Quelle: eigene Aufnahme

INNSBRUCKER PLATZ

Daten für Taten. Eine Analyse.

Innsbrucker Platz

Analyse und Bewertung des intermodalen Verkehrsknoten aus Sicht der Nutzerinnen und Nutzer

Technische Universität Berlin I Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung & Fachgebiet Stadtentwicklung und Urbane Mobilität I
September 2015

IMPRESSUM

Vorlesungskonzeption und Durchführung: Dipl.-Pol. Stephan Daubitz, Prof. Dr. Dirk Heinrichs, Prof. Dr. Oliver Schwedes

Bearbeitung der Dokumentation: Braun, Luise; Dahlgrün, Cyril; El Khatib, Mohamad; Felde, Johann; Gärtner, Georg Philipp; Göttsche, Christian; Harzer, Sabrina Franziska; Hainz, Svenja; Jamerson, Gordon Edward; Knapschinksy, Marian; Klamann, Martyna Joanna; Keil, Svenja; Kreßin, Tilman Felix; Lotze, Bjarne; Laudan, Janek; Leue, Robert; Mozdzanowski, Elias; Mark, Laura Sophia Barbara; Rammert, Alexander; Scheel, Dominik Carl Vincent; Schisler, Mark Lenard; Sauerbaum, Rachel Rosa Nadine; Stahl, Sebastian; von Olnhausen, Trutz

Layout: Braun, Luise; Harzer, Sabrina Franziska; Keil, Svenja
© bei den Autoren, TU Berlin/ Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung / Fachgebiet Stadtentwicklung und Urbane Mobilität 2015

Zitierhinweis
Das vorliegende Dokument ist die pdf-Version eines Veranstaltungsbeitrags der jeweils genannten Autor_Innen. Aus dem Dokument sollte in folgender Weise zitiert werden:
Braun, L. / Dahlgrün, C. / El Khatib, M. / Felde, J. / Gärtner, G. / Göttsche, C. / Harzer, S. / Hainz, S. / Jamerson, G. / Knapschinksy, M. / Klamann, M. / Keil, S. / Kreßin, T. / Lotz, B. / Laudan, J. / Leue, R. / Mozdzanowski, E. / Mark, L. /Rammert, A. / Scheel, D. / Schisler, M. / Sauerbaum, R. / Stahl, S. / von Olnhausen, T.: Innsbrucker Platz. Analyse und Bewertung des intermodalen Verkehrsknoten aus Sicht der Nutzerinnen und Nutzer; Technische Universität Berlin; 2015

INHALT

VORWORT 6

EINFÜHRUNG 7
- Forschungsfrage 8
- Leitbilder 9

ANALYSE 11
- Beobachtung 12
- Interviews Anwohner_Innen 30
- Interviews Experten 38
- Audit und Kartierung 42
- Verkehrsqualität 62

BEWERTUNG 67

ENTWURF UND BEST PRACTICE 81

FAZIT UND AUSBLICK 102

QUELLENVERZEICHNIS 104

ANHANG 108

Liebe Leserinnen und Leser,

Der öffentliche Raum gehört allen. So simpel dieser Satz auch klingt, so differenziert sind die Ergebnisse, Handlungen und Folgen, die aus dieser Aussage gezogen werden können. Je nachdem, welche Leitbilder und Vorstellungen von der Aufteilung des öffentlichen Raums zu Grunde gelegt werden, entstehen verschiedene Möglichkeiten des Zusammenlebens. In hoch verdichteten urbanen Zentren sind die Straßen und Plätze die Lebensadern der Städte. Dies bedeutet, dass nicht nur der Verkehr, also Menschen und Güter transportiert, sondern auch eine angenehme Aufenthaltsqualität und Identifikation mit der städtebaulichen Struktur der Stadt gegeben sein sollte.

Der Innsbrucker Platz im Bezirk Tempelhof-Schöneberg nimmt als multimodaler Verkehrsknoten im Süden von Berlin vielfältige Funktionen wahr. So ist er einerseits an die Stadtautobahn und das Berliner Straßennetz angebunden, andererseits verkehren hier aber auch Verkehrsmittel des Öffentlichen Nahverkehrs, zwischen denen am Platz umgestiegen wird. Gleichwohl besteht seitens der Anwohner_Innen der Wunsch nach einem attraktiven Platz, an dem es verschiedenste Aufenthaltsmöglichkeiten gibt.

Vergleicht man die verschiedensten Ansprüche, die an den Platz gestellt werden, mit seiner Gestaltung, kommt man schnell zu dem Schluss, dass dieser Platz fast ausschließlich dem motorisierten Individualverkehr vorbehalten ist. Dies steht im Gegensatz zu den Funktionen und Ansprüchen, die diesem entspringen und markiert den Ausgangspunkt der durchgeführten Analyse und Bewertung des Innsbrucker Platzes aus Sicht der Nutzer_Innen. Am Ende der durchgeführten Forschung stehen verschiedene Ansätze zur Umgestaltung und Rückeroberung des Öffentlichen Raumes auf Basis eines entwickelten normativen Leitbildes, das auf konfliktorientierte und priorisierte Entscheidungen zugunsten einer Alternative setzt.

Der Bericht dokumentiert die Ergebnisse der interdisziplinären Arbeit aus der Vorlesung *Mobilitätsforschung* des Fachgebiets Integrierte Verkehrsplanung sowie der Vorlesung *Innsbrucker Platz - Mobilität und Wohnen am intermodalen Verkehrsknotenpunkt* des Fachgebiets Stadtentwicklung und Urbane Mobilität. Ein Semester lang wurde im Rahmen einer Kooperation der Innsbrucker Platz im Auftrag der Partei *DIE GRÜNEN* aus dem Bezirk Tempelhof-Schöneberg untersucht.

Im folgenden Bericht werden zunächst im ersten Kapitel die Forschungsfrage sowie die verwendeten Leitbilder präzisiert. Im zweiten Schritt erfolgt im zweiten Kapitel die detaillierte Analyse des Innsbrucker Platzes auf Basis von qualitativen Interviews, Beobachtungen, Untersuchungen der Verkehrsqualität und der fundierten Kartierung. Im dritten Kapitel werden die Ergebnisse dann gebündelt und in die SWOT-Analyse überführt, um Entwicklungsmöglichkeiten zu verdeutlichen. Diese werden unterstützt durch *Best Practice-Beispiele*, als Entwürfe visualisiert, sowie mögliche Einzelmaßnahmen identifiziert. Der Bericht schließt im vierten Kapitel mit einem Fazit und Ausblick ab.

Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Lesen!

Die Studierenden des Projekts
Innsbrucker Platz

EINFÜHRUNG

Quelle: eigene Aufnahme

Forschungsfrage

Als Basis für die anschließend durchgeführte Analyse und Bewertung des Innsbrucker Platzes wurde unter Einbeziehung verschiedener Planwerke und den Vorstellungen der Auftraggeber_Innen folgende Forschungsfrage entwickelt:

Analyse und Bewertung des intermodalen Verkehrsknoten Innsbrucker Platz aus Sicht der Nutzer_Innen.
–
Aufzeigen von Entwicklungsmöglichkeiten zur attraktiven und nachhaltigen Gestaltung des Innsbrucker Platzes aus Sicht aller Nutzer_Innen.

Um ein einheitliches und gleiches Verständnis von den verwendeten Begrifflichkeiten zu bekommen, ist es nötig, elementare Begriffe zu definieren:

Intermodal:

Bedeutet die Nutzung und Integration verschiedener Verkehrsmittel im Verlauf eines Weges. Der Übergang zwischen den Verkehrsmitteln erfolgt an einer Schnittstelle wie bspw. dem Innsbrucker Platz.

Attraktiv:

Unter dem Begriff wurden insbesondere zwei Merkmale priorisiert. So sind einerseits die Verkehrssicherheit und andererseits die Aufenthaltsqualität am Innsbrucker Platz von elementarer Bedeutung.

Nachhaltig:

Der am schwierigsten zu fassende Begriff basiert insbesondere auf den beschlossenen Planwerken des Berliner Senats und bezeichnet konkrete Stadt- und Verkehrsentwicklungsziele unter Beachtung ökologischer Randbedingungen sowie Vorgaben. So soll der Fuß- und Radverkehrsanteil gesteigert werden und eine generelle Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr hin zum Umweltverbund erfolgen. Dies soll dazu führen, die verkehrsbedingten CO2-Emmissionen zu reduzieren. Weiterhin wird unter dem Begriff *Nachhaltig* auch die Umnutzung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen verstanden.

Planwerke und Richtlinien

Im folgenden Teil werden nun die wesentlichen Planwerke und Richtlinien, auf denen die Forschungsfrage aufbaut, genauer präzisiert, um ein umfassendes Bild von dem Ausgangspunkt der Forschungsfrage und Ansätzen der Analyse und Bewertung des Innsbrucker Platzes zu erhalten.

Aufgrund langfristiger Planungs- und Umsetzungszeiträume in der Stadt- und Verkehrsentwicklung arbeitet die Politik mit normativen Planungsgrundlagen. Diese geben die gewünschten mittel- bis langfristigen Ziele wieder und dienen als Maßstab zur Bewertung des bisher erreichten. Zudem definieren Verkehrsplaner_Innen in Richtlinien den momentanen Stand der Wissenschaft zur Gestaltung von Straßen und Plätzen.

Klimaneutrales Berlin 2050

Aus dem nationalen Klimaziel der Bundesregierung abgeleitet, hat der Berliner Senat im März 2014 die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie veröffentlicht. Ziel ist es, den Ausstoß von Treibhausgasen, verglichen mit dem Basisjahr 1990 um 85 Prozent, zu reduzieren. Da der Verkehrssektor mit 23 Prozent nach den privaten Haushalten der zweitgrößte Emittent von Treibhausgasen ist, werden zur Erreichung des Ziels wirksame Maßnahmen eine tragende Rolle spielen. Für den Verkehr wird dabei folgender Ansatz empfohlen:

Vermeiden
Stadt der kurzen Wege

Verlagen
Motorisierter Individualverkehr zum Umweltverbund

Verbessern
Antriebssysteme

Stadtentwicklungsplan Verkehr

Der Berliner Senat hat neben der in Auftrag gegebenen Studie *Klimaneutrales Berlin 2050* mit dem Beschluss aus dem Jahr 2011 ein umfassendes Planwerk verabschiedet, welches die Zukunft der Mobilität in Berlin detailliert beschreibt.

Einerseits werden Integrationsansprüche nach drei verschiedenen Ausprägungen unterschieden (vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt 2011: 8 ff.). Erstens sollen die Stakeholder eingebunden werden, also die Integration *nach außen*. Zweitens spielt die *innere Integration* eine tragende Rolle. Dabei liegt das Augenmerk auf einer Ausrichtung der Verkehrsangebote auf die Anforderungen der Nutzerinnen und Nutzer. Die dritte Integrationsebene betrifft den zeitlichen Horizont. Andererseits werden die Ziele der zukünftigen Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung nach vier verschiedenen Zieldimensionen unterschieden (vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt 2011: 45 ff.).

Die ***Ökonomische Zieldimension*** umfasst die „Steigerung der Effektivität und ökonomischen Nachhaltigkeit des Gesamtsystems“ durch die Erhöhung der Wettbewerbstransparenz sowie die Internalisierung Externer Kosten.

Die ***Soziale Zieldimension*** beschreibt die Verbesserung der „raumstrukturellen Stadtverträglichkeit des Verkehrs“. Dabei sollen sensible Bereiche vom Durchgangsverkehr entlastet werden, die Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen verbessert werden und die Verkehrssicherheit gesteigert werden.

Die ***Ökologische Dimension*** ist die am umfangreichsten definierte Dimension. Sie greift in die verschiedensten Bereiche ein. So soll einerseits der verkehrsbedingte Verbrauch eingeschränkt sowie nicht mehr benötige Verkehrsflächen anders genutzt werden. Andererseits soll die städtische und globale Umwelt durch die Senkung von verkehrsbedingten Klimagasemissionen und einer Lärmminderung entlastet werden. Der zweite Schwerpunkt liegt auf konkreten Empfehlungen. So soll der Modal

Split im Personenverkehr zugunsten des Umweltverbundes verschoben werden. Hierzu zählen insbesondere eine Steigerung des Öffentlichen Personennahverkehrs und Radverkehrs bei einer gleichzeitigen Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV).

Die ***Institutionelle Zieldimension*** fordert eine Einbeziehung und Integration von verschiedenen Akteuren bei der Umsetzung von Maßnahmen. So sollen die „Öffentlichkeit an Planungs- und Entscheidungsprozessen“ beteiligt werden und Abteilungen und Ressorts wirksam verknüpft werden.

RAST und ESG

Neben den Planwerken und Zielen der Stadt Berlin bestehen grundsätzliche Empfehlungen zur Gestaltung von Straßen und Plätzen einerseits in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST) und Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG).

In der RAST wird als Hauptziel „die Verträglichkeit der Nutzungsansprüche untereinander und mit den Umfeldnutzungen“ genannt. Hieraus leiten sich die straßenraumspezifischen Ziele ab. „Hierzu zählen die soziale Brauchbarkeit einschließlich Barrierefreiheit, Straßenraumgestalt, Umfeldverträglichkeit, Verkehrsablauf, Verkehrssicherheit und Wirtschaftlichkeit“ (RAST 2006: 1.2). Bewusst offen gelassen wird jedoch eine Gewichtung der Ziele. Diese sollte problemorientiert und spezifisch für jeden Entwurf getroffen werden.

In der ESG sind weitere immaterielle Kriterien definiert die als gestalterische Ansprüche an einen Platz gestellt werden. Hierzu zählen Soziale Brauchbarkeit, Orientierung, Identität, Anregung, Identifikation und Schönheit (vgl. ESG 1996).

ANALYSE

Quelle: eigene Aufnahme

Einleitung

Der Innsbrucker Platz wird von verschiedenen Verkehrsträgern genutzt - dem Autoverkehr, dem Radverkehr und dem Fußverkehr. Die Gruppe Beobachtung hatte die Aufgabe, den Innsbrucker Platz aus Sicht des jeweiligen Verkehrsträgers zu beobachten. Ziel war es, Konflikte innerhalb und zwischen den Verkehrsträgern zu ermitteln. Dies geht auch aus der zuvor formulierten Forschungsfrage hervor:

Welche Konflikte entstehen für die Verkehrsteilnehmer_Innen (MIV, Fuß- und Radverkehr) bei der Nutzung des Innsbrucker Platzes und was ist die Ursache?

Zu Beginn des Projektes fand eine erste Begehung des Platzes durch die Gruppenmitglieder statt, um einen ersten Eindruck vom Innsbrucker Platz zu bekommen (Bestandsaufnahme). Um anschließend die Konflikte ermitteln zu können, wurden verschiedene, vorher festgelegte, Routen abgelaufen bzw. abgefahren. Hinzu kamen Beobachtungen an drei festen Standorten. Diese Beobachtungen wurden mit Hilfe einer Videokamera festgehalten und anschließend ausgewertet. Dabei lag der Fokus nicht nur auf dem jeweiligen Verkehrsträger, sondern es wurden auch Auffälligkeiten anderer Verkehrsträger aufgenommen. Während der Beobachtungen wurden subjektive Eindrücke und im Verlauf aufgekommene Fragen notiert. In einem einheitlichen Beobachtungsprotokoll wurden die Geschehnisse aus den Videos schriftlich festgehalten und Auffälligkeiten interpretiert. Anschließend wurden diese für die SWOT-Analyse in Indikatoren eingeteilt und, für eine gruppeninterne Auswertung, Kategorien zugeordnet. Anhand der Häufigkeit der Kategorien konnte ermittelt werden, wo am Innsbrucker Platz am häufigsten Konflikte auftreten. Im Folgenden werden die jeweiligen Beobachtungen mit dem Auto, dem Fahrrad, zu Fuß und an den festen Standorten genauer erläutert.

Beobachtung Fußgänger_Innen

Im nachfolgenden Abschnitt werden die Vorgehensweise und die Ergebnisse der Beobachtungen am Innsbrucker Platz aus Sicht der Fußgänger_Innen dargestellt.
Die Beobachtungen fanden an zwei Tagen statt: Dienstag den 26.05.2015 zwischen 15:40 Uhr und 16:10 Uhr und Dienstag den 02.06.2015 zwischen 07:50 Uhr und 08:15 Uhr. Beide Termine orientierten sich an der sogenannten Rush-Hour, um die Geschehnisse bei möglichst hohem Verkehrsaufkommen beobachten zu können.

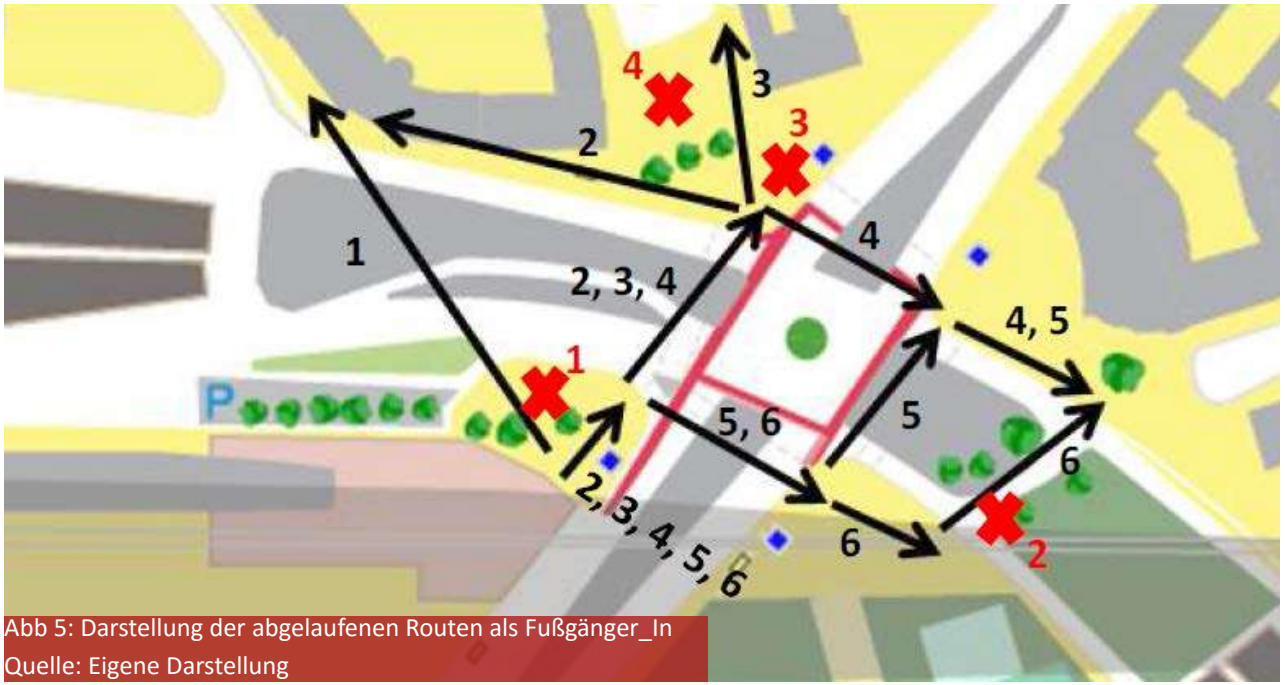


Abb 5: Darstellung der abgelaufenen Routen als Fußgänger_In
Quelle: Eigene Darstellung

Beobachtung

Es wurde außerdem darauf geachtet, dass an diesen Tagen keine Streiks (etwa im ÖPNV) stattfanden oder eine Großveranstaltung für ein höheres oder verändertes Verkehrsaufkommen sorgte. Das Wetter war am ersten Termin bedeckt und windig und am zweiten Termin sonnig und windig. Für die Fußgängerbeobachtung wurde eine GoPro-Kamera mittels Kopfband an der Stirn befestigt. Des Weiteren wurden ein Zettel und ein Stift mitgenommen, um während der Beobachtung, oder kurz danach, Notizen zu machen, Fragen zu notieren oder subjektive Eindrücke festzuhalten. Es wurden auf dem Platz sechs Routen in beide Richtungen abgelaufen. Diese sind auf der Abbildung 5 dargestellt.
Die roten Kreuze markieren Stellen, welche im nachfolgenden Kapitel näher beschrieben werden. Sämtliche Routen wurden an beiden Beobachtungsterminen abgelaufen, d.h. an einem Tag in die eine Richtung und am zweiten Tag in die Gegenrichtung.
Zu Beginn des Projektes wurde der Hinweis auf eine von Schüler_Innen häufig genutzte Abkürzung (Querung an nicht gesicherter Stelle der Fahrbahn) am Innsbrucker Platz gegeben (Route 1). Die anderen Routen stellen die üblichen Wege für Fußgänger_Innen dar. Jede Route beginnt bzw. endet am Zugang zum S- und U-Bahnhof Innsbrucker Platz, da davon ausgegangen wurde, dass dies das Ziel der meisten Fußgänger_Innen ist. Bei den Beobachtungen aus Sicht der Fußgäner_Innen sollten aber nicht nur die Konflikte der Fußgänger_Innen ermittelt werden, sondern auch die der anderen Verkehrsteilnehmer_Innen.

Ergebnisse und Interpretation

Während der Beobachtungen konnten zahlreiche Konflikte bzw. Auffälligkeiten festgehalten werden. Im Folgenden werden die Konffliktkategorien dargestellt, welche aus Sicht der Fußgänger_Innen am häufigsten bei der Beobachtung festgehalten werden konnten. Dahinter ist das jeweilige Beobachtungsvideo aufgeführt mit der Anzahl der Vorkommen. F1 heißt Fußgängerroute 1 (siehe Karte); a steht für den ersten Begehungstermin, b für den zweiten.

· **Abstellanlagen** (F1a 2x, F2a 3x, F3a 1x, F4a 1x, F6a 3x, F1b 1x, F2b 1x, F3b 3x, F5b 1x, F6b 4x) = **20 Auffälligkeiten/Konflikte**
· **Barrierefreiheit** (F1a 1x, F2a 1x, F4a 1x, F5a 2x, F6a 1x, F1b 1x) = 7 Konflikte
· **(kein) Radweg** (F3a 1x, F4a 1x, F3b 1x, F4b 6x, F5b 3x) = **12 Konflikte**
· **Unsicherheit** (F1a 1x, F2a 1x, F4a 1x, F5a 1x, F1b 1x, F2b 1x, F4b 3x, F5b 1x)
= **10 Konflikte**
· **Aufenthaltsqualität** (F2a 1x, F3a 2x, F4a 2x, F5a 1x, F3b 1x) = **7 Auffälligkeiten**

Abb 6: Falsch abgestellte Fahrräder
Quelle: Beobachtungsvideo F1a, Minute 00:04

Abb 7: Keine abgesenkten Bordsteine
Quelle: Beobachtungsvideo F5a, Sekunde 00:59

Wie aus der Auflistung ersichtlich wird, fielen die meisten Konflikte im Bereich der Fahrradabstellanlagen auf. Diese sind auf dem Platz und in der unmittelbaren Umgebung in nicht ausreichender Zahl vorhanden, wie anhand der zahlreichen falsch geparkten Fahrräder deutlich zu erkennen ist (z.B. F6a 00:53-01:14). Insbesondere im Bereich der Zugänge zum S- und U-Bahnhof ist dies der Fall. Abbildung 6 verdeutlicht die beschriebene Situation im Bahnhofsumfeld (siehe Karte Kreuz 1).
Das Foto steht beispielhaft für mangelnde Fahrradabstellanlagen am Innsbrucker Platz, wobei dieses Problem nicht nur dort besteht, sondern als generelles städtisches Problem betrachtet werden muss.
Als ein wichtiger Aspekt soll hier auf die mangelnde Barrierefreiheit am Innsbrucker Platz eingegangen werden. Dieser Aspekt taucht hier zwar mit weniger (in Kategorien gezählten) Konflikten auf, allerdings wiegt dieses Problem für mobilitätseingeschränkte Fußgänger_Innen umso schwerer: Es gibt auf dem gesamten Platz keine abgesenkten Bordsteine (z.B. F6a 01:15-01:32). Abbildung 7 verdeutlicht dies.
Während der Beobachtungen mit der Videokamera konnten keine mobilitätseingeschränkten Personen bei der Querung des Platzes beobachtet werden. Es konnte allerdings bei der Bestandsaufnahme zu Beginn des Projektes beobachtet werden, dass eine ältere Person mit Rollator diesen an der Bordsteinkante anheben musste, um die Kreuzung queren zu kön-

Abb 8: Radweg Innsbrucker Straße zum Innsbrucker Platz
Quelle: Beobachtungsvideo F4b , Minute 01:15

Abb 9: Der Platz besitzt in den Randbereichen Aufenthaltsqualität
Quelle: Beobachtungsvideo F3a, Minute 00:55

nen. Dies ist eine unnötige Erschwernis und kann durch einfachste Mittel (wie die schon erwähnte Bordsteinabsenkung) behoben werden.
In Abbildung 7 ist auch ein Radfahrer zu erkennen, welcher die Fußgängerampel in die falsche Richtung quert - ein Faktum, welches in die Kategorien *(kein) Radweg* und *Unsicherheit* eingeordnet worden ist. Am gesamten Platz ist die überwiegende Zahl der Radwege in einem mangelhaften Zustand. So sind diese zu schmal (F4b 01:29-01:41), schlecht zu sehen (F3a 00:55-01:06) oder fehlen gänzlich (F4a 00:25-00:48). Daher fahren viele Radfahrer_Innen auf dem Gehweg und nutzen die Fußgängerampeln (z.B. F5b 00:45-00:47). Dies wurde bei den Beobachtungen als Unsicherheit gewertet, da den Radfahrer_Innen die Nutzung des regulären Weges (auf dem Radweg oder der Straße, wenn kein Radweg vorhanden ist) offensichtlich als zu unsicher erscheint. Abbildung 8 zeigt den Radweg von der Innsbrucker Straße zum Innsbrucker Platz. Dieser ist kaum als Radweg zu erkennen. Der Standort des Fotos ist auf der Karte (Abbildung 5, Kreuz 3) markiert.
Da das Thema Radverkehr in Kapitel 3 aus Sicht der Radfahrer_Innen umfassender behandelt wird, wird hier nicht näher darauf eingegangen.
Nun soll auf das positive Kriterium der Aufenthaltsqualität eingegangen werden, da der Platz in seinen Randbereichen teilweise Aufenthaltsqualität besitzt (siehe Abb. 9). Daher wird hier auch nicht von Konflikten gesprochen, sondern von Auffälligkeiten. Dies betrifft den Bereich zwischen

der Innsbrucker Straße und dem Innsbrucker Platz (siehe Karte Abbildung 5, Kreuz 4). Hier konnten während der Beobachtungen F2a (00:37-00:47), F3a (00:54-01:01, 01:06-01:11), F3b (00:09-00:23) Personen beobachtet werden, welche sich dort aufhielten. Außerdem haben Cafés oder Imbisse in diesem Bereich Tische und Stühle draußen aufgestellt (F3b 00:09-00:23). Weiterhin konnten auf dem Platz zahllose unbenutzte und teilweise auch heruntergekommene Bänke aufgenommen werden (F4a, 00:13-00:15). Abbildung 9 zeigt die Situation zwischen der Innsbrucker Straße und dem Innsbrucker Platz.

