der Entwicklung des Radverkehrs**. Der Radverkehr soll gemäß Abs. 1 so gefördert werden, dass er attraktiv, leistungsfähig und sicher ist; er soll die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung auch bei wachsender Bevölkerungszahl erfüllen (Abs. 2). Der Radverkehrsanteil soll deutlich wahrnehmbar steigen (Abs. 3); Qualität und Quantität der Maßnahmen zur Förderung sollen ein dem angestrebten Stellenwert des Radverkehrs angemessenes Niveau erreichen (Abs. 4). Abs. 5 zur Verkehrssicherheit schließt auch die subjektive Sicherheit ein: Durch geeignete infrastrukturelle, verkehrsorganisatorische sowie kommunikative Maßnahmen ist eine objektive und möglichst hohe subjektive Sicherheit für die Radfahrenden zu erreichen. Es wird anschließend die in § 10 Abs. 2 allgemein formulierte „Vision Zero" speziell für die Radfahrenden zur Leitlinie in der Planung erklärt. Abs. 6 normiert Leihfahrräder. Abs. 7 besagt, dass die umweltschonende Nutzung von Lastenrädern für private oder gewerbliche Zwecke ausgeweitet werden soll. Entsprechende Maßnahmen zur Förderung von Lastenrädern sollen sowohl deren Angebot stärken als auch die Möglichkeiten zum Abstellen von Lastenrädern erweitern.

§ 38 schreibt **Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr** vor. Hier ist insbesondere Abs. 2 für dieses Konzept von Relevanz, er besagt, dass bei der Umgestaltung eines Knotenpunktes Radver¬kehrsanlagen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit nach dem Stand der Technik eingerichtet oder angepasst werden sollen. Bei der Einrichtung der Radverkehrsanlagen sollen Knotenpunkte so gestaltet werden, dass optimale Sichtbeziehungen bestehen.

Aus dem Abschnitt **„Entwicklung des Radverkehrs"** ist vor allem der **§ 43** „Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptverkehrsstraßen" für dieses Konzept von Relevanz. Er normiert in Abs. 1 u. a., dass auf oder an allen Hauptverkehrsstraßen Radverkehrs¬anlagen mit erschütterungsarmem, gut befahrbarem Belag in siche¬rem Abstand zu parkenden Kraftfahrzeugen und ausreichender Breite eingerichtet werden sollen. Diese sollen so gestaltet werden, dass sich Rad¬fahrende sicher überholen können. Gemäß Abs. 2 ist im Sinne vorausschauender Planung die in Umsetzung der Planung zu erwartende Radverkehrsnutzung bei der Dimensionierung zu berücksichtigen. Die Radverkehrsanlagen sollen so gestaltet werden, dass unzulässiges Befahren und Halten durch Kraftfahr¬zeuge unterbleibt.

Daneben gibt **§ 47** Vorgaben für **Fahrradabstellanlagen**. Abs. 1 besagt u. a., dass die Auswahl der Standorte sowie die Anzahl und Dimensionierung der Abstellanla¬gen sich am derzeitigen und erwarteten zukünftigen Bedarf des Fahrradverkehrsaufkommens orientieren, in allen Teilen Berlins gleichwertig eingerichtet werden und den Fußverkehr nicht behin¬dern soll. Die Verortung und Gestaltung berücksichtigt das Sicherheits¬empfinden der Nutzenden.

Das Berliner Mobilitätsgesetz setzt seine eigene Fortschreibung fest. Es soll gemäß § 50 Abs. 2 ein Jahr nach seinem Inkrafttreten um die Abschnitte „Fußverkehr" und „intelligente Mobilität" ergänzt werden, dabei soll auch der Wirtschaftsverkehr vertieft und ggf. in einem eigenen Abschnitt geregelt werden. Unter anderem von der Opposition im Abgeordnetenhaus von Berlin wurde kritisiert, dass es keinen Abschnitt zum („nicht-intelligenten") PKW-Verkehr gibt bzw. geben soll.

Maßgeblichkeit

Gemäß § 20 Abs. 1 des Berliner Mobilitätsgesetzes fördern die für Verkehr zuständigen Stellen des Landes Berlin die Erreichung der in diesem Gesetz geregelten Ziele sowie die Qualitäts- und Handlungsziele des StEP Mobilität und Verkehr. Sie setzen die im StEP Mobilität und Verkehr sowie in den separaten Planwerken gemäß § 16 Absatz 6 enthaltenen Maßnahmen um und beachten die in diesen Planwerken enthaltenen Anforderungen, Standards und Vorgaben. Hieraus wird ersichtlich, dass das Berliner Mobilitätsgesetz und die zugehörigen Planwerke auch für die in diesem Konzept geplante Umgestaltung der Hermannstraße von zwingender und grundsätzlicher Bedeutung sind. Sowohl der StEP Mobilität und Verkehr als auch die separaten Planwerke Fuß- und Radverkehrsplan sind zur Zeit der Erarbeitung dieses Konzepts allerdings noch nicht aufgestellt; für ihre Aufstellung gelten jedoch die im Mobilitätsgesetz vorgeschriebenen Ziele und Vorgaben. Es ist davon auszugehen, dass den Zielen des Gesetzes entsprechend die Standards für Fuß- und Radverkehrsanlagen aus den Berliner AV Geh- und Radwegen und den einschlägigen Richtlinien und Empfehlungen der FGSV von den Vorgaben des StEP Mobilität und Verkehr und der separaten Planwerke deutlich überschritten werden. Dieses Konzept zieht daher im Allgemeinen die bestehenden Ziele in den §§ 3 bis 15 und die radverkehrsspezifischen Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes sowie im Besonderen die einschlägigen Normen mit einer teils deutlichen Überschreitung der dort empfohlenen Standards heran.

3.2 Stadtentwicklungsplan Verkehr

Der bestehende Stadtentwicklungsplan Verkehr vom 29. März 2011 mit dem Zielhorizont 2025 (StEP Verkehr), beschlossen vom Berliner Senat und herausgegeben von der damaligen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, hat im Gegensatz zum Mobilitätsgesetz und den zugehörigen Planwerken nur einen Empfehlungscharakter für die verkehrsspezifische Planung (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, o. J.). Der Stadtentwicklungsplan enthält sogenannte Teilstrategien: „Die Teilstrategien sind Bündelungen und Konkretisierungen von Handlungszielen zu sieben verkehrspolitisch relevanten Themenfeldern. Den Handlungszielen sind zielführende Maßnahmen („Kernmaßnahmen“) zugeordnet. Die Teilstrategien bilden zusammen die Strategie des Stadtentwicklungsplanes Verkehr und bilden somit das „Herzstück“ des StEP Verkehr. Als verbindendes Element stellen sie Ziele und Maßnahmen in einen Kontext und verknüpfen sie mit den Ausgangs- und Rahmenbedingungen und damit mit den verkehrlichen wie planerischen Realitäten in der Stadt.“ (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, 2011, S. 50)
Die für dieses Konzept relevanten Empfehlungen konnten in den Teilstrategien „Förderung des Umweltverbundes“, „Stadt-, Umwelt- und Lebensqualität“, „Mobilitäts- und Verkehrsmanagement“ und „Innere Stadt“ gefunden werden, sie werden im Folgenden vorgestellt.

Als Kernmaßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds schreibt der StEP Verkehr u. a. auf Seite 62: „Erfolgversprechende Ansätze zur weiteren Steigerung von Rad- und Fußverkehr liegen darin, einen größeren Anteil am öffentlichen (Straßen-)Raum für diese Verkehrsarten bereit zu stellen, die Infrastruktur für das gesamte „System Fahrrad” (Wege, Wegweisung, Stellplätze, Service) auszubauen und die Möglichkeiten der Kombination von Fahrrad und öffentlichem Verkehr zu verbessern. Auch beim Fußgängerverkehr bestehen Steigerungspotenziale, wenn Sicherheit, Bequemlichkeit und Attraktivität der öffentlichen Räume erhöht werden. Eine gestalterische Aufwertung der Straßenräume kommt auch den übrigen Nutzungen (Wohnen, Einzelhandel etc.) und somit allen Bürgerinnen und Bürgern zugute.“ Des Weiteren soll die Kombination Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung durch den Bau zusätzlicher Fahrradabstellanlagen und eine Ausweitung des Carsharings gefördert werden.

Abbildung 17: Stadtentwicklungsplan Verkehr Berlin; Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, 2011

In der Teilstrategie Stadt-, Umwelt- und Lebensqualität findet sich als Maßnahme auf Seite 70f.: „Die Reorganisation des ruhenden Verkehrs (über Parkraummanagement und die Teilumwandlung von Parkplätzen für Ladezonen, breitere Gehwege etc.) leistet einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Qualität des öffentlichen Raums. Das gesamthaft rückläufige Verkehrsaufkommen sowie die Bündelung von Verkehrsströmen führen zu Entlastungen (nicht nur) in der Innenstadt. Dadurch freiwerdende Kapazitäten können genutzt werden, um dem Umweltverbund mehr Raum zu geben, Ladezonen für den Wirtschaftsverkehr einzurichten sowie um Nutzungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten von Straßen und Plätzen zu steigern. Damit eröffnen sich Möglichkeiten, nicht nur Verkehr zu organisieren, sondern Stadtqualitäten zurück zu gewinnen."

In der Teilstrategie Mobilitäts- und Verkehrsmanagement konnte auf Seite 75 u. a. die folgenden Stichpunkte als Kernmaßnahmen gefunden werden: „Entwicklung einer Konzeption zur Unterstützung des Mobilitätsmanagements; Entwicklung, Förderung und Umsetzung von zielgruppenspezifischer Mobilitätsberatung, Förderung und Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements."

Zuletzt konnten noch in der Teilstrategie „Innere Stadt" auf Seite 78 die folgenden relevanten Empfehlungen ermittelt werden: „Die weitere Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung auf alle innerstädtischen Zielgebiete des Pkw-Verkehrs mit starker Parkraumnachfrage und Nutzungskonkurrenz sowie auf die unmittelbar daran angrenzenden Wohngebiete ist für die weitere Entlastung vom Kfz-Ziel- und Parksuchverkehr unverzichtbar. Dies sollte begleitet werden durch eine Optimierung der Organisation von Planung und Umsetzung. Besonders der Pkw-Zielverkehr von Dauerparkern kann so gedämpft werden. Der Zuwachs an privaten Stellplätzen soll unter Beachtung der Anforderungen unterschiedlicher Nutzungen und der Qualität der ÖPNV-Erschließung begrenzt werden, um die Wirkung der Parkraumbewirtschaftung zu unterstützen. […]"

Ebenfalls auf Seite 78: „Die wachsenden Anforderungen aus anderen Handlungsfeldern bzw. neuen Rahmenrichtlinien und Gesetzgebungen (z. B. Lärmaktionsplan, Luftreinhalteplan), aber auch städtebauliche Gründe machen weitere Maßnahmen zur Reduzierung und Umgestaltung des Kfz-Verkehrs erforderlich. Alle Maßnahmen, die der Reduzierung nicht-notwendiger Kfz-Verkehre dienen bzw. die dazu beitragen, den MIV umweltfreundlicher und stadtverträglicher zu machen, erhöhen die Lebensqualität in der Innenstadt. Dies trägt auch zur Erreichung sozialer Zielstellungen bei. Eine bessere Nutzung der Potenziale des Umweltverbundes ist über die Steigerung der Attraktivität der einzelnen Verkehrsträger sowie über eine bessere Verknüpfung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr erreichbar. Deren planerische, bauliche und tarifliche Integration soll daher weiter vorangetrieben werden. Kommunikative und interaktive Maßnahmen, die beispielsweise verstärkt die Möglichkeiten zum Umsteigen vom Auto auf den ÖPNV oder auf öffentliche Räder kommunizieren, können darüber hinaus das intermodale Mobilitätsverhalten in der Innenstadt unterstützten."

Schließlich finden sich hier (Seite 78) noch die folgenden Maßnahmenstichpunkte: „Teilumwandlung von Parkplätzen in bewirtschafteten Gebieten (Ladezonen, Gehwege, Fahrradabstellplätze), Bereitstellung von ca. 1.000 Parkplätzen für Carsharing Autos sowie von Anlagen für öffentliche Räder."

3.3 Fußverkehrsstrategie für Berlin und 20 grüne Hauptwege

Die Fußverkehrsstrategie für Berlin wurde nicht offiziell beschlossen, sondern nur vom Senat dem Abgeordnetenhaus zur Kenntnisnahme vorgelegt. Sie hat somit allenfalls empfehlenden Charakter. Im Folgenden werden die für die Umgestaltung der Hermannstraße relevanten, in der Fußverkehrsstrategie empfohlenen Ziele und Maßnahmen sowie ein Modellprojekt vorgestellt. (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, o. J.)

Auf S. 9 findet sich folgende Zielvorstellung: „Menschen mit Behinderungen brauchen eine barrierefreie Fußverkehrsinfrastruktur. Durch Freihaltung von Hindernissen verbessern sich auch der Komfort und die Sicherheit für ande¬re, die viel zu Fuß unterwegs sind. Bei allen Maßnahmen im öffentlichen Raum hat deshalb das Ziel der Barrierefreiheit eine hohe Priorität.

S. 10: „Die Fahrbahnen des Autoverkehrs müssen in kurzen Abständen sicher und möglichst ohne Wartezeit überquerbar sein. Dies gilt besonders für belebte Geschäftsstraßen. Senat und Bezirke werden für Bereiche mit starkem Querungsbedarf Geschwindigkeits¬begrenzungen prüfen. […]" Auf Seite 11 empfiehlt die Fußverkehrsstrategie die Ausbildung von Shared Space-Straßen als Modellprojekte.

S. 12: „Die Angst vor Übergriffen im öffentlichen Raum hält besonders Frauen und ältere Menschen davon ab, bestimmte Wege zu Fuß zurückzu¬legen. Ziel ist deshalb ein Wegenetz, das ein hohes Maß an sozialer Sicherheit vermittelt. Unbeleuchtete, unbelebte, unsaubere, uneinsehbare und ungepflegte „Unorte" sind durch geeignete Planung und Pflege zu vermeiden."

Der Fußverkehrsstrategie zugeordnet werden kann das Projekt „20 grüne Hauptwege“, welche als eine Art übergeordnetes Fußverkehrsnetz angesehen werden können. „Sie laden ein zum Flanieren, zum Erholungsspaziergang, zur Erledigung von Besorgungen, zum täglichen Weg mit dem Kinderwagen, dem Gesundheits-Training oder zu längeren Ausflügen in der Metropole und im Umland, weitgehend ohne Belästigung und Gefährdung durch den Autoverkehr. Das Streckennetz der 20 grünen Hauptwege führt zum benachbarten Stadtteil oder zum nächsten Naherholungsgebiet und nutzt dabei die grünen Korridore der Großstadt.“ Der grüne Hauptweg Nr. 18 „Innerer Parkring“ quert die Hermannstraße auf Höhe der Thomasstraße. (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, o. J.)

3.4 Radverkehrsstrategie für Berlin

Der Senat von Berlin hat im Jahre 2013 die von 2004 fortgeschriebene Radverkehrsstrategie beschlossen. Sie hat, wie der Stadtentwicklungsplan Verkehr, Empfehlungscharakter. „Die Radverkehrsstrategie soll zusammen mit der Fußverkehrsstrategie dazu beitragen, die Lebensqualität in unserer Stadt auf Dauer zu erhalten und zu verbessern. Die Strategie vertieft die Aussagen des Stadtentwicklungsplans Verkehr zur Förderung der nicht motorisierten Verkehrsarten und untersetzt sie durch Ziele und Leitlinien, Maßnahmen und Modellprojekte zum Radverkehr. Sie ist außerdem Leitfaden für die Umsetzung von Maßnahmen in den Bezirken.“ (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, 2013) Im Folgenden werden die für die nahmobilitätsgerechte Umgestaltung der Hermannstraße relevanten Maßnahmen zitiert.

Auf Seite 9 wird gefordert, dass im Rahmen der Radverkehrsstrategie Modellvorhaben für zügig befahrbare Rad¬routen und für auf den Radverkehr abgestimmte Lichtsignalschaltungen entwickelt und umgesetzt werden sollen. Allgemeiner wird die Forderung auf Seite 11 gestellt, dass „Maßnahmen zur Beschleunigung des Radverkehrs, wie zügig befahrbare Oberflächen, Breiten von Radverkehrsanlagen, die ein Überholen zulassen, möglichst geringe Warte¬zeiten an Knoten, Vermeidung von Umwegen durch Netzverdichtung und Orientie¬rungshilfen bei allen Planungen mit Auswirkungen auf den Radverkehr zu berück¬sichtigen sind. Auch wegen der Zunahme der Elektromobilität sollen Radverkehrsanlagen künftig bei der Planung i. d. R. auf Geschwindigkeiten von bis zu 25 km/h ausgelegt werden.“
Durch den § 43 des Berliner Mobilitätsgesetzes mittlerweile obsolet geworden ist die Forderung aus S. 11, dass „die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und die Bezirke werden bei allen Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen unter Berücksichtigung der übrigen Ansprüche an den Straßenraum für die Herstellung anforderungsgerechter und sicherer Radverkehrsanlagen Sorge tragen.

Auch auf S. 11, zu Knotenpunkten: „Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und die Bezirke werden bei allen Netzplanungen und Straßenbaumaßnahmen auf Basis der ERA und der „Richtlinien für Lichtsignalanlagen“ (RILSA) Vorschläge integrieren, wie der Radverkehr sicher und zügig über die Knotenpunkte geführt werden soll. Dabei soll der Radverkehr i. d. R. direkt geführt und mit dem Kfz-Verkehr zusammen signalisiert werden. Die Aufstellflächen und die Furten sind für den erwarteten Zuwachs des Radverkehrs ausreichend zu dimensionieren. Alle Radfahrer sollten in einer Ampelphase abfließen können.“

Weitere Teilstrategien betreffen das Fahrradparken, das Finden von Partnern aus dem privaten Sektor und die Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln; die dort gestellten Aufgaben sind allerdings allgemein gehalten und betreffen nicht die straßenkonkrete Planung.

3.5 Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)

Da es sich bei der Hermannstraße um eine angebaute Hauptverkehrsstraße nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung handelt, kommen für den Straßenraumentwurf zunächst die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) zur Anwendung (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2006, S. 13). Für den Entwurf schlagen die RASt zwei verschiedene Methodiken vor. Zum einen werden Lösungen für typische Entwurfssituationen empfohlen. Für die angestrebte Umgestaltung der Hermannstraße wird jedoch zum anderen ein individueller Straßenraumentwurf nach dem Verfahren der städtebaulichen Bemessung durchgeführt. Dieser passt besser zu den angestrebten Verbesserungen im Bereich der Nahmobilität, da, wie in der Abbildung dargestellt, die Seitenräume vor der Fahrbahn dimensioniert werden. Somit genießen die Straßenraumansprüche von Rad Fahrenden und zu Fuß Gehenden eine höhere Priorität als die des MIV.

Die RASt geben für die verschiedenen Verkehrsarten einen Mindestraumbedarf an. Für den Rad- und Fußverkehr soll der Entwurf über diese Mindestbreiten zum Teil deutlich hinaus gehen. Für den motorisierten Verkehr sollen die Mindestmaße nicht überschritten werden. Für die Bemessung der Anlagen des Rad- und Fußverkehrs werden neben den AV Geh- und Radwegen die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) sowie die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) hinzugezogen.

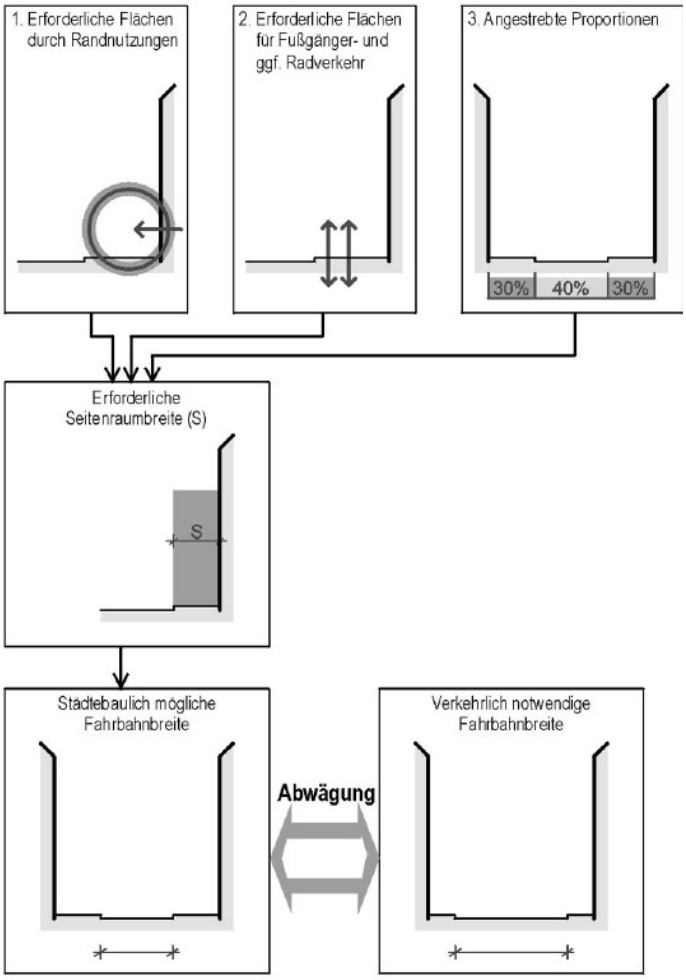


Abbildung 18: Städtebauliche Bemessung nach RASt; Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2006, S. 21

Da auf der gesamten Länge der Hermannstraße Nachtbusse verkehren, werden für die Mindestbreite der Fahrbahn die erforderlichen Breiten für den Begegnungsfall zweier Linienbusse herangezogen. Nach den RASt sollte diese Breite bei nicht vorhandener Fahrbahntrennung mindestens 6,50 m betragen, bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen nur 6,00 m. Eingeschränkte Bewegungsspielräume setzen eine reduzierte Geschwindigkeit von ≤ 40 km/h sowie eine umsichtige Fahrweise voraus (S. 26). Wenn die Höchstgeschwindigkeit im Bereich der Hermannstraße auf 30 Stundenkilometer gesenkt wird, ist also theoretisch auch die teilweise Anwendung des niedrigeren Maßes möglich.

Die Längsaufstellung ist die flächensparendste Variante von Parkplätzen. Für Parkplätze in Längsaufstellung soll die Breite mindestens 2,00 m betragen, für Ladeflächen für Lieferfahrzeuge mindestens 2,30 m; die Länge von Längsparkständen soll ohne Markierung durchschnittlich 5,20 m betragen, für ein Lieferfahrzeug ist eine Länge von 10,00-12,00 m vorzusehen. Außerdem müssen Sicherheitsabstände von 0,75 m zu Radverkehrsflächen bzw. 0,50 m zu Fußverkehrsflächen eingehalten werden. (S. 78-80)

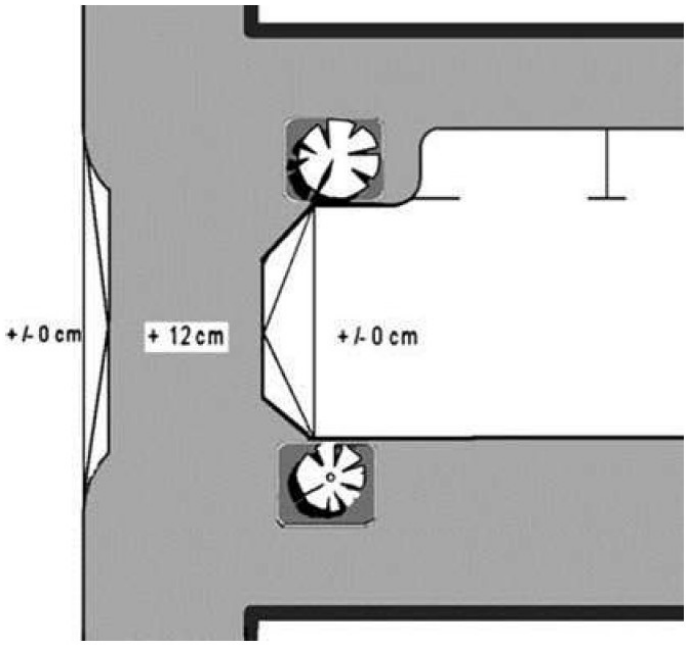


Abbildung 19: Gehwegüberfahrt in einer Einmündung zu einer bevorrechtigten Straße; Quelle: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen

3.6 Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)

Die sogenannten Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen befassen sich mit den Anforderungen der zu Fuß Gehenden im Zusammenhang mit der Planung von Verkehrsanlagen (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2002, S. 7). Die Hermannstraße lässt sich nach der Tabelle 2 „Grundanforderungen an Anlagen des Fußgängerverkehrs innerorts“ aus den EFA als Straße mit gemischter Wohn- und Geschäftsnutzung, häufig frequentierte ÖPNV-Linie und einer hohen Dichte einordnen. In Verbindung mit der hohen Verkehrsdichte von mehr als 10.000 Fahrzeugen pro Tag (siehe Kapitel 2.4: Kfz-Verkehr) ergibt sich eine empfohlene Breite von 5,00 m für den Seitenraum. Der Seitenraum in Wohn- und Geschäftsstraßen sollte zudem Flächen für Mobiliar oder gelegentliche Aufenthaltsnutzungen enthalten. (S. 15f.)

Den Empfehlungen aus den EFA folgend, ist in der Hermannstraße von einem außerordentlich hohen Querungsbedarf an Knotenpunkten und auf der Strecke auszugehen, da in jedem Abschnitt jeweils mehrere Bedingungen für einen besonderen Querungsbedarf vorliegen (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2002, S. 14). Zudem sind aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsstärken zusätzliche Querungsstellen notwendig. Der Niveauunterschied sollte dabei zwischen Gehweg und Fahrbahn maximal 3 cm betragen und die Borde abgerundet werden. Außerdem muss an diesen Stellen aus Sicherheits- und Annehmlichkeitsgründen das Abstellen von Kfz in diesen Bereichen unterbunden werden, z. B. durch das Aufstellen von Pollern (S. 18).

Die Querung der Hermannstraße sollte auf Grund der hohen Verkehrsstärken möglichst signalisiert erfolgen. Weil die Verkehrsstärke in der Spitzenstunde 750 Fahrzeuge deutlich überschreitet, ist die Einrichtung von Fußgängerüberwegen nicht möglich (S. 37). Durch die hohen Verkehrsstärken ist die Querung mittels Mittelinseln eigentlich nicht geeignet für die Hermannstraße. Aufgrund der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 Stundenkilometer wäre allerdings auch bei hohen Verkehrsstärken diese Art der Querung möglich (S. 19).