Abschließend soll auf die zu Beginn erwähnte Abkürzung eingegangen werden (siehe Abbildung 5, Route 1). Diese wurde mit dem regulären Weg (siehe Abbildung 5, Route 2) verglichen. Die Abkürzung wird offensichtlich von Fußgänger_Innen als zeitsparend empfunden, da ein vermeintlich kürzerer Weg zurückgelegt wird. Der reguläre Weg ist tatsächlich zeitintensiver (F2a: 01:41; F2b: 01:36) als die Abkürzung (F1a: 01:20; F1b: 01:22). Auch wenn der Zeitunterschied minimal ist, reicht dies aus, damit Fußgänger_Innen den regulären Weg über die Lichtsignalanlagen eher ungern nutzen. Den Fußgänger_Innen sind somit wenige Sekunden Zeitgewinn wichtiger als eine sichere Überquerung, da scheinbar jede Sekunde auf dem Schul-/Arbeitsweg zählt. Dass die Abkürzung lediglich geringfügig schneller zu queren ist, liegt daran, dass an den beiden zu querenden Straßen relativ lange Wartezeiten entstehen, ehe eine halbwegs sichere Querung möglich ist (F1a 00:21-00:42; F1b 00:36-01:02). Des Weiteren wurde der Weg bei der Beobachtung als unsicher empfunden, da der Autoverkehr teilweise schlecht zu sehen war (F1a 01:06-01:08). Zudem ist die Abkürzung nicht barrierefrei (F1a 00:15-01:15). Die Unsicherheit und die mangelnde Barrierefreiheit könnten durch Installation einer Bedarfsampel gelöst werden. Der große Nachteil hierbei wäre allerdings, dass der Autoverkehr durch diese zusätzliche Ampel behindert werden könnte, sobald der Querungsbedarf durch den Fußverkehr per Knopfdruck angezeigt wird. Da der Bedarf für den Fußverkehr aber ganz offensichtlich vorhanden ist, darf dieser nicht ignoriert sondern muss durch planerische Mittel abgesichert werden, da es nicht Aufgabe der Stadt- oder Verkehrsplanung ist, die Bewegungsfreiheit der Fußgänger_Innen etwa durch Zäune einzuschränken.

Beobachtung Radfahrer_Innen

Im Sinne der gewählten Forschungsfrage mussten alle Perspektiven der potentiellen Nutzer_Innen des Innsbrucker Platzes durch Beobachtungen erfasst werden. Dementsprechend wurden neben den teilnehmenden Beobachtungen aus Sicht der Fußgänger_Innen auch Beobachtungen aus Sicht der Radfahrer_Innen durchgeführt, indem die Beobachter_Innen selbst mit dem Fahrrad über den Platz fuhren.
Die Beobachtungen fanden am Donnerstag, den 28.05.2015 in der Zeit von 16:00h bis 16:20h bei bewölktem Wetter statt (vgl. Beobachtungsprotokolle R1, R2, R3, Zeilen 4 bis 9). Es wurde für die Durchführung der Beobachtung die nachmittägliche Rush-Hour gewählt, um potentielle Nutzungskonflikte während der stärksten Auslastungsphase des Platzes zu erfassen. Durch das erhöhte Verkehrsaufkommen während dieser Zeit konnte vorab auch von einem erhöhten Auftreten solcher Konflikte ausgegangen werden. Die Wahrscheinlichkeit, alle grundsätzlich auftretenden Konflikte am Innsbrucker Platz in relativ kurzer Zeit zu erfassen, wurde ebenfalls erhöht.
Zur Erfassung von potentiellen Konfliktsituationen während der Beobachtungen wurden eine Helmkamera und ein Notizblock verwendet (vgl. Beobachtungsprotokolle R1, R2, R3, Zeilen 12 bis 17). Während der Beobachtungen selbst wurden folglich mit Hilfe der Helmkamera Videoaufzeichnungen vorgenommen und zusätzlich am Ende einer jeden Beobachtungsroute kurze handschriftliche Notizen gemacht, welche die subjektiven und objektiven Eindrücke der Beobachter_Innen dokumentierten. Die Beobachtungsrouten sind auf Abbildung 10 dargestellt.

Beobachtung

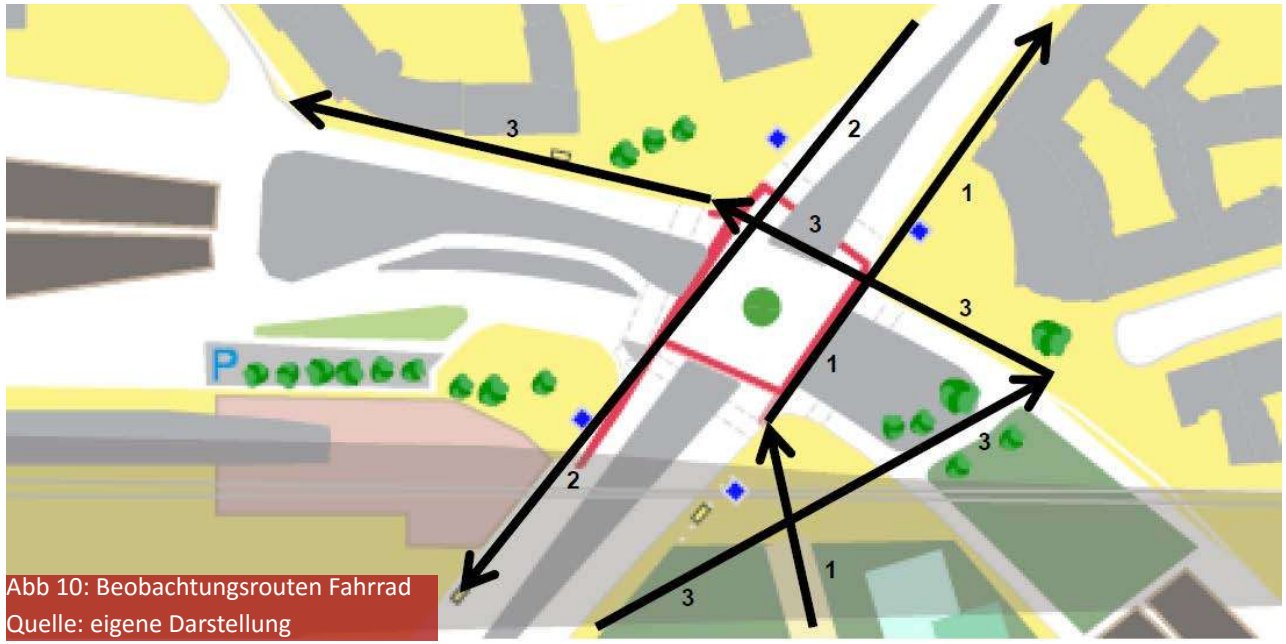


Abb 10: Beobachtungsrouten Fahrrad
Quelle: eigene Darstellung

Die Beobachtungsrouten wurden so festgelegt, dass alle für Radfahrer_Innen zugänglichen bzw. befahrbaren Wege erfasst werden konnten. Dabei waren aber auch routenspezifische Charakteristika relevant. So wurde zu im Vorfeld der Erhebung bereits von den Auftraggebern darauf hingewiesen, dass zu Beginn der Beobachtungsroute 1 die Anwohner_Innen über den Fußweg in Richtung des Innsbrucker Platzes und erst dort auf die Fahrbahn oder den Radweg fahren. Dies führt dementsprechend zu Beeinträchtigungen der Fußgänger_Innen in diesem Bereich und sollte mit den Beobachtungen auf der festgelegten Route 1 festgehalten werden.

Nach Durchführung der Beobachtungen auf der ersten Route sollte auch der Radverkehr bzw. die Situation der Radfahrer_Innen in der Gegenrichtung erfasst werden (Beobachtungsroute 2). Hierbei war die Erfassung von möglichen Unterschieden der Verkehrssituation der beiden Fahrtrichtungen relevant.

Die dritte Beobachtungsroute diente der Erfassung der Verkehrssituation auf dem sogenannten *äußeren Fahrradring*. Die Beobachtungsroute 3 wurde dann in Richtung der Wexstraße weitergeführt, um zum einen die Abbiegesituation der Radfahrer_Innen und zum anderen die Querungssituation auf dem Platz erfassen zu können.

Beobachtungen und Interpretationen

Zunächst konnte beobachtet werden, dass die Radfahrer_Innen ganz unterschiedliche *Vorlieben* haben: manch einer fuhr auf dem Gehweg, manch einer auf dem Radweg und es fuhren auch einige Radfahrer_Innen auf der Fahrbahn. Abbildung 11 zeigt eine solche Situation. Das bedeutet, dass Radfahrer_Innen nicht grundsätzlich einfach nur überall fahren, sondern es kann davon ausgegangen werden, dass die Radfahrer_Innen sich an jeweils anderen Positionen im Straßenverkehr sicher fühlen. Man kann folglich von individuellen und sehr subjektiven Sicherheitsgefühlen sprechen. Diese sind dementsprechend auch ausschlaggebend für das Verhalten der Radfahrer_Innen im Straßenverkehr – so sind Radfahrer_Innen durchaus auch auf den Gehwegen anzutreffen, unabhängig von dem Nutzungsverbot für Erwachsene (vgl. §2 Abs. 5 StVO) oder dem Gebot der Rücksichtnahme gemäß §1 Abs. 2 StVO.

Der Radverkehr bzw. die erwachsenen Radfahrer_Innen werden gemäß StVO ausdrücklich auf den Fahrbahnen (vgl. §2 Abs. 1 StVO) oder den Radwegen (vgl. §2 Abs. 4 StVO) geführt, denn bereits wenige Radfahrende auf dem Gehweg können diesen für Fußgänger_Innen unattraktiv machen (vgl. Fuss e.V. o.J.).

Abb 11: Unterschiedliche Sicherheitsgefühle bei Radfahrer_Innen
Quelle: Beobachtungsvideo Route 1, Minute 2:12

Radfahrer_Innen sind folglich auf dem Gehweg nicht gut aufgehoben und müssen gesondert geführt werden.
Das heißt, trotz der festgestellten unterschiedlichen Sicherheitsgefühle der Radfahrer_Innen besteht die Notwendigkeit der Konfliktreduzierung zwischen Fuß- und Radverkehr, allein schon deshalb, da diese beiden Verkehrsarten ganz unterschiedliche Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur haben. Dies lässt sich anhand der Geschwindigkeitsunterschiede beispielhaft darstellen: während Fußgänger_Innen zwischen 3-7 km/h gehen, sind Radfahrer_Innen schon mit 14 – 25 km/h unterwegs (vgl. Fuss e.V. o.J.).
Auf Grundlage dieser Ausführungen ist die Betrachtung der Gründe für die Gehwegbenutzung am Innsbrucker Platz durch Radfahrer_Innen besonders relevant. Wie schon beschrieben, kann davon ausgegangen werden, dass Radfahrer_Innen sich auf den Gehwegen wesentlich sicherer fühlen als auf dem Radweg oder der Fahrbahn. Die durchgeführten Beobachtungen am Innsbrucker Platz dokumentieren indes, dass dieses Verhalten auf die verkehrliche Situation am Innsbrucker Platz zurückzuführen ist. So ist die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur irreführend, da Radwege plötzlich in eine unerwartete Richtung führen (vgl. Protokoll R3, Zeit 00:20 bis 01:10, Zeile 24/25; Zeit: 01:10 – 01:33, Zeile 31-34; Protokoll R3, Zeit 01:10-01:33, Zeile 39/40), fortwährend unterbrochen sind (vgl. Protokoll R1, Zeit 02:12-Ende, Zeilen 42-45; Protokoll R2, Zeit 00:30 bis 01:04, Zeilen 25/26, Zeilen 29/30; Zeit: 01:04 bis Ende, Zeilen 35/36; Protokoll R3, Zeit 02:47-04:48, Zeile 44-46) und zudem auch noch viel zu schmal angelegt sind (vgl. Protokoll R2, Zeit 00:15 bis 00:30, Zeile 24; Protokoll R3, Zeit 01:10-01:33, Zeile 35-37 und 39/40). Letzteres zeigt Abbildung 12 beispielhaft.
Das aufgeführte Bild zeigt neben der zu schmalen Radverkehrsinfrastruktur noch ein weiteres Problem speziell für den städtischen Bereich auf: es ist nicht zwingend ausreichend Platz für Maßnahmen, welche die Situation verbessern, vorhanden. Aus diesem Grund sind Radverkehrsinfrastrukturen häufig nicht vorhanden oder aber zu schmal angelegt (vgl. Technische Universität Berlin 2014: S. 118).
Im Fall des Innsbrucker Platzes muss daher auch festgehalten werden: Im Bereich des Kreisverkehrs ist für eine richtlinienkonforme Ausführung einer Radverkehrsinfrastruktur

ausreichend Platz vorhanden. Die vom Kreisverkehr abgehenden Straßenzüge allerdings weisen viel weniger verfügbare Fläche auf, wie Abbildung 12 verdeutlicht. Damit hier keine Begrünung oder aber anderes notwendiges Straßenmobiliar wie die Beleuchtung zugunsten einer breiteren Radverkehrsinfrastruktur entfernt werden muss, ist in diesen Bereichen die Anlage eines Fahrradstreifens auf der Fahrbahn sinnvoller oder aber eine durchgängig geführte Busspur, welche von den Radfahrer_Innen ebenfalls genutzt werden kann. Hierfür muss dann allerdings eine der beiden Fahrspuren zugunsten des Radverkehrs und/oder dem ÖPNV umgewidmet werden.
Damit gegebene Infrastrukturen genutzt werden, ist es essentiell, dass Radfahrer_Innen die Angst vor dem Fahren auf der Fahrbahn oder dem Radweg verlieren – dies kann und muss durch planerische Mittel erreicht werden. Ebenso müssen Bedarfe erkannt und planerisch gesichert werden. So könnte bspw. die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit am Innsbrucker Platz für den MIV eine kostengünstige, schnell umsetzbare und vor allem effektive Methode darstellen, welche die Verkehrssicherheit erhöht und damit den Radverkehr fördert (vgl. Fuss e.V. o.J.). Durch die geringere Geschwindigkeit des MIV empfinden Radfahrer_Innen diesen nicht mehr als übermäßig gefährlich und würden dementsprechend dazu übergehen, die vorhandenen

Abb 12: Schmaler Radweg
Quelle: Beobachtungsvideo 2, Minute 0:15-0:30

Angebote zu nutzen, sei es nun die Fahrbahn, eine Busspur oder ein Radfahrstreifen.
Um die Nutzung des Gehwegs zu Beginn der Beobachtungsroute 1 planerisch zu sichern, sollte eine Hälfte für den Radverkehr vorgesehen werden. Die Fläche bietet ausreichend Platz, um beiden Nutzungsansprüchen gerecht zu werden. Die folgende Skizze zeigt dies beispielhaft. Dabei stellt der eingefügte rosafarbene Streifen den Bereich für den Radverkehr dar, der auch durch unterschiedliche Farbgebung gekennzeichnet werden sollte (siehe Abbildung 13).
Dies würde das Sicherheitsgefühl von Fußgänger_Innen dadurch stärken, dass der Radverkehr auf eine Hälfte des vorhandenen Weges konzentriert ist und dementsprechend Konflikte zwischen diesen beiden Verkehrsteilnehmern auf ein Minimum reduzieren, wenn nicht sogar gänzlich eliminieren. Diese Maßnahme erscheint hier besonders sinnvoll, da Radfahrer_Innen vermutlich nicht nur aus Sicherheits-

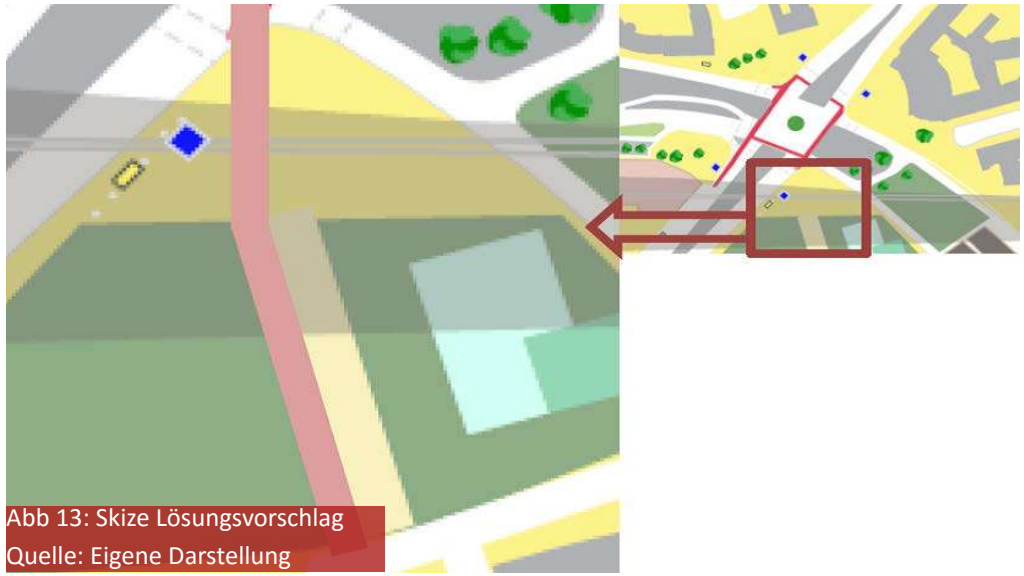


Abb 13: Skize Lösungsvorschlag
Quelle: Eigene Darstellung

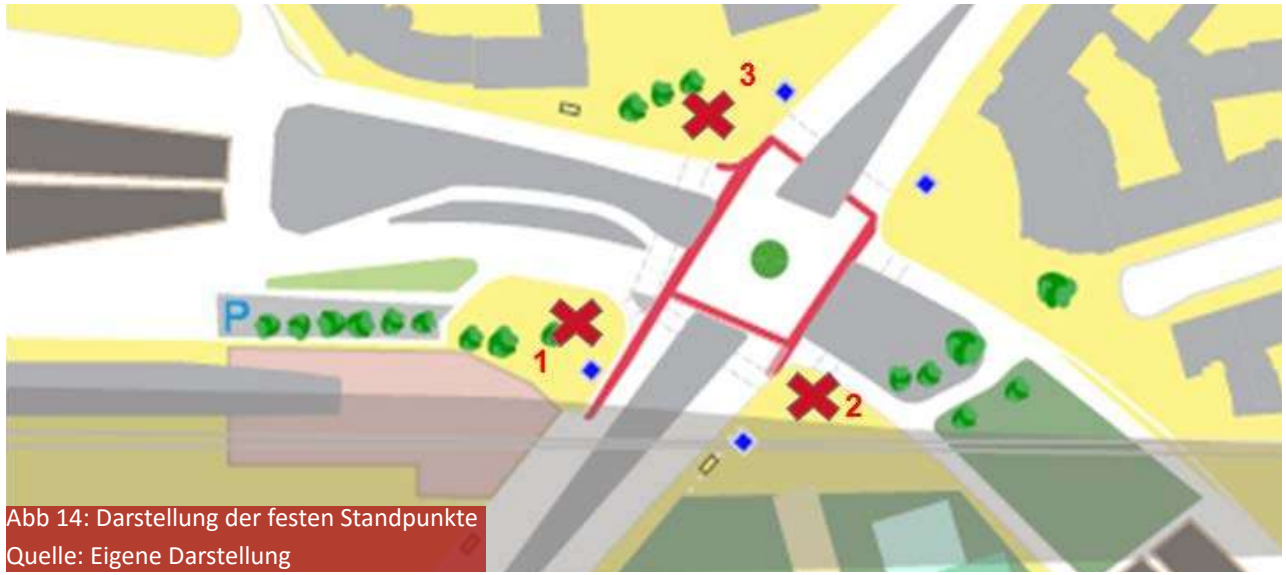


Abb 14: Darstellung der festen Standpunkte
Quelle: Eigene Darstellung

gründen den Gehweg nutzen, sondern wohl auch aus Zeitgründen, da dieser Weg subjektiv betrachtet kürzer ist. Das planerische Mittel kann hier allerdings nicht darin bestehen, den Gehwegbereich zu sichern bzw. für den Radverkehr unzugänglich zu machen, denn der offensichtlich vorhandene Bedarf sollte anerkannt und planerisch abgesichert werden.

Beobachtungen an festen Standpunkten

Die Vorgehensweise und Ergebnisse der Beobachtungen am Innsbrucker Platz an festen Standpunkten sind in den folgenden Kapiteln dargestellt.

Die Beobachtungen fanden am Montag, den 04.05.2015 zwischen 17:00 Uhr und 18:00 Uhr statt. Jeder Standort wurde 10 Minuten lang beobachtet. Auch hier wurde für die Beobachtungen die Rush-Hour gewählt, da potentielle Konflikte bei einem sehr hohen Verkehrsaufkommen noch deutlicher sichtbar sind. Es wurde außerdem darauf geachtet, dass an diesen Tagen keine Schulferien, Streiks (etwa im ÖPNV) oder eine Großveranstaltung für ein höheres oder verändertes Verkehrsaufkommen sorgen. Zum Zeitpunkt der Beobachtung war das Wetter leicht bewölkt, kein Wind und kein Regen. Die Standortbeobachtung wurde mit einer Nikon D5100 aufgenommen. Die Kamera stand nicht auf einem Stativ, sondern es wur-

den vorhandene Mauern oder Schilder als Aufstellpunkt genutzt. Des Weiteren wurden ein Zettel und ein Stift mitgenommen, um während der Beobachtung Notizen zu machen, Fragen zu notieren oder subjektive Eindrücke festzuhalten. Die drei Standorte wurden so gewählt, dass möglichst viel von den Geschehnissen auf dem Platz beobachtet werden konnte. Diese sind der Abbildung 14 zu entnehmen.

Ergebnisse und Interpretation

An den drei Standorten konnten stetig wiederkehrende Konflikte, Auffälligkeiten und Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer_Innen beobachtet werden. Dabei wurden die folgenden Konfliktkategorien bei der Beobachtung besonders häufig festgestellt. Hinter den Kategorien sind die jeweilige Beobachtungsstandorte und die Anzahl der Vorkommnisse festgehalten.

- **Unsicherheit** (S1 5x, S2 3x, S3 5x)
- **Abkürzung** (S1 5x, S2 2x, S3 3x)
- **Rücksichtsloses Verhalten** (S1 2x, S2 8x, S3 3x)
- **Blockieren der Fahrspur** (S1 9x, S2 5x, S3 7x)
- **(keine) Radwege** (S1 3x ,S2 6x, S3 4x)
- **Rotvergehen** (S1 3x ,S2 5x, S3 x)

Standpunkt 1

Die Auflistung der Konfliktkategorien zeigt deutlich, dass am Standpunkt 1 die Verkehrsteilnehmenden durch das Blockieren der Fahrspur erheblich beeinträchtigt werden. Dies betrifft an diesem Standpunkt besonders den Radweg und den Fußgängerüberweg der Rechtsabbieger-Spur. In der Abbildung 15 sind beide Fälle gut erkennbar.

Des Weiteren wird der Fußgängerüberweg über die Rechtsabbiegerspur häufig durch Fahrzeuge blockiert (vgl. Abbildung 15). Zwischen Minute 04:05 – 04:40 ist erkennbar, dass ein Fahrzeug den Überweg bis zu einer Minute durchgängig blockiert, weil er durch das hohe Verkehrsaufkommen auf der Hauptstraße keine ausreichende Weglücke (räumlichen Abstand zwischen zwei aufeinander folgenden Fahrzeugen) nutzen kann. Dadurch können Fußgänger_Innen die Abbiegespur längere Zeit nicht richtig nutzen und müssen warten oder zwischen den Fahrzeugen hindurchgehen. Aus dem Verhalten der Fußgänger_Innen lässt sich schließen, dass sie dabei sehr unsicher sind. Bei diesem Übergang fehlt eine Lichtsignalanlage. Deshalb zögern viele Fußgänger_Innen beim Überqueren der Straße, auch wenn kein Fahrzeug den Überweg blockiert.
Des Weiteren ist aufgefallen, dass viele Fußgänger_Innen für das Überqueren der Straße nicht den eigentlichen Überweg nutzen, sondern abkürzen, um Zeit zu sparen (vgl. Abbildung 16). Hierbei wurde beobachtet, dass bei Einfahrt einer S-Bahn am S-Bahnhof Innsbrucker Platz viele Fußgänger_Innen ohne das Einhalten von Verkehrsregeln dorthin stürmen.

Abb 15: Standpunkt 1 - Blockieren der Fahrspur
Quelle: Video Standpunkt 1

Abb 16: Standpunkt 1 - Abkürzung
Quelle: Video Standpunkt 1

Das Abkürzen an diesem Punkt ist besonders gefährlich, da die Fußgänger_Innen die Rechtsabbiegerspur am Beschleunigungspunkt kreuzen. Viele Fußgänger_Innen gehen außerdem bei Rot über die Lichtsignalanlage. Durch dieses rücksichtslose Verhalten müssen Fahrzeuge immer wieder abbremsen und es kommt zu gefährlichen Situationen.
Es ist häufig zu erkennen, dass die Radfahrer_Innen anstatt des Radweges den Fußgängerüberweg mitbenutzen, hierdurch kommt es zu Konflikten zwischen beiden Verkehrsteilnehmer_Innen. Da die Radfahrer_Innen an dieser Stelle keinen Radweg zur Verfügung haben, nutzen sie hier den subjektiv sicheren Weg.

Die entgegenkommenden Radfahrer_Innen nutzen trotz des Vorhandenseins eines Radweges den Fußgängerüberweg. Um dem entgegenzuwirken, wurde der Kreuzungsbereich bereits baulich verändert.
Wie bereits erwähnt, konnten während der Beobachtungen keine Personen mit Mobilitätseinschränkungen bei der Querung des Platzes beobachtet werden. Trotz allem sind die hohen Bordsteinkanten für diese Nutzer_Innen schwer zu queren.

Standpunkt 2

Der Standpunkt 2 ermöglicht überwiegend einen Blick auf die beiden Spuren der Hauptstraßen, sowie die Auf- und Abfahrten der BAB 100. Die bisher aufgelisteten Konflikte spiegeln sich an diesem Standpunkt wider. Vor allem sind in diesem Video zu schmale Radfahrspuren, die kaum vorhandene Trennung zwischen Radfahrer_Innen und Fußgänger_Innen und die Missachtungen der Fußgängerampel festzustellen.
Auf den schmalen Radwegen ist für eine_n Radfahrer_In Platz, sodass schnelle Radfahrer_Innen auch hier auf die Straße ausweichen und den Verkehr zunehmend behindern (vgl. S2, 00:32-00:45). Ein weiteres Problem stellen die rechts abbiegenden Autofahrer_Innen dar. Diese befahren den Radweg in einer Weise, dass dieser nicht mehr von den Radfahrer_Innen genutzt werden kann. Diese weichen auf die Gehwege/Fußgängerampeln aus und fahren nach den Pkws wieder auf den Radweg. Dies ist wahrscheinlich auch der Grund, warum manche Radfahrer_Innen den Radweg komplett meiden und stattdessen den Fußgängerüberweg nutzen (vgl. S2, 04:31-04:40, 05:15-05:30).
Viele Radfahrer_Innen kommen auch aus dem Wohngebiet Rubensstraße/Eisackstraße und fahren mitten auf die Kreuzung. Da zwischen dem Wohngebiet und der Kreuzung kein Radweg existiert, nutzen die Radfahrer_Innen den

Gehweg (Vgl. S2, 01:42-01:49). Aufgrund der gemeinsamen Nutzung der Fußgängerquerungen durch Fußgänger_Innen und Radfahrer_Innen ist eine schnelle Trennung der Verkehrsteilnehmer nicht sofort möglich. Dadurch müssen die Autofahrer_Innen ihre Aufmerksamkeit erhöhen und ihren Blickwinkel erweitern und auch auf Radfahrer_Innen achten, die vom Gehweg kommen (vgl. S2, 04:00-04:15, Bzw. Abb. 17).

Abb 17: Radfahrer_Innen kommen aus der Wohnsiedlung
Quelle: Standpunkt 2, Min.: 4:15

Ein weiteres Problem sind die Fußgängerampeln an den Auf- und Abfahrten der BAB 100 Richtung Osten. Obwohl viele Autofahrer_Innen die Autobahnauffahrt mit einer überhöhten Geschwindigkeit nutzen und somit ein rücksichtsloses Verhalten an den Tag legen (Vgl. S2, 02:37 - 02:40), gibt es mehrere Passanten, die über die rote Ampel laufen (vgl. S2, 02:15 -02:23, 06:55 - 06:57 und Abbildung 11). Dass Fußgänger_Innen über eine rote Ampel laufen ist kein Spezifikum des Innsbrucker Platzes. Jedoch ist dieses Verhalten bereits bei den Begehungen zu Beginn des Projekts und bei den Videoaufnahmen aufgefallen und tritt vermehrt an diesem Standpunkt auf.