In den Einmündungen der untergeordneten Straßen sollten Gehwegüberfahrten, wie in Abbildung 2 dargestellt, ausgebildet werden. Diese geben den zu Fuß Gehenden die Möglichkeit, sich durchgängig auf einem Niveau zu bewegen und erzeugen eine bauliche Situation, in der die Fahrzeuge einen Gehweg kreuzen müssen (S. 25).

3.7 Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen bilden die Grundlage für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen. Sie gelten für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010, S. 7). Weil die letzte Aktualisierung dieses Regelwerk bereits einige Jahre in der Vergangenheit liegt, werden einige neuere Führungsformen und Ansprüche an den Radverkehr in diesem noch nicht berücksichtigt. Dazu zählen insbesondere gesicherte Radfahrstreifen, die sogenannten „Protected Bike Lanes“ (PBL), sowie der erhöhte Platzbedarf von Lastenfahrrädern. Daher werden die in den ERA vorgeschlagenen Entwurfsgrundlagen und Einsatzkriterien von Radverkehrsanlagen hier mit Vorsicht behandelt. Bei einer Kfz-Verkehrsstärke von mehr als 2.000 Kfz in der Spitzenstunde (siehe Kapitel 2.4: Kfz-Verkehr) wird eine Separierung des Radverkehrs mittels Radfahrstreifen oder baulich angelegtem Radweg im Seitenraum durch die ERA empfohlen (S. 20).

Die ERA 2010 sehen für Radfahrstreifen eine Regelbreite von 1,85 m vor. Für Radfahrstreifen ist kein Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn hin vorgesehen. (S. 24) Für Radwege im Seitenraum sind regelmäßig 2,00 m Breite vorgegeben, die Breite des Sicherheitstrennstreifens soll bei angrenzender Fahrbahn 0,5 m, bei angrenzenden Längsparkständen 0,75 m betragen (S. 24). Für das Begegnen bzw. Überholen von Radfahrenden werden jeweils 2,00 m benötigt (S. 16). Für einen Überholvorgang von Lastenfahrrädern wird entsprechend mehr Platz benötigt.

Um zum einen bessere Sichtbeziehungen zu ermöglichen sowie die Kosten für die Umgestaltung gering zu halten (Radfahrstreifen auf der Fahrbahn), zum anderen aber die objektive und insbesondere subjektive Sicherheit der Radfahrenden zu erhöhen (Radweg im Seitenraum), sollen die Radverkehrsanlagen an der Hermannstraße eine Hybridlösung aus Radfahrstreifen und Radweg im Seitenraum bilden – einen geschützten Radfahrstreifen (siehe Kapitel 4.1: Grundsatz 3 für die Planung).

An Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen und bei einer hohen Kfz-Belastung und keiner starken Linksabbiegebeziehung im Radverkehr wird die indirekte Führung der linksabbiegenden Radfahrenden im Kreuzungsbereich mit markierter Aufstellfläche und ggf. gesonderten Signalgebern empfohlen (S. 45f.). [Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten]

3.8 Ausführungsvorschriften über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege)

Neben den allgemein als Stand der Technik geltenden Empfehlungen für Radverkehrs- und Fußverkehrsanlagen sind verpflichtender Weise die Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege vom 16. Mai 2013 (Amtsblatt für Berlin, Nr.: 25/2013 S. 1349, Berichtigung Nr.: 27/2013 S. 1206, Änderung Nr.: 29/2014 S. 1349), kurz AV Geh- und Radwege, bei der Planung der Hermannstraße zu berücksichtigen. Stellen, an denen die Anforderungen der AV Geh- und Radwege über die der Empfehlungen für Radverkehrs- und Fußverkehrsanlagen hinausgehen, sind im Folgenden aufgeführt.

In Nr. A-II-2-(2) wird geregelt, dass die Gehwegbreite in der Regel an Hauptverkehrsstraßen 5,00 m, an Einkaufsstraßen 6,00-8,00 m betragen soll. In den Abschnitten, in denen die Hermannstraße als Einkaufsstraße angesehen werden kann, sollte also diese Breite eingehalten werden. Gemäß Nr. A-II-1-(3) gliedert sich die in Berlin typische Gehwegstruktur in den Ober- und Unterstreifen sowie die mittige Gehbahn aus Kunststein- oder Granitplatten; die Gehbahn wird in diesem Konzept als die mindestens von Hindernissen freizuhaltende nutzbare Breite zuzüglich der Sicherheitsabstände angesehen. Diese Gestaltung soll in der Hermannstraße wie bislang weiterhin zur Anwendung kommen. In Abbildung **XX** ist zu sehen, dass sich Sondernutzungen wie Radabstellanlagen oder Auslagen besonders gut in diese Bauweise integrieren lassen. Sie bietet außerdem für Sehbehinderte eine gute Orientierung, welche Bereiche des Gehwegs frei von Einbauten sind. Außerdem zeigen die AV Geh- und Radwege, wie barrierefreie Gehwegüberfahrten an Einmündungen in Berlin gestaltet werden sollen (Abbildung **XX**).

Gemäß Nr. A-II-5-(1) richtet sich die Breite der Wartefläche von Haltestellen im Gehwegbereich nach dem

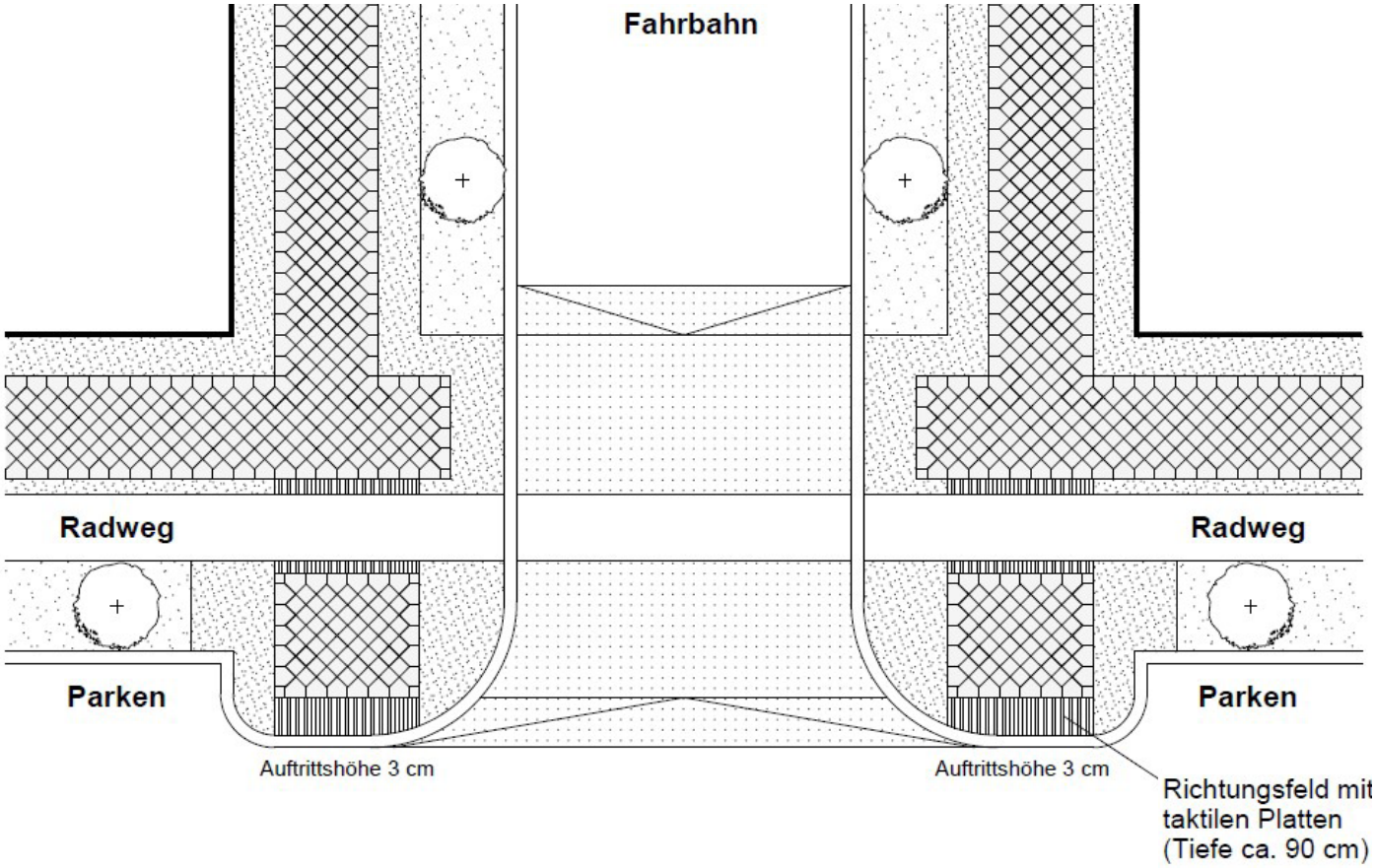


Abbildung 20: Barrierefreie Gehweggestaltung an einer Einmündung; Quelle: Anlage 3 der AV Geh- und Radwege

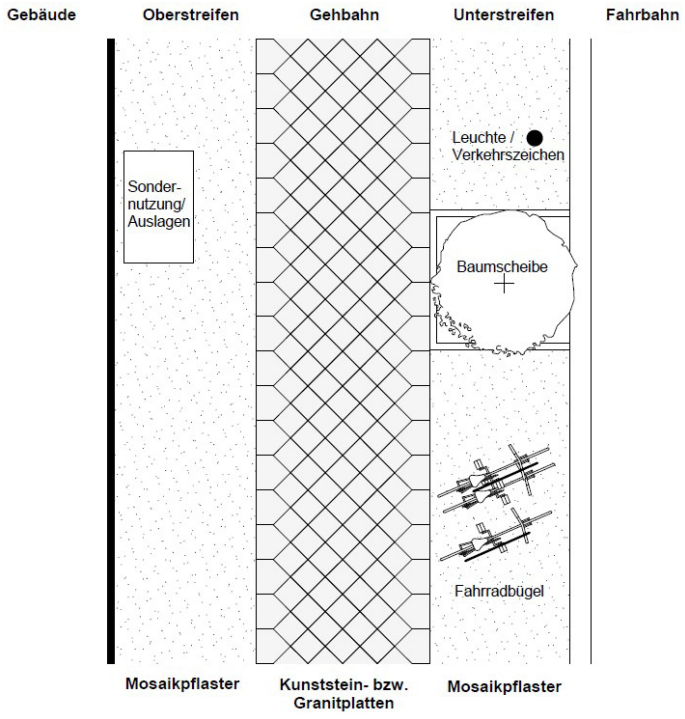


Abbildung 21: Berlintypische Gehwegstruktur; QUelle: Anlage 2 der AV Geh- und Radwege

zu erwartenden Fahrgastaufkommen, sie soll jedoch 1,50 m nicht unterschreiten. Radwege sollen, soweit es die Platzverhältnisse zulassen, an Haltestellen hinter der Wartefläche entlanggeführt werden (A-III-5).

Für die Radverkehrsanlagen sind die Einsatzkriterien der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen zu beachten (Nr. A-III-1-(1)). Zum Schutz der Radfahrenden vor dem Kraftfahrzeugverkehr ist ein Sicherheitstrennstreifen zwischen Radweg und Fahrbahn anzulegen. Außerdem forden die AV Geh- und Radwege, dass die Führung der Radfahrenden an Knotenpunkten für alle Verkehrsteilnehmer*innen deutlich erkennbar sein muss (Nr. A-III-7-(1)). Um dem gerecht zu werden, sollen Radverkehrsanlagen im Bereich von Knotenpunkten durchgängig rot markiert werden.

Zur besseren Sichtbarkeit sollen gemäß Nr. A-III-7-(2) auf einer Länge von 15 bis 20 m vor dem Knotenpunkt sichtbehindernde Einbauten vermieden und das Abstellen von Kraftfahrzeugen verhindert werden. Um die übrigen Teile der Radverkehrsanlagen von den Knotenpunktbereichen sowie von den anderen Verkehrsflächen abzugrenzen, soll in diesem Konzept eine grüne Markierung gewählt werden. Diese Vorgehensweise bedeutet zwar einen Bruch mit der bisherigen farblichen Gestaltung von Radverkehrsanlagen in Berlin. Sie steht jedoch im Einklang mit weiteren zurzeit in Berlin laufenden Planungen. Die neue Gestaltungsweise ist allerdings noch nicht in einem Regelplan festgeschrieben worden.

3.9 Vergleichbare Straßen

Karl-Marx-Straße

Vom ersten Eindruck her besitzt die Karl-Marx-Straße einige Gemeinsamkeiten mit der Hermannstraße. Beide Straßen liegen in Neukölln und bilden in weiten Abschnitten eine Hauptgeschäftsstraße mit dichter Wohnbebauung mit Gewerbe und Gastronomie in den Erdgeschossen. Beide Straßen beginnen am Hermannplatz und enden südlich an der BAB 100. Keine der beiden Straßen ist als Bundestraße oder Landesstraße deklariert und vom Stadtentwicklungsplan besitzen beide Straßenabschnitte im übergeordneten Straßennetz die Stufe II – übergeordnete Straßenverbindung (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, 2015). Gleichzeitig verkehrt auf beiden Straßenabschnitten jeweils eine U-Bahnlinie: Die U8 verkehrt unter der Hermannstraße und die U7 verkehrt unter der Karl-Marx-Straße.

Die Karl-Marx-Straße wird seit 2016 vorrangig mit dem Leitbild umgebaut, sie als Zentrum und Einkaufsstraße wiederzubeleben bzw. zu stärken. Die Förderung der Nahmobilität ist diesem Ziel untergeordnet: „Damit die Karl-Marx-Straße ein bekannter und beliebter Treffpunkt wird, muss die Aufenthaltsqualität verbessert werden. Es gilt, mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen. Der Stadtraum wird zum Erlebnisraum werden, den es sich lohnt zu entdecken.“ (Aktion KMS, o. J. A) „Der Umbau verfolgt das Ziel, die Aufenthaltsqualität zu steigern und das Einkaufen angenehmer zu machen. Verschiedene Maßnahmen sollen dazu beitragen: Die Reduzierung der Fahrbahnen auf eine Spur pro Richtung und der Wegfall der Stellplätze im Straßenraum ermöglichen die Anlage eines Radstreifens pro Richtung und die Verbreiterung der Gehwege. Wo es geht, werden Bäume gepflanzt. Platzartige Bereiche werden neu angelegt, so dass sich gastronomische Angebote im Straßenraum etablieren können.“ (Aktion KMS, o. J. B) Hinsichtlich der primären Zielsetzung der Umgestaltung, den Handel an und die Zentrumsfunktion der Karl-Marx-Straße zu stärken, unterscheidet sie sich also von diesem Konzept zur nahmobilitätsgerechten Umgestaltung der Hermannstraße. Was für die Hermannstraße Ziel ist, ist für die Karl-Marx-Straße nur Strategie. Insofern lässt sich auch die scheinbar wenig ambitionierte Anlage konventioneller Radfahrstreifen in Regelbreite auf der Karl-Marx-Straße erklären.

Aus Kfz-verkehrstechnischer Sicht besitzt die Karl-Marx-Straße nun in zwei Abschnitten eine Einbahnstraße, welche beide durch die Fahrtrichtung nach Norden ausgeführt sind. Zwischen der Schierker Straße und der Jonasstraße ist ein Einbahnstraßenabschnitt und ein anderer Einbahnstraßenabschnitt befindet sich zwischen der Uthmannstraße und der Werbellinstraße. Als weiträumige Umfahrung für den Nord-Süd-Kfz-Verkehr sollte auf die Hermannstraße ausgewichen werden. Als kleinräumige Umfahrung zu den jeweiligen Einbahnstraßenabschnitten kann die Richardstraße dienen. Für die Hermannstraße wäre eine Einbahnstraßenführung keine geeignete Maßnahme, da es an bestimmten Abschnitten keine Ausweichstraße in der Nähe der Hermannstraße gibt. Im Extremfall müsste hierfür extra eine neue Straße gebaut werden, was aufgrund verkehrstechnischer und finanzieller Gründe nicht zu rechtfertigen wäre.

Andere Straßen in Berlin

Die Sonnenallee in Neukölln kann nicht mit der Hermannstraße verglichen werden, da die Sonnenallee deutlich breiter ist als die Hermannstraße. Die Sonnenallee besitzt in der Mitte einen permanenten Mittelstreifen, welcher nur in Kreuzungsbereichen aufgelöst wird. Größtenteils ist die Sonnenallee vierstreifig ausgebaut und besitzt an den Seiten Abstellmöglichkeiten für den KFZ-Verkehr. Vom Gebietscharakter her gibt es an den gesamten Abschnitt der Sonnenallee keine Friedhöfe und kann einheitlich als Hauptstraße im Geschäftsbereich charakterisiert werden.

Die Schönhauser Allee ist als Bundesstraße 96a ausgeschildert und hat demensprechend eine sehr hohe Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr. In der Mitte der B 96a befindet sich die U2 als Hochbahn. Diese Straße kann aufgrund des ÖPNV-Netzes, der Straßenbreite und der Verbindungsbedeutung ebenfalls nicht mit der Hermannstraße verglichen werden. Für den Abschnitt zwischen Eberswalder Straße und Schivelbeiner Straße wurde jedoch u. a. in Kooperation mit der TU Berlin ein Projekt durchgeführt, dass Einzelhandel und Nahmobilität verknüpfen soll (Schenck & Daubitz, 2016).

Die Prenzlauer Allee ist als Bundesstraße 104 ausgeschildert und hat dementsprechend eine ebenfalls hohe Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr. In der Mitte der B 104 befindet sich Straßenbahngleise, wo die Tramlinie M4 verkehrt. Diese Straße kann aufgrund des ÖPNV-Netzes, der Straßenbreite und der Verbindungsbedeutung ebenfalls nicht mit der Hermannstraße verglichen werden.

4.

Konzept für die Umgestaltung der Hermannstraße

Im Folgenden wird ein Konzept für die nahmobilitätsgerechte Umgestaltung der Hermannstraße in Berlin-Neukölln vorgestellt, das Ansätze enthält zur Lösung von Problemen und Herausforderungen, die sich aus der derzeitigen Situation im Kontrast zu den Zielen dieses Konzepts und den verschiedenen Nutzungsansprüchen an die Straße ergeben. Dabei werden zuerst kurz die Haupt-Kritikpunkte an der derzeitigen Situation, dann die Ziele dieses Konzepts, im Anschluss der Teil des Konzepts mit allgemeinen Strategien und Maßnahmen und dann die Grundsätze für die abschnittsweise Planung vorgestellt. Darauf folgt die konkret-räumliche Verkehrsplanung in den jeweiligen Abschnitten der Hermannstraße.

Titelbild 4: Quelle: eigene Aufnahme

4.1 Allgemeiner Teil

Problemstellung

Die Probleme und Herausforderungen der derzeitigen Situation auf der Hermannstraße werden im Detail in den einzelnen räumlichen Abschnitten vorgestellt. Eine Zusammenfassung der Probleme und Herausforderungen konnte in der Kritikphase der Zukunftswerkstatt, welche als frühzeitige Partizipationsveranstaltung Ende Juli 2018 im Rahmen der Lehrveranstaltung Nahmobilität an der TU Berlin zu dem Thema „Fuß- und Radverkehr – Zukunft der Hermannstraße?“ einlud, synthetisiert werden. Die Haupt-Kritikpunkte werden hier in nicht hierarchisierter Reihenfolge und mit einer kurzen Erläuterung der Teil-Kritikpunkte jeweils in Klammern vorgestellt; die aus den Kritikpunkten abgeleiteten Arbeitsaufträge werden bei den Grundsätzen für die abschnittsweise Planung vorgestellt.

Die Haupt-Kritikpunkte waren:

1. **Keine bzw. kaum Radverkehrsinfrastruktur**
   (wenn vorhanden, dann zu schmale Radwege und schlechte Beläge; zahlreiche Hindernisse; Konflikte mit Passanten; unzureichende Abstellmöglichkeiten)

2. **Keine einheitliche Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur**

3. **Mängel in der Aufenthaltsqualität**
   (zu schmale Gehwege; Lärm; unangenehme Gerüche; Müll und Hundekot; ungepflegte Baumscheiben)

4. **Gefährliche Unordnung**
   (überbreite Fahrbahn; hitzige Atmosphäre; keine Kfz-Kurzzeitparkmöglichkeiten; eingeschränkter Kfz- und Radverkehrsfluss)

5. **Schwierigkeiten beim Straßenqueren**
   (mangelnde Barrierefreiheit, mangelnde Querungshilfen, zugeparkte Querungsstellen) (Tenbusch, 2018, S. 7-11)

In Kapitel 2 wird die Hermannstraße im Hinblick auf ihre soziodemographischen Daten (Kapitel 2.2), auf die Infrastruktur und Versorgung (Kapitel 2.3), auf die verkehrliche Einordnung (2.4) und auf die Emissionsbelastungen (Kapitel 2.5) untersucht. Es kann damit die oben genannte Kritik ausgeführt werden, indem herausgefunden wurde, dass Konflikte um zu schmale Gehwege auch durch Auslagen bzw. Außenbestuhlungen von Einzelhändlern und Gastronomiebetrieben verursacht bzw. verschärft werden (Kapitel 2.3), deren Daseinsberechtigung damit natürlich nicht abgesprochen werden soll; im Gegenteil. Auch sind die an der Hermannstraße anliegenden Friedhöfe städtebaulich schlecht integriert (Kapitel 2.3). Aus den Abbildungen der lokalen Ausschnitte des übergeordneten Fahrradroutennetzes im Kontrast zum Straßennetz von Berlin wird ersichtlich, dass die Hermannstraße als direkte Verbindungsachse in Nord-Süd-Richtung zwar für das Straßennetz zur Verfügung steht, die vorgesehenen Nord-Süd-Radverkehrsverbindungen jedoch parallel zur Hermannstraße indirekt mit teilweise starken Verschwenkungen geführt werden (Kapitel 2.4: Radverkehr). Auch konnte erkannt werden, dass die mangels Radabstellanlagen teilweise wild abgestellten Fahrräder eine Behinderung für zu Fuß Gehende darstellen. Für den Kfz-Verkehr wurde erkannt, dass es keine die Parksituation entspannende Parkraumbewirtschaftung gibt und häufig in zweiter Reihe gehalten wird (Kapitel 2.4: Kfz-Verkehr). Aus den Emissionsbelastungen (Kapitel 2.5) ergibt sich, dass die Hermannstraße bei den verkehrsbedingten Emissionen von Stickoxiden und Feinstaub im überdurchschnittlichen Bereich, abschnittsweise sogar im weit überdurchschnittlichen Bereich liegt. Die verkehrsbedingten Lärmpegel VDEN (Tag-Abend-Nacht-Index) an der Gebäudefassade liegen fast durchgängig über 70 dB(A) und damit im gesundheitsgefährdenden Bereich. Aus der Verknüpfung von den soziodemographischen Daten (Kapitel 2.2) und den hohen Emissionsbelastungen ergibt sich, dass im Sinne der Umweltgerechtigkeit (siehe Kapitel 2.5) von einem Zusammenhang zwischen Umweltbelastung und sozialer Problematik gesprochen werden kann.

Ziele dieses Konzepts

Die folgenden Ziele dieses Konzepts dienen der allgemeinen Zielvorstellung, an der sich diskutierte Strategien und Maßnahmen des Konzepts zur Lösung von den Problemen und Herausforderungen der derzeitigen Situation jeweils zu messen hatten. Bei der Aufstellung der Ziele dieses Konzepts wurde gemäß § 20 Abs. 1 Berliner Mobilitätsgesetz Bezug genommen auf die Ziele des Berliner Mobilitätsgesetzes (siehe Kapitel 3.1) sowie auf die in der Lehrveranstaltung gemeinsam festgelegte Leitfrage: „Welche Strategien und Maßnahmen der integrierten Verkehrsraumgestaltung sowie des Mobilitätsmanagements unterstützen die Lebensqualität in der Hermannstraße, um eine gerechte und nachhaltige Nahmobilität für alle Nutzer*innen zu gewährleisten?“

Die Ziele dieses Konzepts ergänzen sich gegenseitig und überschneiden sich daher teilweise. Sie lauten:

1. **Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit:**
   „Gerechtigkeit betrifft die Beziehungen der Menschen zueinander im Hinblick auf einen Ausgleich konkurrierender Interessen“. Wichtig ist nach John

Rawls dabei, dass „allen die größtmögliche, mit der Freiheit der anderen vereinbare Freiheit garantiert [wird]". (GEO Themenlexikon, 2007, S. 112f.) Es wird deutlich, dass ein Teil von Gerechtigkeitsvorstellungen immer ein Moment der Gleichbehandlung von individuellen Interessen bzw. Freiheiten ist. Der Anspruch an einen Ausgleich konkurrierender Interessen bzw. verschiedener Ansprüche an das Verkehrssystem, sowohl thematisch wie von verschiedenen Individuen, wird im Zweck des Berliner Mobilitätsgesetzes (§ 1 Abs. 1) deutlich: „Zweck des Gesetzes ist nach die Bewahrung und Weiterentwick¬lung eines auf die Mobilitätsbedürfnisse in Stadt und Umland aus-gerichteten und dabei stadt-, umwelt-, sozial- sowie klimaverträglich ausgestalteten, sicheren, barrierefreien Verkehrssystems als Beitrag zur individuellen Lebensgestaltung und zur inklusiven Lebensraum¬gestaltung sowie als unverzichtbarer Bestandteil einer funktionie¬renden zukunftsfähigen Metropolregion. Zweck des Gesetzes ist zudem die Gewährleistung gleichwertiger Mobilitätsmöglichkeiten in allen Teilen Berlins. Damit soll für alle Personen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben abgesichert werden."
Der Brundtland-Definition von Nachhaltigkeit (1987) liegt die Gerechtigkeit zugrunde: „Nachhaltige Entwicklung ist eine Entwicklung, die den Bedürfnissen der heutigen Generation entspricht, ohne die Möglichkeiten künftiger Generationen zu gefährden, ihre eigenen Bedürfnisse zu befriedigen". Nachhaltig sei eine Entwicklung, die „ökologisch verträglich, sozial gerecht und wirtschaftlich leistungsfähig ist. Dadurch, dass uns die Umweltressourcen nur begrenzt zur Verfügung stehen – weil wir nur über die eine Erde verfügen – sind die planetaren Grenzen der Erde, neben dem Leben in Würde für alle, im Nachhaltigkeitskonzept die absoluten Leitplanken politischen Handelns". (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, 2017)

Ziel ist es damit unter anderem, gemäß dem Übereinkommen von Paris, klargestellt in § 8 Abs. 1 Berliner Mobilitätsgesetz, das Klima zu schützen sowie gemäß 8 Abs. 2 den Ressourcenverbrauch gering zu halten. Das Gerechtigkeits- und Nachhaltigkeitsziel soll insbesondere durch die Aufteilung der Verkehrsfläche sowie durch die den verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen ermöglichte Flüssigkeit und Leichtigkeit in ihrer Bewegung verwirklicht werden (§ 5 Abs. 1 Berliner Mobilitätsgesetz; Stadtentwicklungsplan Verkehr, 2011, S. 62). In diesem Zusammenhang soll auch Umweltgerechtigkeit (siehe Kapitel 2.5) als Ziel definiert werden, in Bezug auf die Hermannstraße also die Senkung von Umweltbelastungen (wie Lärm und Luftschadstoffe) aus Gründen der sozialen Gerechtigkeit (§ 9 MobG BE).

2. Soziale Inklusion:
Als Teilaspekt der Gerechtigkeit soll allen Menschen ein möglichst hohes an Möglichkeiten gesellschaftlicher Teilhabe zukommen. Gesellschaftliche Teilhabe wird insbesondere auch durch die individuelle Mobilität (siehe Kapitel 1) bestimmt. Es gilt also, allen Nutzer*innen ein möglichst hohes Maß an Mobilität zu gewährleisten, auch vor dem Hintergrund des demographischen Wandels, unabhängig von Alter, Geschlecht, Einkommen und persönlichen Mobilitätsbeeinträchtigungen sowie von Lebenssituation, Herkunft oder individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit. (§ 3, insb. Nr. 3, § 4 Abs. 2, § 7 Abs. 2 Nr. 2 MobG BE)

3. Erhöhung der Lebensqualität:
Allen Menschen, die die Hermannstraße oder ihr Umfeld nutzen, soll eine höhere Lebensqualität ermöglicht werden. Als intersubjektiv gültige Umstände für eine hohe Lebensqualität werden angenommen eine möglichst hohe Aufenthalts- und Bewegungsqualität, möglichst günstige Möglichkeiten der Begegnung (alles drei § 4 Abs. 3, Abs. 5 MobG BE), eine möglichst hohe soziale Sicherheit im öffentlichen Raum (§ 11 MobG BE), möglichst große Möglichkeiten gesellschaftlicher Teilhabe (insb. Mobilität – s. o. „soziale Inklusion") sowie möglichst wenig Lärm- und Luftschadstoffimmissionen (§ 9 MobG BE). Zu diesen angezielten Umständen muss noch ergänzt werden, dass das Konfliktpotenzial, auch für nur verbale Konflikte, im Straßenverkehr möglichst geringgehalten werden soll.

4. Erhöhung der Verkehrssicherheit:
Im Straßenverkehr auf der Hermannstraße soll im Sinne der „Vision Zero" kein Mensch sterben oder schwer verletzt werden. Möglichst wenig Menschen sollen leicht verletzt werden. Das Risiko für Verkehrsunfälle und die potenzielle Schwere dieser soll daher so gering wie möglich gehalten werden. (§ 10 MobG BE) Auch soll die subjektiv wahrgenommene Sicherheit der Verkehrsteilnehmer*innen, insbesondere der Radfahrenden, erhöht werden (§ 36 Abs. 5 MobG BE).

5. Förderung der Nahmobilität im Umweltverbund:
Nahmobilität ist im Vergleich zu anderen Formen der Mobilität den meisten Menschen zugänglich. Als in Verkehr realisierter Mobilität fördert die Nahmobilität besonders die Qualität des Aufenthalts, der körperlichen Bewegung und die Möglichkeiten der Begegnung der Menschen im öffentlichen Raum und damit unmittelbar Gesundheit und Wohlbefinden. Für räumlich kurze Wege, insbesondere in dicht besiedelten Gebieten, sind Fuß- und Radverkehr die schnellsten Verkehrsarten. Im Fuß- und Radverkehr haben

Unfälle eine sehr geringe Schwere. Nahmobilität hat kaum negative externe Effekte: Sie erzeugt keine Klimagasemissionen und verbraucht keine Ressourcen (bis auf die Herstellung von Fahrrädern). Des Weiteren benötigt Nahmobilität pro mobiler Person wenig Fläche und hat keine Lärm- oder Luftschadstoffemissionen, was insbesondere in dicht besiedelten Räumen wie Nord-Neukölln dem Zusammenleben zuträglich ist. (Siehe hierzu ausführlicher und Belege in Kapitel 1)

Die öffentlichen Verkehrsmittel können zum Bestreiten von längeren Strecken gut mit dem zu Fuß Gehen oder Radfahren kombiniert werden (Umweltverbund) und so einen individuellen PKW- und Führerschein-Besitz nicht notwendig machen, insbesondere auch im Hinblick auf mobilitätseingeschränkte Menschen sowie Haushalte mit niedrigeren Einkommen. Daher sollen die Übergänge zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln und Fuß- und Radverkehr erleichtert werden (§ 5 Abs. 2, § 26 Abs. 2 MobG BE).

Die Förderung der Nahmobilität im Umweltverbund als Planungsziel dient als inhaltliche Klarstellung für die Ziele der Gerechtigkeit, der sozialen Inklusion, der Erhöhung der Lebensqualität und der Verkehrssicherheit. Sie ist aufgrund der Ziele und Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes zwingend erforderlich (vgl. § 5 Abs. 1, § 7 Abs. 2 Nr. 2, § 36 MobG BE).

Die Förderung der Nahmobilität soll sich vor allem in der Verkehrsflächenaufteilung und in der infrastrukturell ermöglichten Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs (siehe Kapitel 3.1: Maßgeblichkeit; Kapitel 3.2) sowie in Maßnahmen des Mobilitätsmanagements (Kapitel 3.2; Lastenradförderung: § 36 Abs. 7 MobG BE) manifestieren. Die Förderung soll dazu führen, dass mehr Menschen in der Hermannstraße und ihrem weiteren Umfeld zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, dass also im Sinne des § 5 Abs. 1 MobG BE der Anteil des Umweltverbundes an den zurückgelegten Wegen gesteigert wird und gemäß § 36 Abs. 3 der Radverkehrsanteil im öffentlichen Raum wahrnehmbar deutlich ansteigt.

Dieses im Rahmen der Lehrveranstaltung Nahmobilität erarbeitete Konzept für die nahmobilitätsgerechte Umgestaltung der Hermannstraße hat einen realistischen Anspruch, es soll also praktisch umsetzbar sein und durch die Weitergabe an das Bezirksamt Neukölln von Berlin auch möglicherweise tatsächliche Wirkungen zeigen. Es wird davon ausgegangen, dass dem Träger der Straßenbaulast ausreichende finanzielle Mittel für die Fuß- und Radverkehrsförderung zur Verfügung stehen, also beispielsweise die Borde versetzt werden können; selbstverständlich gehen wir aber nicht von unbegrenzten Ressourcen aus. Weiterhin wird davon ausgegangen, dass die Be- und Entladezonen sowie die bewirtschafteten Kurz- und Langzeitparkplätze vom Ordnungsamt des Bezirks streng überwacht werden.

Allgemeine Strategien und Maßnahmen

Im Sinne der Verhältnismäßigkeit müssen sich die Strategien und Maßnahmen als erforderlich, geeignet und angemessen für die Erreichung der oben genannten Ziele dieses Konzepts erweisen. Die Erforderlichkeit der jeweiligen Strategie oder Maßnahme wird mit den Zielen dieses Konzepts oder mit den Zielen und Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes begründet. Die Geeignetheit und Angemessenheit der allgemeinen Strategien und Maßnahmen wird jeweils, wenn nicht intuitiv als solche erkennbar, mit den Vorgaben aus dem Berliner Mobilitätsgesetz (Kapitel 3.1), den Empfehlungen aus dem Stadtentwicklungsplan Verkehr (Kapitel 3.2), der Fußverkehrsstrategie (Kapitel 3.3), der Radverkehrsstrategie (3.4), den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (Kapitel 3.5), den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (Kapitel 3.6), für Radverkehrsanlagen (Kapitel 3.7) oder den Ausführungsvorschriften über Geh- und Radwege (Kapitel 3.8) begründet.

Das Konzept zur nahmobilitätsgerechten Umgestaltung der Hermannstraße soll nach außen unter dem Slogan „Hermannstraße für alle“ bekannt gemacht werden (siehe auch Kapitel 6), da es sich für die Bedürfnisse und die Freiheit aller Menschen (Ziel der Gerechtigkeit und Inklusion) einzusetzen versucht. Die Hermannstraße soll ein Ort werden, an dem die individuellen Ansprüche bestmöglich miteinander vereinbart werden können – der Nutzenden, der Anwohner*innen, auch verschiedener an der Hermannstraße vertretenen Kulturkreise; aber auch der Menschen aus verschiedenen Teilen der Welt und die Bedürfnisse zukünftiger Generationen. Es ist ein großer Wurf, der hier versucht wird.

Der Charakter der Hermannstraße soll wegen seiner lebensprägenden Wirkung auf die Anwohner*innen und Nutzenden in den Grundzügen selbstverständlich auch nach einer Umgestaltung erhalten bleiben (Gerechtigkeit, Lebensqualität). Die Hermannstraße wird dabei aufgefasst als eine Hauptverkehrsader Neuköllns, an der das Leben tobt und verschiedene Kulturen aufeinandertreffen. In ihrer Länge hat die Hermannstraße räumlich wie nutzungstypisch sehr unterschiedliche Abschnitte (z. B. Stadtteilzentren an den U-Bahnhöfen oder die Friedhöfe), deren Eigenheiten im Konzept aufgegriffen werden durch die abschnittsweise Planung. Dabei soll auch das jeweilige sowie das gesamte Straßenbild in seinen Grundzügen erhalten bleiben (vgl. § 4 Abs. 4, § 25 Abs. 4 MobG BE).

Um die subjektive Verkehrssicherheit zu Fuß Gehender und Radfahrender (vgl. § 36 Abs. 5 MobG BE) zu erhöhen, werden die verschiedenen Verkehrsarten auf zugeordneten Flächen voneinander separiert, nach Möglichkeit auch baulich. Bei einer Kfz-Verkehrsstärke von mehr als 2.000 Kfz in der Spitzenstunde (siehe Kapitel 2.4: Kfz-Verkehr) wird eine Trennung durch die ERA 2010 empfohlen (siehe Kapitel 3.7). Des Weiteren soll so regelwidrigem Halten und Parken von Kraftfahrzeugen vorgebeugt werden.

Mittel- bis langfristig jedoch, insbesondere bei einer Abnahme der Kfz-Verkehrsstärke, ist einem integrativen Gedanken entsprechend eine Fahrbahn anzustreben, auf der der Radverkehr sicher und angenehm mit dem Kraftfahrzeugverkehr gemischt geführt wird. Dann können die Flächen der obsolet gewordenen gesonderten Radverkehrsanlagen dem Gehweg zugeschlagen werden und damit die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Fußverkehrs sowie die Aufenthaltsqualität weiter erhöht werden. Eine Shared Space-Lösung (vgl. Kapitel 3.3) ist wegen des (noch) erheblichen Kfz-Verkehrsaufkommens und des leider allzu oft mit dem Fußverkehr unverträglichen Fahrverhaltens, auch Radfahrender, erst in ferner Zukunft denkbar. Auch widerspricht eine einen Shared Space ermöglichende ebene Pflasterung auf gesamter Länge der Hermannstraße der Strategie, das Straßenbild und damit den Charakter der Hermannstraße zu erhalten.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird auf 30 Stundenkilometer heruntergesetzt, um damit die Verkehrssicherheit zu erhöhen bzw. die Unfallwahrscheinlichkeit und -schwere zu senken. Des Weiteren sollen mit diesem Tempolimit die Aufenthalts- und Lebensqualität erhöht sowie ein Beitrag zur Umweltgerechtigkeit erreicht werden durch die Senkung der Lärm- und Luftschadstoffemissionen. Der Fluss des motorisierten Individualverkehrs wird dadurch nicht übermäßig eingeschränkt oder kann teilweise sogar verbessert werden, insbesondere auch wegen der einzuführenden LSA-Koordinierung für 15-20 Stundenkilometer (s. u.). Eine Verlagerung des Verkehrs auf das Nebenstraßennetz ist aufgrund dessen Unterbrechungen nur sehr eingeschränkt zu befürchten. (Heinrichs, Scherbarth, & Sommer, 2017, S. 28; vgl. auch Kapitel 3.3) In dem südlichsten Abschnitt (Nr. VII) zwischen Silbersteinstraße und Juliusstraße (kurz vor der Anschlussstelle zur BAB 100) soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 50 Stundenkilometern verbleiben, da dort zwei Buslinien in dichtem Takt verkehren und hier aufgrund weniger Geschäfte ein geringerer Straßenquerungsbedarf anzunehmen sowie der Aufenthaltsqualität eine etwas geringere Bedeutung beizumessen ist (siehe genauer Kapitel 4.2.VII).
Für die Lichtsignalanlagen (LSA) im Zuge der Hermannstraße wird vorgesehen, dass eine Koordinierung („grüne Welle“) eingerichtet wird für eine Geschwindigkeit von 15 bis 20 Stundenkilometern zur Förderung und Beschleunigung des Radverkehrs in der jeweiligen Lastrichtung am Morgen und am Nachmittag (vgl. auch Kapitel 3.4). Die Koordinierung soll durch ein Hinweisschild (siehe Abbildung) oder durch LED-Zeichen den Radfahrenden und dem Kfz-Verkehr angekündigt werden. Genauere Planungen bezüglich der Geschwindigkeit, auch ob diese vorgegeben wird oder sich die Koordinierung mittels Sensortechnik an die real gefahrene Geschwindigkeit der Radfahrenden anpasst, würde Gegenstand einer Detailplanung. Wo dies möglich und sinnvoll ist, soll der Busverkehr durch gesonderte Signalgeber und eine entsprechende Vorrangschaltung beschleunigt werden.

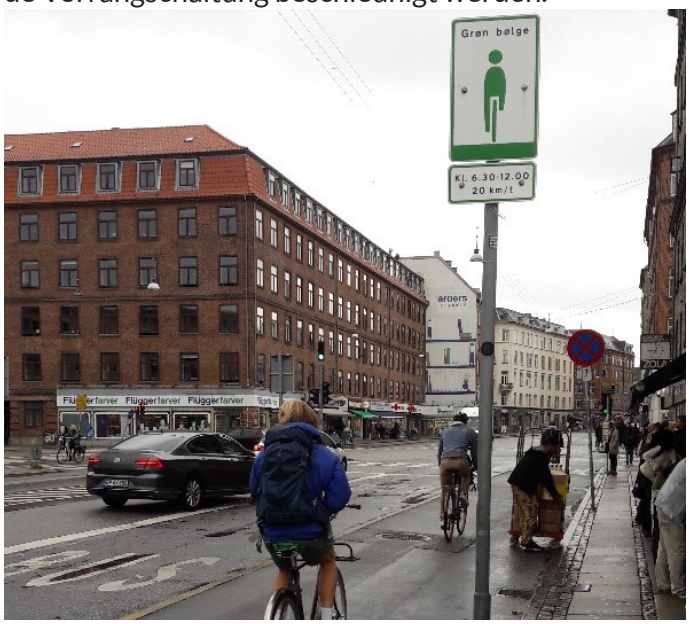


Abbildung 22: Hinweisschild zu einer „Grünen Welle“ in Kopenhagen; Quelle: eigene Aufnahme

Es sollen nach Möglichkeit Grünpfeile für rechtsabbiegende Radfahrende angeordnet werden, soweit dies verkehrssicherheitstechnisch und rechtlich möglich ist (vgl. Kapitel 3.4). Darüber hinaus sind die Lichtsignalanlagen nicht Teil der Planung.

Das Land Berlin fördert die Neuanschaffung von Lastenrädern wegen ihres „umweltfreundlichen, leisen und platzsparenden“ Charakters (im Gegensatz zu Kraftfahrzeugen) finanziell mit bis zu 33 % des Kaufpreises bzw. maximal 1.000 Euro bei Kauf eines Modells mit Elektromotor (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, 2018).

Durch ein ergänzendes Lastenradförderungskonzept des Bezirks soll explizit den Gewerbetreibenden an der Hermannstraße durch individuelle Ansprache, Beratung, die Veranstaltung von Workshops und evtl. weitere finanzielle Förderung nahegelegt werden, ihre Logistik entweder mit jeweils eigenen Lastenrädern, im Verbund mit anderen Gewerbetreibenden mit gemeinsamen Lastenrädern oder mit einer Lastenradspeditionsfirma zu organisieren (§ 6 Abs. 2, § 36 Abs. 7 MobG BE; siehe auch Kapitel 3.2).

Zudem soll an ausgewählten Standorten der Abstand zwischen den Bügeln der öffentlichen Radabstellanlagen ausreichen, um ein Lastenrad dazwischen abzustellen. Das Konzept kann weitere Elemente beinhalten. Weiterhin sollen für Gewerbetreibende zum einen Beratungsangebote seitens des Bezirks zum betrieblichen Mobilitätsmanagement im Sinne einer Förderung der Nahmobilität im Umweltverbund angeboten werden, die vom Bezirk aktiv beworben werden (vgl. Kapitel 3.2). Zum anderen sollen Einzelhandel und Gastronomie als Partner in der Nahmobilitätsförderung gewonnen werden (siehe Kapitel 6). Darüber hinaus soll den Grundstückseigentümern in der Hermannstraße mit einem Förderungskonzept für private Radabstellanlagen durch Beratung und evtl. finanzielle Förderung nahegelegt werden, auf ihren Grundstücken sichere, angenehm benutzbare und schnell erreichbare Radabstellanlagen zu errichten (vgl. Kapitel 3.2).

Mit einem Parkraumübernahmevertrag zwischen dem Bezirk Neukölln und den Betreibern der im Umfeld der Hermannstraße befindlichen Parkhäuser und Tiefgaragen soll den Anwohner*innen, die ein Kfz besitzen, das Parken an diesen Orten vergünstigt möglich sein. Nach einer Umnutzung der meisten Flächen der jetzigen Parkplätze im öffentlichen Straßenland zur Förderung der Nahmobilität und dem Einführen einer Parkraumbewirtschaftung für die verbleibenden Kurz- und Langzeitparkplätze (siehe unten Grundsätze 7 und 8) soll so das flächenintensive Abstellen privater Kfz weiterhin möglich sein, aber eben auf die freien Kapazitäten in den Parkhäusern und Tiefgaragen verlagert werden. (Siehe Kapitel 3.2)

Eine Pflege- und Sauberkeitskampagne soll über einen verstärkten Einsatz der Berliner Stadtreinigung gegen Müll und Hundekot sowie einen Umbau chronisch vermüllter Hochbeete und höhergelegter Baumscheiben hinaus für weniger wild entsorgten Abfall und damit ein angenehmeres Straßenbild sowie eine erhöhte soziale Sicherheit sorgen (vgl. Kapitel 3.3). Die Kampagne informiert über den individuellen Beitrag, den jede*r mit wenig Aufwand leisten kann und das vergrößerte Angebot an öffentlichen Mülleimern. Teil der Kampagne soll auch der öffentliche Aufruf zu und die Organisation von monatlichen Müllsammelaktionen im öffentlichen Raum sein.

Allgemeine Strategie ist es auch, dass die nahmobilitätsgerechte Umgestaltung der Hermannstraße durch das Bezirksamt Neukölln bzw. ein von ihm beauftragtes Büro im Hinblick auf die Zielerreichung evaluiert wird. Die Evaluation selbst hat das Ziel, die durchgeführte Umgestaltung zu bewerten, um eventuell nachzusteuern und für weitere Umgestaltungen von Hauptgeschäftsstraßen zu lernen. (vgl. (Dziekan, et al., 2015, S. 7f.) Zentrale Kriterien der Evaluation sollen u. a. sein: Die tatsächliche Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils anhand von Verkehrszählungen, die Erhöhung der Aufenthaltsqualität anhand von Aktivitätszählungen, die Senkung der Luftschadstoff- und Lärmemissionen anhand von Messungen, die Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit anhand der Unfallstatistiken und der subjektiven Sicherheit anhand von Befragungen sowie die Bewertung der Umgestaltung sowie der Partizipations- und Informationsstrategien durch die Nutzenden, die Anwohner*innen und die Gewerbetreibenden.

Grundsätze für die abschnittsweise Planung

Um eine Brücke zwischen den allgemein gehaltenen Zielen dieses Konzepts und der konkreten räumlichen abschnittsweisen Planung zu schlagen, wurden Grundsätze für die Planung entwickelt, die jeweils grundsätzliche Maßnahmen vorgeben. Bei ihrer vollständigen Einhaltung ist von einem möglichst hohen Beitrag der abschnittsweisen Planung zur Erreichung der oben genannten Ziele dieses Konzepts auszugehen. Im Sinne der Verhältnismäßigkeit müssen sich die Grundsätze für die abschnittsweise Planung als erforderlich, geeignet und angemessen für die Erreichung der oben genannten Ziele dieses Konzepts erweisen. Die Erforderlichkeit der jeweiligen Strategie oder Maßnahme wird mit den Zielen dieses Konzepts oder mit den Zielen und Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes begründet. Die Geeignetheit und Angemessenheit der grundsätzlichen Maßnahmen wird jeweils, wenn nicht intuitiv als solche erkennbar, direkt hinter der Maßnahme mit den Vorgaben aus dem Berliner Mobilitätsgesetz (Kapitel 3.1), den Empfehlungen aus dem Stadtentwicklungsplan Verkehr (Kapitel 3.2), der Fußverkehrsstrategie (Kapitel 3.3), der Radverkehrsstrategie (3.4), den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (Kapitel 3.5), den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (Kapitel 3.6), für Radverkehrsanlagen (Kapitel 3.7) oder den Ausführungsvorschriften über Geh- und Radwege (Kapitel 3.8) begründet.

Selbstverständlich ist es bei den räumlichen und planerischen Gegebenheiten (s. u.) nur schwer möglich, alle Grundsätze vollständig einzuhalten, daher wurden sie hierarchisiert. Im Konfliktfall geht die planerische Umsetzung der grundsätzlichen Maßnahmen höherer Priorität also der Umsetzung von grundsätzlichen Maßnahmen niedrigerer Priorität vor. Jedoch ist es im Sinne eines Kompromisses wichtiger, wenigstens Teile oder Ansätze aller Grundsätze zu vereinen, als einen Grundsatz hoher Priorität vollständig auszuführen. Bei der Abwägung über die Anwendung der Grundsätze ist immer der räumliche Einzelfall mit seiner Verhältnismäßigkeit von Maßnahmen gegenüber den Nutzungsansprüchen unter Berücksichtigung der Ziele dieses Konzepts entscheidend. Die Vorgaben aus § 25 MobG BE für die Bewältigung von Konfliktlagen bei der Umsetzung von Maßnahmen müssen dabei berücksichtigt werden (siehe Kapitel 3.1).

Bei der Erstellung der Grundsätze für die Planung wurden die fünf Arbeitsaufträge (AA, nicht hierarchisiert) aus der Zukunftswerkstatt, die die fünf Haupt-Kritikpunkte aufgreifen (siehe Kapitel 4.1: Problemstellung), einbezogen:

1. **Gute Radverkehrsinfrastruktur herstellen**
2. **Einheitliche und durchgängige Radverkehrsinfrastruktur herstellen**
3. **Aufenthaltsqualität durch diverse Maßnahmen erhöhen**
4. **Sichere Ordnung und Übersichtlichkeit herstellen**
5. **Straßenqueren erleichtern**
   (Tenbusch, 2018, S. 11)

Die Grundsätze für die abschnittsweise Planung sind in ihrer Priorität der Anwendung gemäß den Zielen dieses Konzeptes hierarchisiert. Sie lauten:

Barrierefreiheit

Ebene Gehbahnbeläge

Borde auf 3 cm abgesenkt und abgerundet an allen Querungsstellen (Kapitel 3.6)

Taktile Leitsysteme an allen Querungsstellen (Kapitel 3.8)

(Soziale Inklusion (insb. auch mobilitätseingeschränkter Menschen); Förderung der Nahmobilität (Barrierefreiheit kommt allen zugute – siehe Kapitel 3.3); AA 5)

Gehwegbreite und Aufenthaltsqualität

Gehbahn-Mindestbreite 3,00 m (Kinderwägen und Roll-/Krankenfahrstühle), breiter insb. bei starker Frequentierung (anzunehmen im Bereich von Gastronomie, Einzelhandel, ÖPNV-Haltestellen) (Kapitel 3.6 und 3.8)

Im Ober- und/oder Unterstreifen: Sitz- und Spielgelegenheiten aus Holz, evtl. Kunstwerke (Kapitel 3.6)**, Mülleimer in regelmäßigen Abständen**

Ausreichende Belichtung mit Tageslicht, lückenlose Beleuchtung bei Dunkelheit (soziale Sicherheit, siehe hierzu auch Kapitel 3.3)

Straßenbäume sollen in der Anzahl nicht abnehmen (§ 8 Abs. 3, § 25 Abs. 4 MobG BE)

(Soziale Inklusion; Lebensqualität; Förderung der Nahmobilität; AA 3)

Radverkehr

Durchgehende Radverkehrsanlage Regelbreite 3,00 m, Mindestbreite 2,00 m (Kapitel 3.1: Maßgeblichkeit; gegenseitiges Überholen von Lastenrädern – § 36 Abs. 7 MobG BE, vgl. Kapitel 3.7 und 3.8); **grün eingefärbter Asphalt** (Kapitel 3.7) **nach Möglichkeit Sicherheitstrennstreifen 0,50 m zur Fahrbahn, 0,75 m zu Längsparkständen** (Kapitel 3.8)**, jeweils möglichst mit baul. Trennung** (Poller, hierbei Kfz-Türöffnen beachten) **zum Kfz-Fahr- oder Parkstreifen, ansonsten Niveauunterschiede möglich; Anordnung des Radfahrstreifens möglichst in Fahrtrichtung rechts eines potenziellen Kfz-Parkstreifens** (Separierung für subjektive Sicherheit, s. o.; § 43 MobG BE)

Sichere und zügige Führung an den Knotenpunkten; indirektes Linksabbiegen an LSA- Knotenpunkten (Kapitel 3.7)

Gute Sichtbeziehungen (Entschärfung von Konflikten mit abbiegenden Kfz, insbesondere mit rechtsabbiegenden Lkw) (§ 38 Abs. 2 MobG BE; Kapitel 3.8)

An allen Orten möglichst ausreichend viele und qualitativ gute Radabstellanlagen (§ 47 Abs. 1 MobG BE) (hoher Bedarf insbesondere anzunehmen an den U-Bahnhöfen und Bushaltestellen (Förderung der Nahmobilität im Umweltverbund), bei Einzelhandel und Gastronomie; darüber hinaus ist der Bedarf zu prüfen); evtl. neuartige Formen von Radabstellanlagen**; öffentliche E-Bike-Ladestationen und Luftpumpen an den größeren Radabstellanlagen (Kapitel 3.2)**

(Förderung der Nahmobilität; § 36 MobG BE; Verkehrssicherheit; AA 1 und 2)