Standpunkt 3

Anders als bei den zwei Standpunkten zuvor, wo die Kamera auf den Mauern der Grünanlagen stand, wurde sie diesmal auf dem U-Bahnschild des U-Bahnhofs Innsbrucker Platz aufgestellt. Somit hat sich ein erhöhter Blickwinkel für die Beobachtung ergeben. Daher erlaubt der Standpunkt 3 eine gute Übersicht über die beiden Fahrspuren der Hauptstraße, sowie die Auf- und Abfahrten der Stadtautobahn auf der Wexstraße. An diesem Standpunkt ist zu sehen, dass die rechtsabbiegenden Autofahrer_Innen in die Wexstraße und die Radfahrer_Innen auf der Hauptstraße und aus dem Innsbrucker Platz kommend im Konflikt miteinander stehen, da die Pkws den Radweg blockieren und die Radfahrer_Innen zum Ausweichen auf die Fahrbahn zwingen.
Zunächst soll auf die Radfahrer_Innen auf der Hauptstraße eingegangen werden, die Richtung Süden fahren. Hier existiert auch ein sehr schmaler und nachträglich angebrachter Radweg. Schnellere Radfahrer_Innen nutzen diesen kaum, da sie die anderen Radfahrer_Innen links auf der Fahrspur überholen (wie auch an den anderen beiden Standpunkten beobachtet). Gleichzeitig wird diese Spur auch von den Busfahrern_Innen genutzt, was den Raum für die Radfahrer_Innen deutlich verringert (vgl. S3, 04:50-05:00).
Wie bereits erwähnt, müssen die Radfahrer_Innen den rechtsabbiegenden Autofahrer_Innen ausweichen und tun dies, indem sie auf die mittlere Spur ausweichen (vgl. S3, 00:15 - 00:27, 01:13 - 01:35 und Abbildung 18).

Ausweichende Radfahrer_Innen können so zu einer Behinderung oder sogar Gefahr werden, wenn sie plötzlich den Radweg verlassen um auf eine andere Fahrspur zu wechseln. Hinzu kommt, dass einige Autofahrer_Innen mit einer erhöhten Geschwindigkeit unterwegs sind, um während der Grün- bzw. Gelbphase die Kreuzung überqueren zu können (vgl. S3, 09:28 - 09:35).
Da der Kreisverkehr sehr klein angelegt ist, kann es passieren, dass sich die linksabbiegenden Ströme der beiden Hauptstraßen gegenseitig blockieren, wenn zu viele Linksabbieger_Innen vorhanden sind (vgl. S3, 03:45 - 03:57). Dies kann insbesondere zu Hauptverkehrszeiten und bei längeren Verkehrsmitteln wie Lastwagen und Transportwagen der Fall sein.

Abb 18: Rechtsabbiegende Autofahrer_Innen blockieren den Radweg
Quelle: Standpunkt 3, Min.: 0:20

Abb 19: Linksströme der beiden Hauptstraßen blockieren sich
Quelle: Standpunkt 3, Min.: 3:46

Beobachtung Autofahrer_Innen

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse und die Schritte der Beobachtungen am Innsbrucker Platzes aus Sicht der Autofahrer_Innen dargestellt.
Die Beobachtungen mit dem Auto wurden am Mittwoch, den 20.05.15 um 07:15 – 07:35 durchgeführt. Der Zeitpunkt der Beobachtung wurde während der Rush-Hour gewählt, um die Lage des Verkehrsflusses bei hohem Verkehrsaufkommen deutlich zu erkennen. An diesem Tag fand keine Großveranstaltung oder ähnliches statt, welche einen Einfluss auf die Verkehrssituation gehabt hätten, so dass der im Regelfall aufkommende Verkehr beobachtet werden konnte. Die Beobachtung wurde mittels einer Nikon D5100 aufgezeichnet, die Kamera wurde per Hand im Auto bzw. auf dem Armaturenbrett gehalten. Nach der Beobachtung wurden subjektive Eindrücke notiert. Wie in der Abbildung 20 zu sehen, wurden sieben Strecken abgefahren und auf Video festgehalten, sodass man einen guten Überblick über die vorherrschende Verkehrslage bekommt.

Ergebnisse und Interpretationen

Während der Beobachtung konnte man bei allen abgefahrenen Strecken deutliches Fehlverhalten sowie Auffälligkeiten und Konflikte bei allen Verkehrsteilnehmer_Innen erkennen. Im Fol-

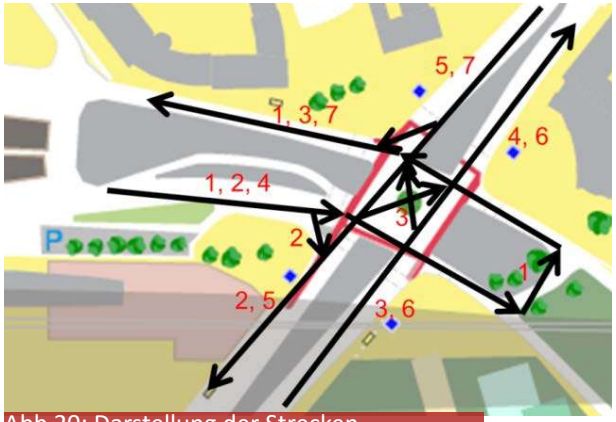


Abb 20: Darstellung der Strecken
Quelle: Eigene Darstellung

genden werden die Konfliktkategorien dargestellt, mit der Anzahl der Vorkommnisse je Beobachtungsvideo:

- **Unsicherheit** (A01 4x , A02 1x, A03 2x, A04 1x, A05 2x, A06 x, A07 3x)
- **Abkürzung** (A01 1x, A02 1x, A03 1x, A07 2x)
- **Rücksichtsloses Verhalten** (A01 2x, A02 2x, A03 1x, A04 1x)
- **Blockieren der Fahrspur** (A01 4x, A02 1x, A03 1x, A04 1x, A05 1x)
- **(keine) Radwege** (A01 1x ,A02 1x, A03 2x, A04 1 x, A05 2x, A06 1x, A07 1x)

Beobachtungsroute 1

Die erste Route führte von der A100 aus Westen kommend auf den Innsbrucker Platz und danach weiter auf die Autobahnauffahrt in Richtung Osten. Anschließend wurde auf der kurzen Verbindungsstraße parallel zum Fahrradring gewendet und auf die Autobahnabfahrt aus Richtung Osten gefahren. Hiernach führte die Route über den Innsbrucker Platz auf die Wexstraße/Autobahnauffahrt Richtung Westen.
Die Autobahnabfahrt aus Richtung Westen besteht aus drei Spuren, davon sind zwei Spuren für die Linksabbieger_Innen auf die Hauptstraße Richtung Norden, da ein Großteil der Autofahrer_Innen in das Stadtzentrum fahren möchte. Ca. 100 Meter von der Haltelinie entfernt wurde eine zusätzliche Spur für die Rechtsabbieger_Innen angelegt. In der Rush Hour besteht ein sehr hohes Verkehrsaufkommen, wodurch sich ein langer Rückstau bis zur Einfahrt des Park & Ride-Parkplatzes bildete (vgl. A01, 00:00-00:13). Es wird deutlich, dass das Verkehrsaufkommen sehr hoch ist und außerdem eine größere Weglücke zwischen den zurückstauenden Autos festzustellen ist (vgl. A01, 00:13-00:18).
Abbildung 21 zeigt einen LKW, welcher einen Teil der rechten Spur vor der Ampel mit nutzt und somit den Raum für die dort fahrenden Autofahrer_Innen deutlich reduziert.
Wie in Abbildung 21 dargestellt, wird durch den LKW die Geradeausspur verengt, sodass die Beobachter_Innen in einem gewissen Abstand halten mussten, da der Sicherheitsabstand nicht gewährleistet war. Es entsteht eine Lücke, die eigentlich für einen PKW aus-

Abb 21: LKW nutzt einen Teil der rechten Spur
Quelle: Video A01, Min.: 0:29

reichen würde. Dadurch wird der Verkehrsfluss wesentlich beeinträchtigt. Die LKWs benötigen eine breitere Spur, damit sie als Linksabbieger_Innen gefahrlos abbiegen können, da sie stark ausschwenken. Direkt vor der Ampel beginnt ein nachträglich hinzugefügter Radweg Richtung BAB-Auffahrt in Richtung Osten (vgl. A01, 00:51). Dieser wird jedoch von den Radfahrer_Innen nicht genutzt, da die Autofahrer_Innen diesen Platz als Fahrspur nutzen. Der Radweg endet auch kurz vor der Auffahrt der BAB 100 in Richtung Osten wieder und bietet den linksabbiegenden Radfahrer_Innen auf die Hauptstraße in Richtung Norden keine Aufenthaltsmöglichkeit, da der Radweg auf der Fahrspur der Autofahrer_Innen liegt und die geradeaus fahrenden PKWs in dieser Situation Vorfahrt haben. Vor allem, wenn viele Radfahrern_Innen links fahren möchten, gibt es keine ausreichend bemessenen Warteflächen (vgl. A01, 00:51) und die Radfahrern_Innen müssen auf den Fußgängerüberweg ausweichen (vgl. A01, 00:53). Außerdem kann man deutlich die Spurrinnen und den schlechten Zustand des Radweges als auch der Straße erkennen (vgl. A01, 01:00).

Auf der kurzen Verbindungsstraße wurde der Parkplatzmangel am Innsbrucker Platz deutlich. Die PKWs parken in der Einfahrt, auf dem Fussweg und auf der linken Straßenseite. Der Straßenraum wird dadurch wesentlich verengt (vgl. A01, 01:01-01:10).

Direkt vor der Haltelinie am Innsbrucker Platz besteht die Straße aus zwei Spuren. Die vorgegebene Fahrtrichtung mit Markierungen auf der Straße ist nicht zu erkennen (vgl. A01, 01:44), sodass sich die Autofahrer_Innen nicht richtig einordnen können. Es sollte daher eine rechte Spur nur für Rechtsabbieger_Innen angelegt werden und die zweite Spur nur für Geradeaus- und Linksabbieger_Innen. Die Wartezeit vor der Haltelinie beträgt ca. 110 Sekunden. Dies ist nicht nur subjektiv betrachtet eine sehr lange Wartezeit, dadurch ergibt sich auch eine sehr lange Rotphase (vgl. A01, 01:44-03:26). Zudem stehen während der Beobachtung zwei PKWs auf beiden Spuren, um abzubiegen und blockieren somit den geradeaus fahrenden Verkehr (vgl. A01, 03:30). Dies kann zu Konfliktsituationen führen, da der Geradeausstrom auf die Rechtsabbieger_Innen warten muss. Damit die Autofahrer_Innen nicht noch einmal in der Rotphase warten müssen, erhöhen manche Autofahrer_Innen ihre Geschwindigkeit, um die Kreuzung in der aktuellen Grünphase noch queren zu können. Durch die gesteigerte Geschwindigkeit erhöht sich auch die Unfallgefahr. Hier wäre eine Untersuchung notwendig, inwiefern eine zusätzliche Lichtsignalanlage nur für die Rechtsabbieger_Innen möglich wäre, da deren Anzahl sehr hoch ist. Durch parkende PKW an der Bushaltestelle ist es für Busfahrer_Innen schwie-

rig, die Busbucht zu erreichen (gl. A01, 03:43). Wie in Abbildung 22 zu sehen ist, ist der Bus gezwungen, auf der rechten Fahrspur zu halten, wodurch das Verlassen des Busses für die Fahrgäste wenig komfortabel ist. Zudem wird die Fahrspur für den übrigen MIV blockiert.

Abb 22: Bus hält auf der rechten Fahrspur
Quelle: Video A01, Min.: 3:43

Beobachtungsroute 2

Diese Route führte von der BAB 100 aus Richtung Westen auf die Hauptstraße in Richtung Süden.
Aufgrund eines erhöhten Sicherheitsabstandes durch einen LKW entsteht eine größere Weglücke zwischen dem LKW und dem vorderen PKW (vgl. A02, 00:03). Für die rechtsabbiegende Spur gibt es keine Lichtsignalanlage, hier wird durch Verkehrszeichen der Verkehr abgewickelt (Vorfahrt Gewähren) (vgl. A02, 00:08). Dieses Vorfahrtsgebot gilt auch gegenüber den Fußgänger_Innen und Radfahrer_Innen. Folglich erhöht sich die Unfallgefahr zwischen Autofahrer_Innen und nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer_Innen, da einige Fußgänger_Innen die Straße sehr schnell überqueren, um den S-Bahnhof zu erreichen (vgl. A02, 00:09).

Beobachtungsroute 3

Die dritte Route führte von der Hauptstraße aus Richtung Süden auf die Wexstraße/BAB-Auffahrt Richtung Westen.
Da kein Radweg vorhanden ist, nutzen Radfahrer_Innen die Rechtsabbiegerspur oder wechseln von der Rechtsabbiegerspur auf die Geradeausspur (vgl. A03, 00:00-00:16). Auf der Geradeausspur ist das Verkehrsaufkommen sehr hoch, da viele Fahrzeuge in Richtung Stadtzentrum fahren (vgl. A03, 00:20). Die Radfahrer_Innen fahren nicht auf dem Radweg, sondern auf der Straße. Ihnen ist der Radweg offensichtlich zu schmal (vgl. A03, 00:55-01:00). Ein weiteres Beispiel für das blockieren der Bushaltestelle in der Wexstraße ist ein Transporter der mit Warnblinckanlage auf der Bushaltestelle steht (vgl. A03, 01:19). Durch den Parkplatzmangel parkt ein PKW links auf der Mittelinsel (vgl. A03, 01:20). Dies verdeutlicht Abbildung 23.

Beobachtungsroute 4

Diese Route führte von der BAB-Ausfahrt aus Richtung Westen auf die Hauptstraße in Richtung Norden.
Die Verkehrsteilnehmer_Innen suchen in der Regel nach dem schnellsten Weg zur Querung der Fahrbahn, anstatt an Lichtsignalanlagen zu warten. Ein Beispiel hierfür während der Beobachtung: ein_e Fußgänger_In, welche auf unsicherem Weg die Straße zwischen den wartenden Autos an der LSA quert (vgl. A04, 00:03). Die Wartezeit an der LSA beträgt mehr als eine Minute (vgl. A04, 00:06-01:14), was wiederum lange Rotphasen ergibt. Außerdem ist zu erkennen, dass der Verkehr ins Stocken gerät, da

Abb 23: Transporter auf der Bushaltestelle und ein parkendes Auto auf der Mittelinsel
Quelle: Video A03, Min.: 1:19

Abb 24: Radweg endet am Ende der Kreuzung
Quelle: Video A05, Min.: 0:28

ein großer LKW beide Linksabbiegerspuren benutzt hat (vgl. A04, 01:25-01:28).

Beobachtungsroute 5

Auf der Linksabbiegerspur besteht ein langer Rückstau bis zur Martin-Luther-Straße, da viele Autofahrer_Innen auf die BAB 100 fahren wollen (vgl. A07, 00:26). Die Radfahrer_Innen haben keinen eigenen Radweg zur Verfügung, sie fahren auf der ersten als auch auf der zweiten Fahrspur. Sie versuchen sogar, die Autofahrer_Innen zu überholen, um Wartezeiten zu vermeiden. Außerdem fahren sie sehr schnell, was wiederum Unsicherheiten erzeugt (vgl. A07, 00:43-00:56). Ein schmaler Radweg fängt direkt vor der Ampel an und endet vor der Bushaltestelle (vgl. A07, 00:57-01:16).

Beobachtungsroute 6

Die Beobachtungsroute 6 führt vom Süden in Richtung Norden.
Die Straße verläuft bis zur LSA ohne einen Radweg, die Radfahrer_Innen nutzen die Rechtsabbiegerspur und fahren hinter dem Bus (vgl. A05, 00:00-00:12). Die Spuren weisen keine Markierungen durch Pfeile o.ä. auf, weshalb es für Ortsfremde schwierig ist, sich richtig einzuordnen. Es konnte beobachtet werden, dass Autofahrer_Innen sich daher auch falsch einordnen und dadurch die anderen Fahrspuren blockieren (vgl. A05, 00:12-00:16). Ein schmaler Radweg fängt direkt vor der Ampel an und

endet am Ende der Kreuzung. Auch hier verwenden die PKWs den Radweg wieder als Fahrspur (vgl. A05, 00:21-00:32). In Abbildung 24 sieht man, wie der Radweg am Ende der Kreuzung endet.

Beobachtungsroute 7

Auf der Beobachtungsroute 7 wurde aus Norden kommend rechts in die Wexstraße abgebogen.
Bei dieser Strecke werden vor allem die Straßenschäden, Spurrinnen und der schmale Radweg deutlich (vgl. A06, 00:28-00:34).

Ergebnisse und Entwicklungsmöglichkeiten

Die Verkehrsverhältnisse am Innsbrucker Platz sind für alle Verkehrsteilnehmer_Innen aufgrund der hohen Anzahl an Konflikten nicht zumutbar.

Die Radwegeführung ist, sofern vorhanden, irreführend und daher auch nicht als sicher zu betrachten. Zudem führt das festgestellte unterschiedliche Sicherheitsempfinden bei Radfahrer_Innen dazu, dass diese überall im Verkehrsraum anzutreffen sind und dadurch neue Konflikte im ihnen nicht zugewiesenen Verkehrsraum schaffen. Es ist daher zwingend erforderlich, neue und vor allem durchgehend geführte Radverkehrsanlagen zu schaffen, wobei auf eine ausreichende Breite und deutliche farbliche Markierung zu achten ist. Gleichzeitig müssen insbesondere in der näheren Umgebung des S-und U-Bahn-Eingangs weitere Fahrradabstellanlagen geschaffen werden, um dem sogenannten Wildparken entgegenzuwirken.
Der Belag der Fahrbahnen ist in einem sehr schlechten Zustand: Es finden sich sehr viele Unebenheiten und Fahrrinnen, die zum einen den Fahrkomfort für die Autofahrer_Innen mindern und zum anderen eine Gefahrenstelle für die querenden Rad- und Fußverkehre darstellen. Daher bedarf es eines neuen Fahrbahnbelages.

Im Hinblick auf den fortschreitenden demografischen Wandel ist bei der Umgestaltung des Innsbrucker Platzes außerdem auf die Barrierefreiheit zu achten: Die Bordsteine müssen im Bereich der Fahrbahnübergänge abgesenkt und ein Blindenleitsystem eingerichtet werden.

Zur Sicherung des zuvor beschriebenen Trampelpfades (Abkürzung), welcher häufig von Schüler_Innen genutzt wird, ist eine Bedarfsampel einzurichten. Diese könnte zwar den Autoverkehr verlangsamen; die Sicherung des Fußverkehrs als schwächsten Verkehrsteilnehmer bei der Querung von derart stark befahrenen Fahrbahnen ist an dieser Stelle allerdings als vorrangig zu betrachten.

Zuletzt ist das am Innsbrucker Platz abgewickelte Verkehrsaufkommen zu reduzieren. Dies könnte bspw. durch eine Reduzierung der Fahrbahnen erreicht werden. Zudem ist zu überlegen, ob eine Geschwindigkeitsreduzierung die Sicherheit der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer zur Steigerung der Sicherheit ebenfalls sinnvoll wäre.

Trotz der vielen festgestellten Konflikte am Innsbrucker Platz sei an dieser Stelle auf die teilweise vorhandene, in den Randbereichen gelegene Aufenthaltsqualität verwiesen. Diese Flächen können weiter ausgebaut werden, ausreichend Raum ist für derlei Maßnahmen durchaus vorhanden.

Einleitung

Um einer integrativen Verkehrsplanung gerecht zu werden, ist unter anderem die Integration der Akteursebenen vonnöten. Dies beschreibt die Einbeziehung der Politik und der durch die Planung Betroffenen für eine erfolgreiche Umsetzung des Projektes durch eine bessere Vermittlung und gemeinsame Erkundung von Lösungsansätzen (vgl. Holz-Rau 2011: 119).
Im Prozess der Datenerhebung ist dies vor allem eine Betrachtung der jeweiligen Standpunkte. Die politische Ebene hat den Forschungsprozess angestoßen und wird die Ergebnisse in ihren politischen Prozess weitertragen. Daher verbleibt als wichtigster zu integrierender Standpunkt die Perspektive der durch die Planung Betroffenen. Dies sind in erster Linie die Nutzer_Innen des Innsbrucker Platzes.

Die Anzahl der Nutzer_Innen an einem solchem Verkehrsknotenpunkt ist groß und differenziert. Es erfolgte deshalb eine Konzentration auf die Anwohner_Innen, für die der Platz aufgrund der räumlichen Nähe eine größere Bedeutung in der alltäglichen Nutzung hat.
Folglich galt es als Ziel, herauszufinden, wie die Anwohner_Innen den Innsbrucker Platz nutzen, wahrnehmen und bewerten und welche Lösungsideen sie zur Umgestaltung haben. Als Resultat soll Wissen gewonnen werden, welches nicht durch Literatur oder Expert_Innen aus anderen Bereichen generiert werden kann.

Zur Ermittlung dieser Sichtweise wurden sechs teilstandardisierte Interviews mit Anwohner_Innen des Platzes durchgeführt. Mithilfe dieser qualitativen Erhebungsmethode werden subjektive bzw. persönliche Empfindungen und Meinungen bezüglich des Innsbrucker Platzes aufgezeigt.
Die aufbereiten Ergebnisse der Auswertung dieser Interviews fließen im späteren Teil in die SWOT-Analyse ein.
Folgende Grafik (Abbildung 1) fasst die Vorgehensweise der Interviewdurchführung zusammen. Dieses Prozedere wird schrittweise in den folgenden Unterkapiteln erklärt.

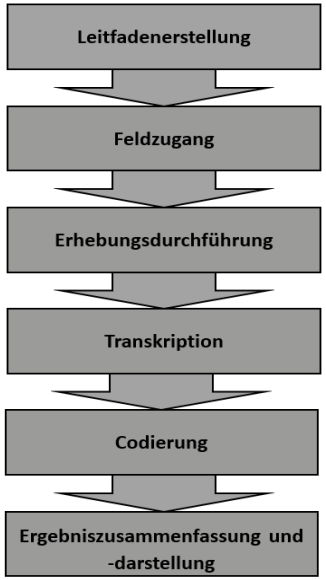


Abb 1: Vorgehensweise der Interviewdurchführung
Quelle: Eigene Darstellung

Zunächst wird die Methodik der Interviews, insbesondere die Leitfadenerstellung, erklärt. Das folgende Kapitel widmet sich der Erhebungsdurchführung inklusive Feldzugang. Danach wird die Auswertung offen gelegt, welche die Transkription und Codierung umfasst.
Im letzten Unterkapitel werden die zusammengefassten Ergebnisse der Interviews dargestellt. Abschließend wird im Fazit das Vorgehen, die Ergebnisse und die eigene Arbeit rekapituliert.

Methodik

Wie bereits aus der Einleitung hervorgeht, wurden sechs Proband_Innen ausgewählt, die am oder in der Nähe des Innsbrucker Platzes wohnhaft sind. Welche Zusammenstellung die Stichprobe aufweist und wie der Feldzugang verlief, soll im nachfolgenden Abschnitt der Erhebungsdurchführung erläutert werden.
Dieser Abschnitt soll sich mit dem Hintergrund des Forschungsdesigns und darauf aufbauend der Gestaltung des im Anhang befindlichen Interviewleitfadens beschäftigen. Anschließend erfolgt eine Erläuterung der nachkommenden Schritte und der Auswertungsmethodik.

Das Forschungsdesign

Aufgrund der Aufgabenstellung war bereits zu Beginn des Projektes eine grobe Vorgehensweise bezüglich der Anwohner_Innen inter-

views vorgegeben. Es sollten narrative leitfadengestützte Interviews mit sechs Proband_Innen stattfinden. Qualitative Leitfadeninterviews zählen zu der Kategorie der teilstandardisierten Befragungen. Das Ziel der Interviews war eine Darstellung von Meinungen, Lösungen und Ideen, die von Anwohner_Innen des Platzes über das Wohnen und Leben dort geäußert wurden. Grundlegend erfolgte die Vorbereitung, Durchführung sowie Auswertung der Interviews nach dem Ablauf qualitativer Interviews.

Der Prozess beginnt mit der inhaltlichen Vorbereitung der Interviews, zu der bspw. die Leitfadenerstellung als auch der Feldzugang zählt, gefolgt von der organisatorischen Vorbereitung, wie der terminlichen Absprache mit den gewonnenen Proband_Innen oder der Vorbereitung der technischen Ausrüstung. Anschließend beginnt die Phase der Durchführung der Interviews unter der Aufrechterhaltung der aufgestellten Regieregeln. Das Interview wird durchgeführt und aufgezeichnet, nach Abschluss erfolgt zunächst die Verabschiedung, anschließend sollten Gesprächsnotizen durchgeführt werden (vgl. Schwedes & Daubitz 2015: 6). In Kombination mit dem linearen Forschungsprozess erfolgt nach der Durchführung der Datenerhebung die Auswertung und Überprüfung (vgl. Riedel 2014: 5).

Die Erstellung des Leitfadens

Die Grundlage des Gesprächsverlaufs bildet ein Leitfaden und die Erstellung von diesem geht der Durchführung der Interviews voraus. Ein Leitfaden dient in der qualitativen Forschung als Erhebungsinstrument, mit welchem eine Übersetzung der zu untersuchenden Themeninhalte in eine Fragen umfassende Form gebracht mit wird, mit der die zu interviewenden Personen befragt werden können. Er dient dazu, das Interview zu ordnen und zu leiten sowie möglichst viel des zu untersuchenden Wissens zu erlangen. Das vorbereitete Dokument hilft zudem der interviewenden Person dabei, das Interview nicht aus der Hand zu geben und die Interviewsituation gleichbleibend beizubehalten (vgl. Kaiser 2014: 5). Im Falle dieser Interviews, welche eine narrative Form innehatten, liegt ein Großteil der Gesprächsanteile bei den Proband_Innen. Eine weitere wichtige Eigenschaft von Leitfäden ist die Möglichkeit der Vergleichbarkeit der Interviews, welche mit Hilfe dieses Dokuments möglich gemacht wird. Die Erstellung des Leitfadens muss mit Bedacht erfolgen, da von diesem das Gelingen des Forschungsziels abhängt.
Grundsätzlich ist ein Leitfaden meist in mehrere Themenunterpunkte aufgeteilt und beginnt mit dem Eingangsstimulus.
In diesem stellt die interviewende Person zunächst grundlegend das Themengebiet vor und weist die Probandin oder den Probanden auf die Regieregeln hin. Dort wird bspw. besprochen, dass die Gesprächsverteilung aufgrund des narrativen Interviewcharakters sehr ungleichmäßig verteilt sein wird und der Großteil bei der Probandin bzw. dem Probanden liegen wird. Zudem wird in diesem anfänglichen Abschnitt des Interviews eine erzählgenerierende Einstiegsfrage gestellt. In diesem Fall wurde das Interview mit folgender Frage eingeleitet:

Was sind Ihre ersten Gedanken, wenn Sie an den Innsbrucker Platz denken?

Bei einer zeitversetzten Durchführung der Interviews kann der Eingangsstimulus bei keiner Anregung eines Gesprächsflusses für die folgenden Interviews angepasst werden.
Gemäß der Annahme, dass die Einstiegsfrage Erfolg hat, folgt nun zunächst das immanente Nachfragen. Das bedeutet, dass die interviewende Person zunächst auf die vorgetragenen Inhalte eingeht und durch allgemeine und spezifische Sondierungsfragen versucht, den/die Proband_In zu einer tiefer gehenden Erzählung zu animieren. Erst wenn dies befriedigend stattgefunden hat, folgen die eigentlichen Fragen des Leitfadens in Form der exmanenten Nachfragen. Wenn sich diese bereits aus dem Einstiegsgespräch ergeben haben, müssen die Fragen nicht erneut gestellt werden. Die exmanenten Fragen dienen folglich dazu, auch bisher nicht angesprochene Themenblöcke, die

für die forschende Person von Interesse sind, zu erfragen (vgl. Stock 2014: 21 ff.)
In diesem Fall wurde der Leitfaden in die Unterkategorien des Eingangsstimulus', der Wohnortwahl, dem realen Nutzungsverhalten des Platzes sowie der Nachfrage nach einem Idealbild des Platzes unterteilt. Die Themenblöcke sind in Hauptfragen, wie *Wie sieht der ideale Innsbrucker Platz für Sie aus?* und vertiefende Detaillierungsfragen, wie *Was müsste der Innsbrucker Platz bieten, damit er für Sie attraktiv wird und Sie sich dort auch in Ihrer Freizeit aufhalten würden?* aufgeteilt.
Während des gesamten Interviews können Aufrechterhaltungsfragen genutzt werden, um das Gespräch weiter voran zu bringen oder die Gespächssituation zu vertiefen.
Bei der Formulierung der Fragen sollten im Allgemeinen verschiedene Kriterien beachtet werden. Beispielsweise sollten geschlossene Fragen vermieden werden, sowie Suggestivfragen. Durch die Technik des aktiven Zuhörens können die interviewten Personen weiterhin in ihrem Redefluss gestärkt werden (vgl. Schwedes & Daubitz 2015: 13 ff.).

Nach Fertigstellung des Leitfadens wurde eine begleitende Mindmap mit den gleichen Inhalten erstellt, welche in Abbildung 2 dargestellt ist. Diese konnte nach Belieben bei den Interviews als Hilfe eingesetzt werden. Ziel war es, die Stichwörter der Fragen zu fokussieren, um auch unabhängig vom Leitfadenverlauf die zu interessierenden Inhalte zu überblicken und eigene Formulierungen aufstellen zu können (vgl. Schwedes & Daubitz 2015: 19).

Datenschutz

In der Nachbereitung der Interviews ist vor allem der Datenschutz, der die Anonymität der Proband_Innen gewährleistet, von hoher Priorität. Dieser umfasst die sichere Aufbewahrung des Materials und die Nichtweitergabe an Dritte, aber auch die Vermeidung von Daten, welche auf die Identität oder den Wohnort der Proband_Innen schließen lassen. Das Material sollte nicht längerfristig aufbewahrt werden. Weiterhin sollten auch die interviewenden Personen keine identifizierenden Äußerungen an Dritte weitergeben (vgl. Schwedes & Daubitz 2015: 9 f.)

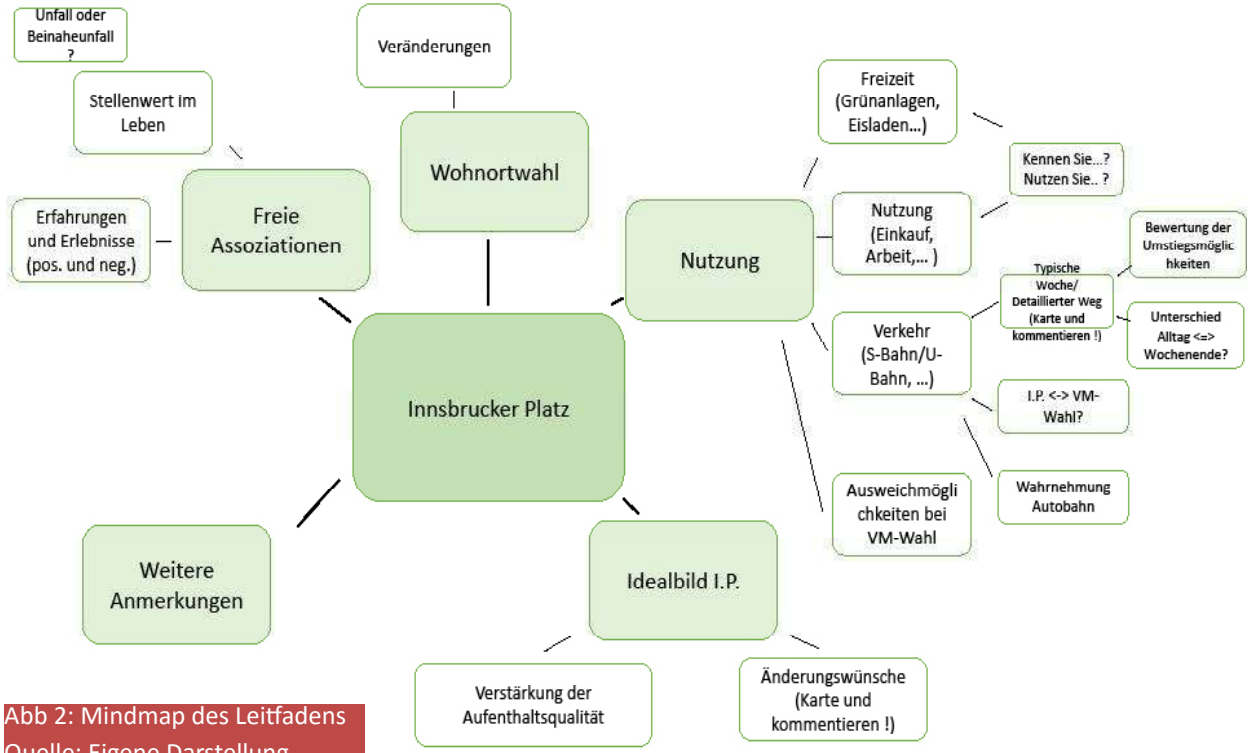


Abb 2: Mindmap des Leitfadens
Quelle: Eigene Darstellung

Erhebungsdurchführung

Nach Abschluss der Leitfadenerstellung wurde ein Feldzugang hergestellt. Dieser Schritt entspricht der Gewinnung von Proband_Innen, die zum damaligen Zeitpunkt mindestens 18 Jahre alt waren und entweder am oder im näheren Umfeld des Innsbrucker Platzes wohnten. Aus Gründen der internen Vorgabe wurden insgesamt sechs Proband_Innen befragt. Wie in Tabelle Abbildung 3 zu sehen ist, wurde bei der Auswahl der Proband_Innen auf eine ausgewogene Altersstruktur und Geschlechterverteilung geachtet. Die Angaben des Geburtsjahres sowie der Entfernung des Wohnorts zum Innsbrucker Platz beruhen auf Aussagen der Proband_Innen.
Bei der Herstellung von Feldkontakten kamen sogenannte Gatekeeper zum Einsatz, die dem Bekanntenkreis der beteiligten Studierenden angehören. Diese stellten wiederum einen Kontakt zu Personen ihres Bekannten- oder Familienkreises her, die dem definierten Feld entsprachen. Die übrigen Proband_Innen wurden am Innsbrucker Platz angesprochen, hauptsächlich vor dem Eiscafé an der Innsbrucker Straße oder an den Bänken links- und rechtsseitig der Hauptstraße. Die Interviews wurden nicht sofort durchgeführt; zunächst wurden Kontaktdaten ausgetauscht und ein Termin vereinbart.

Es zeigte sich, dass viele angesprochene Anwohner_Innen ein Interesse am Thema hatten, die Verabredung zu einem Interview kam jedoch häufig aus folgenden Gründen nicht zustande:
· fehlende zeitliche Spielräume,
· andere Interessenschwerpunkte,
· zu lange Dauer der Interviews,
· andere Vorstellung der Erhebungsform
· fehlende Bereitschaft, einen Termin zu vereinbaren und
· eigene Daten zu hinterlassen.

Die Interviews wurden im Zeitraum vom 20. Mai bis 03. Juni 2015 durchgeführt. Durch Zustimmung der Proband_Innen wurden diese mittels Diktiergeräten aufgezeichnet. Als Standorte wurden die Wohnorte der Proband_Innen, Cafés und Bänke im Park ausgewählt. Entscheidend bei der Wahl des Ortes waren das Wohlbefinden der zu interviewenden Person sowie ein niedriger Geräuschpegel. Damit sollte sichergestellt werden, dass die Proband_Innen unvoreingenommen das Interview führen konnten. Des Weiteren sollte die Verständlichkeit der Aufnahme sichergestellt werden. In fünf von sechs Interviews waren zwei Interviewer_Innen im Einsatz, von denen eine Person die Leitfragen stellte und die andere Person gegebenenfalls nachfragte und Gesprächsnotizen machte. Die Anwesenheit eines zweiten Interviewers bzw. einer zweiten Interviewerin sollte dabei mehr Sicherheit geben. Durch Zustimmung der Proband_Innen wurde das Interview aufgezeichnet und später transkribiert.

	Geschlecht	Geburtsjahr	Ungefähre Entfernung des Wohnorts [Meter]	Dauer des Interviews [min]
Interview 1	männlich	1986	200	59:37
Interview 2	männlich	1954	400	71:56
Interview 3	weiblich	k.A.	k.A.	36:03
Interview 4	männlich	1948	250	54:00
Interview 5	weiblich	1963	250	47:03
Interview 6	weiblich	1952	200	42:18

Abb 3: Übersicht Proband_Innen
Quelle: Eigene Darstellung

Auswertung

Für die Auswertung der Interviews wurden diese zuerst transkribiert. Dabei wurde aus Gründen des Datenschutzes auf eine Anonymisierung der Interviews geachtet, d.h. Aussagen zum Wohnort und Namen beispielsweise wurden nicht genannt, sondern entsprechend anonymisiert dargestellt. Anschließend erfolgte die zusammenfassende Aufbereitung der Interviews mit Hilfe von Atlas.ti, einer Software zur qualitativen Datenanalyse.

Software Atlas.ti

Das Programm Atlas.ti ermöglicht es, Dateien, hier in Textform, zu analysieren, interpretieren, sortieren und zu verwalten (Rühl o.J.: 3).
Zuerst erfolgt die Erstellung eines Projektes, der sogenannten hermeneutischen Einheit. Sie dient dazu, alle relevanten Daten gebündelt zu sammeln und miteinander zu verknüpfen. Hierzu wurden alle transkribierten Interviews in das Programm geladen. Jeder Text kann dann mit Memos und Codes versehen werden. Dieser Vorgang wird im Folgenden aufgezeigt.

Codierung

Die Auswertung der Interviews erfolgte sowohl induktiv als auch deduktiv. Die induktive Vorgehensweise bietet den Vorteil, unvoreingenommen Aussagen aus dem Material zu gewinnen. Die deduktive Vorgehensweise hingegen bietet sich an, um vorgegebene Themenbereiche zu erfassen, was aufgrund der gegebenen Projektstruktur und der Weiterverarbeitung der Interviewinhalte für die SWOT-Analyse notwendig ist.

Zuerst erfolgte mithilfe der Software Atlas.ti die Codierung der transkribierten Interviews induktiv, indem Antwort für Antwort der Proband_Innen durchgegangen wurde und zu inhaltlichen Aussagen ein passender Code (auch als Schlüsselfaktoren bezeichnet) vergeben wurde. Dabei handelt es sich beim induktiven Ansatz darum, dass die Schlüsselfaktoren “direkt aus dem Material in einen[n] Verallgemeinerungsprozess ab[geleitet]” (Mayring 2008: 75) werden.
Um aufgrund der Gesamtgröße der Projektgruppe auf Basis von einheitlichen Schlüsselfaktoren den Innsbrucker Platz bewerten zu können, erfolgte anschließend anhand einer vorgegebenen Liste von Schlüsselfaktoren eine deduktive Codierung der Interviews. Diesbezüglich erfolgt beim deduktiven Ansatz eine Entwicklung der Schlüsselfaktoren auf theoretischer Basis aus wissenschaftlichen Vorkenntnissen, sozusagen “aus neu entwickelten Theorien oder Theoriekonzepten” (Mayring 2008: 74 f.).
Dabei handelte es sich um die 16 Schlüsselfaktoren Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Emissionen, Erreichbarkeit, Image, Infrastruktur, Modal Split, Öffentliche Finanzen, ÖPNV, Partizipation, Raumentwicklung und Raumnutzung, Rechtliche Rahmenbedingungen, Sozialstruktur, staatliche Subventionen, Verkehrssicherheit, Zuständigkeit.
All diese Schlüsselfaktoren sind in verschiedene Ausprägungen unterteilt, die den Aussagen der Interviews zugeteilt werden sollten.

Unter Verwendung der Software Atlas.ti wurden zunächst die Schlüsselfaktoren als eigenständige Codes eingegeben. Als nächster Schritt erfolgte dann die deduktive Codierung aller sechs Interviews unter Benutzung der vorgegebenen Codes. Dabei erfolgte die Vorgehensweise so, dass je nach inhaltlicher Übereinstimmung der Codes mit den Aussagen der Proband_Innen, diese dann auch zur Beschreibung der Textpassagen verwendet wurden. Passte keiner der Codes zur Beschreibung, konnte die Gruppe auch induktiv eigene Codes verwenden und einfügen. Es erfolgte also eine deduktive und induktive Auswertung der transkribierten Interviews.

Eine induktive Vorgehensweise war insofern nötig, als dass die vorgegebenen Schlüsselfaktoren nicht alle Aussagen der Interviews abdecken konnten. So fanden sich zusätzliche Schlüsselfaktoren mit verschiedenen Ausprägungen, die sich mehr an den Interviews orientierten. Es erfolgte daraufhin eine erneute Codierung mit der Software Atlas.ti, in welcher

dann die induktiv gefundenen Ausprägungen benutzt wurden.
Zu den induktiv gewonnenen zusätzlich verwendeten Schlüsselfaktoren zählen Wünsche und Ideen, verkehrliche Nutzung, Raumempfinden, Sozialstruktur, Kiez und Autobahn.
Alle diese Faktoren haben wiederum unterschiedliche Ausprägungen, die induktiv ermittelt wurden und die Situation auf dem Innsbruck Platz aus Sicht der Interviewten wiedergeben.

Ergebnisse

Im folgenden Abschnitt werden Themenbereiche genannt, die von vielen Proband_Innen angesprochen wurden. Es werden exemplarische Zitate genannt, die das mehrheitlich Gesagte der Proband_Innen zusammenfassen. Die gewählte Darstellung der Ergebnisse dient auch der besseren Verwertbarkeit für die Weiterarbeit mit der SWOT-Analyse. Die folgenden Themenbereiche stellen jedoch nur einen Auszug der Ergebnisse dar. Darüber hinaus wurden alle Codes als Zitate tabellenartig zur Weiterverarbeitung für die SWOT-Analyse verwendet.

Verkehrliche Nutzung

Sicherlich beeinflusst durch die Fragestellung, aber auch durch die primäre Funktion des Platzes als Verkehrsknoten, war die verkehrliche Nutzung des Innsbrucker Platzes ein bestimmender Themenkomplex. Insgesamt zeigen sich die Nutzer_Innen zufrieden mit den Angeboten, die der Innsbrucker Platz bietet. Dies gilt sowohl für die Angebote des ÖPNV als auch für die infrastrukturellen Gegebenheiten für den MIV.

„Also hier ist es wirklich extrem gut geregelt mit den Verkehrsanbindungen.“ (6, S. 23)

„Als Autofahrer auch nochmal wiederhole ich mich ist es optimal [man] ist wirklich ganz schnell im Norden im Süden im Westen, ist herrlich.“ (4, S. 3)

Auffällig ist, dass die befragten Personen angaben, das Auto nur wenig zu nutzen und die meisten ihrer Tagesgeschäfte mit dem Umweltverbund erledigen, obwohl das Angebot für den MIV qualitativ hochwertig ist.

„Ich könnte mir durchaus vorstellen [...] wenn jetzt mein Berufsleben demnächst mal zu Ende wäre [...] auf einen Pkw total zu verzichten“ (2, S. 13)

Die Nutzung des Innsbrucker Platzes mit dem Fahrrad spielte fast keine Rolle.

Lärm

Fast alle Proband_Innen fühlen sich durch Lärm am Innsbrucker Platz beeinträchtigt. Auffällig war, dass viele Proband_Innen das Thema Lärm bereits bei der Einstiegsfrage “Was sind Ihre ersten Gedanken, wenn Sie an den Innsbrucker Platz denken?” ansprachen. In Folge der Lärmbelastung halten sich Proband_Innen ungern dort auf, allerdings gaben fast alle Befragten an, sich an den Lärm gewöhnt zu haben. Als Ursache werden vor allem Autos, die den Innsbrucker Platz überqueren, sowie die angrenzende Autobahn identifiziert.

„Es ist laut.“ (2, S. 14)

„Wenn man da sitzt, dann hört man den Lärm auch nicht mehr. Wir sind hier in der Großstadt kampferprobt, das wandelt man um in die Meeresbrandung und dann ist alles gut.“

„Ja auf jeden Fall denk ich mir nicht so laut weil das ist schon Lautstärke und wer möchte schon gerne neben der Autobahn sitzen und so Zeit verbringen ja ich denke das ist der Hauptaspekt diese Lautstärke und diese Kreuzung ist einfach zu viel [...]“ (5, S. 8)

Aufenthaltsqualität

Die Rezeption der Aufenthaltsqualität am Innsbrucker Platz fällt grundsätzlich sehr verschieden aus. Einige Proband_Innen halten sich dort gerne auf und schätzen die Weitläufigkeit, das rege Treiben sowie das Angebot an Cafés, andere empfinden den Platz als ungepflegt und

wenig einladend. Zusätzlich hindert sie die bereits angesprochene Lärmbelastung an der Nutzung des Platzes als Aufenthaltsraum. Ein Aspekt, der von allen Befragten angesprochen wurde, war der schlechte Zustand, in dem sich Einrichtungen, wie Bänke, Mülleimer oder Grünanlagen befinden.

„Man sitzt da mit nen paar Leuten die da um die Ecke wohnen ,man lernt sogar Leute kennen [...] "(3, S. 1)

„Krach, Chaos, Lärm [...] [ich mach] nen Bogen um ihn [ich betrete] die U-Bahn oder die S-Bahn und dann bin ich vom Platz wieder weg. Der ist so hässlich." (6, S. 1f)

„Es war war Platz für so viel Leute, aber jetzt ist der Innsbrucker Platz ein Platz für Autos" (2, S. 14)

„Es sitzen schon im Sommer viele hier, auch dieses Lokal hier [...] draußen wird besucht obwohl also wirklich hier im Lärm sitzt nicht aber scheint viele nicht zu stören" (4, S. 2)

Fußverkehr / Barrierefreiheit

Die Mehrheit der Proband_Innen gab an, den Innsbrucker Platz regelmäßig zu Fuß zu überqueren. Allerdings gaben auch alle Proband_Innen an, dabei Schwierigkeiten zu haben, da das Überqueren durch die Ampelschaltung lange dauert und als gefährlich empfunden wird. Es wurden von fast allen Proband_Innen Ausweichverhalten geschildert. Um die Kreuzung zu umgehen, wird die Tunnelanlage unterhalb des Platzes genutzt. Hier ergibt sich ein indifferentes Bild, einige Proband_Innen zeigten sich zufrieden mit der Zugänglichkeit durch Treppen und Aufzüge, andere stellten einen Mangel an Aufzügen fest.

„Also sagen wir mal so wenn ich Rollstuhlfahrer wäre würde mich eines ärgern dass ich egal aus welcher Richtung ich auf den Innsbrucker Platz komme ich immer zum Osterburg muss weil das der einzige Aufzug ist [...]" (2, S.10 f.)

"Dieser zusätzliche Eingang den sie da gebaut haben, da muss man nämlich gar nicht diese Ampelphasen nehmen aber für die alten Leute ist das wieder die Treppen runter [...] die Alten haben da wirklich Probleme da rüber zu kommen also die benutzen auch wirklich die Unterführung von der U-Bahn um zur S-Bahn zu kommen" (6, S. 21 f.)

Obdachlosigkeit

Das Thema Obdachlosigkeit wurde von allen Proband_Innen meist aus eigenem Antrieb heraus angesprochen. Von den meisten Befragten wurde der Situation Obdachloser Verständnis entgegengebracht. Auch wurden die Befragten weder persönlich belästigt, noch wurden durch Obdachlosigkeit induzierte Angsträume benannt. Trotzdem wurde von einigen Proband_Innen die Anwesenheit von Obdachlosen als störend empfunden.

„Dass hier so ne russische Pennertruppe eingezogen ist ja oder okkupiert haben den Platz ne das stört ein bisschen" (6, S. 2)

„Obdachlose brauchen auch ihr Plätzchen ja also wenn wenn hier son Suffbirnchen sitzt auf der Bank dann setze ich mich eben nicht dahin ne ne weil die quatschen einen dermaßen voll" (4, S. 4)

Kiez im Wandel

Aus den Interviews ergibt sich, dass die Proband_Innen unter dem Begriff des Innsbrucker Platzes neben dem Platz selbst auch ein gewisses Umfeld drumherum mit dem gleichen Namen als Kiez für sich definieren. Bestimmender Faktor sind stattfindende Veränderungen durch Fluktuation von Geschäften, aber auch die stagnierende Entwicklung des Platzes.

„[...] dass also die Läden hier in der Hauptstraße und Rheinstraße immer mehr wechseln oder leerstehen" (4, S. 1).

Interviews Anwohner_Innen

Geschäfte

Ein weiterer aus eigenem Antrieb angesprochener Themenkomplex ist das Angebot an Einkaufsmöglichkeiten, mit dem die Proband_Innen im Allgemeinen zufrieden sind. Insbesondere der im Kellergeschoss befindliche Lidl wird stark frequentiert. Die Proband_Innen berichten, dass sie im Grunde alles, was sie benötigen, in der Nähe bekommen können. Es wird aber auch einvernehmlich geschildert, dass es eine große Fluktuation bei kleineren Geschäften gibt und diese in der Regel kurz nach der Eröffnung wieder schließen. Außerdem wird das Aussterben alteingesessener Geschäfte als negativ empfunden.

„[Im] Umkreis 500 Meter um die Wohnung hab ich sämtliche Verbindungsmöglichkeiten, ich kann einkaufen wann ich will sogar am Sonntag um 20 Uhr Abend abends auch noch“ (2, S. 4)

„dass die kleine Läden verschwunden sind so wie der Fahrradladen das ist schade aber ist eben so […] Apotheken sind weg Pizzeria ist weg der Fahrradladen ist weg und da sind jetzt überall so Versicherungen drin oder also Büros also es wird schon wieder besser die die Fassaden werden renoviert es war ne Zeit lang sehr sehr trübe auch die Hauptstraße ja aber jetzt sind da wieder Läden eingezogen mit ordentlichen Fassaden ist okay“ (6, S. 27)

Wünsche & Ideen

Die Proband_Innen wurden gezielt nach Ihren Wünschen und Ideen bezüglich des Innsbrucker Platzes gefragt. Dabei waren die Antwortmöglichkeiten völlig offen und konnten sich sowohl auf größere als auch kleinere Maßnahmen beziehen.
Es wurden sowohl radikale Veränderungen wie der Abriss der Autobahn oder eine vollständige Begrünung des Platzes und anschließende Umwandlung in einen Park, als auch kleinteilige Maßnahmen wie das Reparieren kaputter Bänke und Mülleimer, besserer Reinigung oder eine Verbesserung der farblichen Gestaltung vorgeschlagen.

„Im Endeffekt was können wir anders machen, die A100 abschaffen, das wieder zu ner ganz normalen Stadtein-Stadtauswärtsstraße zu führen, aber dann würde Leben in die Bude kommen“ (2, S. 6)

„Naja vielleicht weniger Beton und mehr grün“ (5, S.10)

„Ja aber das wär ja schon mal schön wenn es wenn es ein bisschen einladender wäre wenn vielleicht noch ne Mülltonne mehr da hängt dass der Müll nicht aufm Weg landet.“ (3, S. 6)

Fazit

Zusammenfassend konnte eine hohe Nutzung des Innsbrucker Platzes mit ÖPNV und MIV konstatiert werden. Gleichzeitig wurde der Lärm dieses Verkehrs beklagt, der zusammen mit dem schlechten Zustand der Anlagen auf dem Platz die Potentiale der Aufenthaltsqualität hemmt. Zudem ist der Fußverkehr durch Sicherheitsbedenken eingeschränkt, andererseits ist dafür alles benötigte für den Alltagsbedarf in der Nähe. Die Ideen zur Umgestaltung gehen von der Aufstellung einzelner Mülleimer bis zur deutlichen Einschränkung des Verkehrs und dem allgemeinen Wunsch nach mehr Grün.
Diese Erkenntnisse und weitere hier nicht erläuterte Schlüsselfaktoren bilden nun eine Grundlage für die SWOT-Analyse.
Bei den erbrachten Ergebnissen sind wie bereits erwähnt die Anzahl der Proband_Innen und die Ausführlichkeit des Codierungsprozesses angemessen an zeitlichen und personellen Druck angepasst worden. Mehr Proband_Innen und eine sehr feine Kodierung sind stets wünschenswert. Aber die Sichtweise der Anwohner_Innen in den folgenden SWOT-Prozess einfließen zu lassen und erste Hinweise mitzunehmen, die ein außenstehender Betrachter nicht erkennt, ist mit dem genutzten Rahmen eindeutig gelungen. Dies zeigt die Weitergabe von sechs neuen Schlüsselfaktoren in die Arbeit der SWOT-Gruppe.

Einleitung

Im Rahmen der Untersuchungen des Gebietes um den Innsbrucker Platz wurden zwei Experten interviewt. Ziel war es mit Personen zu reden, die persönlich wie beruflich mit dem Innsbrucker Platz vertraut sind und die Stärken und Schwächen einzuschätzen wissen und auch Potentiale aufzeigen können. Es wurden Herr Wülfken und Herr Schwarz ausgewählt. Herr Wülfken ist selbstständiger Landschaftsplaner und Bürgerdeputierter im Verkehrsausschuss der Bezirksverordneten Versammlung (BVV) vom Bündnis 90/ Grüne im Bezirk Tempelhof-Schöneberg. Herr Schwarz ist Angestellter im Öffentlichen Dienst im Stadtplanungsamt Tempelhof-Schöneberg. Die Experten wurden an ihren Arbeitsplätzen interviewt und die Gespräche aufgezeichnet und anschließend transkribiert. Die Fragen waren logisch aufeinander aufgebaut. Zuerst wurden allgemeine Fragen darüber gestellt, wie gut sich die Experten am Platz selbst auskennen, wie sie ihn nutzen. Nachfolgend wurden allgemeine Fragen über die Qualitätsmerkmale von Intermodalen Knoten gestellt. Im Mittleren Teil wurden die Fragen auf die Verhältnisse am Innsbrucker Platz zugespitzt. Hierzu nutzten wir ein Kreisdiagramm. Zuletzt wurden die Experten nach Best Practice Beispielen im Kontext Intermodaler Knoten befragt und nach kurzfristigen und langfristigen Möglichkeiten zur Verbesserung der Situation am Innsbrucker Platz. Die Experten waren sich einig, dass die Verkehrsflächen des Platzes für Fußgänger_Innen und Radfahrer_Innen freundlicher gestaltet werden sollten. Hierfür wären enorme Mittel und der politische Wille, am Modal Split etwas zu ändern, nötig. Das sei bisher aufgrund der autofreundlichen Verkehrspolitik nicht geschehen. Die Intermodalität des Platzes wurde als gut bezeichnet, aufgrund der guten Umsteigemöglichkeiten. Im Punkt Sicherheitsgefühl ist der Platz als schlecht zu bezeichnen. Es mangelt an Aufenthaltsangeboten und Dienstleistungen im Öffentlichen Raum. Dieser tritt als trennende Fläche in Erscheinung, die weder Begegnung noch Aufenthalt ermöglicht.

Fragestellung

In Ergänzung zu den anderen angewandten Untersuchungsmethoden erschien es sinnvoll, auch auf das Wissen von Experten zurückzugreifen.

Die Experteninterviews sollten zur Beantwortung folgender Forschungsfrage beitragen:

Was macht einen guten Intermodalen Knoten aus?

Was sind die Hauptprobleme des Innsbrucker Platzes und wie können diese gelöst werden?