Querungsstellen

Vermehren und verbessern

Auch ungesicherte Querungshilfen und flächiges Queren (Mittelinseln/-streifen) (bei Tempo 30, Kapitel 3.6)

Fußgängerfurten an Einmündungen aufpflastern (Kapitel 3.6)

Gehwegvorstreckungen an Einmündungen mit Radabstellanlagen als Parksperren (Kapitel 3.6)

Barrierefreie Gestaltung (Grundsatz 1)

(Verkehrssicherheit; Förderung der Nahmobilität (Querung insbesondere an Hauptgeschäftsstraßen: Kapitel 3.3); AA 5)

Busverkehr

Für Bestandslinien Verkehrsfluss gewährleisten, ggf. kurze Bussonderfahrstreifen

Ausreichende Dimensionierung der Haltestellen; siehe unten Standardlösung

Durchgehend 6,50 m breite Fahrbahn (Kapitel 3.5)

(Förderung der Nahmobilität im Umweltverbund)

Kfz-Verkehr

Durchgehend ein Kfz-Fahrstreifen (bis auf evtl. kurze Bussonderfahrstreifen) **pro Richtung mit 3,25 m Breite** (Busverkehr)

(Gerechtigkeit (Kfz-Verkehr wegen seiner sozialen und ökonomischen Bedeutung (Wirtschaftsverkehr: § 6 Abs. 1 MobG BE) weiterhin gewährleisten, aber zur Förderung der Nahmobilität einschränken); auch Lebensqualität (wegen der derzeit sehr hohen DTV (siehe Kapitel 2.4: Kfz-Verkehr) weiteres Konfliktpotenzial, das durch stärkere Einschränkung des Kfz-Verkehrs entstünde, mindern); AA 4)

Be- und Entladen von Kfz und Lastenrädern, Carsharing, Elektro-Kfz sowie Kurzzeitparken

Tagsüber auf Nachtbushaltestellen

Wo nötig und möglich in Längsparkständen (Kapitel 3.5), auch in den einmündenden Straßen realisierbar

Kurzzeitparkplätze werden bewirtschaftet, für Carsharing-Kfz und reinelektrisch betriebene Kfz sind sie kostenlos (Kapitel 3.2)

Kurzzeitparken ansonsten in Parkhäusern

(Gerechtigkeit (Kurzzeitparken in Maßen ermöglichen, in hohem Maß aber bei begrenzter Straßenfläche ungerechte Flächenverwendung; freie Kapazitäten in Parkhäusern); soziale Inklusion und Lebensqualität (Erreichbarkeit von Zielen, darunter Einzelhandel und Gastronomie); Funktionalität des Wirtschaftsverkehrs: § 6 Abs. 1 MobG BE; AA 4)

Langzeitparken

Nur soweit flächentechnisch möglich, dann in Längsparkständen; Parkraumbewirtschaftung (Kapitel 3.2)

Ansonsten in umliegenden Parkhäuser und Tiefgaragen (siehe oben Parkraumübernahmevertrag)

Hierzu als ausführliche Begründung: Bei der begrenzten Straßenfläche der Hermannstraße, für die es unterschiedlich stark konkurrierende Nutzungsansprüche gibt, insbesondere auch legitimiert durch die Ziele dieses Konzepts, stellt das Langzeitparken zwar unterschiedlich stark, aber jeweils eine relativ ungerechte Flächenverwendung dar (Ziel der Gerechtigkeit). Gemäß § 4 Abs. 3 MobG BE soll der fließende und ruhende Verkehr insgesamt eine möglichst geringe Rauminanspruchnahme aufweisen. Zudem hat gemäß § 25 Abs. 2 Nr. 3 MobG BE hat fließende Verkehr allgemein Vorrang vor dem ruhenden Verkehr. Des Weiteren ist der Umweltverbund gemäß § 5 Abs. 1 unbedingt zu fördern, sodass der ruhende Kfz-Verkehr nach dem Berliner Mobilitätsgesetz eine sehr geringe Priorität in der Konkurrenz zu anderen Nutzungsansprüchen um begrenztes Straßenland steht. Der Stadtentwicklungsplan Verkehr 2011 (siehe Kapitel 3.2) empfiehlt ebenfalls die Reorganisation des ruhenden Verkehrs (Verlagerung in umliegende Parkhäuser und Tiefgaragen) und eine Verringerung der Parkplätze zur Schaffung von Fläche für andere Nutzungen (S. 70f, 78); er empfiehlt weiterhin eine Parkraumbewirtschaftung (S. 78). Nichtsdestotrotz soll in (Teil-)Abschnitten, in denen die Konkurrenz um die Verkehrsfläche weniger stark ist, nach Abwägung auch weiterhin das Langzeitparken möglich sein.

Abbildung 23: Bushaltestelle in Kopenhagen, der Wartebereich ist hier jedoch sehr schmal ausgestaltet; Quelle: eigene Aufnahme

Bei der Planung ist immer Rücksicht zu nehmen auf die anliegenden örtlichen Nutzungen („Planung von innen nach außen“ / „städtebauliche Bemessung“ nach den RASt, vgl. Kapitel 3.8). Der Charakter des jeweiligen Abschnitts soll erhalten bleiben (siehe Kapitel 4.1: Allgemeine Strategien und Maßnahmen).

Es werden räumliche und planerische Gegebenheiten definiert: Wo nötig (i. d. R. bei Altbauten mit mehr als 3 Vollgeschossen), muss für die Evakuierung von Gebäuden durch die Feuerwehr der zweite Rettungsweg gewährleistet werden. Das bedeutet, dass von der Außenkante der Gebäude bis zu der mit einem Drehleiterfahrzeug befahrbaren Fläche ein Abstand von maximal 12 Metern eingehalten wird, bei Baumbestand maximal 9 Meter. Das Drehleiterfahrzeug benötigt eine Aufstellfläche von 5,50 m Breite mal 11,00 m Länge. (Falls dieses Problem nicht gelöst werden kann, einfach rausnehmen.) (Berliner Feuerwehr, 2016) Des Weiteren werden die U-Bahn-Aufgänge, -Aufzüge und -Schächte nicht räumlich verlegt, um die Kosten und den Planungsaufwand nicht allzu sehr zu erhöhen. Auch wird die Straßenbegrenzungslinie nirgends anders verlegt, um die anliegenden Nutzungen zu erhalten und nicht in Enteignungskonflikte zu geraten. Der Fahrbahnbelag soll in der Regel Asphalt sein, um die Grundzüge des jetzigen Straßenbilds der Hermannstraße zu erhalten.

Für Einsatzfahrzeuge, die mit Sonderrechten unterwegs sind, soll die Passierbarkeit der Hermannstraße auch bei Stau und stockendem Verkehr ermöglicht werden. Zu diesem Zwecke soll die bauliche Trennung zwischen Rad- und Kfz-Fahrstreifen bei Bedarf überfahrbar ausgestaltet werden. Auch soll dort, wo die Fahrbahnbreite nur 6,50 m beträgt und Kfz nicht zu den Seiten ausweichen können, der Radfahrstreifen nach Möglichkeit 3,00 m breit sein, sodass im absoluten Notfall dieser von Einsatzfahrzeugen benutzt werden kann.

Für den regelmäßigen Konflikt zwischen haltenden Bussen und dem Radverkehr wird als Standardlösung vorgegeben, ein Haltestellenkap sowie einen Radweg zwischen dem Wartebereich auf dem Haltestellenkap und Gehweg anzulegen (Bauliche Trennung der Radverkehrsanlage zum Kfz-Verkehr; Busverkehrsfluss; siehe Kapitel 3.8; vgl. Abbildung). Der Wartebereich sollte dabei in seiner Dimensionierung dem zu erwartenden Fahrgastaufkommen gerecht werden, er soll mindestens 1,50 m breit sein (Kapitel 3.8). Den potenziellen Konflikte zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden, die von Haltestellenkap zum Gehweg oder andersherum wechseln, soll durch Maßnahmen der Entschleunigung des Radverkehrs, evtl. Fußgängerüberwege über den Radweg sowie durch möglichst gute Sichtbeziehungen begegnet werden (Fußverkehr an Bushaltestellen).

Abbildung 24: Übersicht über die eingeteilten Abschnitte in der Hermannstraße; Quelle: eigene Darstellung auf Basis von openstreetmap.org

4.2 Abschnittsweise Planung

Um auf Grundlage der oben genannten Ziele und Grundsätze passende Maßnahmen für die Hermannstraße zu empfehlen wurde eine Unterteilung in Teilabschnitt gewählt. Die Teilabschnitte wurden aufgrund ihrer unterschiedlichen, abschnittsspezifischen Charakteristika eingeteilt. Dadurch wird eine effektive, der Besonderheiten der Teilabschnitte Rechnung tragende Konzeptionierung auf der gesamten Hermannstraße ermöglicht. In der nachfolgenden Abbildung wird diese Unterteilung visualisiert.

Abschnitt I: Hermannplatz bis Flughafenstraße

Der nördlichste Abschnitt der Hermannstraße kann als „Transit-Raum“ angesehen werden. Vom belebten Hermannplatz im Norden bis zum Zentrum um den U-Bahnhof Boddinstraße südlich in Abschnitt II findet hier so gut wie kein Aufenthalt im öffentlichen Straßenraum statt, es gibt, bis auf den südlichsten Teil des Abschnitts, keine Gastronomie oder Einzelhandel, keine sonstigen besonders verkehrserzeugenden Ziele (abgesehen vom Friedhof) und keine Einmündungen.

Die Westseite der Hermannstraße wird bestanden von einer geschlossenen Wohnbebauung mit fünf Vollgeschossen, teilweise mit Gutachterbüros, Fahrschulen o. Ä. im Erdgeschoss. In der Mitte des Abschnitts, im Haus Nummer 20, befindet sich ein Kino. Auf der gegenüberliegenden Ostseite der Straße befindet sich fast in voller Länge der baumbestandene Alte Friedhof der St.-Jacobi-Kirchengemeinde, der mit einer halbhohen Mauer und Gitterstäben zur Straße abgegrenzt ist; die beiden Eingänge zum Friedhof befinden sich je schräg gegenüber dem Kino, zur Zeit ist nur der nördliche geöffnet. Die einzigen Einmün-

Abbildung 25: Abschnitt I, Blick Richtung Norden; Quelle: eigene Aufnahme

dungen an der Hermannstraße befinden sich ganz im Süden des Abschnitts: die Karlsgartenstraße von Westen und die Biebricher Straße von Osten. Es gibt sehr wenige genutzte Einfahrten zu privaten Grundstücken. Auf dem gut 500 Meter langen Abschnitt gibt es vom Hermannplatz bis zur Biebricher Straße eine Steigung von relativ konstanten 3,5 %. Der gesamte Straßenraum ist durchgängig gut 30,00 m breit. Die Fahrbahn ist insgesamt 14,00 m breit mit 7,00 m breiten Richtungsfahrstreifen; auf beiden Straßenseiten wird durchgängig geparkt. Es gibt wenige Straßenbäume auf der Westseite.

In diesem Abschnitt gibt es beidseitig je einen nicht benutzungspflichtigen, ca. 1,00 bis 1,20 m breiten Hochbordradweg. Dieser ist nur durch eine verblasste rötliche Pflasterung und eine ebenfalls verblasste weiße Pflasterlinie optisch vom Gehweg separiert, in einem Teilabschnitt auf der Westseite wird der Radweg durch neuere aufgetragene weiße Linien markiert. Die direkt angrenzende Gehbahn ist auf der Westseite ca. 2,00 m breit, auf der Ostseite nur ca. 1,20 m (zuzüglich der Unter- und Oberstreifen). Durch die schmale Bemessung von jeweils Gehbahn und Radweg sowie die größtenteils verblasste optische Separierung kommt es immer wieder zu Konflikten zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden, obgleich nur moderat viele zu Fuß Gehende in diesem Abschnitt unterwegs sind. Diese werden auf der Ostseite verschärft durch das Gefälle, welches für teils sehr hohe Geschwindigkeiten der Radfahrenden sorgt. Im Norden gibt es auf dieser Straßenseite wegen eines Straßenbaums eine abrupte Verschwenkung von Rad- und Gehweg. Zudem gibt es nur vereinzelt aufgestellte Bügel zum Fahrradparken.

Fast in dem gesamten Abschnitt, zwischen Hermannplatz und der Fußverkehrs-LSA zwischen Karlsgartenstraße und Biebricher Straße, gibt es keine Querungshilfen über die 14,00 m breite Fahrbahn. Zwar ist wegen des umzäunten Friedhofs auf der Ostseite von einem größtenteils nur geringen Querungsbedarf auszugehen, doch auch im Bereich der Friedhofseingänge gibt es keine auch nur ungesicherte Querungsmöglichkeit für zu Fuß Gehende.

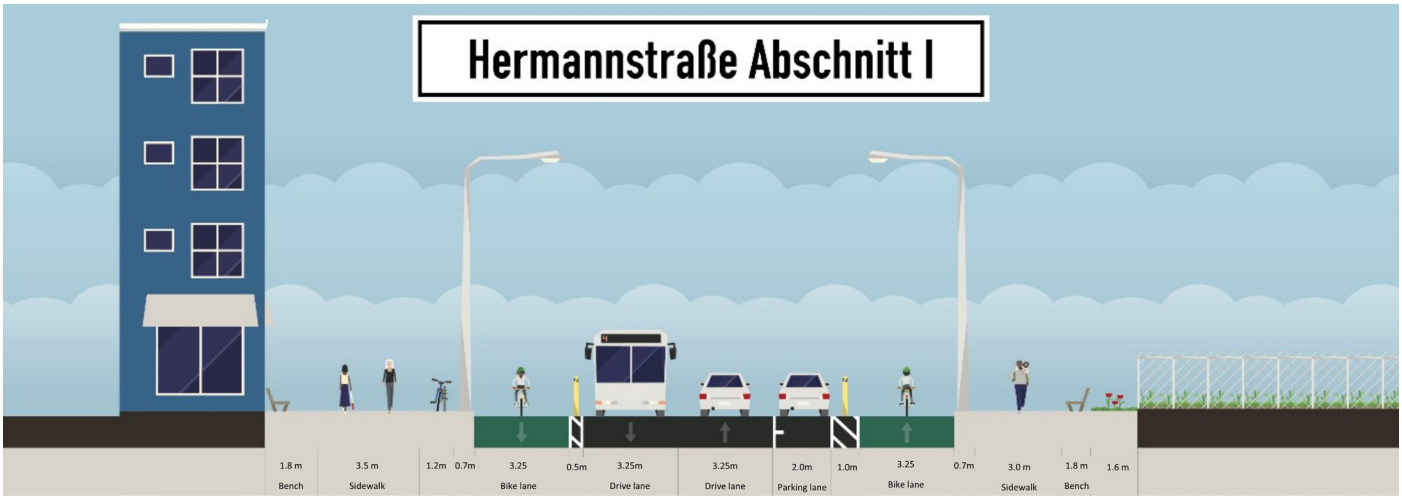
In dem Abschnitt gibt es wie in der gesamten Hermannstraße einen auf Dauer gesundheitsschädlichen Verkehrslärmpegel (siehe Kapitel 2.5 Emissionsbelastung), allerdings wird dieser hier weniger stark übertönt bzw. durchbrochen von anderen Geräuschen wie menschlichen Stimmen etc. Vor allem wohl wegen der überbreiten Fahrbahn und fehlenden LSA sind teils stark überhöhte Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs zu beobachten.

Wie oben bereits erwähnt findet in dem Abschnitt kaum Aufenthalt im öffentlichen Raum statt. Insbesondere auf der Ostseite gibt es ein Müll- und Hundekotproblem. Im ca. 3,00 m breiten Oberstreifen der Ostseite gibt es erhöhte Beete, die allerdings verwahrlost sind. In regelmäßigen Abständen finden sich jedoch Bänke.

Planerische Maßnahmen

Abbildung 22 zeigt den geplanten regelmäßigen Straßenquerschnitt in diesem Abschnitt, die Westseite ist hier links und die Ostseite rechts. Den Gehwegen wird der ehemalige Hochbordradweg zugeschlagen, so kommt es auf der Westseite zu einer 3,50 m breiten Gehbahn, auf der Ostseite wird sie 3,00 m breit, zuzüglich geräumiger Ober- und Unterstreifen für Aufenthaltsnutzungen und Radabstellanlagen. Die Oberfläche wird erneuert und vereinheitlicht. Die Borde müssen bei dieser Lösung nur auf der Westseite versetzt werden, dies spart Kosten ein. Wegen des Gefälles und des dadurch in beiden Richtungen gesteigerten Überholbedarfs wird der Radfahrstreifen in beiden Richtungen mit 3,25 m Breite ausgeführt. Zur Erhöhung insbesondere der subjektiven Sicherheit bei höheren Geschwindigkeiten bergab auf der Ostseite wird der abgepollerte Sicherheitstrennstreifen zum

Abbildung 26: Abschnitt I, Neuaufteilung;
Quelle: eigene Darstellung erstellt mit streetmix.net



Parkstreifen in 1,00 m Breite ausgeführt. Wegen des für die Feuerwehr notwendigen Höchstabstands von 12,00 m zwischen der Gebäudekante und der Fahrbahn wird der Parkstreifen auf der Ostseite angelegt. Die Fahrbahn wird auf jeweils 3,25 m pro Fahrstreifen verengt.

Im Bereich der beiden Eingänge zum Friedhof wird eine stärkere städtebauliche Integration des Straßenraums angestrebt. Jeweils auf der Höhe der beiden Eingänge zum Friedhof wird je eine Mittelinsel als Querungshilfe angelegt. Hierfür entfallen an dieser Stelle die Parkstreifen. An den Friedhofseingängen werden zusätzliche Bänke und Mülleimer aufgestellt und ein kleiner Brunnen angelegt, welcher mit seinem Wassergeräusch den Verkehrslärm zumindest teilweise übertönen soll. Insbesondere vor den Friedhofseingängen und vor dem Kino werden Radabstellanlagen eingerichtet. Die umliegenden Parkplätze werden für Friedhofsbesucher*innen als Kurzzeitparkplätze ausgewiesen.

Auf der gesamten Ostseite werden die Beete neu bepflanzt, die bestehenden Sitzbänke neu beplankt und jeweils daneben ein Mülleimer aufgestellt. Auch auf der Westseite werden in regelmäßigen Abständen Bänke und Mülleimer aufgestellt.

An den Einmündungen von Karlsgartenstraße und Biebricher Straße werden die Gehwege im Zuge der Hermannstraße an die Fahrbahn, die damit im Einmündungsbereich auf die mindestens erforderliche Breite verengt wird, vorgestreckt und mit Radabstellanlagen auch zum Zwecke des Unterbindens des Haltens und Parkens von Kfz versehen. Die Gehwegfurten über die Einmündungen werden aufgepflastert.
Am nördlichen Ende des Abschnitts am Hermannplatz wird der bestehende, begrünte Mittelstreifen mit zwei Laubbäumen bepflanzt. Über die Straße soll ein Banner gehängt werden, dass den Eingang bzw. die Einfahrt in die umgestaltete, nahmobilitätsgerechte Hermannstraße markiert und Besucher*innen willkommen heißt. Es zeigt dezent die Vorteile von Radfahren und zu Fuß Gehen auf und erinnert an Tempo 30 und die gegenseitige Rücksichtnahme (siehe Kapitel 6). Auf dem von Süden kommenden, abschüssigen Radweg auf der Ostseite werden vor der Lichtsignalanlage leicht geschwindigkeitsdämpfende Bodenelemente eingebaut. Die Fahrstreifen für Kraftfahrzeuge in Richtung Hermannplatz werden hier auf zwei reduziert.

Im Süden des Abschnitts wird zur Verbesserung der Sichtbeziehungen beim Abbiegen von Kfz im Bereich der Einmündungen das Parken mit der Einrichtung von Radabstellanlagen unterbunden. An der gesicherten Querung zwischen den Einmündungen von Karlsgartenstraße und Biebricher Straße wird der Radweg an den Kfz-Fahrstreifen herangeführt, eine Breite von 3,00 m kann dabei aufrechterhalten werden. Durch den Wegfall des Hochbordradwegs gewinnt auch hier der Gehweg an Breite, so kann die Gastronomie am südlichen Ende des Abschnitts ihre Außenbestuhlung etwas ausweiten. Im Übergang zu Abschnitt II muss wegen der Mittelinsel mit dem Eingang zum U-Bahnhof der Radfahrstreifen auf 2,70 m auf der Westseite und 2,00 m auf der Ostseite verengt werden.

Zusammenfassung: Beitrag zur Zielerreichung

Durch die großzügige Umverteilung des Straßenraums zugunsten von Fuß- und Radverkehr wird die Nahmobilität gefördert. Die grundsätzliche Regelbreite des Radfahrstreifens zuzüglich Sicherheitstrennstreifen kann bis auf ganz im Süden sogar überschritten werden; die Mindestbreite der Gehbahn wird konsequent eingehalten, allerdings wegen des nur mittleren Fußverkehrsaufkommens nicht bzw. nur wenig überschritten. Die Aufenthalts- und damit die Lebensqualität wird durch die diversen Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums erhöht, insbesondere im Bereich der Eingänge zum Friedhof; hier wird auch die Querung massiv erleichtert und damit die Nahmobilität gefördert. Der Parkstreifen bleibt auf einer Straßenseite größtenteils, da es keine dringenderen Flächenkonkurrenten gibt; somit wird dem Ziel der Gerechtigkeit Rechnung getragen.

Abschnitt II: Flughafenstraße bis Werbellinstraße

Auf dem 330 Meter langen Abschnitt zwischen Flughafenstraße und Werbellinstraße zeichnet sich die Hermannstraße durch eine besonders vielfältige Nutzungsmischung aus. Zum einen besteht reger Einkaufsverkehr, da zahlreiche Geschäfte und ein Kaufhaus Kunden generieren. Zum anderen stellen die zahlreichen Cafés und Bars ihre Außenbestuhlung auf dem Gehweg auf. Insbesondere die Außenbestuhlung der gastronomischen Einrichtungen stellt auf dem schon schmalen Gehweg ein Problem dar, sodass ein Hauptaugenmerk auf einer Verbreiterung der Gehbahn lag, um einen entspannten Aufenthalt auch für zu Fuß Gehende zu ermöglichen. Gleichzeitig präsentiert sich dieser Bereich gänzlich ohne Radverkehrsanlagen, sodass auf ganzer Länge ein Radstreifen geplant wird. Sowohl die Einrichtung von Fahrradstreifen als auch die Verbreiterung von Gehwegen geht gemäß unseren Grundsätzen zwangsläufig zu Lasten des MIV. Jedoch ist dieser Abschnitt auch der einzige, der im Tagesverkehr regelmäßig durch Buslinien befahren wird. Die Erreichbarkeit ohne einen eigenen Pkw ist für die Hermannstraße von hoher Bedeutung. Deshalb wird in der Konzeptionierung an dieser Stelle neben den Verbesserungen für die Nahmobilität auch ein

Abbildung 27: Abschnitt II, Höhe Mahlower Straße, Blick Richtung Süden; Quelle: eigene Aufnahme

Augenmerk auf den Busverkehr gelegt, sodass dieser wichtige Baustein im Umweltverbund zukünftig nicht übermäßig benachteiligt wird. Durch die Reduzierung auf meist nur einen Kfz-Fahrstreifen pro Richtung ist in einigen Bereichen das Beliefern der Geschäfte ein Problem. Daher sollen in den Querstraßen direkt angrenzend an die Hermannstraße jeweils einige Lieferzonen eingerichtet werden. All dies verdeutlicht, dass an vielen Stellen ein Kompromiss gefunden werden musste, der alle Verkehrsteilnehmenden versucht zu berücksichtigen. Bereits der nur 330 Meter lange Abschnitt hat jedoch sehr unterschiedliche Anforderungen, sodass im Folgenden von Norden nach Süden beginnend an der Kreuzung Flughafenstraße die Umgestaltungskonzeption erläutert wird.

Teilabschnitt II.A Flughafenstraße bis Mahlower Straße

Besondere Restriktionen für die Umgestaltung des Straßenraumes stellen sich am nördlichen Ende dieses Abschnitts mit dem 4,00 m breiten Mittelstreifen, der aufgrund des Geländers beide Straßenhälften als Barriere trennt und in ganzer Länge das Queren von zu Fuß Gehenden verhindern soll. Auf dem Median befindet sich der Aufzug zum U-Bahnhof. Der Kreuzungsbereich wurde dementsprechend in den letzten Jahren barrierefrei umgebaut und hat Bordsteinabsenkungen sowie taktile Leitelemente erhalten. Da der Mittelstreifen aufgrund der U-Bahnaufgänge an vielen Stellen nicht veränderbar ist, teilen sich die West- und Ostfahrbahn in ein klares Verhältnis. Derzeit stehen fünf Kfz-Fahrstreifen zur Verfügung. Der Gehweg auf der Westseite ist in Anbetracht der Nutzung als Aufstellfläche für die Außenbestuhlung der ansässigen Cafés zu knapp bemessen, eine Radverkehrsanlage fehlt komplett.

Um den nötigen Raum für eine Verbreiterung des Gehweges und der Einrichtung eines Fahrradstreifens zu erlangen, werden die Kfz-Spuren auf jeder Seite drastisch reduziert. Es bleibt nur eine Fahrbahn pro Richtung erhalten, lediglich im Kreuzungsbereich zur Flughafenstraße wird eine Linksabbiegerspur eingerichtet, um so für die dort verkehrenden Busse die Durchlässigkeit zu erhalten. Diese kann an dieser Stelle durch eine ÖV-beeinflusste Ampel noch besser erreicht werden. Der neu eingerichtete Radstreifen auf der östlichen Fahrbahn ist 2,00 m breit und wird durch Poller von den Kfz-Spuren getrennt, auf der Westseite erhält der Radstreifen eine Breite von 2,7 Metern und wird lediglich durch überfahrbare Fahrbahntrenner von der Kfz-Spur getrennt, sodass im Zweifelsfall ein Befahren für Einsatzfahrzeuge bzw. ein Ausweichen für diese durch Kfz möglich ist. Der Gehweg auf der Westseite wird zudem um ca. 1,00 m verbreitert, um der Außenbestuhlung Rechnung zu tragen.