Methode

In der Soziologie wird der Begriff Experte von der gesellschaftlichen Funktion her bestimmt. Zur Expertenrolle gehört insbesondere die Beteiligung an gesellschaftlichen Entscheidungs- und Gestaltungsprozessen. Experten sind z.B. Personen, die aufgrund einer besonderen Ausbildung gesellschaftlich anerkannten Zugang zu einem bestimmten Tätigkeitsfeld haben oder aufgrund ihrer Stellung in einer Institution – Unternehmen, Forschungsinstitut, Behörde etc. – an Entscheidungsprozessen beteiligt sind. (Mieg 2005: 6)
Zum zweck der Expertenfindung ist es hilfreich, einen Experten wie folgt zu definieren: „jemand, der/die aufgrund langjähriger Erfahrung über bereichs-spezifisches Wissen/Können verfügt“ (vgl. Mieg 2005: 7)

Als Experten wurden befragt:

Christian Wülfken:
- selbstständiger Landschaftsplaner,
- Mitglied im Stadtplanungsausschuss von Bündnis 90 die Grünen Tempelhof- Schöneberg

Martin Schwarz:
- Stadt- und Regionalplaner,
- Bezirksamt Tempelhof- Schöneberg von Berlin, Abt. Gesundheit, Soziales, Stadtentwicklung
- Stadtentwicklungsamt, FB Stadtplanung

Interviews Experten

Diese Experten wurden ausgewählt, da sie nicht nur fachliche Erfahrung mitbringen, sonder darüber hinaus auch über Expertise in Bezug auf die Verhältnisse am und um den Innsbrucker Platz verfügen.

Leitfadengesteuertes Interview

Das Leitfadengesteuerte Interview ist eine qualitative Forschungsmethode. Mit Leitfaden bezeichnet man ein mehr oder weniger grob strukturiertes schriftliches Frageschema, das dem Interviewer bzw. der Interviewerin bei der Interviewführung als Gedächtnisstütze dient. Es sollte sämtliche wichtigen Fragen enthalten und Orientierung bieten, wie die Frageblöcke eingeleitet werden und die Überleitungen erfolgen. (Mieg 2005: 14)

Ein klassischer Leitfaden sollte sich aus folgenden Elementen zusammensetzten:

- Einstiegsfragen
- Frageblöcke gemäss der Themen und Unterthemen
- Abschluss mit Rückblick/Ausblick und Dank

Auch der hier verwendete Leitfaden ist so aufgebaut. Im Gegensatz zum klassischen Leitfaden gesteuerten Interview kam zusätzlich ein Bewertungsbogen (Abbildung 4) zum Einsatz auf dem die Experten Einschätzungen zu verschiedenen Aspekten der Qualität des Innsbrucker Platzes eintragen sollten. Da die genannten Kriterien so oder vergleichbar auch in anderen Teilen der Studie zum Einsatz kommen, ermöglicht dies eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse.

Um trotz dieser normalerweise eher für die quantitative Datenerhebung typischen Methode nicht auf wertvolle qualitative Informationen verzichten zu müssen, wurden die Experten aufgefordert, ihre Bewertung mündlich zu begründen.

Abb 4: Kreisdiagramm zur Bewertung
Quelle: Eigene Darstellung

Auswertungsmethode

Zur Auswertung wurden die Aufzeichnungen zunächst transkribiert. Anhand dieser wurde nach Antworten auf die Forschungsfragen gesucht. Dazu wurden in einem ersten Schritt Bereiche identifiziert zu denen relevante und valide Ergebnisse vorhanden waren. In einem zweiten Schritt wurden die Aussagen der Experten zu diesen Bereichen tabellarisch sortiert, um diese Übersichtlich und vergleichbar zu machen.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Forschungsfrage: Was macht einen guten Intermodalen Knoten aus?

Zu dieser Forschungsfrage konnten durch das Experteninterview keine neuen über das bereits bekannte hinausgehende Erkenntnisse erzielt werden. Dies ist vor allem damit zu erklären, dass die ausgewählten Interviewpartner im Vergleich zur zweiten Forschungsfrage über eingeschränkte Expertise verfügten.

Forschungsfrage: Was sind die Hauptprobleme des Innsbrucker Platzes und wie können diese gelöst werden?

Die von den Experten beschriebenen Hauptprobleme des Innsbrucker Platzes können den vier Punkten Dominanz des MIV, Städtebauliche Probleme, Probleme im Bereich Verkehrssicherheit und mangelnde Aufenthaltsqualität zugeordnet werden. Dabei kommt es aber zu Überschneidungen.

Dominanz des MIV

Beide Experten sahen in der Dominanz des MIV eine der zentralen Herausforderungen für den Innsbrucker Platz.

> *„...ich denke das Hauptproblem des Innsbrucker Platzes vielleicht zur Ideallösung eines solchen Knotenpunktes ist das er ja einen ganz starken Schwerpunkt auf dem Motorisierten Individualverkehr hat.“ (Wülfken)*

Das Thema der Dominanz des MIV ist eng verknüpft mit den Punkten Sicherheit und Aufenthaltsqualität, berührt aber auch den Städtebau.

Städtebau

Die städtebauliche Qualität wurde als mangelhaft bewertet. Die niedrige städtebauliche Qualität ist laut Aussage der Experten auf die Aufweitung der Bebauungsstruktur in der Nachkriegszeit, sowie die Zerschneidung des Raumes durch S-Bahn und Autobahn zurückzuführen. Die Autobahn verläuft zwar in einem überdeckten Trog, dieser kann aber nicht überbaut werden, was die Raumbildung durch städtebauliche Maßnahmen erschwert, wenn nicht unmöglich macht.

Sicherheit

Beide Experten sehen erhebliche Mängel im Bereich der Verkehrssicherheit. Dies betrifft alle Verkehrsteilnehmer_Innen, insbesondere aber Radfahrer_Innen und Fußgänger_Innen.

> *„Sicherheit: also sie haben da in letzter Zeit mal dran rumgebaut mit der Abbiegespur aber eigentlich gibts keine richtigen Durchlaufphasen für die Fußgänger und Radfahrer müssen an einer Stelle die Fußgängerfurt benutzen und brauche ihre Fahrradroute eigentlich nicht vernünftig aus also ich würde sagen Sicherheit und Sicherheitsgefühl ist beides schlecht.“ (Schwarz)*

Aufenthaltsqualität

Auch die Aufenthaltsqualität wird von beiden Experten als überwiegend schlecht bewertet.

Dies wird vor allem auf die Dominanz des MIV und die daraus resultierende Lärm und Schadstoffbelastung zurückgeführt.

> *„..weil Lärm katastrophal ist und dann gibts natürlich noch sonstige Schadstoffimmissionen und die sind auch schlecht keine Frage...“ (Schwarz)*

Aber auch die Städtebauliche Qualität und eine wenig attraktive Erdgeschosszone werden als Ursachen hierfür angesehen.

Lösungsansätze

Beide Experten sind sich darin einig, dass es, um die Probleme des Innsbrucker Platzes umfassend zu lösen, vor allem einer Zurückdrängung des MIV bedarf, da sich hierdurch auch Verbesserungen auf den anderen Problemfeldern einstellen könnten.

„Die Dominanz des Autoverkehrs zu verändern, oder ja zu minimieren oder zumindest zurückzudrängen. Das ist ein wesentlicher Punkt“. (Schwarz)

Dies wird aber aufgrund knapper Mittel und einer politisch derzeit nicht gewollten Verminderung des PKW-Durchflusses als schwer durchsetzbar eingeschätzt.
Im Bereich der Verkehrssicherheit sind allerdings auch kleinteiligere Maßnahmen denkbar, die zu einer Verbesserung der Situation beitragen können. Deren Umsetzbarkeit wird von den Experten als leichter eingeschätzt.

„…aber ich bin fest davon überzeugt dass es am Innsbrucker Platz auch noch weitere Maßnahmen gibt, die der Verkehrssicherheit sehr zuträglich sind und soweit ist es aus meiner Sicht strategisch das Günstigste solche Maßnahmen in der Planung und Umsetzung vorzuziehen.“ (Schwarz)

In gewissem Maße gilt dies auch für kleinteilige Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität.

Einführung

Die im vorangegangenen Abschnitt erläuterte Methode der Beobachtung erweist sich für den allgemeinen Erkenntnisgewinn als zielführend. Im folgenden Kapitel wird in ergänzendem Sinne eine Methode vorgestellt, die eine präzisierende Betrachtung eines Teils des Untersuchungsgebiets ermöglicht. Hierbei geht es um die detaillierte Analyse mithilfe der Durchführung von Audits. Mit den Audits kann ein zusätzlicher Fokus auf den Innsbrucker Platz bzw. die Kreuzung und spezielle Teile des Bahnhofareals selbst gelegt werden. Die Ergebnisse der allgemeinen Beobachtungen werden so verifiziert und Defizite konkretisiert.
Das spezifische Interesse der Untersuchungsgruppe gilt der Intermodalität des Innsbrucker Platzes. Während die Verkehrsplaner_Innen den Fokus der Untersuchungen vor allem auf die Verkehrssicherheit und die Attraktivität des Platzes legen, analysieren die Stadt- und Regionalplaner_Innen die Intermodalität. Die Gruppe stellt folgende Forschungsfrage:

Wie gut erfüllt der Innsbrucker Platz die Bedürfnisse intermodaler Nutzer?

Vorgehen

Um die Fragestellung zu beantworten und die Ergebnisse zu kartieren, bedarf es einer umfangreichen und strukturierten Analyse.

Auf Grundlage der allgemeinen Beobachtungen werden Untersuchungsschwerpunkte identifiziert, die näher betrachtet werden. Zunächst werden alle Modi am Innsbrucker Platz erfasst, kurz beschrieben und in einer Übersicht dargestellt (Abb. 25). Zu den relevanten Modi gehören der S- und U-Bahnverkehr, der Busverkehr, Fußverkehr, Fahrradverkehr und der motorisierte Individualverkehr (MIV).

Beschreibung und Abgrenzung der einzelnen Modi

Fußverkehr als Modus

Der Fußverkehr kann als Grundmodus bezeichnet werden, da er der natürlichen Fortbewegungsart des Menschen entspricht, und der Nutzung anderer Modi meist vorausgeht bzw. diese im Sinne der Intermodalität verbindet. Die Option, einen Stadtweg zu Fuß zurückzulegen, ist in fast allen Fällen gegeben und kostenlos. Die mit Fußwegen verbundene körperliche Bewegung ist gesundheitsförderlich. Der Fußverkehr verfügt auch über die beste Nachhaltigkeitsbilanz im Vergleich der Modi, er verursacht keine Emissionen und der Ressourcenverbrauch seiner Gewährleistung ist äußerst niedrig.

Darüber hinaus stehen Fußgänger_Innen in ungehindertem Kontakt mit dem Umfeld, dies begünstigt soziale Anteilnahme und Interaktion. Es sind daher insbesondere die Fußgäng-

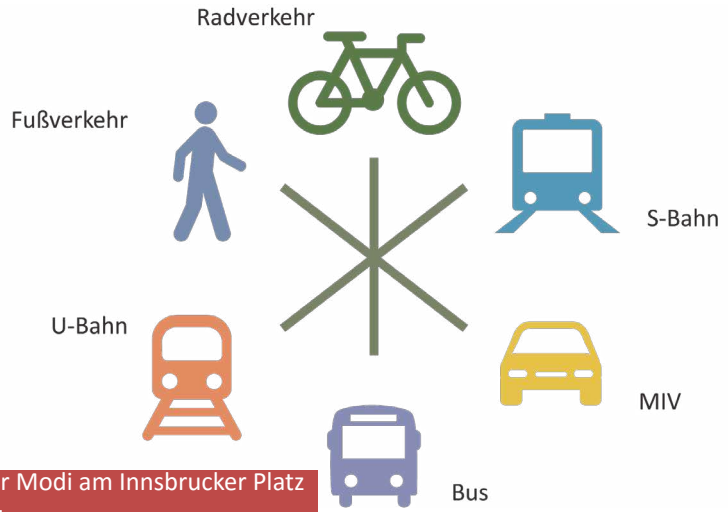


Abb 25: Übersicht über Modi am Innsbrucker Platz
Quelle: Eigene Darstellung

er_Innen, welche den öffentlichen Raum mit sozialer und politischer Bedeutung im Sinne von Urbanität aufladen.
Die niedrige Geschwindigkeit von Fußgänger_Innen ermöglicht eine intensive Wahrnehmung der architektonischen Qualität seiner Umgebung – eine ausgeprägte Fußgängerkultur ist somit auch der Baukultur förderlich; Jan Gehl spricht in diesem Zusammenhang von „5-km/h-Städten".
Wer Städte zu Fuß durchquert, erfährt diese in ihren räumlichen Zusammenhängen, schließt die Lücken und korrigiert die Verzerrungen seiner „Mind Map", zu welchen die einseitige Nutzung der an grobmaschige und isolierte Wegenetze gebundenen Verkehrsmittel wie dem PKW oder der U-Bahn führen mag. Das Zufußgehen kann somit auch zur Identifikation einer Stadtgesellschaft beitragen.

Im Unterschied zu den technisierten Modi MIV und ÖPNV ist der Fußverkehr jedoch besonderes vulnerabel gegenüber physischen Beeinträchtigungen wie ungünstigen Witterungs- oder Lichtverhältnissen. Barrieren unterschiedlichster Art (Höhenvorsprünge, Hindernisse, mangelhafte visuelle/taktile Informationen) stehen der uneingeschränkten Mobilität aller Fußverkehrsteilnehmer_Innen entgegen und müssen bei Planung und Instandhaltung der Fußwege bedacht werden. Ziel muss ein inklusives Wegenetz sein, das auch von Menschen mit permanenten oder temporären Behinderungen genutzt werden kann. Die Optimierung der Möglichkeiten, Wege zu Fuß zurücklegen zu können, ist aus diesen Gründen von gesamtgesellschaftlicher Bedeutung. Von zentraler Bedeutung ist die Qualität von Fußwegen für die intermodale Kombination diverser Verkehrsmittel.

Öffentlicher Personennahverkehr

Der Innsbrucker Platz bietet drei unterschiedliche Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) wobei jedes für sich einen großen Einfluss auf die Anordnung des Platzes und dessen Nutzbarkeit hat. Im Einzelnen sind das S-Bahn, U-Bahn und Bus. Für die Untersuchung wird jedes dieser drei Angebote als eigener Modus betrachtet, auch wenn in gängigen Definitionen der ÖPNV als ein eigenständiger Modus aufgeführt wird. Der Taxiverkehr wird als Teil des MIV betrachtet.
Nachfolgend werden die einzelnen Angebote des ÖPNV beschrieben:

Busse

Der Innsbrucker Platz wird von folgenden Buslinien bedient:
· Bus 248 Warschauer Str. (Friedrichshain) - Dillenburger Str. (Wilmersdorf)
· Bus M48 Alexanderplatz Bhf (Mitte) – Busseallee (Zehlendorf)
· Bus 187 Turmstr. (Moabit) - Halbauer Weg (Lankwitz)
· Bus M85 Berlin Hauptbahnhof (Mite) - Lichterfelde Süd

Die Busse der Linien M48, M85 und 187 halten in den jeweiligen Richtungen direkt unter der S-Bahnbrücke. Damit liegen sie in direkter Nähe zu den Eingängen der S-Bahn und U-Bahn.
Die Busse der Linie 248 halten auf der Wexstraße jeweils etwa 50 Meter westlich des S-Bahn-Aufganges. Hier bestehen sowohl für ankommende als auch für abfahrende Fahrgäste Defizite bei der Orientierung und Ausschilderung. Zum Zeitpunkt der Analyse befand sich die Mittelinsel zwischen den Beiden Fahrspuren der Wexstraße im Umbau. Regulär würden hier die Busse in Richtung Friedrichshain abfahren, wo sich Fahrgäste deutlich besser auf dem Platz orientieren könnten.
Die Gestaltung des Innsbrucker Platzes ist maßgeblich durch die Angebote des ÖPNV beeinflusst. Der Bahnhof wird von der Deutschen Bahn ausgestattet und enthält die typischen Gestaltungs- und Orientierungselemente. Die Unterführung sowie die Bushaltestellen werden von der BVG ausgestattet und reihen sich in deren Gestaltungskonzept ein. Beide Unternehmen sind maßgeblich an der Planung und Finanzierung der lokalen Infrastruktur beteiligt.

S-Bahn

Am Innsbrucker Platz halten die

- Linien der Ringbahn S41und S42, sowie
- die S46 Königs Wusterhausen — Westend.

Die S-Bahn-Station ist ein für sich kompakt abgegrenzter Bereich mit nur einem Zugang zum Gleis durch das Bahnhofsgebäude. Der Bahnhof ist zentral von allen Punkten aus erreichbar. Dabei gibt es einige Defizite bei Orientierung (Beschilderung) und Zugänglichkeit (Barrierefreiheit), die im folgenden Kapitel näher erläutert werden.

U-Bahn

Am Innsbrucker Platz befindet sich eine Endstation der Linie U4, die von dort aus zum Nollendorfplatz in Schöneberg fährt. Die U-Bahn-Station liegt unterhalb des Innsbrucker Platzes und ist über einen Zugang direkt vor dem Bahnhofsgebäude mit der S-Bahn verbunden. Weiterhin befinden sich drei weitere Zugänge um den Platz herum. Am Rande ist zu erwähnen, dass sich der Rohbau einer U-Bahnstation, der im Rahmen des 200-km-Plans vorgesehenen U10, unter dem Platz befindet. Sie wurde aufgrund der Untertunnelung des Platzes mit der Stadtautobahn nie verwirklicht.

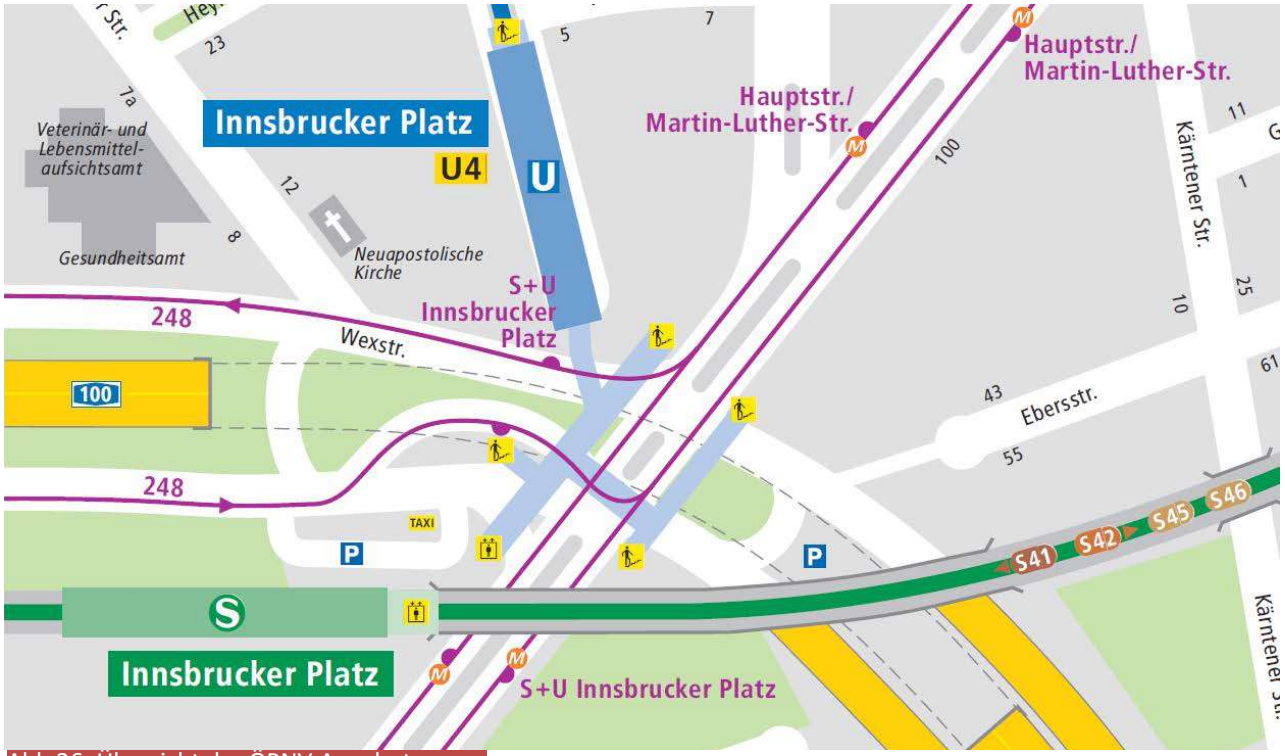


Abb 26: Übersicht der ÖPNV-Angebote
Quelle: BVG 2014

Radverkehr als Modus

Der Radverkehr gehört zu den unmotorisierten, individuellen Verkehrsarten. Er stellt mit eine sehr umweltfreundliche und nachhaltige Art und Weise der Fortbewegung dar. Gleichzeitig gelten Fahrradfahrer_Innen (nach den Fußgänger_Innen) als besonders schutzbedürftig, da sie im öffentlichen Straßenraum im Vergleich zu Pkw-Fahrer_Innen kaum geschützt sind. Die Sicher- bzw. Unsicherheit variiert, je nachdem wie die Infrastruktur für die Radfahrer_Innen ausgebaut ist.

Am Innsbrucker Platz gibt es auf der Kreuzung abgetrennte, ca. 1,0 m breite Schutzstreifen. Diese beginnen entlang der Hauptstraße kurz vor der lichtsignalisierten Straßenkreuzung und enden auch kurz dahinter wieder. Danach wird der Radverkehr gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr auf derselben Fahrbahn geführt. Auf der Kreuzung entlang der Hauptstraße besitzt der Schutzstreifen eine rötliche

Einfärbung für die bessere Erkennbarkeit. Entlang der Wexstraße existiert diese nicht. Diese sowie weitere Auffälligkeiten und Probleme werden im folgenden Kapitel innerhalb der Auswertung der Trajektorien ausführlich erläutert. An dieser Stelle wird jedoch erwähnt, dass sich der Modus “Fahrradverkehr” in einem Punkt besonders von “Fußverkehr” und “MIV” abhebt: Die Verkehrswegewahl sowie das Tempo der Fahrradfahrer_Innen kann sich sehr differenziert gestalten. Die Geschwindigkeitsspanne reicht von “ähnlich schnell wie Fußgänger” bis zu “schneller als Pkw bei Tempo 30”. In diesem Sinne bewegen sich Radfahrer_Innen auch häufig auf Flächen, die nicht für sie vorgesehen sind (z.B. auf dem Gehweg oder auf linken Fahrbahnen). Dies kann dazu führen, dass Radfahrer_Innen scheinbar unvorhersehbare Fahrmanöver durchführen, was wiederum zu unsicheren Situationen auf Straßen und Gehwegen sowohl für die Radfahrer_Innen selbst als auch für alle anderen Verkehrsteilnehmer_Innen führen kann.
Der Radverkehr besteht neben dem fließenden auch aus dem ruhenden Verkehr. Für das sichere Abstellen von Fahrrädern gibt es am Innsbrucker Platz eine überdachte Abstellanlage, die gewährleistet, dass ein Teil des Fahrrades mit einem, an einem Ort festverankerten, Gegenstand zusammengeschlossen werden kann. Diese Vorrichtung hat allerdings nur sehr wenig Kapazitäten, sodass viele Fahrräder an Bäume, Laternen oder Straßenschilder angeschlossen werden. Diese Problematik wird im späteren Abschnitt noch einmal näher erläutert.

MIV

Als Verkehrsmodus hat der MIV den größten Anteil am Modal Split. Das liegt daran, dass die Fortbewegung per Pkw ist im Gegensatz zu streckengebundenen Verkehrsmitteln flexibel, schnell und direkt ist.
Bei Kraftfahrzeugen mit Verbrennungsmotor stellen die Lärm- und Abgasemissionen negative Externalitäten für Anwohner_Innen dar.
Unabhängig von der Motorisierung ist der Flächenverbrauch des MIV, insbesondere des ruhenden Verkehrs, beachtenswert. Motorisierte Verkehrsteilnehmer_Innen tragen eine große Verantwortung im Verkehr, da sie im Vergleich zu Radfahrer_Innen und Fußgänger_Innen durch ihr Fahrzeug geschützt sind und somit auf Schwächere Rücksicht nehmen müssen.
Die Kombination beider Modi kann somit, je nach Definition, als intermodaler Verkehr betrachtet werden.

MIV ist als Komponente multimodalen Verkehrs wünschenswert, da er Mobilität dort ermöglicht, wo öffentliche Verkehrssysteme es nicht tun. Die Zunahme an Car-Sharing Angeboten belegt dies. Eine Verknüpfung mit allen anderen Modi ist durch die flexible Mobilität des MIV fast immer gegeben. Ein Weg, der mit dem MIV zurückgelegt wird, enthält immer einen (zumindest kurzen) Fußweg.

Der Innsbrucker Platz wird vom MIV dominiert. Besonders der Durchgangsverkehr ist wahrnehmbar; der ruhende Verkehr hingegen konzentriert sich auf zwei Stellflächen, westlich und östlich des Platzes, die nicht gleich ins Auge fallen. Betrachtet man den S-Bahn-Ring als Grenze zwischen Innen- und Vorstadt, stellt der Innsbrucker Platz einen strategisch bedeutenden Knotenpunkt für intermodalen Verkehr mit dem MIV dar. Ein Beispiel hierfür ist die Umweltzone: Kraftfahrzeuge, die nicht in die Umweltzone einfahren dürfen, müssen hier abgestellt werden. Sollten zukünftig stärkere Restriktionen für den MIV innerhalb des S-Bahn-Rings gelten, muss hier der Umstieg vom Kfz auf öffentliche Verkehrsmittel attraktiv gestaltet werden.

Verknüpfung der Modi

Im Rahmen einer intermodalen Betrachtung stellen die potenziellen Verknüpfungsmöglichkeiten mehrerer Modi, also die Umsteigebeziehungen, den Schwerpunkt der Untersuchung dar. Theoretisch kann jedes Verkehrsmittel mit jedem anderen in Kombination treten, wie in der folgenden Matrix (Abbildung 27) gezeigt.
In der Realität treten jedoch einige Kombinationen eher selten auf (z.B. Umstieg von Pkw zum Fahrrad), andere dafür relativ häufig (z.B. Umstieg von Fahrrad zu S-Bahn). Aus diesem Grund wird die Matrix um eine subjektive Einschätzung der Wahrscheinlichkeit der Kombinationsmöglichkeiten ergänzt (Abbildung 28).
Aus der Matrix wurden aus sechs Verknüpfungsmöglichkeiten Trajektorien (Pfade) entwickelt, die im Folgenden näher untersucht werden:

1. Der Umstieg vom Fahrrad zur S-Bahn (hierbei kann das Fahrrad entweder am S-Bahnhof abgestellt oder mit in die S-Bahn genommen werden)
2. Der Wechsel von S-Bahn zum Bus
3. Der Umstieg von der S-Bahn zur U-Bahn
4. Ein Treffen von zwei Personen, die beide mit unterschiedlichen Bussen ankommen
5. Die Ankunft mit dem Pkw und ein anschließender Fußweg
6. “Der Schulweg” (Die Ankunft mit der S-Bahn oder U-Bahn mit anschließendem Fußweg)

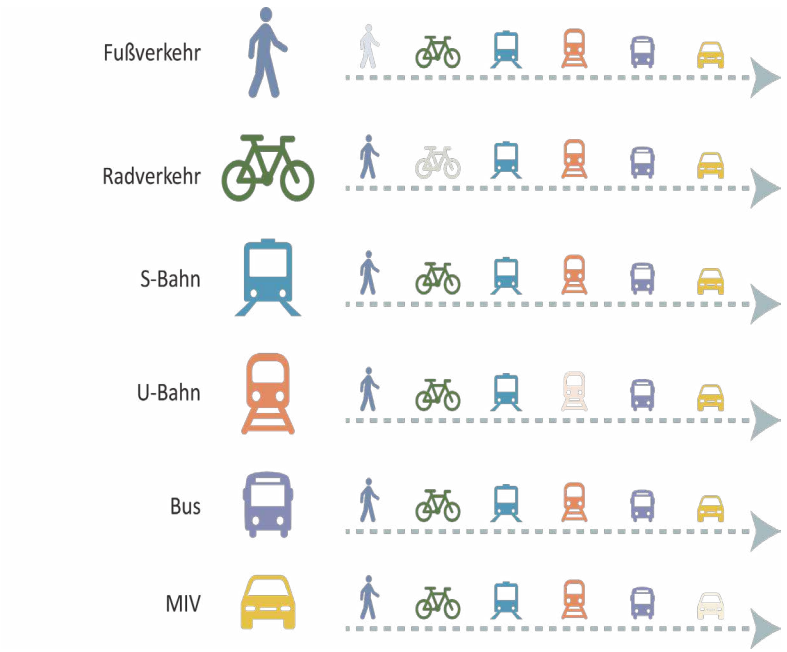


Abb 27: Kombinationsmöglichkeiten von Verkehrsmitteln am Innsbrucker Platz
Quelle: Eigene Darstellung

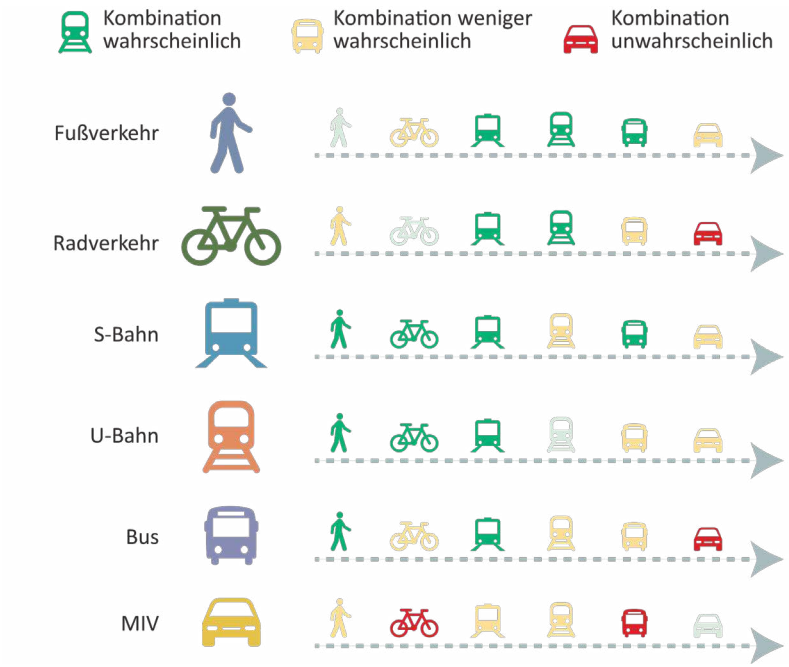


Abb 28: Wahrscheinlichkeit der Verkehrsmittelkombinationen
Quelle: Eigene Darstellung

Audits und Kartierung

Um eine strukturierte und zielführende Untersuchung der Trajektorien vorzunehmen, wurden Untersuchungskriterien festgelegt. So wird neben einer detaillierten Analyse auch die Vergleichbarkeit gewährleistet. Die Kriterien werden von allen Student_Innen gemeinsam erarbeitet, als Orientierung dienen die “Hinweise für den Entwurf von Verknüpfungsanlagen des öffentlichen Verkehrs” der FGSV. Das auf dieser Basis entwickelte Kriterienset besteht aus den vier Oberkategorien Intermodalität, Verständlichkeit, Architektur und Design sowie Öffentlicher Raum, die wiederum aus mehreren Unterpunkten bestehen.
Es folgt im nächsten Schritt die Entwicklung der Erhebungsinstrumente. Für eine übersichtliche Analyse und anschließende Auswertung wird das Areal um den Innsbrucker Platz räumlich in 13 Abschnitte (A – N) eingeteilt (siehe Abbildung 29). Es werden Auditbögen entworfen, mit denen die Vor-Ort-Begehungen systematisch durchgeführt werden. Ein weiteres, besonders für den Modus “Fußgänger_In” geeignetes Audittool, ist der Ampeltest. Dieser wurde innerhalb der Untersuchung der Trajektorie Nr. 4 angewandt und wird an entsprechender Stelle näher erläutert.

Mit den Autditbögen und Karten des Platzes für die Verortung von Defiziten wird vor Ort die Durchführung der Untersuchung vorgenommen. Dies geschieht zu unterschiedlichen

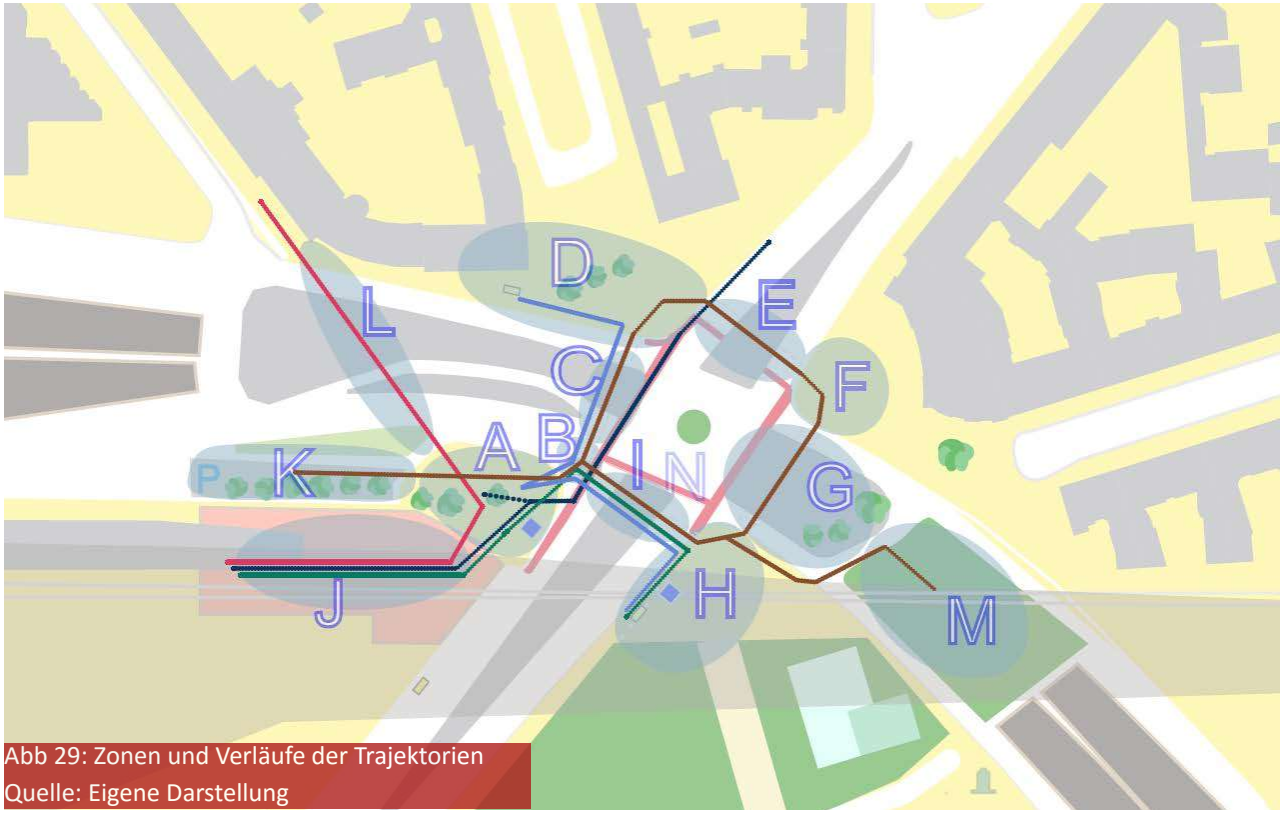


Abb 29: Zonen und Verläufe der Trajektorien
Quelle: Eigene Darstellung

Tageszeiten und Wochentagen. Es gilt an dieser Stelle zu betonen, dass der Schwerpunkt auf die Ermittlung von Defiziten gelegt wird. Die Stärken und Potenziale des Platzes werden an späterer Stelle, im Kapitel *Bewertung* ausführlich beschrieben.

Auswertung der Trajektorien

Im nun folgenden Abschnitt werden die einzelnen Trajektorien beschrieben und die erfassten Mängel erläutert.

Fahrrad / S-Bahn

Die Situation: Der/die Fahrradfahrer_In erreicht das Untersuchungsgebiet von Norden aus, fährt auf der Hauptstraße entlang, gelangt zur Kreuzung (Abschnitt D), passiert diese (C) und fährt anschließend an der Dreiecksinsel vorbei (B) auf den Bahnhofsvorplatz der S-Bahn (A). Dort stellt er/sie in Variante 1 das Fahrrad ab, um dann zu Fuß zum S-Bahngleis zu gehen (J). In Variante 2 steigt die Person vom Fahrrad ab und schiebt es bis zur Treppe der S-Bahngleise. Dann verlässt sie mit der Bahn und dem Fahrrad den Innsbrucker Platz und somit das Untersuchungsgebiet (Verlauf der Trajektorie siehe Anhang).

Die Mängelanalyse

Bereits die *Eingangssituation* (Abschnitt D) gestaltet sich für Fahrradfahrer_Innen kompliziert. Auf der Hauptstraße werden sie auf derselben Fläche wie der motorisierte Verkehr geführt. Erst wenige Meter vor der Lichtsignalanlage (LSA), die zur eigentlichen Kreuzung führt, existiert ein Schutzstreifen. Dessen Aufstellfläche ist jedoch mit weniger als einem Meter unzureichend bemessen. Zusätzlich wird dieser regelmäßig von rechts abbiegenden Fahrzeugen überfahren. Es tritt demzufolge eine Konkurrenzsituation zwischen Radfahrer_Innen und Kraftwagenfahrer_Innen auf, was eine dauerhafte Gefahr für die Radfahrer_Innen darstellt (siehe Abbildung 30).

Eine besonders große Gefahr stellen Lkw dar. Lkw-Fahrer_Innen können wegen ihres eingeschränkten Sichtfeldes die Fahrradfahrer_Innen leicht übersehen. Aufgrund der Auffahrt zur Autobahn an dieser Stelle, stellen sie allerdings einen besonders großen Teil der Rechtsabbieger_Innen dar.

Eine weitere unklare Situation in Abschnitt D entsteht auf der Fläche für den Fußgängerverkehr: Hier existiert ein zweiter Radweg. Dieser führt von Nordosten her aus dem angrenzenden Wohngebiet heraus auf den Innsbrucker Platz zu. Den Fahrradfahrer_Innen ist es an dieser Stelle erlaubt, auch die Fußgänger-LSA zu nutzen. Das Hinweisschild dafür ist al-

Abb 30: Blick auf den Radverkehr auf der Hauptstraße
Quelle: Eigene Darstellung

lerdings verschmutzt und schwer zu erkennen. Darüber hinaus ist auch die Markierung des Radwegs unzureichend zu identifizieren. Somit sind Radfahrer_Innen mit einer nicht eindeutigen und mitunter gefährlichen Wegeführung bei der Einfahrt zum Innsbrucker Platz konfrontiert.
In den folgenden Abschnitten C und B werden Radfahrer_Innen auf einem straßenbegleitenden Schutzstreifen geführt. Dieser ist analog zum bereits genannten Schutzstreifen an der Kreuzung Hauptstraße/ Wexstraße mit weniger als einem Meter Breite nicht ausreichend bemessen. Als Resultat der doppelten Radwegführung in Abschnitt A nutzen viele Radfahrer_Innen auch den Fußweg und überfahren somit die Mittelinsel der Wexstraße. Hier kommt es mitunter zu Konflikten mit Fußgängern_Innen. Darüber hinaus sind die Bordsteinkanten der Mittelinsel zu hoch, als dass sie problemlos mit mit dem Fahrrad zu befahren wären.
Die Fahrt endet im Fall dieser Trajektorie in Abschnitt A. Die Radfahrer_innen verlassen in der Regel den Schutzstreifen auf Höhe des Bahnhofvorplatzes, um in die S-Bahn umsteigen zu können. Dieses Manöver gestaltet sich allerdings schwierig, da keine „Auffahrt“ zu besagtem Platz vorhanden ist. Die Radfahrer_Innen müssen den parallel zur Fahrbahn verlaufenden hohen Bordstein überwinden, was aufgrund des schmalen Schutzstreifens und des hohen Verkehrsaufkommens eine Gefahr darstellen kann (vgl. Abbildung 31)

Abb 31: Verlauf des Radweges auf der Hauptstraße
Quelle: Eigene Darstellung

Auf dem Bahnhofsvorplatz selbst haben die Radfahrer_Innen die Möglichkeit das Fahrrad abzustellen und anzuschließen. Diese Radabstellanlage befindet sich allerdings auf der anderen Seite des Platzes, was den Nutzer_Innen einen langen und wenig intuitiven Weg abverlangt. Darüber hinaus bietet die bestehende Abstellanlage nur Platz für etwa 14 Fahrräder. Dass dies nicht ausreichend ist, beweist die hohe Anzahl an „Wildparkern“. Zu Spitzenzeiten wurden an allen Bäumen, Laternen und Verkehrsschildern mindestens zwei Fahrräder gezählt und auch am Schutzgeländer neben dem U-Bahneingang standen bis zu 12 Fahrräder.
Eine weitere Möglichkeit ist die Mitnahme des Fahrrads in die S-Bahn. Dafür muss das Bahnhofsgebäude durch eine Tür

betreten werden, die in der Regel nur einseitig geöffnet und somit sehr schmal bemessen ist. Gleichzeitiges Ein- und Rausgehen ist nicht möglich. Es kommt regelmäßig zur Staubildung. Der Bahnsteig selbst ist über einen Fahrstuhl erreichbar. Da dieser jedoch auch häufig von bewegungseingeschränkten Personen und Menschen mit Kinderwagen frequentiert wird, sehen sich Radfahrer_Innen gezwungen, das Fahrrad die Treppe hinaufzutragen. Es existiert auch keine Rampe seitlich der Treppe zur Unterstützung.

Zusammenfassung und Ausblick

Die Analyse ergab, dass dem Fahrradverkehr im Bereich der Kreuzung und auch im direkten Umfeld des Bahnhofes zu wenig Aufmerksamkeit eingeräumt wird. Die Fahrradnutzung wird nicht gefördert, sondern aufgrund der baulichen Gestaltung vielmehr erschwert. Mit wenig Aufwand könnten allerdings Maßnahmen ergriffen werden, die kurz- und mittelfristig zu einer Verbesserung der Situation führen können. Die Schutzstreifen sollten verbreitert und hinter der Kreuzung verlängert, Bordsteinabsenkungen vorgenommen und mehr Stellplätze implementiert werden. Weitere detailliertere Maßnahmen werden im späteren Kapitel *Entwurf und Best Practice* vorgestellt.

S-Bahn- Bus

Die Situation

Eine Person kommt mit einer S-Bahn aus beliebiger Richtung am Innsbrucker Platz an und plant, mit einem Bus in Richtung Mitte oder Moabit weiterzufahren. Die Person verlässt die S-Bahn auf dem Bahnsteig in Zone (J) und verlässt ihn über den Ausgang zum Bahnhofsvorplatz (A). In Variante 1 begibt sich die Person auf dem Bahnhofsvorplatz in die Unterführung (N) und nimmt anschließend der Aufgang zur gewünschten Haltestelle in Bereich (H). In Variante 2 wählt die Person den oberirdischen Fußgängerüberweg. Dieser führt sie ohne Ampel über die Fußgängerinsel auf der Wexstraße (B), dann - mit Ampel - auf die Fußgängerinsel (I) auf der Hauptstraße und anschließend in den Bereich der Bushaltestelle (H). Bei der Beobachtung von Personen ist aufgefallen, dass beide Wege gleichermaßen genutzt werden. Zusätzlich überqueren einige Personen die mit Geländern abgesperrte Mittelinsel der Hauptstraße direkt.

Die Mängelanalyse

Die S-Bahnstation (Zone J) ist eine wichtige Quelle Umsteigender am Innsbrucker Platz. Die meisten Personen kommen mit den Ringbahnen der Linien 41 und 42 an. Der Bahnsteig ist mittig angeordnet, sodass an beiden Seiten die S-Bahnen in die jeweils entgegengesetzte Richtung fahren. Der Bahnsteig bietet ausreichend Platz für uneingeschränkte Bewegung.
Da es nur einen Ausgang gibt, fällt die Orientierung nach Ankunft auf dem Bahnsteig zunächst nicht schwer. Die Ausschilderung enthält alle notwendigen Elemente, zeigt also auch an, dass sich in der Nähe des Ausgangs Busse, U-Bahn und Taxen befinden. Die Schilder sind gut sichtbar angebracht, sodass nicht lange nach ihnen gesucht werden muss. Eine Treppe führt zum unteren Bereich der S-Bahnstation. Der Lift startet und endet parallel zur Treppe.
Im unteren Bereich der S-Bahn-Station gibt es zwei Ausgänge: Einer geradezu, ein anderer nach rechts. Diese sind lediglich mit „Innsbrucker Platz“ und „Hauptstraße“ beschildert (Abbildung 32). Unklar ist, wo welche Verkehrsmittel in welche Richtung abfahren. Der rechte Ausgang in Richtung Hauptstraße führt direkt zur Haltestelle der Busse in die entgegengesetzte Richtung (Süden). Der Ausgang zum Innsbrucker Platz führt direkt auf den Bahnhofsvorplatz (Zone A). Auch hier fehlen Informationen zu den Bushaltestellen oder wo andere Angebote verortet sind.

In Variante 1 entscheidet sich die Person für den Weg über die Fußgängerunterführung (N). Im Tunnel selbst gibt es ausreichende Beschilderung. Der Zugang zum Tunnel ist dank des Aufzuges barrierefrei. Dies sollte von Personen mit eingeschränkter Mobilität jedoch nicht

missverstanden werden, da es auf dem gesamten Innsbrucker Platz keinen weiteren öffentlichen Aufzug gibt, der die betreffende Person wieder hinaufbefördern könnte. Der Lift ist somit nur für Nutzer_Innen der U-Bahn oder des Supermarktes im Untergeschoss geeignet.
Fußgänger_Innen finden in der Unterführung dank der ausreichenden Beschilderung schnell den Weg zu den Bussen in Richtung Norden und gelangen am Ausgang direkt zu den entsprechenden Haltestellen in Zone (H).
Die Unterführung (Zone N) hat den Charakter einer typischen Unterführung, ist eher dunkel, etwas dreckig aber nicht vermüllt. Unter Umständen kann die Umgebung zu einem unzureichenden Sicherheitsgefühl bei Passanten führen. Die wichtigsten Straßen der Umgebung sowie die einzelnen öffentlichen Verkehrsmittel sind ausgeschildert. Dennoch könnten noch deutlich mehr Informationen über Angebote und Umgebung in übersichtlicher Form vorhanden sein.

In Variante 2 entscheidet sich die Person für die oberirdische Überquerung der Straße(n) um zur gewünschten Bushaltestelle zu gelangen. (Abb. 33) Die erste Querung erfolgt vom Bahnhofsvorplatz (Zone A) zur Mittelinsel der Wexstraße (Zone B). An dieser Stelle befindet sich keine LSA, sodass Fußgänger_Innen einfach queren können. Dabei besteht an dieser Stelle hohes Gefahrenpotential. Autofahrer_Innen, die von der Autobahn kommen und rechts auf die Hauptstraße abbiegen, müssen hier lediglich den von links kommenden Autos Vorfahrt gewähren. Querende Fußgänger_Innen können leicht übersehen werden. Auch die Bordsteine sind nicht bzw. nicht ausreichend abgesenkt. Personen mit eingeschränkter Mobilität haben an dieser Stelle Probleme bei der Querung.
Weiterhin erfolgt die Querung von der ersten Mittelinsel (Zone B) zur Mittelinsel der Hauptstraße (Zone I) und weiter zur Haltestelle (Zone H). Dabei werden die jeweiligen Fahrspuren der Hauptstraße hinweg überquert. Auch bei diesen Fußgängerüberwegen sind die Bordsteine nicht abgesenkt und stellen somit eine Mobilitätsbarriere da. Hinzukommt, dass sämtliche Markierungen in schlechtem Zustand sind und dadurch sowohl Orientierung als auch Sicherheit beeinträchtigen. Auch Blindenleitsysteme sind bei dieser Querung nicht vorhanden.
Auf der anderen Seite (Zone H) angekommen wird die Bushaltestelle schnell wahrgenommen. Dennoch ist sie schlecht positioniert, da der direkte Fußweg durch den Aufgang der Unterführung sowie von den Brückenpfeilern

Abb 32: Ausgänge des Bahnhofsgebäudes
Quelle: Eigene Darstellung

stark verengt wird und somit kaum für Rollstühle oder Kinderwagen geeignet ist. Insgesamt wirkt die Atmosphäre unter der Brücke sehr dunkel und gedrückt. Durch die Fahrzeuge, die direkt vor der Haltestelle vorbeifahren oder wegen der Ampel halten und anfahren, ist hier eine erhöhte Belastung durch Lärm und Abgase zu verzeichnen.

Zusammenfassung und Ausblick

Die Analyse des Umstiegs von S-Bahn zu den Bussen, die in Richtung Norden fahren, hat einige Defizite aufgedeckt. Allen voran ist die mangelnde Orientierung zu nennen. Der untere Teil des S-Bahnhofes sowie der Bahnhofsvorplatz haben keinerlei Beschilderung. Die Beschilderung der Unterführung ist nur mäßig. Vor allem für Menschen mit eingeschränkter Mobilität kann es Probleme bereiten, den richtigen Weg zu finden.
Jenseits des S-Bahngleises gibt es erhebliche Mängel bei der Barrierefreiheit. Bordsteine müssen abgesenkt und die Infrastruktur insgesamt barrierefreier gestaltet werden. Die dunklen Orte, wie die Unterführung, oder die Haltestellen unter der Brücke können heller und freundlicher gestaltet werden.

Bus zu Treffpunkt (Fußgänger_In)

Die Situation

Bei der vorliegenden Trajektorie handelt es sich nicht direkt um eine Umsteigesituation. Hier steht die Möglichkeit des Zusammentreffens zweier Personen im Vordergrund, wobei Person A mit dem Bus 187 aus Süden ankommt und die Haltestelle unter der S-Bahnbrücke nutzt.
Person B erreicht den Platz mit dem Bus 248 und steigt an der westlichen Wexstraße aus. Es wird angenommen, dass beide Personen sich am Innsbrucker Platz treffen wollen. Einen genauen Treffpunkt gibt es allerdings nicht (siehe Darstellung der Trajektorie im Anhang).

Die Mängelanalyse

Der Innsbrucker Platz verfügt über mehrere, an unterschiedlichen Orten verteilte, Bushaltestellen, wie bereits im Kapitel zur Bestandsanalyse genauer beschrieben wurde. Dieser Umstand macht die Orientierung besonders für Besucher_Innen kompliziert, die den Innsbrucker Platz zum ersten Mal aufsuchen. Das Umsteigen wird ihnen erschwert. Hinzukommt, dass es an den Bushaltstellen keine Hinweise schriftlicher oder grafischer Art gibt, die die Verteilung der Haltestellen verdeutlicht.

Abb 33: Querung der Hauptstraße
Quelle: Eigene Darstellung

Die viel frequentierte Bushaltestelle in Abschnitt H befindet sich direkt unter der S-Bahnbrücke. Dieser Ort stellt gerade bei Nacht oder Dunkelheit einen potentiellen Angstraum dar. Die Farb-, Material- und Lichtgestaltung erscheint nicht ausreichend attraktiv, um längere Zeit an diesem Ort verweilen zu wollen. Der weitere Weg führt intuitiv zum S-Bahnhofsvorplatz. Dieser ist zwar direkt von der Bushaltestelle aus sichtbar, allerdings nicht direkt erreichbar. Ein Zaun verhindert das Kreuzen der Hauptstraße. Es befindet sich allerdings eine LSA in unmittelbarer Nähe, die den sicheren Weg über die Kreuzung zum Bahnhof hin erlauben soll. Die Gestaltung und Schaltung der Lichtsignalanlagen wird im nächsten Abschnitt mit Hilfe eines Ampeltests detaillierter analysiert.

In Abschnitt D befindet sich die Haltestelle des Bus Nr. 248, die tagsüber im 20-Minuten-Takt bedient wird. Hier wurde eine relativ große Entfernung des Wartehäuschens zum Haltepunkt des Busses, bzw. zur Informationstafel festgestellt. Besonders für ältere und geheingeschränkte Menschen kann dies zu unangenehmen Situationen führen, da diese sich während des Wartens hinsetzen und bei Ankunft des Busses dann in kurzer Zeit einen relativ langen Weg zurücklegen müssen. Ein weiteres Problem tritt dann auf, wenn die Aufstellung der Busse durch falschparkende Fahrzeuge behindert wird. Dies passiert relativ häufig, da sich die Bushaltestelle in unmittelbarer Nähe eines Geldinstituts befindet. Kunden_Innen, die nur einen kurzen Bankaufenthalt planen, halten häufig auf der Aufstellfläche des Busses. Wenn der Bus infolge dessen in zweiter Reihe halten muss, wird der Ein- und Ausstieg für die Fahrgäste unbequem und unsicher (Abbildung 34).

Abb 34: Blick in die Wexstraße
Quelle: Eigene Darstellung

Nach Verlassen des Busses werden Besucher_Innen des Innsbrucker Platzes vor eine unter Umständen unübersichtliche Situation gestellt. Aufgrund eines Zauns auf der gegenüberliegenden Seite der Wexstraße und der momentanen Baustelle sind keine optimalen Bedingungen für die Orientierung geschaffen. Ebenso wird auch die Wegführung behindert: es ist nicht ersichtlich, wo sich der S-Bahnhof befindet und wie dieser schnell erreicht werden kann.

Der Abschnitt D bietet die Möglichkeit, als Treffpunkt genutzt zu werden. Hier befinden sich Bänke und Bäume, die Potenzial für längere Aufenthalte bieten. Dies soll an dieser Stelle als Vorzug des Platzes

festgehalten werden. Darüber hinaus gibt es ein Eiscafé in diesem Abschnitt, das unterstützend wirkt für den Charakter als potenziellen Treffpunkt. Dennoch ist das besagte Potenzial der Fläche D, die gleichzeitig den Eingangsbereich in das nördliche Quartier repräsentiert, ausbaufähig. Die Bänke erlauben mit ihrer Anordnung wenig Kommunikation. Der Platz ist vollständig versiegelt und es fehlen weitere Stadtmöbel und Details, um dem Platz eine eigene Note oder gar die Assoziation eines Treffpunkts zu verleihen.
Der Ort am Innsbrucker Platz, der wohl am ehesten mit der Funktion des Treffens verknüpft wird, ist der Bahnhofsvorplatz. Umso erstaunlicher ist es, dass es gerade an dieser Stelle, also an Abschnitt A, nur die Baumtöpfe als Sitzgelegenheit genutzt werden können. Weder öffentliche Sitzbänke noch private Bestuhlung werden bereitgestellt. Dies schränkt die Funktion eines Treffpunkts stark ein. Darüber hinaus bietet dieser Abschnitt auch - bis auf einen Bäckerstand - keine gastronomische Einrichtung. Auch sonst gibt es bis auf einen Blumenstand keine Einkaufsmöglichkeiten oder sonstige Angebote zur Freizeitbeschäftigung. Dies führt dazu, dass der Bahnhofsvorplatz nicht als Ort zum Verweilen wahrgenommen wird (Abbildung 35).