Teilabschnitt II.B Mahlower Straße bis Boddinstraße

Im weiteren Verlauf Richtung Süden zwischen Mahlower Straße und Boddinstraße befindet sich derzeit weiterhin der oben genannte Mittelstreifen. Da sich jedoch kein U-Bahnhof-Aufgang auf ihm befindet, besitzt er an dieser Stelle keine Funktion. Aufgrund des dort befindlichen Geländers werden aber alle Querungsmöglichkeiten für zu Fuß Gehende unterbunden. Der Mittelstreifen soll deshalb entfernt werden. Der gewonnene Platz durch den wegfallenden Mittelstreifen und die an dieser Stelle nicht notwendige zweite Spur (keine Linksabbiegenden Kfz) wird zugunsten einer neuen Haltestellenposition der Busse in Nordrichtung umverteilt. Diese erhalten dort eine sichere und bequeme Kaphaltestelle, die zudem näher am barrierefreien Zugang des U-Bahnhofes Boddinstraße liegt. Der Radweg auf der Ostseite wird dahinter geführt. Im Bereich der kaphaltestelle befinden sich keine Bäume (Anleitern der Feuerwehr). Dazu wird die Gehbahn auf der Ostseite verbreitert und bietet Raum für die Aufstellung von Auslagen und Außenbestuhlung, der an dieser Stelle zwingend nötig ist. Darüber hinaus entsteht Platz für Fahrradabstellanlagen, die zum einen der Kundschaft der zahlreichen Geschäfte dienen und sich zum anderen bereits in der Nähe des südlichen Aufgangs zum U-Bahnhof Boddinstraße befinden.

Teilabschnitt II.C Boddinstraße bis Selchower Straße

Im Bereich zwischen der Boddinstraße und der Selchower Straße muss der Mittelstreifen dann wieder breiter werden, da sich hier der südliche Aufgang zum U-Bahnhof befindet. Die bisherige Mittelinsel mit 4 Metern Breite ist für die bestehenden Menschenmengen bereits heute zu schmal dimensioniert. Bisher besteht dort mit 6 Kfz-Spuren (4 zum Fahren, 2 zum Parken) insbesondere Platz für den MIV. Deshalb sieht unser Konzept vor, die Mittelinsel um 0,70 m auf 4,70 m zu verbreitern. Für den Gehweg auf der westlichen Seite stehen 5,60 m zur Verfügung, wovon ein Teil als Raum für zusätzliche Radabstellanlagen genutzt werden soll. So kann der Übergang zwischen Radverkehr und U-Bahn erleichtert werden. Auf der Ostseite sind es 6,10 m Gehweg. So kann an dieser Stelle der insgesamt sehr hohen Anzahl an zu Fuß Gehenden Rechnung getragen werden.

Teilabschnitt II.D Selchower Straße bis Rollbergstraße

Südlich der Selchower Straße wandelt sich der Charakter der Hermannstraße noch einmal. Die Straße wird noch deutlicher als Einkaufsstraße erkennbar, da sich hier das Zentrum rund um die Boddinstraße befindet. Ein Kaufhaus und zahlreiche Geschäfte locken Kundschaft an. Der Straßenquerschnitt wächst von 28,30 auf 30,40 m Gesamtbreite, wovon jedoch nur 28,60 m öffentliches Straßenland sind. Derzeit werden die geringen Gehwegbreiten – 4,30 m auf der östlichen Fahrbahn bedingt durch die Bus-Haltebucht und ca. 6,00 m auf der Westseite (jedoch mit parkenden Kfz auf dem Unterstreifen) – dem Aufkommen an zu Fuß Gehenden nicht gerecht. Ferner fehlt auch hier eine Radverkehrsanlage. Die Reduzierung der Kfz-Fahrspuren von vier auf zwei und die Möglichkeit, die Bushaltestelle in nördlicher Fahrtrichtung hinter die Kreuzung zu verlegen, schafft neue Räume, um in südlicher Richtung eine neue, komfortable Haltestellensituation zu schaffen, die Gehwege deutlich zu verbreitern und Radverkehrsanlagen zu integrieren. Da durch den Wegfall der Haltestellenbucht nun genug Platz für Warenaufsteller des dortigen Kaufhauses bleibt, wird insbesondere der Gehweg auf der östlichen Seite stark verbeitert (auf ca. 5,80 m). Der Radverkehr erhält hier einen durch Fahrbahntrenner abmarkierten 2,00 m breiten Fahrstreifen. In der Gegenrichtung wird ein Haltestellenkap eingerichtet, das so genug Platz für eine Wartehalle und die große Zahl an Fahrgästen bietet. Der Bus erhält zum Anfahren dieses einen eigenen Bussonderfahrstreifen. Gemäß unseren Grundsätzen wird der Radverkehr hinter diesem Haltestellenkap geführt. Damit das Anleitern für die Feuerwehr trotz des sehr weiten Abstands zur Fahrbahn weiterhin möglich bleibt, wird der Radweg mit einer Breite von 3,00 m so angelegt, dass das Befahren mit Rettungsfahrzeugen möglich ist.

Teilabschnitt II.E Rollbergstraße bis Werbellinstraße

Im Verlauf weiter südlich zwischen der Rollbergstraße und Werbellinstraße ist keine Haltestelle notwendig. Stattdessen wird eine Linksabbiegerspur in südlicher Richtung in die Werbellinstraße erhalten, um den Busverkehr in dieser Richtung flüssig zu gestalten. Für den Radverkehr stehen beiderseits 2,50 m breite Radverkehrsanlagen zur Verfügung. Auf der Westseite werden diese durch Poller vom Kfz-Verkehr getrennt, auf der Ostseite stehen Kurzzeitparkplätze und Lieferzonen zur Verfügung, die eine Trennung zwischen dem fließenden Kfz-Verkehr und dem Radverkehr herstellen. Der Gehweg wird auf dieser Seite nicht verbreitert, da hier durch einen sehr großen Straßenquerschnitt und nicht öffentliches Straßenland ausreichend Platz zur Verfügung steht. Bereits heute bestehen dort zwei Baumreihen. Durch zusätzliche Stadtmöbel und Radabstellanlagen soll die Qualität des Ortes erhöht werden.

Zusammenfassung: Beitrag zur Zielerreichung

Der Straßenraum wird teils erheblich umgestaltet, da insbesondere der Abschnitt zwischen Flughafenstraße und Werbellinstraße von einer starken Nutzungsmischung geprägt ist, die bisher im Straßenbild nicht adäquat widergespiegelt wurde. So ist der Fußverkehr in diesem Abschnitt besonders rege, da Umsteigeverkehre zwischen der U-Bahn sowie den querenden Buslinien herrscht. Gleichzeitig beanspruchen zahlreiche Geschäfte und Lokale ebenfalls Fläche des Gehweges, deshalb wurde ein großer Teil der Fläche künftig dem Gehweg zugeschlagen. Auch die Errichtung eines durchgehenden – in vielen Teilen den grundsätzlichen Maßnahmen entsprechend – getrennten Radweges erhöht die Zielerreichung. Mit der Anlage von bequemen Kaphaltestellen profitieren auch die Fahrgäste des ÖPNV. Um den Busverkehr nicht unnötigerweise einzuschränken, wurde die Durchlässigkeit der Straße an entscheidenden Stellen mit zwei Fahrspuren und einer ÖV-beeinflussten LSA aufrechterhalten. Der MIV büßt sowohl Fahrspuren, vor allem jedoch in vielen Bereichen Stellplätze ein. So kommt dem in Kapitel 4.1: Allgemeine Strategien und Maßnahmen erwähnten Parkraumübernahmevertrag für diesen Abschnitt eine besondere Rolle zu. Für den zweifelsohne notwendigen Lieferverkehr müssen andere Lösungen gefunden werden. Lieferzonen in den angrenzenden Querstraßen können eine Lösung für das Problem darstellen.

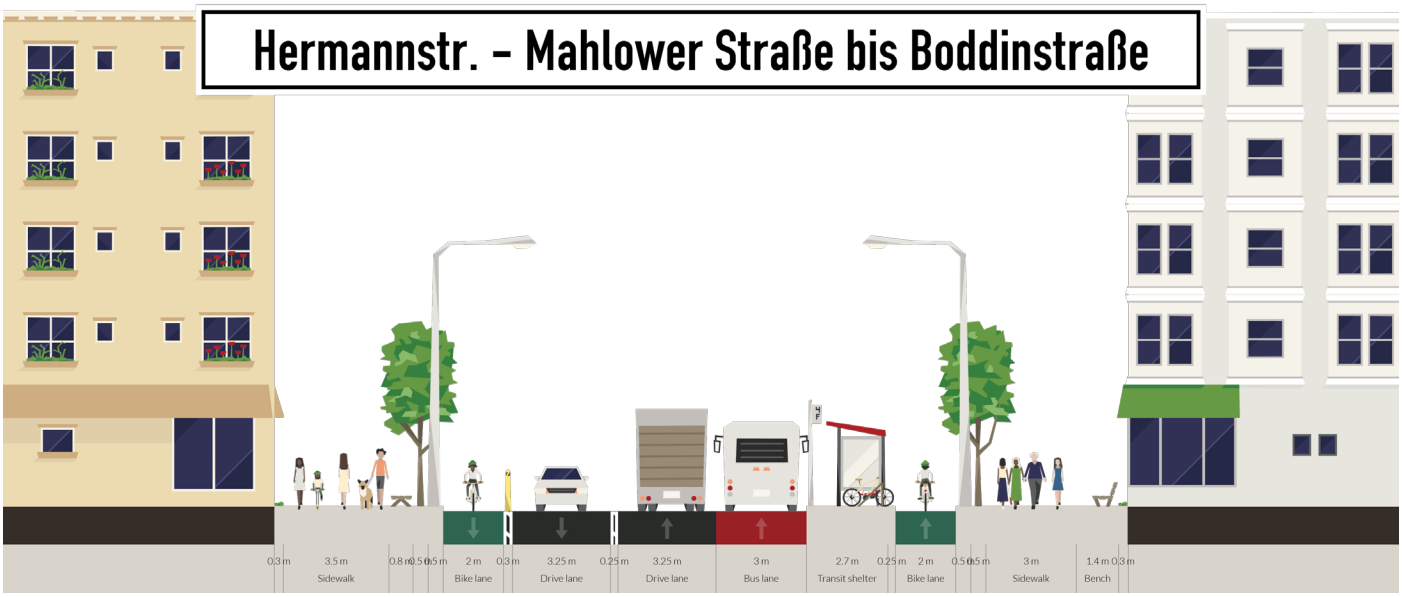


Abbildung 28: Abschnitt IIB, Neuaufteilung; Quelle: eigene Darstellung erstellt mit streetmix.net

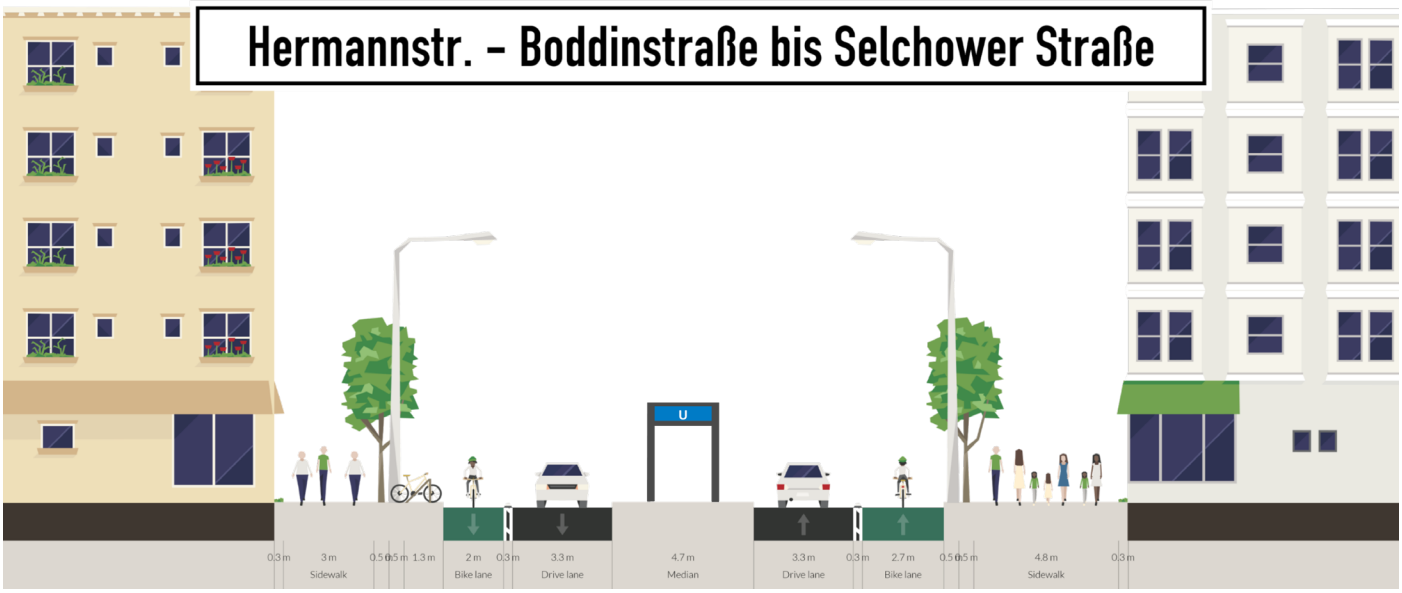


Abbildung 29: Abschnitt IIC, Neuaufteilung; Quelle: eigene Darstellung erstellt mit streetmix.net

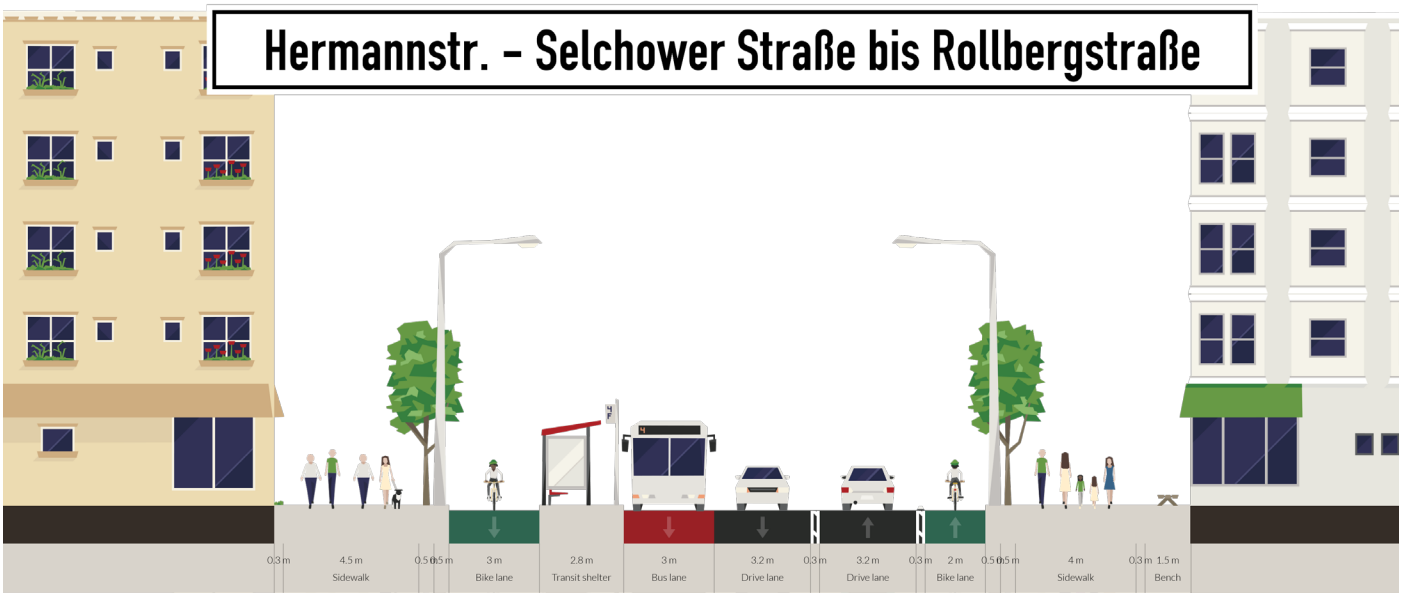


Abbildung 30: Abschnitt IID, Neuaufteilung; Quelle: eigene Darstellung erstellt mit streetmix.net

Detaillierte Karten für Abschnitt II und VI befinden sich im Anhang.

Abschnitt III: Werbellinstraße bis Leykestraße

Der Abschnitt ist geprägt von Geschäften und Gastronomie mit Außenbestuhlung auf dem Gehweg auf beiden Seiten der Straße. Den Radfahrenden steht im ganzen Abschnitt keine Radverkehrsanlage zur Verfügung, sie werden zusammen mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Auch mangelt es an Radabstellanlagen, was sich an wild abgestellten Fahrrädern erkennen lässt. In diesem Abschnitt fährt, im Gegensatz zum nördlich gelegenen Abschnitt II, wieder tagsüber kein Bus auf der Hermannstraße. Es halten regelmäßig Kfz in zweiter Reihe. Im nördlichen Teilabschnitt zwischen Werbellinstraße und Briesestraße verlaufen 4 Kfz-Spuren, die durch eine Mittelinsel in zwei Richtungsfahrbahnen getrennt werden. Der Straßenraum mit 40,00 m Gesamtbreite enthält auf der Ostseite einen sehr breiten Gehweg von 12,00 m Breite mit 2 Baumreihen, wie in der Abbildung zu sehen ist. Südlich davon, im mittleren Teil des Abschnitts zwischen Briesestraße und Kienitzer Straße, verringern sich die Straßenraumbreite auf 29,00 m und der Gehweg auf der Ostseite auf 7,00 m Breite. Der westliche Seitenraum bleibt aber mit 6,80 m unverändert gleich breit. Die 2 Kfz-Fahrstreifen verlaufen ab diesem Teil des Abschnitts bis zum südlichen Ende des Abschnitts ohne Veränderung. Im südlichen Teilabschnitt zwischen Kienitzer Straße und Leykestraße befinden sich zwei Einmündungen, die als Einbahnstraßen ausgeführt sind. Die erste ist die Kopfstraße mit einem Einfahrtverbot für den Kfz-Verkehr von der Hermannstraße. Die zweite ist die Allerstraße, die den Kfz-Verkehr von der Hermannstraße zur Weisestraße, parallel zur Hermannstraße, führt. Darüber hinaus verringert sich die Straßenraumbreite in diesem Teilabschnitt weiter auf 28,00 m Breite.

Planerische Maßnahmen

In dem dargestellten Querschnitt des nördlichen Teilabschnitts wird ein geschützter Radfahrstreifen mit 3,00 Regelbreite und 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifen eingerichtet, in den beiden anderen Teilabschnitten muss die Regelbreite des Radfahrstreifens teilweise unterschritten werden. Im nördlichen Abschnitt wird die Mittelinsel entfernt, damit die Fahrbahn bereiter wird. Darüber hinaus werden im nördlichen Abschnitt die Kfz-Spuren auf 3 reduziert: vor der Kreuzung mit der Werbellinstraße wird ein kurzer Rechtsabbiegestreifen eingerichtet, da hier zugunsten der Sichtbeziehungen kein Parkstreifen eingerichtet werden kann. In dem restlichen Abschnitt soll ein Liefer- und Kurzparkstreifen angelegt werden, der den Radweg von der Fahrbahn trennt. Ferner werden ausreichende Fahrradbügel angemessen im gesamten Abschnitt im Unterstreifen vorgesehen.

In dem gesamten Abschnitt bleibt die Gehbreite sowie Gehbahn auf beiden Seiten in ihrer bestehenden Breite erhalten, da diese mit einer Breite von 6,40 m auf der Westseite und mindestens 6,70 m auf der Ostseite als ausreichend angesehen werden können. So können die Borde an ihrer bisherigen Position erhalten bleiben, was die Kosten senkt. Es bleibt auch der Baumbestand in dem gesamten Abschnitt erhalten. Der breite Gehweg auf der Ostseite soll in Kooperation mit den Flächeneigentümern der privaten Gehwegfläche mit neuem Stadtmobiliar an Aufenthaltsqualität gewinnen. Um die Querungssituation der zu Fuß Gehenden zu verbessern, werden die Gehwegfurten im Zuge der Hermannstraße an den Einmündungen von Briesestraße, Kienitzer Straße, Kopfstraße sowie Leykestraße aufgepflastert und die Gehwege bis an die minimal breite Fahrbahn vorgestreckt.

Abbildung 31: Der Gehweg auf der Ostseite des nördlichen Teilabschnitts zwischen Werbellinstraße und Briesestraße; Quelle: eigene Aufnahme

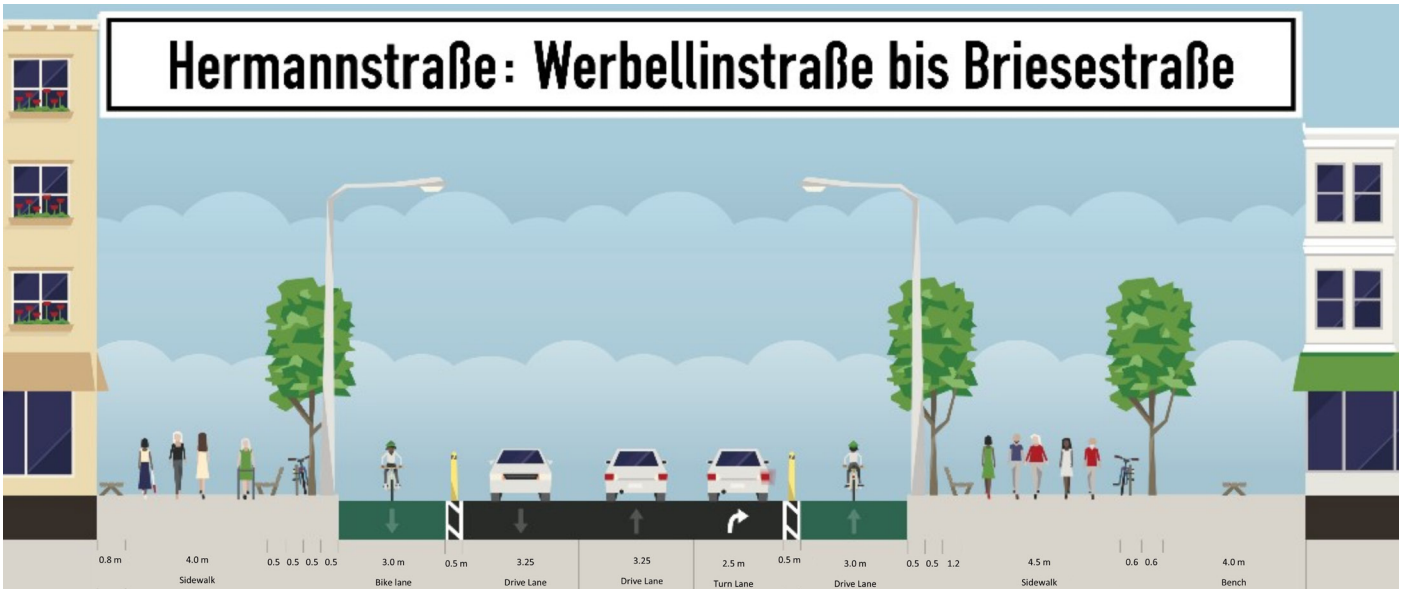


Abbildung 32: Abschnitt III, Neuaufteilung; Quelle: eigene Darstellung erstellt mit streetmix.net

Zusammenfassung: Beitrag zur Zielerreichung

In diesem Abschnitt ist die Situation entzerrter als in dem nördlich liegenden Abschnitt II. Insbesondere durch die Anlage von geschützten Radfahrstreifen und die Aufpflasterungen an den Einmündungen konnte die Nahmobilität gefördert werden. Das Potenzial des überbreiten Gehweges wurde für die Aufenthaltsqualität genutzt. Ein Kurzpark- und Lieferstreifen sowie ein kurzer Rechtsabbiegestreifen soll einen relativ reibungsarmen Kfz-Verkehr ermöglichen.

Abschnitt IV: Leykestraße bis Jonasstraße

In der nördlichen Hälfte des Abschnitts wird die Westseite der Straße bestanden von einer geschlossenen Bebauung mit fünf bis sechs Vollgeschossen; an der nördlichen Ecke Hermannstraße / Leinestraße ist die Bebauung nur eingeschossig. Die Erdgeschosse werden in diesem gesamten Teilabschnitt von Einzelhandel und Gastronomie genutzt, letztere nutzen den Gehweg teilweise für ihre Außenbestuhlung. An der Ostseite befinden sich maximal zweigeschossige Gebäude in offener Bauweise, dahinter der St.-Thomas-Kirchhof; zurzeit wird auf dieser Seite ein neues, zweigeschossiges Büro- und Geschäftsgebäude errichtet. Auf dieser Seite wurde zudem der Gehweg vor kurzer Zeit erneuert, hier kann die Breite als eindeutig ausreichend angesehen werden.

Der Abschnitt ist in der südlichen Hälfte südlich der Einmündung der Leinestraße besonders geprägt durch die anliegenden Friedhöfe auf der Ostseite und den Anita-Berber-Park (ehemaliger Friedhof) auf der Westseite. Diese Grünanlagen werden mit Mauern von der Straße abgegrenzt. Ein hoher Baumbestand auf den Friedhöfen bzw. im Park hat große Wirkung auf das Straßenbild, darüber hinaus gibt es weitere kleinere Straßenbäume. Über einen gegenüber der Thomasstraße einmündenden Geh- und Radweg im Süden des Anita-Berber-Parks (Grüner Weg) verlaufend gelangt man zum knapp 600 Meter entfernten Tempelhofer Feld. Des Weiteren befindet sich der U-Bahnhof Leinestraße mit seinen vier Treppenaufgängen und dem mittig gelegenen Aufzug in dem Abschnitt, es gibt eine Nachtbushaltestelle. Insgesamt kann dieser Abschnitt als „entzerrter“ und „entspannter“ als die umliegenden Abschnitte nördlich und südlich angesehen werden.

In dem gesamten Abschnitt gibt es keine Radverkehrsanlagen, der Radverkehr muss sich im Mischverkehr die Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr teilen. An den Eingängen zum U-Bahnhof sind Radabstellanlagen in begrenztem Maß vorhanden, darüber hinaus sind nur vereinzelt Fahrradbügel zu finden. Teilweise wird in dem Bereich zwischen Okerstraße und Leinestraße in zweiter Reihe gehalten, auch von be- und entladenden Kfz.

Über die Hermannstraße gibt es in diesem Abschnitt lediglich zwei LSA-geregelte Querungen für zu Fuß Gehende, diese befinden sich am mittigen und südlichen U-Bahnhof-Aufgang. An der Kreuzung mit der Achse aus Thomasstraße und Grünem Weg (im Westen Richtung Tempelhofer Feld) gibt es keine Querungshilfe für die kreuzenden zu Fuß Gehenden und die kreuzenden Radfahrenden (siehe Abbildung); die Achse ist ausgewiesen als Teil des Ergänzungsnetzes im übergeordneten Fahrradroutennetz von Berlin (siehe Kapitel 2.4: Radverkehr) und als Grüner Hauptweg (ausgezeichneter Berliner Wanderweg Nr. 18: Innerer Parkring; siehe auch Kapitel 3.4). Im Zuge der Hermannstraße stellt sich die Querung über die Einmündungen wegen deren überbreiten Fahrbahnen und teilweise schlechten Sichtbeziehungen dort problematisch dar. Der Bereich zwischen Anita-Berber-Park und St.-Thomas-Friedhof ist durch den sehr hohen Baumbestand in den Grünanlagen und durch die einfassenden Mauern stark verschattet bzw. wirkt etwas beengt; das Gefühl sozialer Sicherheit wird hier beeinträchtigt.

Abbildung 33: Blick von der Ecke Hermannstraße / Thomasstraße auf die Einmündung des Grünen Wegs in Richtung Tempelhofer Feld: Querungshilfe fehlt, der weitere Bereich rechts ist stark verschattet; Quelle: eigene Aufnahme

Planerische Maßnahmen

In dem gesamten Abschnitt wird ein geschützter Radfahrstreifen mit 2,00 m Mindestbreite, regelmäßig mit größerer Breite, angelegt. Der Radfahrstreifen wird nur an den durch die bestehende und die zusätzlich anzulegenden Mittelinseln (siehe unten) gegebenen Zwangspunkte auf minimal die Mindestbreite verengt. Die Gehwege bleiben in ihrer bestehenden Breite erhalten, da diese als für den Fußverkehr, die bereichsweise Außenbestuhlung der Gastronomiebetriebe und den Aufenthalt mit einer Breite von 6,30 bis 7,30 m und einer Gehbahnbreite von 3,50 m (im Bereich der Baumscheiben jeweils etwas schmaler) in diesem Abschnitt als ausreichend angesehen werden; es sollen im Oberstreifen weitere Sitzbänke aufgestellt werden. So können die Borde an ihrer derzeitigen Position erhalten bleiben, was die Kosten für die Umgestaltung der Hermannstraße in diesem Abschnitt geringhält. Der Baumbestand wird in dem gesamten Abschnitt erhalten. Die Fahrbahn wird auf einen Fahrstreifen pro Richtung mit 3,25 m Breite verengt, die Linksabbiegespur auf der Hermannstraße südlich der Leinestraße wird entfernt.

Die Darstellung zeigt den geplanten Querschnitt der Hermannstraße in dem Bereich zwischen der geplanten Mittelinsel an der Einmündung der Okerstraße (siehe unten) und der Mittelinsel mit dem Aufzug zum U-Bahnhof Leinestraße nördlich der Einmündung der Leinestraße. Links ist die Westseite mit der fünfgeschossigen Bebauung, rechts die zweigeschossige, unterbrochene Bebauung am St.-Thomas-Kirchhof zu sehen. Die Gehwege und damit die Borde bleiben in ihrer bestehenden, ausreichenden Breite erhalten (siehe oben). In dem dargestellten Abschnitt wird der beidseitige, geschützte Radfahrstreifen je eine Breite von 2,55 m haben. Auf der Westseite muss für die Feuerwehr ein Höchstabstand der mit Drehleiterfahrzeugen befahrbaren Fläche von 9,00 m (wegen des Baumbestands) zur Gebäudekante eingehalten werden, daher wird die Trennung zwischen Radfahrstreifen und Kfz-Fahrstreifen nur mit einer im Bedarfsfall überfahrbaren Schwelle unterstützt. Auf der Ostseite ist wegen der nur niedrigen Bebauung keine Vorhaltung eines zweiten Rettungswegs erforderlich. Hier soll daher ein kurzer Streifen für das Ein- und Aussteigen und das Be- und Entladen von Kfz angelegt werden. Zwar wäre dieser wegen der zu potenziell angesteuerten Geschäfte auf der Ostseite insofern besser auf der Ostseite gelegen, jedoch würde dann der für die Feuerwehr erforderliche Höchstabstand zur Gebäudekante nicht eingehalten werden können. Lieferanten oder Besucher*innen können zur Straßenquerung die neu angelegte Mittelinsel nutzen (siehe unten). Der Radfahrstreifen wird rechts davon geführt, um den Radverkehr zwischen den Mittelinseln möglichst wenig zu verschwenken, und mit einem 0,70 m breiten, abgepollerten Sicherheitstrennstreifen separiert.

Da es zwischen der Leykestraße und der Leinestraße auf einer Länge von knapp 150 Metern keine Querungshilfe gibt und auf dieser mittig, südlich der Einmündung der Okerstraße, zu beiden Straßenseiten die nördlichen Treppenaufgänge zum U-Bahnhof Leinestraße liegen, soll auf Höhe dieser eine Mittelinsel als Querungshilfe über die Hermannstraße angelegt werden. Diese dient auch zur Straßenquerung der mit Kfz angereisten und in dem Haltestreifen auf der Westseite haltenden Lieferanten und Besucher*innen der Geschäfte auf der Ostseite (siehe oben).

Um die Querung über die Hermannstraße in der Achse Thomasstraße – Grüner Weg für zu Fuß Gehende im Zuge des Grünen Hauptwegs Nr. 18 sowie für Radfahrende im Zuge dieser Strecke des Ergänzungsnetzes des übergeordneten Fahrradroutennetzes von Berlin zu erleichtern, soll an der Einmündung der Thomasstraße entsprechend den bereits bestehenden Planungen des

Bezirksamts eine Lichtsignalanlage eingerichtet werden. In Richtung des Grünen Wegs sind Signalgeber für Radfahrende einzurichten. Im Zuge der Hermannstraße sind rechts der Radfahrstreifen markierte Aufstellbereiche für die in den Grünen Weg oder die Thomasstraße indirekt linksabbiegenden Radfahrenden anzulegen. Wegen der zu geringen Entfernung (knapp 70 Meter) zu der nördlich gelegenen, bestehenden Lichtsignalanlage an den südlichen Treppenaufgängen zum U-Bahnhof Leinestraße soll dort als Querungshilfe eine Mittelinsel angelegt werden. Der Übergang in den südlichen Abschnitt V gestaltet sich unproblematisch.
An den Einmündungen von Okerstraße, Leinestraße und Thomasstraße werden im Zuge der Hermannstraße die Gehwege bis an die notwendige Mindestbreite der Einmündungsfahrbahn vorgestreckt, um hier die Querung zu erleichtern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Die Gehwegvorstreckungen sollen mit Fahrradbügeln gegen das regelwidrige Abstellen von Kfz gesichert werden. Die Gehwegfurten im Zuge der Hermannstraße sollen an diesen Einmündungen aufgepflastert werden. An den U-Bahnaufgängen sowie an den Eingängen zu den Friedhöfen und zum Anita-Berber-Park sollen weitere Fahrradbügel errichtet werden.

Die Nachtbushaltestellen werden als Standardlösung ausgeführt. In dem Bereich südlich der Einmündung der Leinestraße werden auf einer Seite teilweise Kurzzeitparkplätze für die Kunden der (neuen) Geschäfte und für Besucher*innen der Friedhöfe eingerichtet. Der Bereich zwischen Anita-Berber-Park und St.-Thomas-Friedhof wird wegen des hohen Baumbestands, der wegen seiner Bedeutung für den Naturhaushalt und seiner prägenden Wirkung schützenswert ist, zwar nie taghell werden; jedoch sollen dort die neu zu errichtenden LED-Laternen auch tagsüber angeschaltet sein, um die Helligkeit und damit den Eindruck sozialer Sicherheit etwas zu erhöhen.

Zusammenfassung: Beitrag zur Zielerreichung

Insgesamt wurde in diesem Abschnitt im Vergleich zu den anderen Abschnitten nur moderat viel transformiert. Die Nahmobilität konnte dennoch gefördert werden durch die Anlage von geschützten Radfahrstreifen sowie durch die Anlage von Querungshilfen insbesondere in der Achse Thomasstraße – Grüner Weg. Zudem wurden Lieferzonen und Kurzzeitparkplätze eingerichtet. Auch konnte die soziale Sicherheit im von Bäumen verschatteten Bereich erhöht werden.

Abschnitt V: Thomasstraße bis Emser Straße

Der Abschnitt zwischen der Thomasstraße und Emser Straße hat, den Friedhofbereich ablösend, einen eher innenstädtischen Charakter. An den Straßenflurgrenzen befindet sich am zumeist eine geschlossene Wohnbebauung mit fünf Vollgeschossen, von denen das Erdgeschoss von Einzelhandel und Gastronomie genutzt wird. Die Hermannstraße zeigt sich hier daher besonders lebhaft.

Auffällig an diesem Abschnitt ist der überbreite Fahrstreifen, welcher eine Breite pro Richtung von 7,00 Meter (m) hat, am Rand wird in Längsaufstellung geparkt. Der Parkdruck erscheint durch die vielen illegal abgestellten Kfz in diesem Abschnitt noch etwas höher als in den anderen Abschnitten. In beiden Seitenräumen gibt es einen Straßenbaumbestand, auf der westlichen Seite liegt ein 3,00 m breiter Gehweg und auf der östlichen Seite ein 4,00 m breiter Gehweg vor. Die Radfahrenden besitzen keine eigene Radverkehrsanlage und müssen auf dem überbreiten Fahrstreifen mit dem fließenden Kfz-Verkehr zurrechtkommen.

Abbildung 34: Abschnitt IV, Neuaufteilung; Quelle: eigene Darstellung erstellt mit streetmix.net

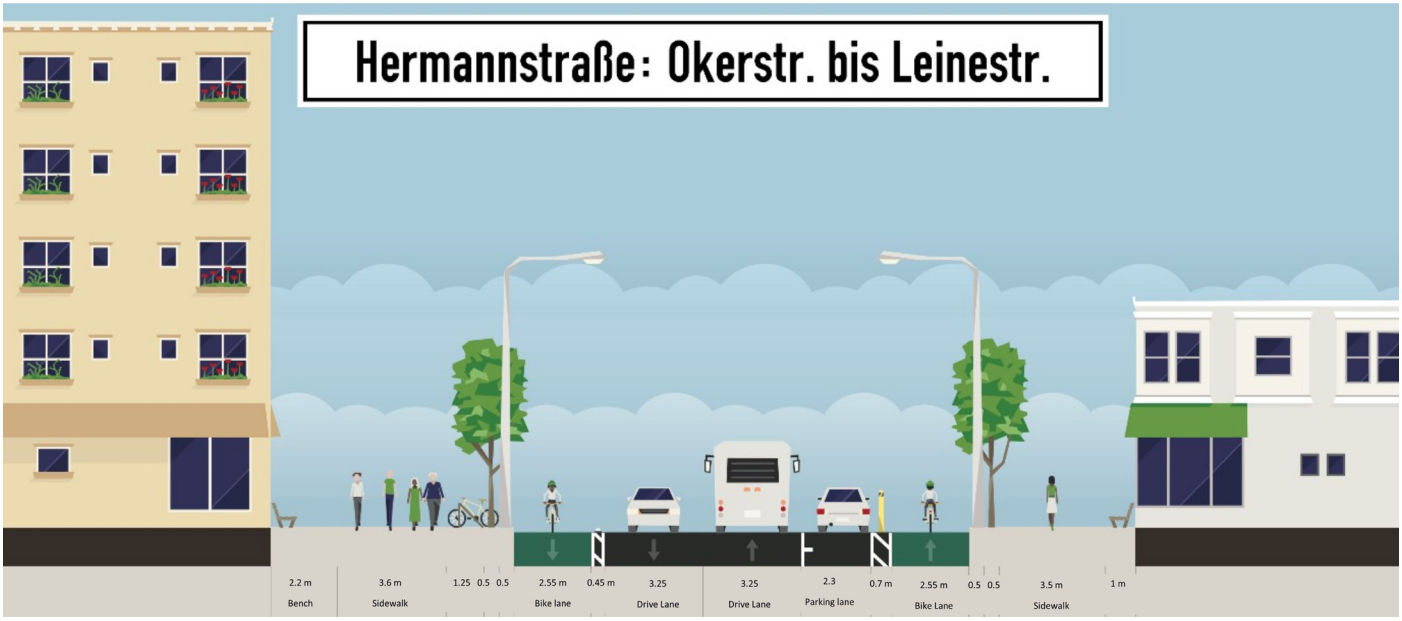
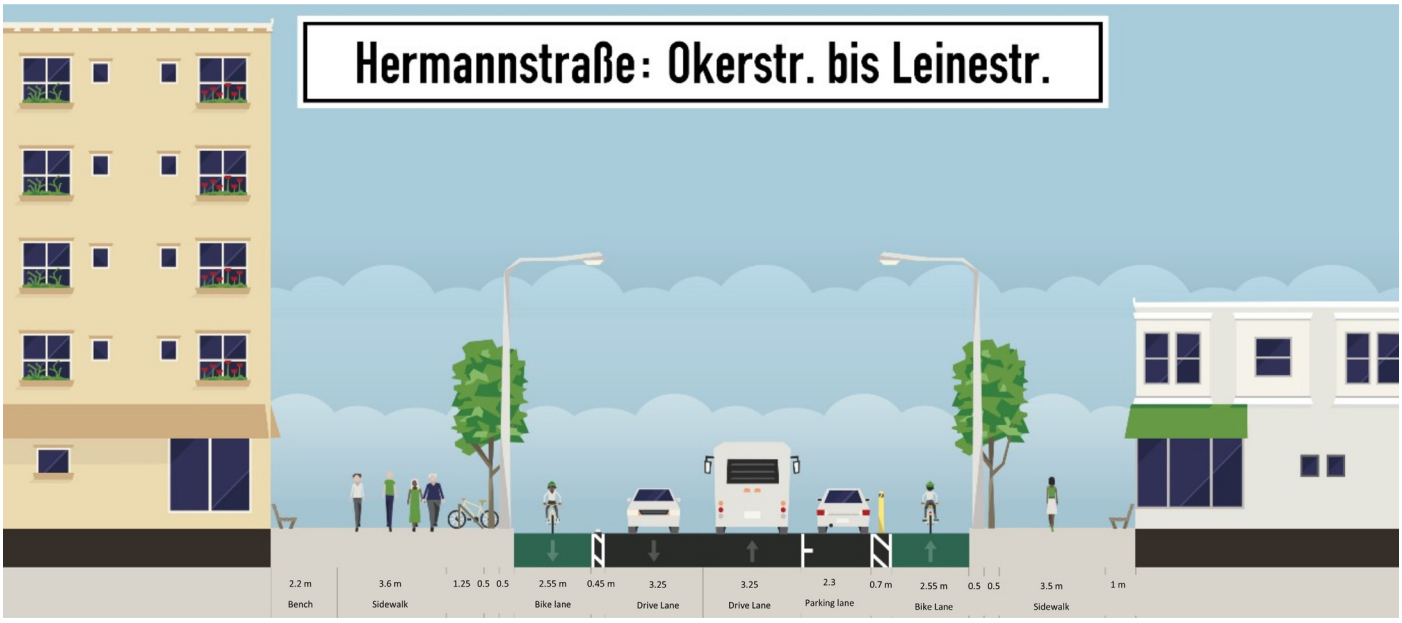


Abbildung 35: Blick über die Hermannstr. Abschnitt Nogatstraße / Hermannstraße; Quelle: eigene Aufnahme

Abbildung 36: Abschnitt V, Neuaufteilung; Quelle: eigene Darstellung erstellt mit streetmix.net



Planerische Maßnahmen

Im geplanten Regelquerschnitt von Abschnitt V wurden die Gehwege auf einheitlich 6,25 m Breite mit einer 3,50 m breiten Gehbahn gesetzt. Im Ober- und Unterstreifen ist Platz für die Bestandsbäume, Radabstellanlagen und Außenbestuhlungen. An den Engstellen, also dort wo Baumkroneneinrichtungen vorhanden sind, wird die Baumkroneneinrichtung eine Breite von 1,70m besitzen. Es werden beiderseits Radverkehrsanlagen in Regelbreite angelegt, die auch als Aufstellfläche für die Feuerwehr dienen. Für die schnelle Erreichbarkeit mit Drehleiterfahrzeugen und eine Bedarfsmöglichkeit für Kfz, Einsatzfahrzeugen mit Sonderrechten auszuweichen, wird der Sicherheitstrennstreifen auf der Westseite nur mit einer überfahrbaren Schwelle separiert. Auf der Ostseite wird ein Streifen teilweise für das Be- und Entladen von Kfz sowie für das Kurzzeitparken eingerichtet, die im zweiten Falle gewonnenen 0,30 m sollen dem östlichen Radweg zugeschlagen werden. Gehwegvorstreckungen werden an den Einmündungen Nogatstraße, Schierker Straße und Jonasstraße eingerichtet und mit Fahrradbügeln bzw. Pollern gegen das regelwidrige Parken gesperrt, die Gehwegfurten werden an diesen Stellen aufgepflastert.

Zusammenfassung: Beitrag zur Zielerreichung

In diesem Abschnitt konnte durch die Anlage von Radfahrstreifen in Regelbreite viel für die Förderung des Radverkehrs und damit der Nahmobilität getan werden. Die Gehwege wurden ebenfalls verbreitert, so konnte auch die Aufenthaltsqualität erhöht werden. Dem hohen Parkdruck konnte durch die Anlage eines Liefer- und Kurzzeitparkstreifens begegnet werden.

Abschnitt VI: Emser Staße bis Silbersteinstraße „Zentrum S+U Hermannstr."

Der Abschnitt der Hermannstraße zwischen Emser Straße und Silbersteinstraße wird vor allem durch die starke verkehrliche Anbindung an den ÖPNV und diverse Läden, Gastronomie und den damit verbundenen Fuß- und Radverkehr gekennzeichnet. Er besitzt Einkaufstraßen- sowie Umsteigebahnhofcharakter. Des Weiteren herrscht durch die nahe gelegene Autobahnanschlussstelle 23 zur BAB 100 ein reger Kfz- und Lkw-Verkehr. Dies führt zu einer Komplexität der Nutzungsansprüche und zu unabdinglichen Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmenden.

Abbildung 37: Der Abschnitt um den S+U-Bahnhof Hermannstraße, Blick Richtung Norden; Quelle: eigene Aufnahme

Teilabschnitt VI.A: Emser Straße bis Siegfriedstraße

Auch der nördliche Teilabschnitt von der Emser Straße bis hin zur Kreuzung mit der Siegfriedstraße am S+U-Bahnhof Hermannstraße weißt die o. g. allgemeinen Charakteristika des gesamten Abschnitts auf. Besonders die Kreuzung der Hermannstraße mit der Emser Straße bereitet einige Schwierigkeiten, da die Busse mit Endstation am S+U-Bahnhof hier von Süden kommend links abbiegen und eine Wendeschleife zurück bis in die Silbersteinstraße fahren.

Die aktuelle Situation an dieser Stelle, mit sechs Kfz-Fahrstreifen, ohne Fahrradspuren und mit relativ geringen Gehwegbreiten von unter 6,00 m stellt sich aus Sicht der Nahmobilität als unbefriedigend dar. Das große Aufkommen an zu Fuß Gehenden zu und vom S- und U-Bahnhof und die gewünschte Aufstellfläche für die Cafés und Restaurants können im Moment nicht adäquat bewältigt bzw. gewährleistet werden.

Das Konzept zur Behebung der Probleme sieht die Reduzierung der Kfz-Spuren auf jeweils eine Spur pro Richtung und eine Linksabbiegerspur in die Emser Straße vom Bahnhof kommend aus für die Buswendeschleife vor. Die Geschwindigkeit wird auf 30 km/h gesenkt. Der Verkehrsfluss kann somit insbesondere für die Busse weiter gewährleistet werden. Es werden Radfahrstreifen in beide Richtungen eingerichtet, die mit 2,50 m Breite das Überholen sowie Lastenradverkehr ermöglichen. Überfahrbare Poller leisten den erforderlichen Zugang für die Feuerwehr zu den anliegenden Gebäuden. Die Gehwege werden auf 6,40 m Breite erweitert, wodurch ein angenehmes Gehen sowie neue Aufstellfläche gewährleistet werden kann. Es sollen außerdem Stadtmobiliar und Straßenbäume in das Stadtbild eingeführt und reservierte Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge als Erweiterung der Mobilitätsmöglichkeiten am Umsteigebahnhof eingerichtet werden.

Durch diese Maßnahmen kann der Verkehrsfluss trotz der schwierigen, vorliegenden Situation durch die Buswendeschleife aufrechterhalten werden. Gleichzeitig wird die Möglichkeit zum Radfahren auf abgetrennten Fahrspuren geschaffen und das Gehen durch verbeiterte Gehwege erleichtert. Die Kombinationsmöglichkeiten von unterschiedlichen Verkehrsmitteln werden erweitert. Den ansässigen Unternehmen bietet sich die Möglichkeit, zusätzliche Außenbestuhlung und Warenauslagen einzurichten, ohne in Konflikt mit zu Fuß Gehenden zu geraten.

Teilabschnitt VI.B: Brückenbereich um den S+U-Bahnhof Hermannstraße

Dieser Bereich weist als Zugang zu bzw. Teil des Umsteigebahnhofs zahlreiche Besonderheiten auf. Er ist an die Ringbahnlinien, die sich gen Südosten auffächern, die U-Bahn-Linie 8 und an zahlreiche Buslinien angebunden, sodass reger Fuß- und Radverkehr herrscht (vgl. Kapitel 2.4: ÖPNV). Momentan gibt es auf der 29,70 m breiten Brücke sechs Kfz-Fahrstreifen, wovon fünf zum Fahren genutzt werden und der rechtsäußere in nördlicher Fahrtrichtung eine Busausbuchtung darstellt, in der allerdings häufig illegal geparkt und der Busverkehr teilweise behindert wird. Es ist keine Radverkehrsanlage vorhanden, wodurch der Radverkehr im Mischverkehr auf den Kfz-Fahrstreifen geführt wird. Vor und nach der Brücke wird die Fahrstreifenanzahl verändert, wodurch es zu Einfädelproblematiken der Verkehre und Konflikten zwischen Bussen, MIV und Radfahrenden kommt. Ein Mittelstreifen von 3,00 m Breite ist zwar vorhanden, dieser wird theoretisch jedoch nur am Anfang und Ende der Brücke aufgrund von Lüftungsschächten benötigt. Die Gehwege sind insbesondere an den Bahnhofsausgängen für das vorhandene Aufkommen an zu Fuß Gehenden sehr klein dimensioniert. Radstellablagen sind nur vor und nach der Brücke vorhanden, wodurch zahlreiche Räder am Brückengeländer abgestellt und teilweise zu einer Behinderung für die zu Fuß Gehenden werden.

Als Maßnahmen zu einer nahmobilitätsgerechten Konzeptionierung sollen die Kfz-Spuren auf beiden Seiten

auf eine Fahrspur und eine Busspur reduziert werden. Die Geschwindigkeit wird auf 30 km/h reduziert, um die Sicherheit und Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Die Bushaltestellen werden als Kaps bzw. Warteinseln erstellt, die hinter und vor der Haltestelle mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet werden sollen. Die Mittelinsel wird zwischen den Lüftungsschächten entfernt und der Verkehr zwischen diesen bogenförmig geführt. Dadurch kann Fläche für die Warte- und Fußwegfläche geschaffen werden. Die Gehwegbreiten werden zwar nur unwesentlich auf 4,60 m pro Seite erhöht, jedoch wird das flüssige Gehen nicht mehr durch Wartende erschwert, die auf die Warteinseln ausgelagert werden. Die Radverkehrsanlage wird gemäß der Standardlösung zwischen Gehweg und Warteinsel geführt. Dies führt zu Querungen von zu Fuß Gehenden. Dafür ist ein Fußgängerüberweg auf dem Radweg vorgesehen und es soll auch in den Marketingkampagnen (siehe Abschnitt 6 des Berichts) auf die Problematik eingegangen werden.

Durch die eingeführten Maßnahmen wird eine Möglichkeit zum Radfahren auf vom Kfz-Verkehr abgetrennten Fahrspuren mit Auf- bzw. Abfahrt zu den Abstellanlagen auf den Warteinseln geschaffen. Auch das Warten auf Busse wird durch Warteinseln angenehmer gestaltet und trägt zum flüssigeren Fußverkehr auf dem Gehweg bei. Zusätzlich wird durch die neuen Radabstellanlagen mit besserer Erreichbarkeit der Bahnhöfe die Verknüpfung zum ÖPNV erleichtert. Durch die Busspur und die verringerte Geschwindigkeit kann der Kfz-und Lkw-Verkehr weiterhin fließen und Konflikten vorgebeugt werden.

Teilabschnitt VI.C: Hermannstraßenbrücke bis Silbersteinstraße

Im weiteren Verlauf der Hermannstraße von der Brücke gen Süden bis hin zur Silbersteinstraße ist ein Einkaufstraßencharakter mit durch die Nähe zur S- und U-Bahn verstärktem Fußgängerverkehr festzustellen. Es wird für die Bistros, Cafés und Läden demnach vermehrt Aufstellfläche auf dem Gehweg benötigt. Außerdem ist das Einkaufszentrum „Hermann-Quartier“ hier ansässig. Momentan sind auf dem Straßenabschnitt bis zum Kreuzungsbereich Silbersteinstraße bis zu sieben Kfz-Fahrspuren direkt nördlich der Kreuzung vorhanden, davon sechs Fahrstreifen und ein Parkstreifen. Es ist keine Radverkehrsanlage vorhanden und der Gehweg ist im Hinblick auf den Einkaufsstraßencharakter mit einer breite zwischen 4,00 m und 4,50 m besonders im Ausgangsbereich des U-Bahnhofes gering bemessen. Ein Mittelstreifen ist nicht vorhanden. In diesem Teilabschnitt gibt es keine zusätzlichen Radabstellanlagen, wodurch die vorhandenen Geländer rege zum Abstellen genutzt werden (siehe Abbildung 1).

Als Maßnahmen für diesen Teilabschnitt der Hermannstraße sollen die Kfz-Spuren auf beiden Seiten auf eine Fahrspur mit zusätzlicher Linksabbiegerspur in die Silbersteinstraße verringert, eine Verbreiterung der Gehwege durchgeführt und Fahrradspuren in beide Richtungen eingerichtet werden. Außerdem sollen die Parkplätze entfallen; im Hermann-Quartier gibt es ein Parkhaus, für das ein Parkraumübernahmevertrag geschlossen werden soll. Die Gehwege werden auf 5,60 m erweitert, was das Gehen auch in Gruppen erleichtert. Zusätzliche Radabstellanlagen werden in Kreuzungsnähe, am Einkaufszentrum und der U-Bahn errichtet. Die Verknüpfung der Verkehrsmittel wird dadurch weiter verstärkt. Der 2,50 m breite Radfahrstreifen pro Seite soll ein Überholen ermöglichen und ist durch überfahrbare Poller von den Kfz-Spuren getrennt. Dadurch wird die Möglichkeit zum sicheren Radfahren geschaffen.

Zusammenfassung: Beitrag zur Zielerreichung

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass in dem VI. Abschnitt der Hermannstraße von der Kreuzung mit der Emser Straße bis hin zu der mit der Silbersteinstraße durch die im Konzept beschriebenen Maßnahmen eine allgemeine Verringerung der Anzahl an Kfz-Fahrstreifen, die Schaffung eines abgetrennten Radweges in beide Fahrtrichtungen und ein beidseitig breiterer Gehweg erreicht wird. Damit wird den Grundsätzen der Planung Rechnung getragen und ein hoher Beitrag zur Förderung der Nahmobilität im Umweltverbund und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und der Verkehrssicherheit geleistet.