Zusammenfassung und Ausblick

Die Untersuchung zum Thema Treffpunkt am Innsbrucker Platz hat ergeben, dass der Platz zum einen kein geeigneter Ort zum Verweilen ist und es des Weiteren aufgrund seiner Dimensionen auch deutlich schwerer ist, sich zu finden, als an anderen Plätzen der Stadt. Vor allem wenn die sich suchenden Personen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln bzw. aus verschiedenen Richtungen kommen, ist das Treffen kompliziert.
Der Innsbrucker Platz könnte mit einigen Maßnahmen auf kurz- oder mittelfristige Sicht zu einem qualitätsvollen Ort der Begegnung und des Aufenthalts aufgewertet werden. Dafür muss nicht das gesamte Areal um die Kreuzung herum verändert werden; es wäre für den Anfang bereits zielführend, wenigstens einen der Bereiche zu entwickeln. Der S-Bahnhofsvorplatz würde sich aufgrund der hohen Frequentierung und der ausreichenden Flächengröße dafür besonders eignen. Denkbar wäre die Implementierung von Stadtmöbeln am Bahnhofsvorplatz, die Schaffung von Anreizen für gastronomische Betriebe, die Entsiegelung, die Abschirmung mit Bepflanzung von der Straße und schließlich ein verbessertes Leitsystem von den Bushaltestellen. Eine Aufwertung würde den Bedürfnissen intermodaler Verkehrsteilnehmer_Innen, die zusammen reisen oder sich am Platz aufhalten, entgegenkommen.

Abb 35: Blick über den Bahnhofsvorplatz
Quelle: Eigene Darstellung

PKW - Fußweg

In diesem Kapitel werden die Verknüpfung des Pkw zu allen weiteren Verkehrsmitteln am Innsbrucker Platz sowie die dafür notwendigen Wege für Fußgänger_Innen als Bestandteil des intermodalen Verkehrs betrachtet. Die Trajektorien sind in Zonen unterteilt, die in Abbildung 29 dargestellt sind. Die Trajektorie (braun gepunktete Linie) führt einmal um den Innsbrucker Platz herum. Zusätzlich werden die Wege zur Route von den beiden Parkplätzen mit einbegriffen.

PKW

Die Situation

Der Innsbrucker Platz verfügt über zwei Pkw-Stellflächen. Ein öffentlicher Parkplatz befindet sich in Zone M unter der Eisenbahnbrücke zwischen der Autobahnauf- bzw. -abfahrt Richtung Süden (Abbildung 36). In Zone K befindet sich ein Park-und-Ride-Parkplatz (Abbildung 37). Beide sind unter anderem aufgrund der Halteverbote am und in direkter Umgebung des Innsbrucker Platzes gut ausgelastet.

Die Mängelanalyse

Direkt an der Ausfahrt des Parkplatzes ist die Sichtbarkeit durch Begrünung und Brückenpfeiler stark eingeschränkt, sodass entlang des kurzen Straßenabschnitts Auto-, Radfahrer_Innen und Fußgänger_Innen aufmerksam sein müssen, um Unfälle zu vermeiden. Der Weg zur Fußgänger-Kreistrajektorie (via Zone H) erfordert die Überquerung mehrerer Straßen. Dabei stellte sich im Ampeltest heraus, dass besonders die erste Ampel an der Autobahnauffahrt Richtung Süden, sowohl lange Rot- als auch bis zu drei Sekunden kurze Grün-Phasen hat, was wiederum Querungen bei Rot provoziert. Zone G kann durch die Begrünung nicht direkt erreicht werden.

Der Park-und-Ride-Parkplatz nördlich des S-Bahnhofs wirkt sicher und ist für Pkw und Fußgänger_Innen leicht zugänglich. Ein Teil der Stellflächen ist der Taxihaltestelle vorbehalten. Die Verbindung zur S- und U-Bahn von hier ist schnell und direkt.

Zusammenfassung

Die größten Defizite weist der öffentliche Parkplatz unter der Eisenbahnbrücke auf: Die Ein-, Aus- und Vorbeifahrt an der Einmündung ist gefährlich. Die Ampel an der Autobahnauffahrt stellt ebenfalls ein Risiko für Fahrradfahrer_Innen und Fußgänger_Innen dar. Der Sinn der Trennung von Zone G durch Begrünung ist unklar und erzwingt Umwege. Der Park-und-Ride-Parkplatz weist weniger Defizite auf und bietet Raum für Optimierung hinsichtlich der Nutzungsaufteilung auf (z.B. „Kiss and Ride“, „CarSharing Pkw“ etc.).

Abb 36: Parksituation
Quelle: Eigene Darstellung

Abb 37: P&R-Parkplatz Wexstraße
Quelle: Eigene Darstellung

Fußgänger_In

Die Situation

Im Gegensatz zum fahrenden Verkehr, steht für den Fußverkehr kein lückenloses Wegenetz zur Verfügung, weshalb Fußgänger_Innen ständig die Fahrbahnen überqueren müssen. Die Notwendigkeit von Querungsanlagen am Innsbrucker Platz wird besonders durch die Geschwindigkeit und Stärke des Kfz-Verkehrs sowie der Anzahl der Fußgänger_Innen bestimmt. In einem Ampeltest wurden bestimmte Qualitätsanforderungen überprüft. Dazu zählen laut Querbuch des Fuss e.V.:

· kurze Wartezeiten: Fußgänger_Innen wollen nicht minutenlang auf eine Lücke im Kfz-Strom oder auf GRÜN warten.

· ausreichende Dimensionierung: Die Abmessungen der Querungsanlage sowie der Wartefläche am Fahrbahnrand muss auf die Zahl der Querenden in der Spitzenstunde abgestimmt sein.

· ausreichende Sicht: Guter Sichtkontakt zwischen Kfz-Führer_Innen und Querenden erhöht die Verkehrssicherheit, egal ob der Fußverkehr Vorrang hat oder nicht.

· direkte Wegeführung: Fußgänger_Innen sind umwegempfindlich. Querungsanlagen müssen richtig positioniert sein, da sie sonst nicht angenommen werden.

· Barrierefreiheit: Auch mobilitätseingeschränkte Menschen nehmen als Fußgänger_Innen am Straßenverkehr teil. Daher müssen die Höhenunterschiede zwischen Gehweg und Fahrbahn gering sein.

Mängelanalyse

Am Innsbrucker Platz gibt es zwei Arten von Querungsanlagen, Straßenmittelstreifen und Ampeln: Mittelstreifen sind lang gezogene Mittelinseln. Im Gegensatz zu Mittelinseln bieten sie Querungsmöglichkeiten praktisch auf der gesamten Länge der Straße. Am Innsbrucker Platz sind die Mittelstreifen nur direkt am Platz nutzbar. Der Mittelstreifen der Hauptstraße verengt sich beispielsweise im Norden, sodass nur an der Ampel ein Queren möglich ist. Im Süden befindet sich darauf ein Zaun. Würde der Kfz-Verkehr weiter vor dem Innsbrucker Platz angehalten werden, könnten die Mittelinseln den Querungsraum für Fußgänger_Innen erheblich erweitern.

Ampeln: Hier wurden vor allem die ROT- und GRÜN-Phase, Gestaltung der Furt (Querungsbereich), Räumzeit (der erste Teil der Sperrzeit [ROT], den Fußgänger_Innen, die bei GRÜN gestartet sind, zum Verlassen der Fahrbahn benötigen) erfasst. Im Gegensatz zu reinen Fußgängerampeln wird der Fußverkehr am Innsbrucker Platz nicht konfliktfrei geführt. Das heißt, dass gleichzeitig zum Fußverkehr auch so genannte „bedingt verträgliche“ Fahrzeugströme freigegeben sind (Rechts- oder Linksabbieger_Innen, die die freigegebene Furt kreuzen). Diese müssen zwar gemäß §9 StVO zu Fuß Gehenden Vorrang gewähren, Fehlverhalten führt jedoch häufig zu Konflikten und schweren Unfällen [GDV 2012], was bei Vor-Ort-Begehungen am Innsbrucker Platz beobachtet wurde. Die GRÜN-Phasen hintereinander angeordneter Ampeln sind häufig versetzt. Wie im vorherigen Kapitel beschrieben, sind die Schaltzeiten der Ampel an der südlichen Autobahnauffahrt besonders kritisch. Der Abschnitt B ist nicht ausreichend dimensioniert.

Zusammenfassung

Die Querung der Straßen mithilfe von Mittelinseln und -streifen sowie Ampeln ist häufig für zu Fuß Gehende nicht optimal. Die Räumzeiten sind gering und Ampelschaltungen ungünstig versetzt. Somit wird die Überquerung des Platzes als Ganzes und damit die barrierefreie Zugänglichkeit der Verkehrsmittel an allen Verknüpfungspunkten massiv erschwert.

Schulweg

Die Situation

Schüler_Innen der in der nahen Mettestraße gelegenen Grund- und Oberschule verlassen auf ihrem Schulweg den S-/U-Bahnhof (Abschnitt A) und müssen die Wexstraße queren (Abschnitt B und C). Dabei präferieren sie den kürzesten Weg über die ungesicherte Fahrbahn der Wexstraße, statt die vorgesehene LSA im Kreuzungsbereich mit der Hauptstraße zu nutzen. Im südlichen Bereich dieses Abschnitts ist die Wexstraße zugleich Abfahrt der A100 in das Quartier. Die Schüler_Innen erreichen die Schulen nach erfolgter Querung über die Erfurter Straße (Abschnitt L).
Der spezifische Anspruch dieser Trajektorie ist, die lebensweltliche Beziehung der Nutzer_Innen des intermodalen Knotens in das Quartier zu verfolgen. Abweichend von den anderen Trajektorien untersucht sie keine konzeptuell-gestalterisch vorgesehene Querungsoption, so dass ihre qualitative Bewertung nicht unter identischem Blickwinkel erfolgen kann. Die Trajektorie dokumentiert die allgemeine Diskrepanz zwischen Fahrzeug- und Fußgängerbedürfnissen in autogerechten Stadträumen, und einen potentiellen Risikoraum im Untersuchungsgebiet.

Die Mängelanalyse

Bei Verlassen des Bahnhofs verfügen die Schüler_Innen im Abschnitt A über eine freie Sichtbeziehung in die Erfurter Straße, das Ziel ihrer beabsichtigten Straßenquerung. Die Lichtsignalanlage im östlichen Bereich der Wexstraße bedeutet jedoch einen signifikanten Umweg (ca. + 28 % Wegelänge), so dass eine direkte Querung der Wexstraße ohne Nutzung der Vorrangschaltung attraktiv erscheint. Die von der A100 aus Richtung Westen abfahrenden Kfz sind an dieser Stelle gut einsehbar.

Abb 38: Querung der Wexstraße
Quelle: Eigene Darstellung

Abb 39: Grünfläche mit Sitzbereich
Quelle: Eigene Darstellung

Im Abschnitt L queren die Schüler_Innen die Wexstraße über die Mittelinsel (Abbildung 38). Deren Boden ist zum Teil unbefestigt, entstandene „Trampelpfade“ indizieren ein hohes und regelmäßiges Querungsaufkommen. Aufgrund von Kantenvorsprüngen am Boden, Wurzelwerk und den nichtabgesenkten Bordsteinen ist der Weg nicht barrierefrei nutzbar. Bei Niederschlag weicht der Boden stark auf, in Senken bilden sich Ansammlungen von stehendem Wasser.

Im westlichen Bereich der Mittelinsel befindet sich eine begrünte Sitzgelegenheit, deren Zustand ungepflegt ist und welche von außen kaum einsehbar ist.

Die Erfurter Straße in Abschnitt L ist eine ruhige Anwohnerstraße. Es existieren breite Bürgersteige mit nur leichten Gehwegschäden. Die Barrierefreiheit profitiert von der visuell-taktilen Qualität einer berlintypischen Unterteilung in Gehbahn, Ober- und Unterstreifen. Das Parkaufkommen ist hoch, so dass Schüler_Innen bei Straßenseitenwechseln potentiell schwer erkennbar sind. Ab Höhe Heylstraße ist ein „Verkehrsberuhigter Bereich“ ausgewiesen.

Zusammenfassung und Ausblick

Die Fußwegverbindung zwischen dem Bahnhof und den Schulen über die Wexstraße ist hochfrequentiert; die mit einer LSA gesicherte Querungsmöglichkeit bedeutet jedoch einen Umweg und wird daher von den Nutzer_Innen nicht präferiert. Stattdessen wird die Wexstraße, als vielbefahrene Abfahrt der Stadtautobahn, ohne Vorrangsicherung gequert. Es besteht demnach eine Diskrepanz zwischen den tatsächlichen Bedürfnissen der Nutzer_Innen und den geschaffenen Querungsmöglichkeiten. Insbesondere da es sich bei einer der Hauptnutzergruppen um Grundschüler_Innen handelt, ist ein Gefahrenraum entstanden. Es sollte geprüft werden, ob eine den Bedürfnissen entsprechende, sichere Querung im Zuge der Umgestaltungsmaßnahmen umsetzbar ist. Als erste Maßnahme könnte eine Warnung der von der Autobahn abfahrenden Fahrer _Innen durch eine entsprechende Beschilderung vor der Konfliktstelle erfolgen. Zusätzliche sollte entweder eine Einsehbarkeit der Sitzgelegenheit im westlichen Bereich hergestellt werden, besser aber die Eignung ihres Standorts grundsätzlich überdacht werden.

Barrierefreiheit des Knotenpunkts

In § 2 Abs. 1 des Gleichberechtigungsgesetzes des Landes Berlin (LGBG) heißt es: „Niemand darf wegen seiner Behinderung diskriminiert werden“. Und Abs. 2 besagt: „Der Gesetzgeber und der Senat wirken darauf hin, dass Menschen mit Behinderung die Entfaltung ihrer Persönlichkeit, die Teilhabe am Leben in der Gesellschaft, die Teilnahme am Erwerbsleben und die selbstbestimmte Lebensführung ermöglicht werden“. Die Gewährleistung ihrer individuellen Mobilität ist zur Einlösung dieses Versprechens entscheidend; die Betroffenen müssen über ein zusammenhängend barrierefreies Wegenetz verfügen und dürfen nicht durch unverhältnismäßige Umwege oder gar ihren Ausschluss aus Stadträumen diskriminiert werden. Die Umgestaltung des Innsbrucker Platzes muss sich daher Barrierefreiheit zum Ziel setzen. Hierzu gilt die Definition des Bundesgleichstellungsgesetzes (BGG), der zufolge „bauliche und sonstige Anlagen [...] sowie andere gestaltete Lebensbereiche [barrierefrei sind], wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind“ (§ 4 BGG). Zur Erreichung der Barrierefreiheit ist es erforderlich, vorhandene Barrieren zu identifizieren und zu beseitigen; zugleich aber auch zu vermeiden, durch neue Gestaltungen neue Barrieren zu erschaffen. Aufgrund seiner Bedeutung als intermodaler Knotenpunkt müssen zusätzlich spezielle Elemente geschaffen werden, welche Menschen mit Einschränkungen Orientierung bieten und auch ihnen ein effizientes Umsteigen erlauben.

Dazu sollte auf die Expertise der lokalen Behindertenverbände zurückgegriffen und darüber hinaus eine intensive Betroffenenbeteiligung erfolgen. Ratsam ist eine gemeinsame Begehung mit Vertreter_Innen ausgewählter Behindertengruppen. Zu diesen zählen neben den Menschen mit Mobilitätseinschränkungen insbesondere auch Menschen mit Gehör- oder Seheinschränkungen. Nur die Beteiligung von Betroffenen kann ausschließen, dass Barrieren unerkannt bleiben und sicherstellen, dass Neugestaltungen nutzbar sind. Einige grundsätzliche Mängel lassen sich jedoch bereits vorab erkennen, diese werden im Folgenden aufgeführt und sollten unbedingt überprüft werden.

Leitsysteme (Bodenindikatoren)

Zur allgemeinen Orientierung und Querbarkeit des Platzes, aber insbesondere auch zur intermodalen Nutzung des Knotenpunkts, mangelt es an Orientierungshilfen für Menschen mit Sehbehinderungen. Ein zusammenhängendes Netz von Bodenindikatoren, welches an den Ausstiegsstellen der einzelnen Modi beginnt und diese untereinander verknüpft, kann Menschen mit Sehbehinderungen eine sichere und effiziente Nutzung des Knotenpunkts ermöglichen. Ein solches Leitsystem sollte aber auch

Verbindungen in die umliegenden Quartiere bieten. Für eine selbstständige Nutzung ohne Einweisung oder Unterstützung durch Dritte ist hierbei entscheidend, dass ausreichende Informationen verfügbar sind.

Informationsangebote

Zur Orientierung auf dem Platz und zur Erleichterung eines Umstiegs in ein weiteres Verkehrsmittel sind insbesondere Menschen mit Sehbeeinträchtigungen auf spezielle Informationsangebote angewiesen. Das Leitsystem sollte daher zu Informationsstellen führen, die auch speziell für ihre Bedürfnisse ausgelegt sind: So könnten Hinweise in Braille-Schrift gegeben werden, oder ein Lageplan taktil erfassbar gestaltet sein. Zusätzlich könnten auf den Webseiten der Verkehrsgesellschaften oder des Landes Audio-Dateien zum Download angeboten werden, welche die Betroffenen auf die Situation am Platz vorbereiten.

Barrieren am Boden

Zur Berücksichtigung der Interessen sowohl von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (Rollstuhlfahrer_Innen, Personen mit Kinderwagen, Personen mit schwerem Gepäck, u.a.) und solchen mit Seheinschränkungen sollten Bordsteinkanten auf eine Höhe von 3 cm abgesenkt werden. Höhere Kanten stellen eine zu hohe Barriere für die erstgenannte Gruppe dar; bei niedrigeren Kanten fehlt den Menschen mit Sehbeeinträchtigungen ein wichtiges Orientierungselement, um sich für die Querung mit einem Taststock zur Fahrbahn ausrichten zu können. Eine zusätzliche Alternative bieten Doppelquerungsstellen; hierbei existieren zwei derart spezifische Absenkungen nebeneinander. Die vorhandenen Bordsteinkanten am Innsbrucker Platz weisen teils von der Kompromisslösung „3 cm“ abweichende Höhen auf; speziell bei der Querung der Wexstraße ist dies der Fall. Das ist besonders problematisch, da sich auf der dort befindlichen Mittelinsel das öffentliche und barrierefreie WC des Platzes befindet, auf welches insbesondere Rollstuhlfahrer_Innen angewiesen sind.

Vorderkantenmarkierungen

Zur besseren visuellen Erfassung der Stufenkanten, besonders in der Abwärtsbewegung, ist es für die sichere Mobilität Sehbehinderter erforderlich, dass sich die Stufenvorderkanten optisch durch einen hohen Leuchtdichtekontrast von der restlichen Fläche abheben. Es ist nicht ausreichend, nur die jeweils erste und letzte Stufe zu markieren. Diesbezüglich besteht in den Bahnhöfen Nachbesserungsbedarf.

Gesamt-Problemkarte und kurzes Fazit

Die Analyse zeigt unterschiedliche Ergebnisse. Die Gestaltung des Innsbrucker Platzes wird nur in Teilen den Bedürfnissen intermodaler Nutzer_Innen gerecht. Der Knotenpunkt bietet verschiedene Mobilitätsangebote, die wenig miteinander verknüpft sind.

Die Trajektorien zeigten anhand konkreter Umstiegssituationen auf, welche Defizite Nutzer_Innen von einem intermodalen Verkehrsverhalten abhalten. So ist beispielsweise die Kombination verschiedener Modi mit dem Fahrrad durch eine unzureichende und teils verwirrende Platzierung der Fahrradwege und -abstellanlagen unattraktiv. Die Fahrradmitnahme in die S-Bahn wird durch das Bahnhofsgebäude erschwert. Der Umstieg von der S-Bahn zu anderen Modi wird insbesondere durch fehlende Beschilderung erschwert. Die Aufenthaltsqualität des Platzes, die z.B. über ein Verweilen entscheidet, ist bis auf den Abschnitt D niedrig und besitzt erhebliches Verbesserungspotential. Für Fußgänger_Innen sind auf dem gesamten Platz die Wege durch die zeitlich versetzten LSA, mangelhafte Bordsteinabsenkungen und fehlende Übersichtlichkeit unattraktiv, teilweise gefährlich. Lediglich die Situation des MIV als Teil eines intermodalen Weges wird als zufriedenstellend betrachtet, auch wenn die Ausfahrt des Parkplatzes unter der Brücke eine Gefahrenstelle darstellt.

Durch einzelne Mängel sinkt insgesamt die Attraktivität des Innsbrucker Platzes als intermodaler Knotenpunkt. In der Gesamtproblemkarte wurden die wichtigsten Defizite kartiert. (Abbildung 40)

Durch einfache Mittel, z.B. einer umfassenden Beschilderung, der Öffnung beider Türflügel am S-Bahnhofsgebäude oder der Bereitstellung von Sitzgelegenheiten kann der Innsbrucker Platz attraktiver für intermodale Nutzer_Innen werden. Wünschenswert ist die Gestaltung mit ganzheitlicher Betrachtung aller Modi. Nur so kann der Innsbrucker Platz stärker als Gesamtgefüge der verschiedenen Mobilitätsangebote wahrgenommen und genutzt werden. Ein zentrales Ziel sollte dabei sein, Barrierefreiheit herzustellen, um Diskriminierungen auszuschließen bzw. die Nutzbarkeit des Angebots für alle Menschen zu gewährleisten. Dazu sollte insbesondere ein umfangreiches Blindenleitsystem mit Bodenindikatoren implementiert und von visuell-taktilen Informationsangeboten zur effizienten Orientierung ergänzt werden. Darüber hinaus sollte die Qualität der Bordsteinabsenkungen verbessert und der Einsatz von Doppelquerungsstellen geprüft werden.

Audits und Kartierung

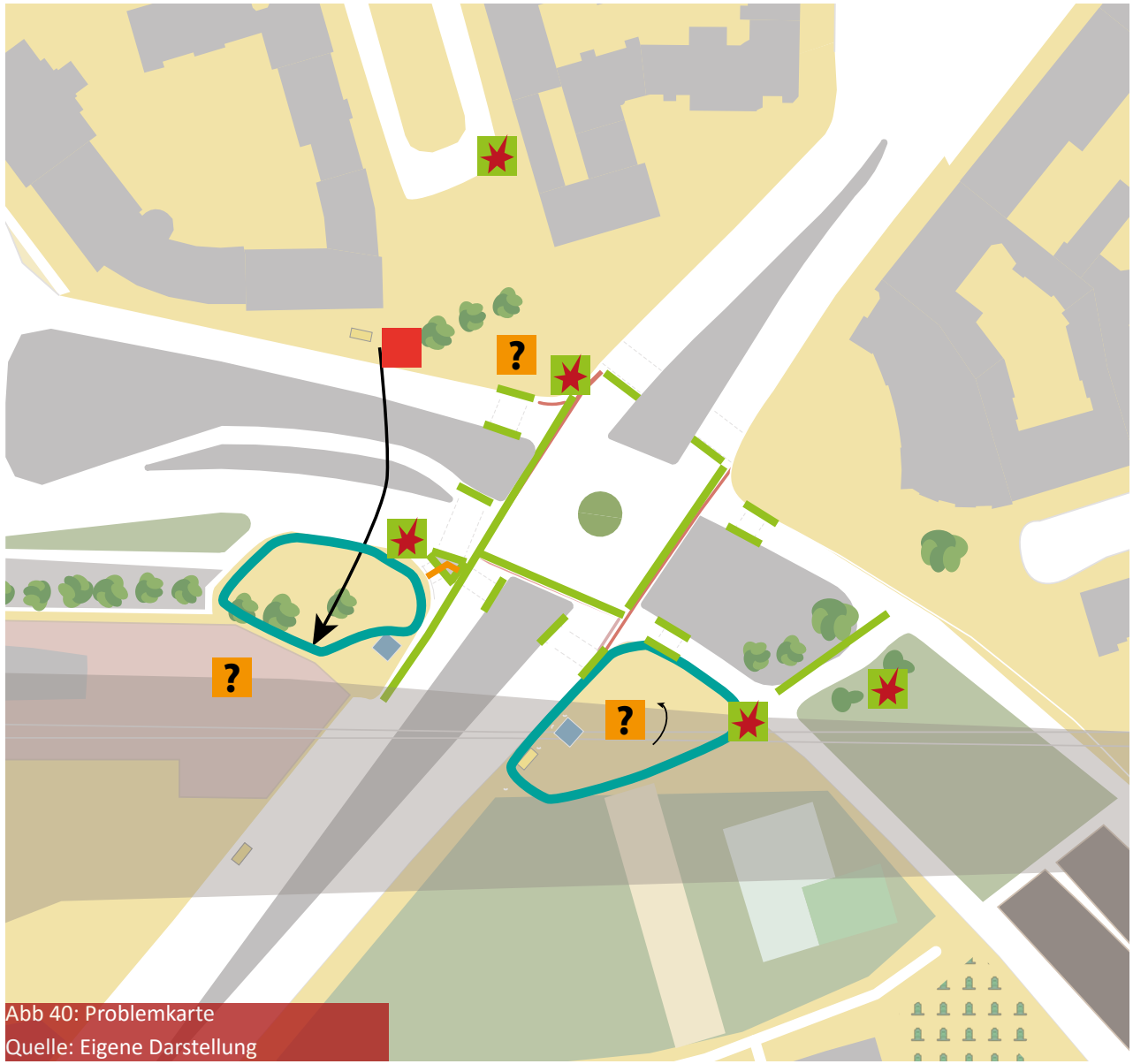


Abb 40: Problemkarte
Quelle: Eigene Darstellung

Übersicht der ermittelten Probleme

Legende

Intermodalität	Fehlende Sichtbeziehungen
Verständlichkeit	Uneindeutige Wegeführung/ Orientie
Architektur + Design	Gefahrensituationen (Sichteinschränk ungen) und Physische Barrieren (Bordsteinkanten, Zäune, Bepflanzun Geringe Größen der Aufstell- und Verkehrsflächen
Öffentlicher Raum	Mangelhafte Aufenthaltsqualität

Verkehrsqualität

Auch wenn bei der Umgestaltung des Innsbrucker Platzes primär ein Augenmerk auf die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit für Radfahrer_Innen und Fußgänger_Innen gelegt wird, muss der Platz als ein zentraler Verkehrsknotenpunkt auch nach der Umgestaltung noch für Autofahrer_Innen nutzbar sein. Deshalb ist es wichtig die vorhandene Verkehrsqualität zu betrachten und mögliche Umgestaltungen auf diese zu überprüfen. Als Grundlage für die Berechnungen dienen die von der VKRZ Berlin am 11.03.2014 zwischen 07:00 bis 19:00 Uhr erhobenen Daten zu Verkehrsstärken am Innsbrucker Platz.

Aktuelle Situation am Innsbrucker Platz

Da es sich bei dem Innsbrucker Platz um eine sehr komplexe Kreuzung handelt, mussten, um die aktuelle Situation dort beurteilen zu können, vorab einige Annahmen getroffen werden. So wird die Verkehrsqualität am Verkehrsknotenpunkt berechnet ohne Berücksichtigung der Ampelschaltung. Dies erlaubt einen besseren Blick auf die Konfliktstellen der Kreuzung. Des Weiteren wird angenommen, dass sich Fahrradfahrer_Innen genauso im Verkehr einordnen wie Autofahrer_Innen. Diese Annahme wird getroffen, da bei Beobachtung im Feld kein einheitliches Verhalten der Fahrradfahrer_Innen, wie die stete Benutzung des Fahrradschutzstreifens, erkennbar war. Außerdem wird angenommen, dass sich alle Verkehrsteilnehmer_Innen vorrausschauend und regelkonform verhalten und unnötige Spurwechsel vermeiden. Diese Annahme ist zugegebenermaßen unrealistisch, allerdings kann sie nach Berechnung der Verkehrsqualität noch einmal kritisch in der Beurteilung aufgenommen werden.