Abbildung 38: Abschnitt VIB; Neuaufteilung Brückenbereich Bahnhof Hermannstraße; Quelle: eigene Darstellung erstellt mit streetmix.net

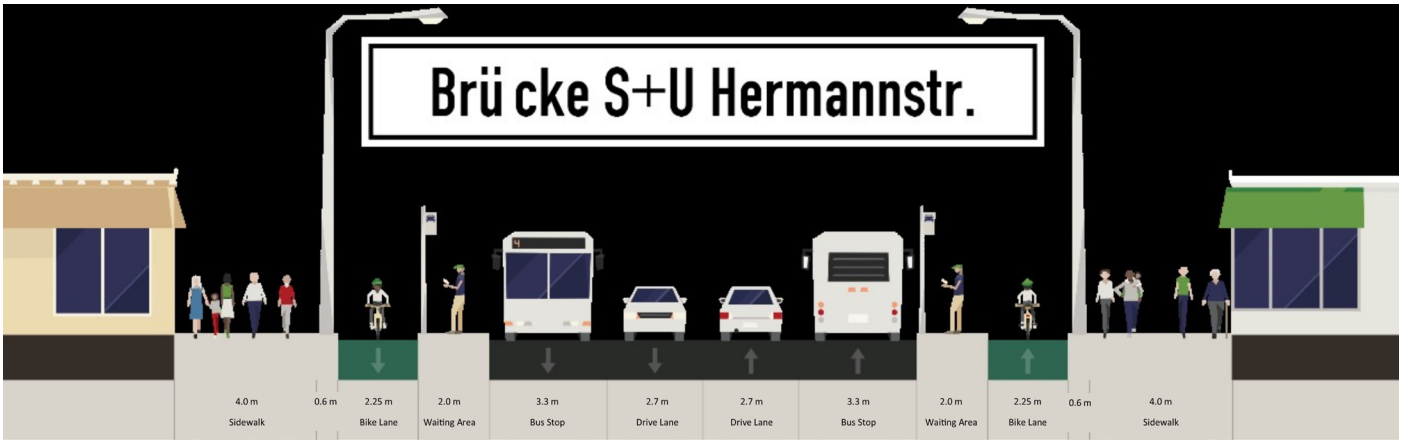


Abbildung 39: Ecke Kranoldstraße / Hermannstraße, Blick Richtung Süden; Quelle: eigene Aufnahme

Abschnitt VII: Silbersteinstr. – BAB 100 „U 8-Erweiterung“:

Der Abschnitt VII befindet sich zwischen der Silbersteinstraße und der Bundesautobahn (BAB) 100 und ist der südlichste der Abschnitte dieses Konzepts. An diesem Abschnitt gibt es deutlich weniger Geschäfte und dieser Straßenabschnitt erscheint nicht so lebhaft wie die zentralen fünf Straßenabschnitte der Hermannstraße.

Anders als die Straßenabschnitte II-VI besitzt dieser Straßenabschnitt teilweise einen Radweg, welcher sich ganz im Süden zwischen der Glasower Straße bis zur Juliusstraße am Ende der Hermannstraße erstreckt. Dieser ist allerdings nach den aktuellen Richtlinien zu schmal und hat nur eine Breite von 1,00 m. Außerdem verkehren auf diesem Straßenabschnitt die Buslinien M44 und 277 jeweils im 5-Minuten-Takt.

In der Regel sind die Gehwege auf beiden Seiten 4,50 m und die Fahrbahn insgesamt 14,00 m breit. Pro Fahrtrichtung ist existiert also ein 7,00 m überbreiter Fahrstreifen, wovon hierbei in der Praxis die beiden Fahrbahnränder zum Parken in Längsaufstellung genutzt werden. Der Parkdruck erscheint in diesem Abschnitt, wie in Abschnitt V, ebenfalls überdurchschnittlich hoch.

Planerische Maßnahmen

Damit es eine einheitliche und zureichende Radverkehrsführung für den gesamten Straßenabschnitt der Hermannstraße gibt, wird auf den existierenden schmalen Radweg im Seitenraum verzichtet und ein geschützter Radfahrstreifen auf der Fahrbahn angelegt. Dieser wird zu beiden Seiten in einer Breite von 2,80 m ausgeführt. Er wird auf beiden Straßenseiten jeweils durch einen Parkstreifen für Kurz- und Langzeitparkplätze in Längsaufstellung von der Fahrbahn separiert; ein 0,75 m breiter, abgepollerter Sicherheitstrennstreifen trennt Parkstreifen und Radweg. Der Parkstreifen wird auf der Ostseite muss, um optimale Sichtbeziehungen an den Einmündungen von Kranoldstraße, Glasower Straße und Juliusstraße zu gewährleisten, 20,00 m südlich der Einmündung beendet werden; in diesen Bereichen sollen Mittelinseln als Querungshilfe über die Hermannstraße angelegt und wenn möglich die Regelbreite der Radverkehrsanlagen dann eingehalten werden. Der Radweg dient auch Drehleiterfahrzeugen zum Aufstellen. Die Gehwege werden pro Seite mit einer Breite von insgesamt 5,50 m bemessen, davon 3,00 m Gehbahn; in den Unterstreifen sollen neben Radabstellanlagen in regelmäßigen Abständen Sitzgelegenheiten aufgestellt werden, um ein Mindestmaß an Aufenthaltsqualität zu gewährleisten.

Wegen des dichten Taktes des Busverkehrs, des geringeren Querungsbedarfs aufgrund weniger anliegender Geschäfte und der daher hier etwas weniger stark zu priorisierenden Aufenthaltsqualität soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 50 Stundenkilometern verbleiben. Es soll geprüft werden, ob mit einer Einführung von Tempo 30 nachts (22-06 Uhr) die Lärmimmissionen erheblich verringert werden können.

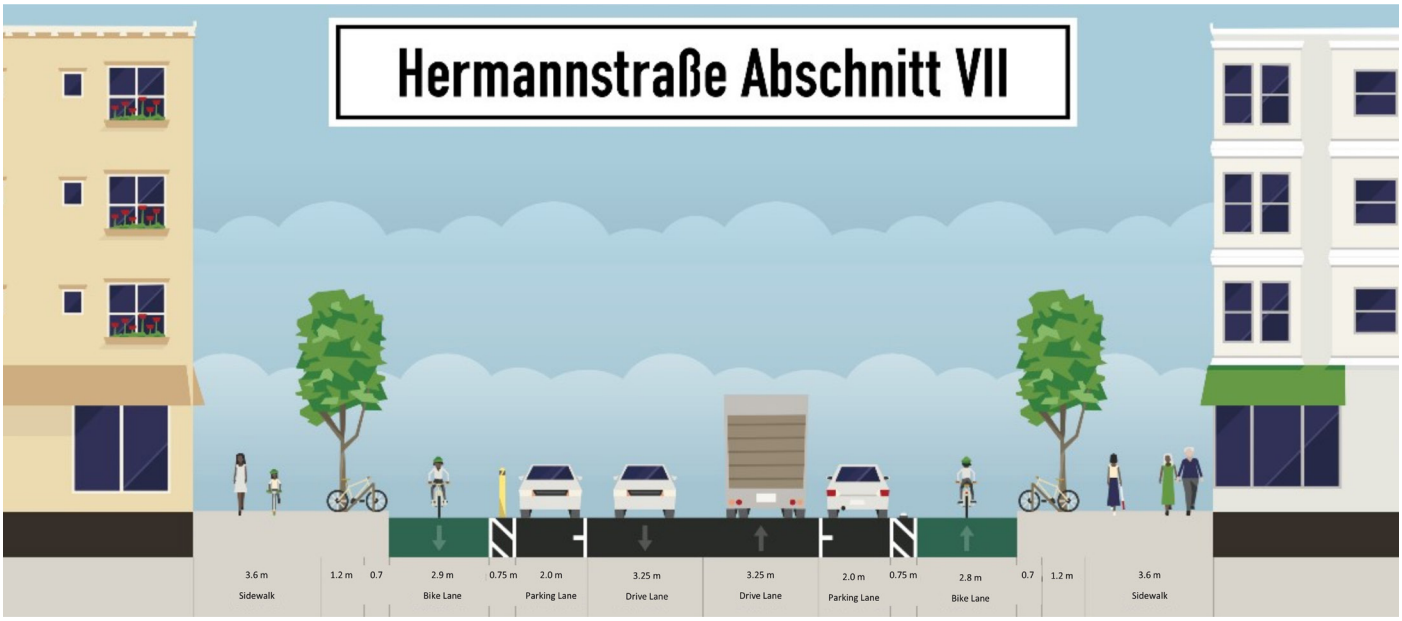


Abbildung 40: Abschnitt VII; Neuaufteilung; Quelle: eigene Darstellung erstellt mit streetmix.net

An den Einmündungen von Kranoldstraße, Glasower Straße und Juliusstraße sollen die Gehwege im Zuge der Hermannstraße bis an die erforderliche Mindestbreite der Fahrbahn vorgestreckt werden, um die Querung zu erleichtern. Sie werden mit Radabstellanlagen und Pollern gegen regelwidrig parkende Kfz gesichert. Die Gehwegfurten werden aufgepflastert.

Zusammenfassung: Beitrag zur Zielerreichung

In diesem Abschnitt konnte relativ großzügig die Straßenfläche verteilt werden, da das Niveau der Nutzungsansprüche insgesamt geringer ist. Die Nahmobilität konnte durch die Anlage von Radfahrstreifen teils mit Regelbreite, die Verbreiterung der Gehwege und die Verbesserung der Querungssituation sowohl längs der als auch quer zur Hermannstraße verbessert werden. Dennoch konnte, um den hohen Parkdruck in diesem Abschnitt gerecht zu werden, die Verringerung der Anzahl der Parkplätze durch die Anlage zweier Parkstreifen begrenzt werden.

Detaillierte Karten für Abschnitt II und VI befinden sich im Anhang.

5. Partizipationsstrategien

Auch wenn in diesem Bericht eine sehr weit vorangeschrittene Planung vorgestellt wird, so ist die reale Umsetzung einer solch komplexen Maßnahme nicht ohne die Partizipation der Betroffenen möglich. Bürgerschaftliches Interesse und Engagement sichert oft den Erfolg von Projekten (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, 2012, S. 65). Deshalb soll an dieser Stelle eine sinnvoll zu implementierende Beteiligungsstrategie aufgezeigt werden, die für die Umsetzung hilfreich wäre.

Titelbild 5: Quelle: eigene Aufnahme

In der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass zwar durchaus ein Bedürfnis aus der Bevölkerung heraus nach mehr Lebensqualität und einer Verkehrswende in den Städten besteht, gleichzeitig aber die konkrete Umgestaltung von Straßenzügen mit einer Reduzierung der Fahrstreifenzahl und Parkplätze für den MIV Proteste in der Bevölkerung auslösen kann (Neumann, 2017). So kommt es vor, dass ambitionierte Zielsetzungen aus „Rücksicht" auf Gegenpositionen nicht konsequent verfolgt werden. (Siehe hierzu als Strategie Kapitel 6)

Damit eine Umgestaltungsmaßnahme in solch großem Umfang gelingen kann, ist es notwendig, die Bevölkerung von vornherein miteinzubeziehen. Grundlegend werden dabei nach Arnstein verschiedene Stufen unterschieden, die von reiner Information bis hin zur Entscheidung und Selbstverwaltung durch die Bevölkerung reichen (Arnstein, 1969, S. 216-224); zu den rein informativen Marketing-Strategien siehe Kapitel 6. Für eine öffentliche Straße gestaltet sich der Beteiligungsprozess mitunter anders als für andere öffentliche Räume, in denen anschließend mehr Entfaltungsmöglichkeiten bestehen. So kann eine Selbstverwaltung der Straße weder erwartet noch als Ziel der Beteiligung formuliert werden. Aber die Beteiligung sollte zum Ziel haben, über die Absichten und Ideen und vor allem die Vor-, aber auch die Nachteile des Entwurfs, die sich für die Bevölkerung ergeben, zu informieren und mit ihr gemeinsam Lösungen zu gestalten. Das bedeutet bewusst nicht, nur Lösungen vorzusetzen. Das Maß der Partizipation ist entscheidend.

Dabei ist zu beachten, dass nicht alle Bevölkerungsgruppen die gleichen Möglichkeiten oder das gleiche Interesse daran haben, zu partizipieren. Insbesondere ärmere und bildungsfernere Schichten bleiben bei klassischen Partizipationsverfahren oft außen vor, die sich eher an eine gebildete Mittel- bis Oberschicht wenden. Besonders entlang der Hermannstraße mit einem großen Anteil an Menschen mit Migrationshintergrund, Sozialhilfebeziehenden und Jugendlichen mit schlechten Ausbildungsperspektiven sind also Formen der Partizipation zu finden, die von diesen Menschen angenommen werden, da diese Gruppen sonst als eher schwer zu erreichen gelten. (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, 2012, S. 62f.)

Für den Beginn der Beteiligungsphase ist daher ein Straßenfest entlang der Hermannstraße für ein Wochenende angedacht. Solch eine Veranstaltung hat im Gegensatz zu klassischen Bürgerforen, Online-Umfragen und ähnlichen Modellen den Vorteil, für alle Anwohner*innen und Nutzenden präsent zu sein, ohne dass diese sich vorher darüber informiert oder an einer Stelle anmelden hätten müssen. Neben der Möglichkeit, sich auf diesem Fest an verschiedenen Stellen (auch mehrsprachig) über die geplanten Absichten und Vorstellungen zu informieren, laden öffentliche Workshops dazu ein, bestimmte Elemente aktiv mitzugestalten – beispielsweise durch Street Art auf Stadtmöbeln oder Ideenwettbewerbe zur Umgestaltung. Darüber hinaus hat die Bevölkerung natürlich die Möglichkeit, die Hermannstraße erstmalig als vom Autoverkehr befreite Zone zu erleben und so eine andere Lebensqualität mit Freizeitaktivitäten innerhalb des Raumes zu erfahren. Da besonders die Gewerbetreibenden für dieses Wochenende zum einen mit starken Restriktionen (schwierige Belieferung) als auch mit großen Chancen (erhöhte Frequenz an Laufkundschaft) rechnen können, sollen sie aktiv in die Konzeptionierung des Festes einbezogen werden.

Dieses aufmerksamkeitsstarke Ereignis wird dann ebenfalls genutzt, um auf weiterführende Veranstaltungen, die sowohl konkrete Abschnitte als auch spezifische Problematiken der Hermannstraße betreffen, zu verweisen. Auch diese müssen teilweise niedrigschwellig angesetzt werden, sodass mit einer großen Zahl an sich beteiligenden Menschen gerechnet werden kann. Gleichzeitig kann hier über die reine Information hinaus direkt Feedback gegeben und bei Werkstätten zu bestimmten Themen oder Abschnitten können alternative Ideen entwickelt werden. Als Orte und Zeitpunkte sollen für die meisten Menschen einfach wahrzunehmende Orte und Termine gesetzt werden. Abend- und Wochenendveranstaltungen in barrierefrei zugänglichen Einrichtungen nahe der Hermannstraße bieten sich dafür an.

Parallel zu den anderen Formen der Beteiligung soll eine Website den Planungs- und Umgestaltungsprozess begleiten und der Bevölkerung die Möglichkeit geben, sich in Foren auszutauschen, sowie Rückmeldungen an die Planenden zu geben. Auf diesem Wege erreicht man auch Menschen, die im Alltag eher wenig Zeit für andere Formen der Beteiligung haben. Die weniger formelle Form der Onlinebeteiligung erleichtert zudem auch die Hemmschwelle für einige Menschen (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, 2012, S. 63). Als Vorbild kann prinzipiell die Website der „Aktion Karl-Marx-Straße" (https://www.aktion-kms.de/) dienen, die allerdings weniger einen partizipativen als mehr einen informativen bzw. Marketing-Charakter hat.

Bei solchen umfangreichen Vorhaben gilt auch die Absicht, den Planungs- und Umgestaltungsprozess möglichst in einem überschaubaren Zeitrahmen zu bewerkstelligen, damit die Beteiligten am Ende hoffnungsweise Elemente „ihrer" Planungen im endgültig fertiggestellten Straßenzug wiedererkennen. Darüber hinaus ist insbesondere für die zahlreichen Gewerbetreibenden die Möglichkeit zur Erreichung ihrer Ge-

schäfte existentiell. Entsprechende Koordination und Kommunikation während der Bauzeit sind also zwingend notwendig, auch um keinen Umschwung in der Zustimmung zum Bauvorhaben aufkommen zu lassen. Bei erfolgreichem Abschluss kann das vor dem Beginn des Umbaus initiierte Straßenfest erneut genutzt werden, um zum einen für die lange Einschränkung zu versöhnen und andererseits um positive Konnotationen zum umzugestaltenden Raum zu schaffen.

Die im Rahmen der Lehrveranstaltung Nahmobilität 2018 durchgeführte Zukunftswerkstatt, die zu dem Thema „Fuß- und Radverkehr – Zukunft der Hermannstraße?“ Ende Juli einlud, kann prinzipiell als eine Form der Beteiligung angesehen werden, die für eine derartige Umgestaltung herangezogen werden sollte. Dieses Konzept spricht sich dennoch eher für ein Straßenfest als initiierender und Haupt-Partizipationsveranstaltung aus, vor allem, weil es mehr Menschen erreicht; dennoch sollten im Rahmen eines Straßenfestes oder in den weiterführenden Veranstaltungen Elemente und Methoden aus der Zukunftswerkstatt Eingang finden. Mangels einer tatsächlichen Möglichkeit, ein Straßenfest und weiterführende Veranstaltungen durchzuführen, werden für dieses Konzept ersatzweise Ergebnisse aus der Zukunftswerkstatt verwendet, obgleich sie natürlich kein repräsentatives oder realistisches Publikum hatte.

6. Informations- und Marketingstrategien

Zur tatsächlichen Umsetzung des zuvor erarbeiteten Konzeptes ist es unabdinglich, die Maßnahmen gut zu kommunizieren. Die Kommunikation sollte sich möglichst an alle verschiedenen Akteurs- und Bevölkerungsgruppen, die von der Umgestaltung betroffen sind, richten. Durch eine gelungene Kommunikation kann Unzufriedenheit und Angst vor Neuem genommen und ein langfristiges Umdenken gefördert werden. Hierfür wird sich kurz- und langfristiger Kampagnen bedient, um die verschieden wirkenden Effekte der eingeführten Maßnahmen optimal abfangen zu können. Die Informations- und Marketingstrategien sollten Hand in Hand gehen mit den Partizipationsstrategien (siehe Kapitel 5), eine ganz saubere Trennung ist hierbei, auch zwischen diesen Kapiteln, nicht möglich.

Titelbild 6; Quelle: eigene Aufnahme

Falls dieses Konzept in einem früheren Stadium und die es Vertretenden in der Situation wären, es in einem politischen Gremium durchzusetzen, so sollte sich vor allem der Argumente aus Kapitel 1 bedient werden. Je nach adressiertem*r Entscheidungsträger*in (politische Ebene, politisches Lager) können Argumente zielgerichtet verwendet werden – die Nahmobilität hat viele zu bieten, von ökonomischen über sozialen und ökologischen bis zu ganzheitlichen Ansätzen. Im Folgenden soll es um die Strategien der Information und des Marketings gegenüber der betroffenen Bevölkerung, der Zivilgesellschaft und der Wirtschaft gehen.

Bereits vor dem Beginn der Umbaumaßnahmen soll im Sinne des § 10 Abs. 2 MobG BE zunächst eine Kampagne zur Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme gestartet werden. Die Kampagne mit dem Motto „Rücksicht durch RückSicht“ soll auf verschiedenen Kanälen zum optimalen Erreichen aller Akteursgruppen durchgeführt werden. Dafür sollen zum einen in der Hermannstraße klassische Plakate mit dem Slogan angebracht werden. Auf diesen sollen Motive von den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden gezeigt werden, die durch ein defensives Verkehrsverhalten im Allgemeinen und insbesondere durch den Schulter- und Seitenblick im Speziellen Gefahrensituationen vorbeugen und das Bewusstsein für andere Fortbewegungsmittel steigern. Außerdem sollen bekannte Berliner Instagram-Influencer die Kampagne auf Online-Kanälen über ihre Seite promoten, um die digitale Zielgruppe zu erreichen. Auch auf der erstellten Website für den Planungs- und Umgestaltungsprozess (siehe Kapitel 5) soll die Kampagne geschaltet werden.

In einem nächsten Schritt sollen die geplanten Maßnahmen unter dem Motto „Hermannstraße - eine für alle“ und einem entsprechenden, griffigen Logo vermarktet werden. Die hierfür vorgesehene Kampagne soll ebenso auf verschiedenen Kanälen durchgeführt werden. Es werden also gleichermaßen herkömmliche Medien (Banner über die Straße (siehe Abbildung), Plakate, Zeitungswerbung, etc.) sowie die Umgestaltungs- und Partizipations-Website (siehe Kapitel 5) und soziale Medien wie Instagram und Facebook eingesetzt. Die Maßnahmenkampagne soll vor allem auf die neu entstehende Infrastruktur und die damit verbundenen, neugeschaffenen Vorteile für die Nutzung von Nahmobilität aufmerksam machen. Sie soll die Menschen, die die Hermannstraße nutzen, dazu einladen, die Veränderungen positiv aufzufassen und zu internalisieren. Außerdem soll auf sachte bis humorvolle Weise für einen Umstieg vom Auto auf das Fahrrad oder das zu Fuß Gehen, auch in Kombination mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, geworben werden. Ein Baustein der Kampagne ist, dass auf dem Satz „Der beste Grund, um…“ aufgebaut wird, um die Potenziale aus Kapitel 1 bzw. das deutlich verbesserte Fortkommen im Fuß- und Radverkehr zu bewerben. Das gestaltet sich beispielsweise wie folgt: „Der beste Grund, um auf den Radweg zu wechseln“ soll den von der Fahrbahn abgegrenzten, gut markierten Fahrradweg bewerben. Dafür werden Personen aus allen Alters- und Bevölkerungssichten sowie aus verschiedenen Kulturkreisen unterwegs auf dem (gerenderten) Radweg in der Hermannstraße gezeigt, die ihrerseits jeweils aus ihrem persönlichen Kontext in kurzen, prägnanten Sätzen verschiedene objektive Gründe für das Fahrradfahren auf der Hermannstraße nennen (Breite, Separierung des Radwegs, grüne Welle, neue Radabstellanlagen etc.; Luftreinhaltung, Lärmvermeidung, Fitness, Spaß, soziale Inklusion etc.). Ein anderes Beispiel: „Der beste Grund, um nun noch lieber in der

Hermannstraße
eine für alle

Abbildung 42: „Hermannstraße - eine für alle“; Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 41: Banner in Kopenhagen („Nørrebro radelt für reine Luft“); Quelle: eigene Aufnahme

Hermannstraße zu wohnen“ zeigt verschiedene Personen mit ihren jeweiligen Beweggründen (Aufenthaltsqualität, Begegnung, stabile soziale Netzwerke, weniger Lärm und Gestank, evtl. mehr Restaurants und Einzelhandel), nun noch lieber in der Hermannstraße zu wohnen. Dabei soll durch die Darstellung der Personen und ihrer Gründe eine Abgrenzung der „Aufwertungsmaßnahmen“ an der Hermannstraße von der Gentrifizierungsproblematik (siehe Kapitel 2.2) vorgenommen werden, u. a. mit dem Ansatz, dass der PKW-Besitz hier erschwert wird.

Ein besonders kritischer Punkt dieses Konzepts ist sicherlich der Wegfall zahlreicher, derzeit noch kostenloser Langzeitparkplätze aus dem öffentlichen Straßenland. Hierfür ist eine sensible Kommunikation gefragt. Es ist in diesem Zusammenhang wichtig, dass die Kfz-Besitzer*innen den Eindruck vermittelt bekommen, dass ihr Verlangen nach Parkplätzen in der Abwägung über die Umgestaltung berücksichtigt wurde, da ohne eine solche Vermittlung ein Gefühl, allein gelassen zu werden, entstünde, welches wohl in Ablehnung resultieren würde. Auch muss an dieser Stelle eingestanden werden, dass die Gruppe der Kfz-Halter*innen diejenige ist, die durch die nahmobilitätsgerechte Umgestaltung die stärksten Einschnitte zu verkraften haben wird. Um dem wenigstens teilweise abzuhelfen, sollen, soweit dies rechtlich möglich ist, zur Adressierung die Kfz-Halter*innen an der Hermannstraße abgefragt werden, alternativ werden alle Haushalte und Gewerbebetriebe an der Hermannstraße adressiert. An diese Empfänger*innen soll möglichst frühzeitig, in jedem Fall vor Beginn der Baumaßnahmen, vom Bezirksamt Neukölln ein Brief verfasst werden, indem über die Umgestaltung mit ihren Zielsetzungen und ihren Maßnahmen sowie deren Begründungen (siehe Kapitel 4), darunter der Entfall von kostenlosen Langzeitparkplätzen, informiert wird. Es soll dabei insbesondere auf die Schwierigkeit der Erfüllung aller Ansprüche an knappe Straßenfläche hingewiesen werden. Sodann wird über die durch die Parkraumübernahmeverträge für die Kfz-Halter*innen an der Hermannstraße neu geschaffenen Parkmöglichkeiten informiert. Darüber hinaus soll aber auch über alternative Formen der Mobilität, insbesondere Nahmobilität, mit ihren jeweiligen Vorteilen informiert werden. Auch ist in diesem Zusammenhang auf die Lastenradförderungskonzepte des Landes Berlin sowie des Bezirks Neukölln (siehe Kapitel 4.1: Allgemeine Strategien und Maßnahmen) sowie auf zukünftig möglicherweise landes- oder bezirksweit eingeführte Kfz-Abschaffungsprämien oder (nach derartigen Umgestaltungen zu verteilende) kostenlose ÖV-Zeitkarten hinzuweisen. Zuletzt, nachdem alle Gesichtspunkte des Entfalls erst einmal dargelegt wurden, soll erst über die Möglichkeiten zur Beteiligung (Kapitel 5) informiert werden, damit nicht vorschnelle Reaktionen entstehen, wie es dieses doch häufig emotional aufgeladene Thema provoziert.

Auch langfristige Marketingkampagnen sollen getätigt werden, um den Erfolg der Umgestaltung auf Dauer zu gewährleisten und das Bewusstsein für Nahmobilität kontinuierlich zu steigern. Sie sollen dafür sorgen, dass die umgestaltete Hermannstraße von den Nutzenden dauerhaft psychisch angeeignet wird. Dafür ist eine Zusammenarbeit mit Vereinen wie dem Netzwerk Fahrradfreundliches Neukölln oder dem Fachverband Fußverkehr e. V. vorgesehen, um Formate zu etablieren, die die Bevölkerung zur langfristigen Nutzung der neugeschaffenen Infrastruktur auch auf Dauer motivieren. Die Formate sollen von (bebilderten) „Erinnerungstafeln“ über Lehrveranstaltungen an Schulen und offene Stadtspaziergänge bis hin zu organisierten Fahrradtouren reichen. Diese Formen sollen den Vergleich zwischen „alter“ und „neuer“ Hermannstraße aufzeigen, also zwischen fehlendem Radweg, schmalen Gehwegen, überbreiten Fahrstreifen, Konflikten und chaotischen Zuständen in der „alten“ Hermannstraße und einem harmonischeren Verkehrsablauf, entspannteren Menschen, weniger Lärm und Gestank, weniger klimaschädlichen Emissionen usw. in der „neuen“ Hermannstraße.

Die Gewerbetreibenden sollten nicht nur wegen der Lastenradförderung angesprochen werden (siehe Kapitel 4.1: Allgemeine Strategien und Maßnahmen), sondern ebenso, um sie von den Umgestaltungszielen, -strategien und -maßnahmen zu überzeugen. Als Argumente für eine Förderung der Nahmobilität aus Sicht der Einzelhändler*innen und Gastronomiebetreiber*innen können insbesondere gelten, dass durch eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität mehr Laufkundschaft auftritt; auch können viele Gewerbetreibende nach dem Umbau ihre Außenbereiche vergrößern oder erzeugen mit ihren bestehenden Außenbereichen weniger bis keine Konflikte mehr. Auch Radfahrende sollen als potenzielle Käufer*innenschaft empfohlen werden, Gewerbetreibenden sollten daher kleine Serviceangebote für diese, wie das Aufstellen von Radabstellanlagen auf eigene Kosten oder die Bereithaltung von Luftpumpen, oder generell auch durch kleine Maßnahmen wie bekennende Aufkleber im Schaufenster o. Ä. ein Image der Fuß- und Radverkehrsfreundlichkeit nahegelegt werden. Als Argumentationshilfe könnten die Ergebnisse des NRVP-Projekts 2Rad – 1Kauf – 0Emission mit Gewerbetreibenden an der Schönhauser Allee dienen (Schenck & Daubitz, 2016).

Zu der Pflege- und Sauberkeitskampagne, die eher als reinigungstechnisch tatsächlich wirksam denn als Marketingstrategie anzusehen ist, siehe Kapitel 4.1: Allgemeine Strategien und Maßnahmen.

7. Zusammenfassung und Ausblick

Titelbild 7: Quelle: eigene Darstellung

Nahmobilität spielte in der Geschichte der europäischen Städte lange Zeit eine bedeutende Rolle. Erst als die Städte mit Beginn der Industrialisierung stark wuchsen, wurden auch die zurückgelegten Wege immer länger. In Deutschland dominierte aber dennoch bis zum zweiten Weltkrieg vorrangig das zu Fuß Gehen, Radfahren und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel das Verkehrsaufkommen. Die Verkehrszunahme des MIV nach dem zweiten Weltkrieg mündete in der Planung autogerechter Städte. Heute ist das Ziel der Verkehrsplanung, die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen sicherzustellen und ggf. zu verbessern. Auch soll die Mobilität stadt- und umweltverträglich abgewickelt, die Negativwirkungen insbesondere des MIV also vermieden werden. Um dies zu ermöglichen, braucht es vor allem eine konsequente Förderung der Nahmobilität.

Die durchgeführte Untersuchung bezieht sich auf die Hermannstraße, eine Wohn- und Geschäftsstraße in Berlin-Neukölln. Geprägt ist die Straßen zum einen von vielen kleinen Geschäften und Gastronomiebetrieben, die ihr eine besondere Lebendigkeit verleihen. Zum anderen ist die dominierende Verkehrsart der Autoverkehr. Die Hermannstraße hat auf dem größten Teil ihrer Länge keine Radverkehrsanlagen und auf vielen Abschnitten auch nur unzureichend breite Gehwege. Daher sollte bei der Umgestaltung besonders auf die Belange der Nahmobilität eingegangen werden.

Von den vielfältigen Rechtsnormen, Richtlinien und Planwerken ist besonders das Berliner Mobilitätsgesetz für die Hermannstraße relevant, wie für alle zukünftigen verkehrsspezifischen Planungen in Berlin. Es formuliert besonders ambitionierte Ziele für den Rad- und Fußverkehr. Um diese zu erreichen, sollen die Mindeststandards für Rad- und Fußverkehrsanlagen aus den üblichen Regelwerken überschritten werden.

Der endgültige Entwurf sieht für Radfahrende einen durch Poller geschützten Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,00 bis 3,00 m vor. Für den Gehweg ist eine Gehbahn von durchgängig mindestens 3,00 m Breite vorgesehen. Zusätzlich werden vielfältige Sondernutzungen wie Baumscheiben, Radabstellanlagen, Stadtmobiliar oder Gastronomieaußenbereiche auf den Ober- und Unterstreifen untergebracht. Einschränkungen ergeben sich in Folge der Planung für den Kfz-Verkehr, da sowohl ein Fahrstreifen bzw. die jetzige Überbreite als auch sehr viele Parkplätze entfallen.

Im Vorfeld des Umbaus sollen Anwohner*innen und Gewerbetreibende durch Partizipationsveranstaltungen aktiv in die Planung miteinbezogen werden. Außerdem sollen durch Informations- und Marketingmaßnahmen die Ziele des Umbaus aktiv kommuniziert werden. Die Konflikte, die sich insbesondere aus dem Wegfall von Pkw-Stellplätzen ergeben, sollen so frühzeitig entschärft werden. Zentrales Element der Beteiligung ist ein Straßenfest entlang der Hermannstraße für ein Wochenende. Im Gegensatz zu klassischen Bürgerforen, Online-Umfragen und ähnlichen Modellen ist man so für alle präsent und kann auch Bevölkerungsschichten erreichen, die sich typischerweise nicht bürgerschaftlich engagieren. Die Informations- und Marketingmaßnahmen sollen auch über die Umbaumaßnahmen hinaus weitergehen, durch Kampagnen und andere Formate, die auf die Vorteile von Nahmobilität und der erfolgten Umgestaltung hinweisen.

Die nun vorliegende Planung vermag es, die Nahmobilität entlang der Hermannstraße deutlich zu stärken. Für die zu Fuß Gehenden ergibt sich aus der nun vorliegenden Planung ein großer Platzgewinn im Straßenraum. Viele Konflikte, die sich bislang aus den konkurrierenden Nutzungen des Gehwegs ergeben haben, lassen sich dadurch vermeiden. Allerdings können aufgrund der zu Verfügung stehenden Straßenbreite nicht auf der gesamten Länge die im Konzept zunächst idealer Weise anvisierten Breiten für Gehwege und Radverkehrsanlagen umgesetzt werden.
Generell lässt sich feststellen, dass bislang zumindest in Deutschland und im Besonderen in Berlin bislang kaum derart ambitionierte Umgestaltungen stattgefunden haben, die sich so deutlich auf die Verbesserung der Nahmobilität fokussieren. Dies wird hier erreicht durch eine Kombination sowohl von erprobten Elementen, wie den Aufpflasterungen der Gehwege an Einmündungen, als auch von innovativen Elementen wie den gesicherten Radfahrstreifen. Für diese gibt es zumindest in Deutschland noch überhaupt kein Vorbild, auch wenn in der Holzmarktstraße und der Hasenheide noch in diesem Jahr die ersten gesicherten Radfahrstreifen fertiggestellt werden sollen. Erfahrungen aus der benachbarten Karl-Marx-Straße zeigen außerdem, dass auch Hauptverkehrsstraßen den Wegfall eines Fahrstreifens bzw. seiner Überbreite verkraften können.

Aufgrund der fehlenden Erfahrungswerte mit derart radikalen Umgestaltungen kann zum jetzigen Zeitpunkt noch keine abschließende Einschätzung abgegeben werden, inwiefern die neugestaltete Straße von den Anwohner*innen und den Nutzenden angenommen werden wird. Da sich insbesondere für zu Fuß Gehende und Radfahrende die Situation entlang der Hermannstraße fast ausschließlich verbessert, ist von einer deutlich positiven Veränderung der Situation auszugehen. Es kann erwartet werden, dass sich die Anzahl Radfahrender deutlich erhöht. Für zu Fuß Gehende bedeutet der Umbau einen Zugewinn an Komfort. Für Gewerbetreibende bietet der zusätzliche

Raum möglicherweise Platz für attraktivere Außenbereiche. Die Umgestaltung kann es also ermöglichen, den bisherigen Schwachpunkt der Hermannstraße, die mangelhafte Radverkehrs- und Fußverkehrsinfrastruktur, zu beheben und gleichzeitig ihre Stärken, die vielfältigen Gewerbenutzungen, die Attraktivität sowohl für Anwohnende als auch für Besucher*innen, zu erhalten und noch weiter zu fördern.

8. Quellenverzeichnis

Aktion KMS. (o. J. A). „jung, bunt, erfolgreich“ – Handeln, Begegnen, Erleben. Von Leitbild: https://www.aktion-kms.de/leitbild/ abgerufen

Aktion KMS. (o. J. B). Umbau der Karl-Marx-Straße. Abgerufen am 23. August 2018 von https://www.aktion-kms.de/umbau-karl-marx-strasse/

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg. (2016). Geoportal Berlin / Ausländeranteil 2016. Abgerufen am 15. August 2018 von FIS Broker: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg. (2017). Geoportal Berlin / Einwohnerdichte 2017. Abgerufen am 04. September 2018 von FIS Broker: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg. (2017). Regionaler Sozialbericht Berlin-Brandenburg 2017. Abgerufen am 26. August 2018 von https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/produkte/pdf/SP_Sozialbericht-000-000_DE_2017_BBB.pdf

Arnstein, S. (1969). A Ladder of Citizen Participation. Journal of the American Institute of Planners, 4.
Beale, S., Bending, M. W., Trueman, P., & Naidoo, B. (2012). Should we invest in environmental intervention to encourage physical activity in england? An economic appraisal. European Journal of Public Health, Heft 22, S. 869-873.

Becker, U. J. (2016). Grundwissen Verkehrsökologie. (D. I. V., Hrsg.) München: oekom.

Berliner Feuerwehr. (2016). Merkblatt Flächen für die Feuerwehr auf Grundstücken. Berlin.

Berliner Morgenpost. (2018). Berliner Mieten seit 2009 – In drei Kiezen verdoppeln sich die Preise. Abgerufen am 15. September 2018 von Berliner Morgenpost - Website: https://interaktiv.morgenpost.de/berlinmieten/

Bühlert, R., & Kuhnert, U. (2008). Trends und Determinanten des Verkehrsverhaltens in den USA und in Deutschland. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin. Abgerufen am 14. August 2018 von https://www.diw.de/sixcms/detail.php?id=diw_01.c.94284.de

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit. (2017). Nachhaltige Entwicklung als Handlungsauftrag. Abgerufen am 20. August 2018 von https://www.bmu.de/themen/nachhaltigkeit-internationales/nachhaltige-entwicklung/strategie-und-umsetzung/nachhaltigkeit-als-handlungsauftrag/

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit. (2018). Letzte Meile Lastenrad. Abgerufen am 25. August 2018 von https://www.bmu.de/pressemitteilung/letzte-meile-lastenrad/

Copenhagenize Design Company. (2017). The Copenhagenize Bicycle Friednly Cities Index 2017. Kopenhagen. Abgerufen am 18. August 2018 von http://copenhagenizeindex.eu/

Deutsche Presseagentur - DPA. (28. August 2018). Deutsche Großstädte investieren zu wenig in sicheren Radverkehr. Abgerufen am 28. 08 2018 von http://www.faz.net/aktuell/gesellschaft/menschen/deutsche-grossstaedte-tun-zu-wenig-fuer-sicheren-radverkehr-15759396.html

Deutsches Institut für Urbanistik. (07. 12 2016). Mobilität beginnt zu Fuß. Abgerufen am 26. August 2018 von Sichere Straßen für den Fußverkehr: https://difu.de/veranstaltungen/2016-12-07/mobilitaet-beginnt-zu-fuss-sichere-strassen-fuer-den.html

Dziekan, K., Riedel, V., Moczek, N., Daubitz, S., Keßler, S., Kettner, S., & Abraham, M. (2015). Evaluation zählt - Ein Anwendungshandbuch für die kommunale Verkehrsplanung. Umweltbundesamt, Dessau-Roßlau.

Ellrich, M. (2005). Infoblatt Die europäische Stadt. (E. K. GmbH, Herausgeber) Abgerufen am 14. August 2018 von Aufbau, Struktur, Geschichte und Funktion der europäischen Stadt: https://www.klett.de/alias/1004616

Fläming, H. (1999). Determinanten des Stadtverkehrs. Ökologisches Wirtschaften. Abgerufen am 23. August 2018 von http://www.oekologisches-wirtschaften.de/index.php/oew/article/view/1048

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. (2002). Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Köln: FGSV-Verlag.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. (2006). Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (2008 Ausg.). Köln: FGSV-Verlag.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. (2010). Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Köln: FGSV-Verlag.

GEO Themenlexikon. (2007). Philosophie. Ideen, Denker, Visionen. Mannheim: Gruner + Jahr.

Götschi, T., & Kahlmeier, S. (2012). Ökonomische Abschätzung der volkswirtschaftlichen Gesundheitsnutzen des Langsamverkehrs in der Schweiz. Zürich: Institut für Sozial- und Präventivmedizin.

Götzke, M. (2018). Kein „libidinöses Verhältnis“ mehr zum Auto. Deutschlandfunk.
Heinrichs, E., Scherbarth, F., & Sommer, K. (2017). Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. (Umweltbundesamt, Hrsg.) Dessau-Roßlau.

Kiepe, F. (o. J.). Grundlinien einer stadt- und umweltverträglichen Verkehrsplanung (Bd. 3). (H. -H. Verkehrslanung, Hrsg.) VDE Verlag.

Kirchhoff, P. (2002). Städtische Verkehrsplanung - Konzepte, Verfahren, Maßnahmen. Wiesbaden: Vieweg+ Teubner Verlag.

Leclerc, F. (26. Juni 2018). Frist für den Radentscheid läuft ab. Frankfurter Rundschau. Abgerufen am 18. August 2018 von http://www.fr.de/frankfurt/frankfurt-frist-fuer-den-radentscheid-laeuft-ab-a-1532361

Mrasek, V. (2017). Individualverkehr „ein trostloses Kapitel“. Deutschlandfunk. Abgerufen am 23. August 2018 von https://www.deutschlandfunk.de/gegenwind-was-die-energiewende-bremst-5-6-individualverkehr.676.de.html?dram:article_id=400167

Neumann, P. (24. August 2017). Berlin schafft mehr Platz für Fußgänger - die Autolobby protestiert. Berliner Zeitung. Abgerufen am 06. September 2018 von https://www.berliner-zeitung.de/berlin/verkehr/modellprojekte--berlin-schafft-mehr-platz-fuer-fussgaenger---die-autolobby-protestiert--28215666

Pawlak, B. (2010). Die Geschichte des Fahrrads. Abgerufen am 14. August 2018 von https://www.helles-koepfchen.de/artikel/3009.html

Randelhoff, M. (2015). Radfahren in Berlin – Die Diskrepanz zwischen Realität und Theorie. (Z. Mobilität, Herausgeber) Abgerufen am 18. August 2018 von https://www.zukunft-mobilitaet.net/146834/analyse/radverkehr-berlin-verwendung-finanzmittel-fehlendes-personal/

Randelhoff, M. (2018). Pragmatische Radverkehrsförderung in Sevilla: Sofortige Netzeffekte und inkre mentelle Verbesserungen. (Z. Mobilität, Herausgeber) Abgerufen am 18. August 2018 von https:// www.zukunft-mobilitaet.net/168192/analyse/sevilla-radverkehrsinfrastruktur-ausbau-radwege-fahr radfreundliche-stadt-zweirichtungsradwege-sevici-bikesharing/

Schenck, E., & Daubitz, S. (2016). 2Rad-1Kauf-0Emission. Abgerufen am 23. August 2018 von Nationaler Rad verkehrsplan: https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/2rad-1kauf-0emission

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. (2011). Stadtentwicklungsplan Verkehr. Berlin: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin. (2017). Karte 07.05.14 Gesamtlärm Summe Verkehr LDEN. Abgerufen am 15. August 2018 von Umweltatlas Berlin: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/um welt/umweltatlas/kb705.htm

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt. (2012). Handbuch zur Partizipation. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin. Berlin: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt. (2013). Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege).

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt. (2013). Monitoring Soziale Stadtentwicklung. Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen. (2015). Umweltgerechtigkeit. Abgerufen am 23. August 2018 von https://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/k901.htm

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen. (2017). Karte 03.11.1 Verkehrsbedingte Emissionen 2015. Abgerufen am 15. August 2018 von Umweltatlas Berlin: http://www.stadtentwicklung.berlin. de/umwelt/umweltatlas/kf311.htm

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen. (2017). Lärmkartierung für den Ballungsraum Berlin. Abgerufen am 12. September 2018 von https://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/ karten/pdf/07_05_strasse_LDEN70_2017_DINA3.pdf

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen. (o. J.). Stadtentwicklungspläne – Einführung. Abgerufen am 23. August 2018 von https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/ de/einfuehrung/

Senatsverwaltung für Umwelt Verkehr und Klimaschutz. (2018). Mobilitätsgesetz. Abgerufen am 10. August 2018 von https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/mobilitaetsgesetz/

Senatsverwaltung für Umwelt, V. u. (Hrsg.). (2015). „Mobilität in Städten – SrV 2013“ - Neue Mobilitätsdaten für Berlin. Von https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/mobili taet_2013/index.shtml abgerufen

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. (2013). Radverkehrsstrategie. Berlin. Abgerufen am 26. August 2018 von https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/rad/strategie/index.shtml

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. (2015). „Mobilität in Städten – SrV 2013“ - Neue Mobilitätsdaten für Berlin. Abgerufen am 18. August 2018 von https://www.berlin.de/senuvk/ver kehr/politik_planung/zahlen_fakten/mobilitaet_2013/index.shtml

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. (2015). Geoportal Berlin / Verkehrsbedingte Emissi onen 2015. Abgerufen am 15. August 2018 von FIS Broker: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. (2015). Übergeordnetes Straßennetz von Berlin. Abgerufen am 05. August 2018 von https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/strassen_ kfz/strassennetz/

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. (2018). Lastenräder-Förderprogramm. Abgerufen am 20. August 2018 von https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/rad/lastenraeder/

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. (2018). Übergeordnetes Fahrradroutennetz von Berlin. Abgerufen am 05. August 2018 von https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/mobil/fahrrad/radrouten/download/uebergeordnetes_fahrradroutennetz.pdf

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. (o. J.). 20 grüne Hauptwege. Abgerufen am 08. September 2018 von https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/berlin_move/de/hauptwege/index.shtml

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. (o. J.). Fußverkehrsstrategie. Berlin. Abgerufen am 30. August 2018 von https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/fussgaenger/strategie/index.shtml

Tenbusch, S. /. (2018). Fuß- und Radverkehr – Zukunft der Hermannstraße? Dokumentation der Zukunftswerkstatt. Berlin: Nahmobilität SoSe18; Technische Universität Berlin.

Thiemann-Linden, J., & Mettenberger, T. (2011). Ökonomische Effekte des Radverkehrs. Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin.

Ullrich, V. (21. Mai 2013). Quietschen, hupen, fauchen - Lärmbelästigung um 1900. Zeit Online. Abgerufen am 14. August 2018 von https://www.zeit.de/zeit-geschichte/2013/02/theodor-lessing-laerm-kaiserreich

Umweltbundesamt. (2016). Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Dessau-Roßlau.

Umweltbundesamt. (12. 04 2017). Mehrheit der Deutschen will nicht mehr so stark aufs Auto angewiesen sein - Ergebnisse der Studie „Umweltbewusstsein in Deutschland 2016“. Abgerufen am 30. August 2018 von https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/mehrheit-der-deutschen-will-nicht-mehr-so-stark

Verkehrslenkung Berlin. (2014). Verkehrsstärkenkarte DTV_werktags 2014. Abgerufen am 15. August 2018 von https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/lenkung/vlb/download/verkehrsmengen_2014.pdf

Vossen, L. (28. Juni 2018). Mobilitätsgesetz: Was sich wo auf Berlins Straßen ändert. Berliner Morgenpost. Abgerufen am 18. August 2018 von https://www.morgenpost.de/berlin/article214706269/Was-sich-wo-auf-Berlins-Strassen-aendert.html

Zhang, Y. (2003). Vergleich der Verkehrsentwicklung in deutschen Großstädten und Shanghai sowie Herleitung und Handlungserfordernisse. München: Technische Universität München.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Modal Split Berlin 1998 und 2013;
Quelle: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz 2018 8

Abbildung 2: Planungsgebiet Hermannstraße,
Quelle: eigene Darstellung nach Geoportal Berlin / Karte von Berlin 1:5000 11

Abbildung 3: Außenauslage auf schmalem Gehweg,
Quelle: eigene Aufnahme 11

Abbildung 4: Einkaufspassagen Kindl-Boulevard (links) und Hermann Quartier (rechts),
Quelle: eigene Aufnahme 12

Abbildung 5: Straßenbegrünung in der Hermannstraße,
Quelle: eigene Aufnahme 13

Abbildung 6: Mangelnde Einbindung der Friedhöfe in den Straßenraum,
Quelle: eigene Aufnahme 13

Abbildung 7: Gefährdung und Behinderung zu Fuß Gehender durch regelwidrig abgestellte Pkw;
Quelle: eigene Aufnahme 14

Abbildung 8: Einschränkung der begehbaren Gehwegfläche durch Außenbestuhlung;
Quelle: eigene Aufnahme 14

Abbildung 9: Hochbordradwege in der Hermannstraße;
Quelle: eigene Aufnahme 15

Abbildung 10: Wild abgestellte Fahrräder in der Hermannstraße;
Quelle: eigene Aufnahme 15

Abbildung 11: Ausschnitte aus dem übergeordneten Fahrradroutennetz (links) und Straßennetz (rechts);
Quellen: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, 2018/2015 15

Abbildung 12: Öffentlicher Personennahverkehr im Untersuchungsgebiet
Quellen: eigene Darstellung nach Geoportal Berlin (K5 SW-Ausgabe) 16

Abbildung 13: Eingangsbereich U-Bahnhof Boddinstraße;
Quellen: eigene Aufnahme 16

Abbildung 14: Verkehrsbedingte Stickoxid- und Feinstaubbeslastungen;
Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, 2017 18

Abbildung 15: Strategische Lärmkarte im Planungsgebiet;
Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, 2017 18

Abbildung 16: Flyer für das Mobilitätsgesetz;
Quelle: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, 2018 21

Abbildung 17: Stadtentwicklungsplan Verkehr Berlin;
Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, 2011 23

Abbildung 18: Städtebauliche Bemessung nach RASt;
Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2006, S. 21 26

Abbildung 19: Gehwegüberfahrt in einer Einmündung zu einer bevorrechtigten Straße;
Quelle: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen 26

Abbildung 20: Barrierefreie Gehweggestaltung an einer Einmündung;
Quelle: Anlage 3 der AV Geh- und Radwege 28

Abbildung 21: Berlintypische Gehwegstruktur;
Quelle: Anlage 2 der AV Geh- und Radwege 28

Abbildung 22: Hinweisschild zu einer „Grünen Welle“ in Kopenhagen;
Quelle: eigene Aufnahme 34

Abbildung 23: Bushaltestelle in Kopenhagen;
Quelle: eigene Aufnahme 39

Abbildung 24: Übersicht über die eingeteilten Abschnitte in der Hermannstraße;
Quelle: eigene Darstellung auf Basis von openstreetmap.org 40

Abbildung 25: Abschnitt I, Blick Richtung Norden;
Quelle: eigene Aufnahme 40

Abbildung 26: Abschnitt I, Neuaufteilung;
Quelle: eigene Darstellung erstellt mit streetmix.net 41

Abbildung 27: Abschnitt II, Höhe Mahlower Straße, Blick Richtung Süden;
Quelle: eigene Aufnahme 43

Abbildung 28: Abschnitt IIB, Neuaufteilung;
Quelle: eigene Darstellung erstellt mit streetmix.net 45

Abbildung 29: Abschnitt IIC, Neuaufteilung;
Quelle: eigene Darstellung erstellt mit streetmix.net 45

Abbildung 30: Abschnitt IID, Neuaufteilung;
Quelle: eigene Darstellung erstellt mit streetmix.net 45

Abbildung 31: Der Gehweg auf der Ostseite des nördlichen Teilabschnitts;
Quelle: eigene Aufnahme 46

Abbildung 32: Abschnitt III, Neuaufteilung;
Quelle: eigene Darstellung erstellt mit streetmix.net 47

Abbildung 33: Blick von Ecke Hermannstraße / Thomasstraße auf Einmündung des Grünen Wegs;
Quelle: eigene Aufnahme 48

Abbildung 34: Abschnitt IV, Neuaufteilung;
Quelle: eigene Darstellung erstellt mit streetmix.net 49

Abbildung 35: Blick über die Hermannstr. Abschnitt Nogatstraße / Hermannstraße;
Quelle: eigene Aufnahme 50

Abbildung 36: Abschnitt V, Neuaufteilung;
Quelle: eigene Darstellung erstellt mit streetmix.net 50

Abbildung 37: Der Abschnitt um den S+U-Bahnhof Hermannstraße, Blick Richtung Norden;
Quelle: eigene Aufnahme 51

Abbildung 38: Abschnitt VIB; Neuaufteilung Brückenbereich Bahnhof Hermannstraße;
Quelle: eigene Darstellung erstellt mit streetmix.net 52

Abbildung 39: Ecke Kranoldstraße / Hermannstraße, Blick Richtung Süden;
Quelle: eigene Aufnahme 53

Abbildung 40: Abschnitt VII; Neuaufteilung;
Quelle: eigene Darstellung erstellt mit streetmix.net 54

Abbildung 41: Banner in Kopenhagen („Nørrebro radelt für reine Luft“);
Quelle: eigene Aufnahme 59

Abbildung 42: „Hermannstraße - eine für alle“;
Quelle: eigene Darstellung 59

Tabelle 1: Durchschnittliche Verkehrsstärke auf der Hermannstraße;
Quelle: Verkehrslenkung Berlin 2014 17

Titelbild 1: Quelle: eigene Aufnahme 6

Titelbild 2: Quelle: eigene Aufnahme 10

Titelbild 3: Quelle: eigene Darstellung 19

Titelbild 4: Quelle: eigene Aufnahme 30

Titelbild 5: Quelle: eigene Aufnahme 55

Titelbild 6: Quelle: eigene Aufnahme 58

Titelbild 7: Quelle: eigene Darstellung 61

9. Anhang: Detaillierte Karten