Für die Berechnung von Verkehrsqualität ist die Bestimmung übergeordneter Verkehrsströme, d.h. der Verkehrsströme, die Vorfahrt gegenüber dem betrachteten Verkehrsstrom haben, entscheidend. Hier ergibt sich die nächste Schwierigkeit der Verkehrsführung auf dem Innsbrucker Platz. Beim Hineinfahren in die Kreuzung ist die Vorfahrt noch geregelt, auf der Kreuzung selbst fehlen allerdings Beschilderungen und die Fahrbahnmarkierung führt zu Unklarheiten bezüglich der Vorfahrt. So ist vor allem die Vorfahrt zwischen den Nebenstraßen und den Linksabbiegern von den Hauptstraßen vollkommen unklar. In unserer Berechnung gehen wir davon aus, dass alle Ströme der Hauptstraßen Vorfahrt vor den Nebenstraßen haben, allerdings kann hier schon gezeigt werden, dass es bei einem Lichtsignalanlagenausfall auf dem Innsbrucker Platz zu erheblichen Konflikten kommen würde.

Zur Bestimmung der Verkehrsstärke der einzelnen Ströme werden die aus der Erhebung der VKRZ abgeleiteten durchschnittlichen Verkehrsstärken gebildet. Deshalb muss darauf geachtet werden, die Peakzeiten gegebenenfalls noch einmal gesondert zu berücksichtigen. Dazu kommt, dass bei der Erhebung sichtbar wurde, dass einige Verkehrsteilnehmer_Innen die Kreuzung zum Wenden nutzen, so dass sich aus den Nebenstraßen und der Hauptstraße aus Norden kommend vier Verkehrsströme ergeben (Abbildung 41). Bei der Bewertung der aktuellen Situation fließen diese Verkehrsströme als eigenständige Ströme in die Berechnung ein. Bei den folgenden Szenarien werden die Verkehrsteilnehmer_Innen unter Berücksichtigung der vermutenden Intention hinter dem Wendemanöver den regulären Verkehrsströmen zugeordnet. Für die geradeausfahrenden und rechtsabbiegenden Verkehrsströme der Hauptstraße (Abbildung 41, Ströme 7, 8, 13, 14) ergibt sich unter diesen Annahmen eine Verkehrsqualität von A, d. h. dass ein/e Verkehrsteilnehmer_In im Schnitt weniger als 10 Sekunden warten muss, um sein/ihr Fahrmanöver ausführen zu können. Auch für das Rechtsabbiegen von den Nebenstraßen (Abbildung 41, Ströme 2 und 12) und dem Wenden von und in Nordrichtung auf der Hauptstraße (Abbildung 41, Strom 16) ergeben sich die Verkehrsqualitäten A. Allerdings sind diese Werte kritisch zu bewerten. Bei den Rechtsab-

bieger_Innen von den Nebenstraßen muss beachtet werden, dass der Fahrradschutzstreifen bei den Berechnungen unberücksichtigt geblieben ist und durch die Annahme, dass Verkehrsteilnehmer_Innen auf ihren ursprünglichen Fahrbahnen bleiben, die Fahrbahnen, auf die die Rechtsabbieger_Innen einbiegen, quasi unbefahren sind. In der Realität ist zu erwarten, dass sich die Verkehrsqualität verschlechtern wird. Der von der Wexstraße kommende Strom (Abbildung 41, Strom 3) geradeaus auf die Autobahn weist eine Verkehrsqualität von C, also eine mittlere Wartezeit zwischen 20-30 Sekunden auf. Dies ist der Bereich ab dem Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsqualität empfehlenswert werden. Die Linksabbiegenden von den Hauptstraßen (Abbildung 41, Ströme 5 und 15) weisen Verkehrsqualitäten von E, d. h. über 45 Sekunden Wartezeit, auf. Bei den Linksabbiegenden und Wendenden von den Nebenstraßen (Abbildung 41, Ströme 1, 4, 10 und 11) sowie den von der Autobahnabfahrt auf die Wexstraße Fahrenden (Abbildung 41, Strom 9) konnten die Verkehrsqualitäten F festgestellt werden, das bedeutet, dass der Verkehrsstrom stärker ist als Kapazitäten vorhanden sind.

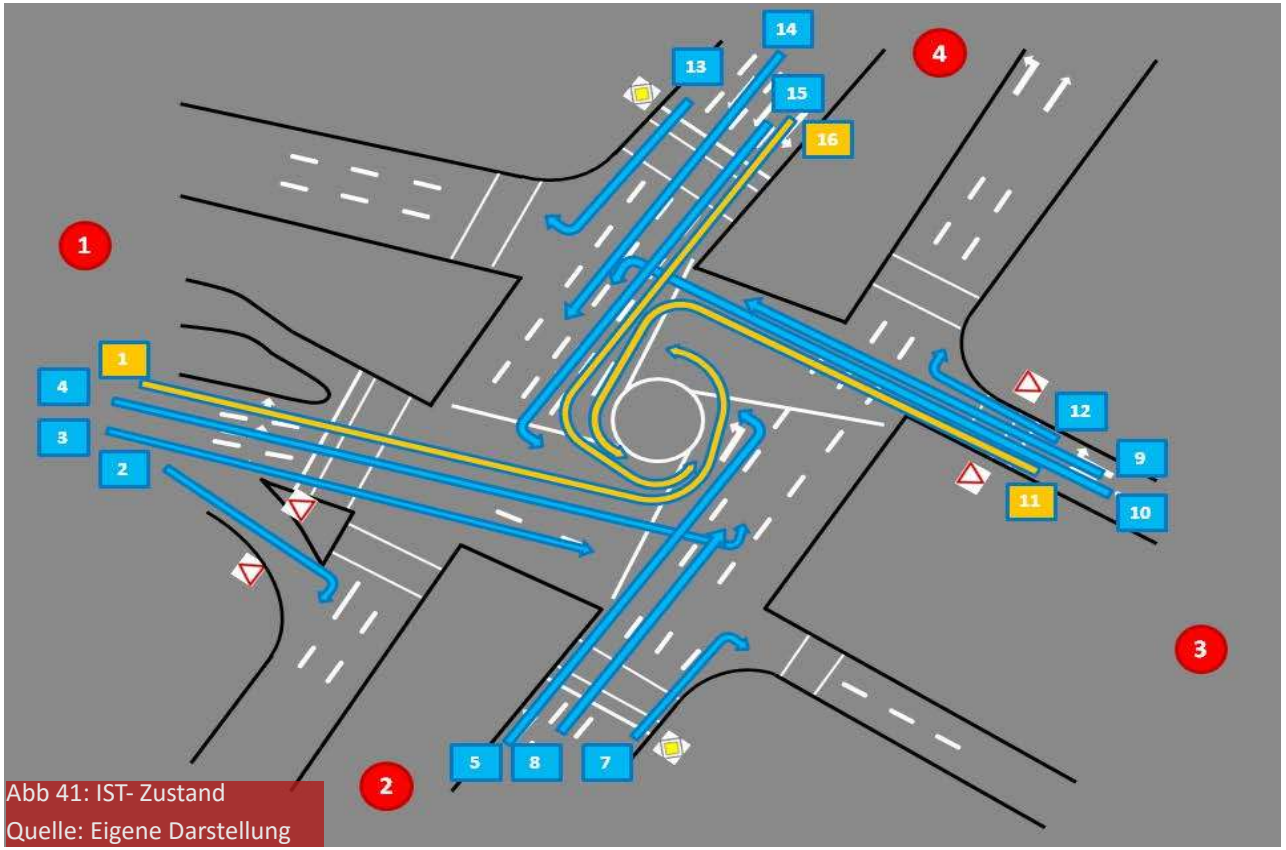


Abb 41: IST- Zustand
Quelle: Eigene Darstellung

Hieraus wird erkennbar, dass die Kapazitäten des Innsbrucker Platzes ohne Lichtsignalanlage für die Verkehrsmassen bei Weitem nicht mehr ausreichend sind. Deshalb ist auch eine gesonderte Betrachtung der Peakzeiten nicht noch einmal notwendig. Das Kapazitätsproblem kann zwar durch die Lichtsignalanlage gelindert werden, allerdings zeigt sich hier der Handlungsbedarf am Innsbrucker Platz, da beispielsweise ein Ausfall der Lichtsignalanlage zu extremen Behinderungen führen wird. Zusätzlich zu der fehlenden Kapazität wird sich auf Grund der ungeregelten Vorfahrtsverhältnisse noch eine Art „Riegeleffekt“ einstellen, da die Verkehrsteilnehmer_Innen auf die Kreuzung strömen werden, auf der sie sich dann gegenseitig blockieren. Dies wird zu Rückstau führen, der im ungünstigen Fall bis auf die Autobahn reichen kann und dort dann zu einem erhöhten Sicherheits- und Staurisiko führt. Deshalb sollte über eine alternative Verkehrsführung nachgedacht werden.

Szenario 1: Tangentiales Abbiegen

Im Szenario des Tangentialen Abbiegens (Abbildung 42) wird die Infrastruktur nicht verändert. Lediglich die Verkehrsführung ändert sich insofern als dass Linksabbieger_Innen nun voreinander statt hintereinander abbiegen. Die Berechnungen der Verkehrsqualität ergeben hier, dass sich die Verkehrsqualität der einzelnen Ströme zwar teilweise verbessern, aber auch verschlechtern, so dass das Gesamtbild keine Verbesserung zum IST-Zustand zeigt. Allerdings entfallen bei dieser Variante die unklaren Vorfahrtsregelungen und der „Riegeleffekt“, womit das Tangentiale Abbiegen zumindest weniger Risiken einer Blockade der Kreuzung birgt.

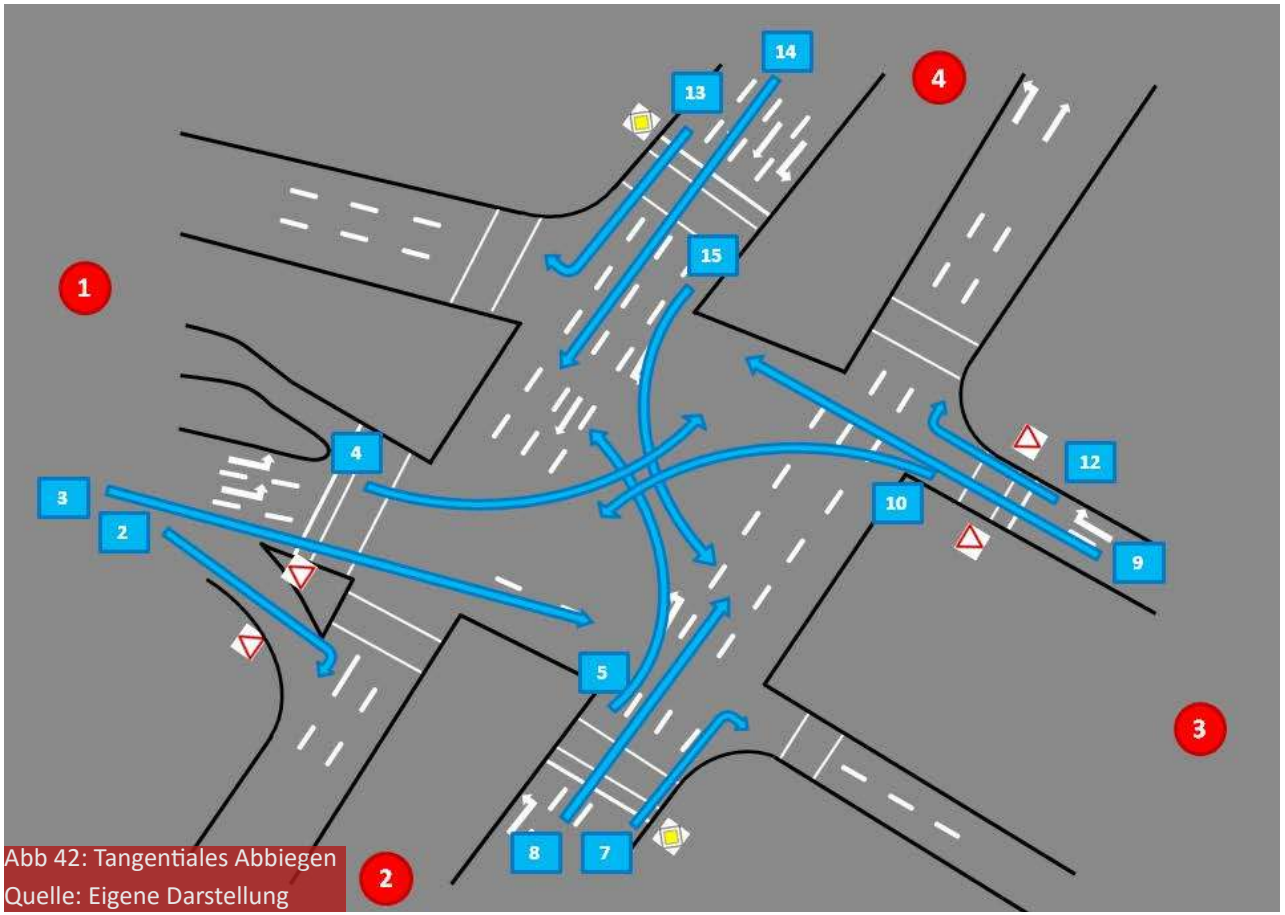


Abb 42: Tangentiales Abbiegen
Quelle: Eigene Darstellung

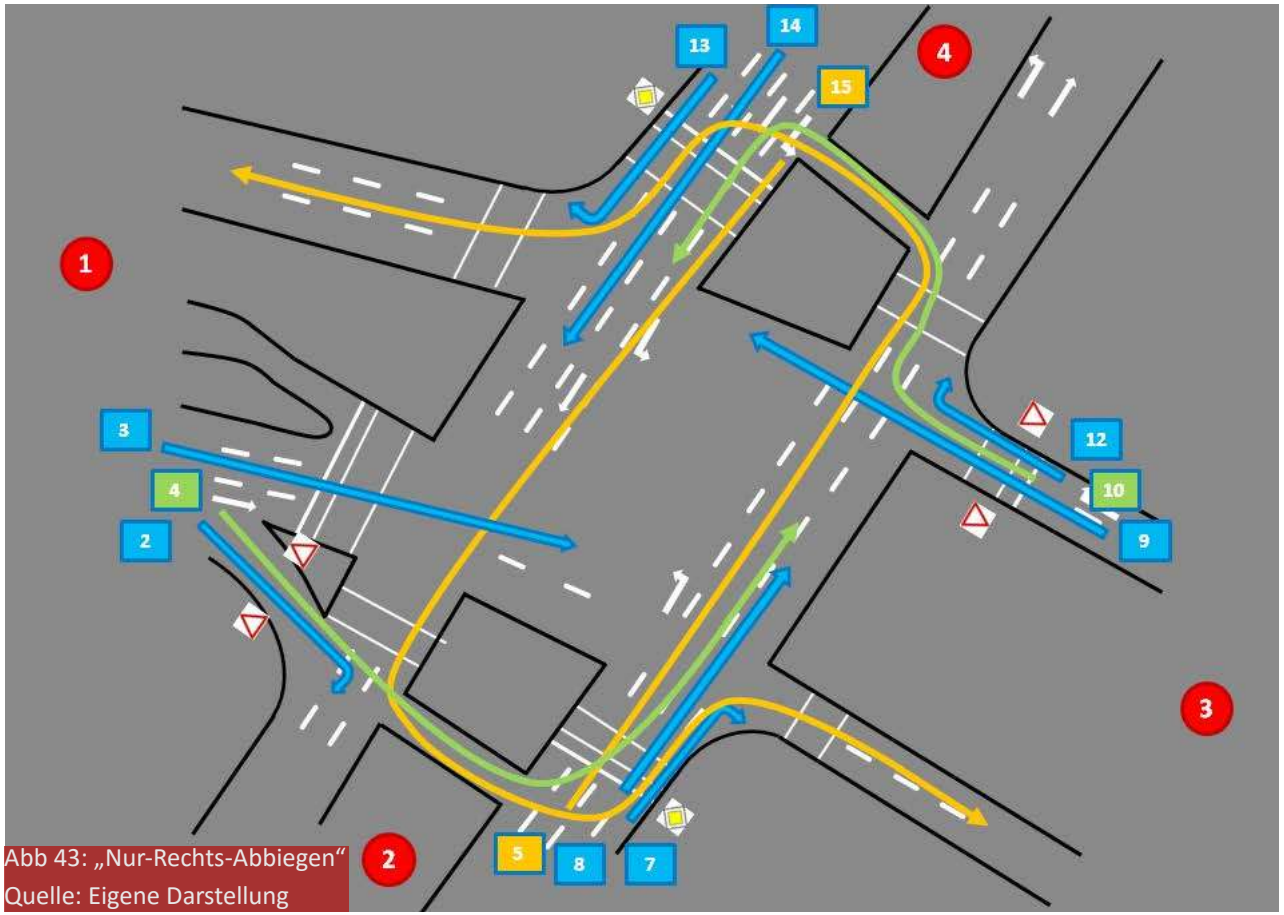


Abb 43: „Nur-Rechts-Abbiegen“
Quelle: Eigene Darstellung

Szenario 2: „Nur-Rechts-Abbiegen“

Bei diesem Szenario (Abbildung 43) sind auf der Kreuzung nur noch das Geradeausfahren und Rechtsabbiegen erlaubt. Linksabbieger_Innen werden hinter der Kreuzung über Verbindungen der auf die Kreuzung zu- und fortlaufenden Fahrbahnen im Halbkreis erneut auf die Kreuzung geführt. Dies bringt den Vorteil, dass auf der Kreuzung sich die Konfliktpunkte erheblich verringern. Berechnungen ergaben allerdings, dass sich die Verkehrsqualität auch hier nicht wesentlich steigern ließ. Zudem erfordert diese Verkehrsführung sehr viel Raum und ist deshalb in bebauten Gebieten nur bedingt geeignet.

Szenario 3: Schließung der Autobahn Zu- und Abfahrt

Durch die Schließung der Autobahn Zu- und Abfahrt (Abbildung 44) würde der Innsbrucker Platz von einer Kreuzung in eine Einmündung umgewandelt werden. Dadurch wird zunächst einmal eine neue Zuordnung der Verkehrsteilnehmer_Innen der entfallenden Verkehrsströme notwendig. In Anbetracht der den Innsbrucker Platz umgebenden Infrastruktur gehen wir davon aus, dass die Rechtsabbieger_Innen und Geradeausfahrer_Innen der Autobahn Zu- und Abfahrt den Innsbrucker Platz nicht mehr passieren werden, genauso wie die Linksabbieger_Innen aus Nordrichtung auf der Hauptstraße und die Geradeausfahrer_Innen aus der Wexstraße. Die Linksabbieger_Innen der Autobahn Zu- und Abfahrt werden dann von der Wexstraße aus rechts in die Hauptstraße nach Süden abbiegen. Und die aus Süden auf der Hauptstraße nach Rechtsabbiegenden werden durch ein Schild geradeaus weitergeleitet werden. Unter Berücksichtigung dieser neuen Verkehrsstromstärken und der im Entwurf vorgesehenen Wegnahme von Fahrstreifen zugunsten von Fahrradwegen ergibt sich, dass mit Ausnahme der Linksabbieger_Innen aus der Wexstraße alle Verkehrsströme eine Qualität von A bis B aufweisen. Der Linksabbieger-Strom weist allerdings eine Verkehrsqualität von F auf. Da es sich dabei jedoch nur um einen einzigen Strom handelt, könnte dies leicht durch eine Lichtsignalanlage geregelt werden.

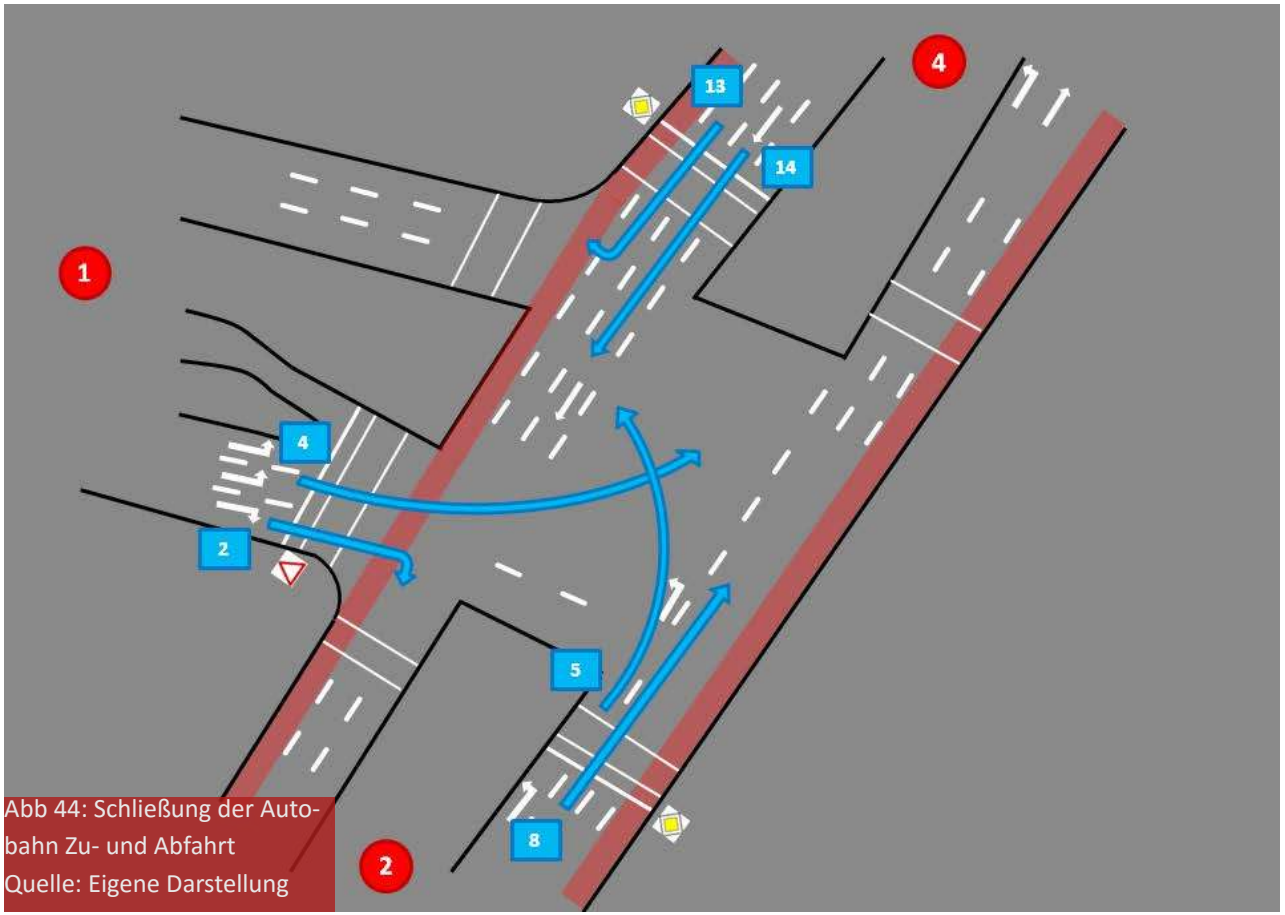


Abb 44: Schließung der Autobahn Zu- und Abfahrt
Quelle: Eigene Darstellung

BEWERTUNG

Quelle: eigene Aufnahme

SWOT-Analyse Methode

Was ist dies für eine Methode?

Die SWOT-Analyse – benannt nach Stärken (***S***trengths), Schwächen (***W***eaknesses), Chancen (***O***pportunities) und Gefahren (***T***hreats) ist ein Instrument bzw. eine Vorgehensweise zur Strategie- und Lösungsfindung. Dabei bedient sich die Methode eines verbal-argumentativen Verfahrens zur Ermittlung und Darstellung der vier Merkmale (SWOT).
Basis bilden Ergebnisse der Erhebungen und der Recherche von Daten, die bei diesem stark deskriptiven Mittel zur Definition von internen und externen Einflussfaktoren ausgewertet und gebündelt dargestellt werden.

Woher kommt diese Methode?

Ursprünglich entwickelt wurde diese Methode im Bereich der Managementtheorie an der Harvard Business School. Einige Wissenschaftler schreiben die Herkunft der Methode auch Forschern der Universität Stanford zu. Ziel war es, ein Instrument zu entwickeln, um im strategischen Management den Strategieentwicklungsprozess zu vereinheitlichen und wissenschaftliche Kriterien einzubeziehen.

Wo findet diese Methode Anwendung?

Anwendung fand die SWOT-Analyse somit überwiegend in der Betriebswirtschaft und in Marketingstrategien, um die Entscheidungsfindung im Management zu vereinfachen und bessere Ergebnisse zu erzielen.
In den letzten Jahren wurde dieses Instrument jedoch auch zunehmend in anderen Bereichen angewandt, u.a. in den Planungswissenschaften zur Beurteilung von (angestrebten) Maßnahmen innerhalb der Raumentwicklung (z.B. Stadt- und Verkehrsplanung). Hierbei handelt es sich primär um eine strategische Situationsanalyse zur Ermittlung eines Ist-Zustands sowie voraussichtlichen Veränderungen durch einen Soll-Zustand. Überwiegend Betriebswirtschaft, z.B. für Beurteilung von Investitionen und neuen Standorten. Zunehmend auch in den Planungswissenschaften zur Beurteilung von Maßnahmen zur Raumentwicklung.
Dadurch wird angestrebt, externe Chancen zu nutzen, interne Stärken zu fördern, externe Risiken zu begrenzen und interne Schwächen zu reduzieren.

Wie soll der Ablauf aussehen?

Zunächst wird der zu untersuchende Bereich – z.B. ein Produkt oder ein Ort bzw. Raum – eingegrenzt, um eine fachgerechte Analyse des Bereiches (respektive mehrerer Bereiche) durchzuführen. Hierbei entwickelt bzw. ermittelt man (mögliche) Indikatoren für das Objekt, die anschließend systematisiert erhoben und recherchiert werden.
Eine beispielhafte Darstellung des Aufbaus:

SWOT		Interne Faktoren	
		Stärken (S)	Schwächen (W)
Externe Faktoren	Chancen (O)	SO-Strategien (ausbauen): Stärken nutzen, um Chancen zu nutzen	WO-Strategien (aufholen): Schwächen abbauen, um Chancen zu nutzen
	Risiken (T)	ST-Strategien (absichern): Stärken nutzen, um Risiken vorzubeugen	WT-Strategien (abbauen): Schwächen abbauen, um Risiken vorzubeugen

Diese Erhebungs- und Rechercheergebnisse bilden somit die Grundlage der Analyse, in der die Indikatoren, sofern sie nicht ausgeschlossen wurden, den Schlüsselfaktoren mit Hilfe einer SWOT-Matrix zugeteilt werden. Am Ende werden diese Unter-Ergebnisse wieder innerhalb der SWOT-Analyse zusammengeführt, um Strategien und Maßnahmen zu entwickeln.
Somit ermöglicht die SWOT-Analyse eine Einbindung zahlreicher Analysen und Datenauswertungen, um innerhalb eines ganzheitlichen Abwägungsprozesses die optimale Handlungsstrategie zu ermitteln, um sowohl gewünschte Verbesserungen zu erzielen und zugleich unerwünschte Nebenerscheinungen zu miniminieren oder gleich zu vermeiden.

SWOT-Analyse Durchführung

In der Praxis wurde eine SWOT-Analyse für den Innsbrucker Platz durchgeführt. Hierfür musste die Methodik speziell an den Untersuchungsgegenstand angepasst werden, um abschließend relevante Ergebnisse für den Platz zu erhalten.
Für die Methodik der SWOT-Analyse des Innsbrucker Platzes wurden diese fünf Schritte festgelegt:

1. Ermitteln von möglichen Indikatoren für den Innsbrucker Platz durch Interviews, teilnehmende Beobachtungen und Recherche
2. Einteilung des Platzes in verschiedene Nutzungszonen, welche für verschiedene Bedürfnisstrukturen ausgelegt sind
3. Systematisieren der erhobenen und recherchierten Ergebnisse in Form von Schlüsselfaktoren
4. Zuteilung der Indikatoren von Schlüsselfaktoren mit Hilfe der SWOT-Matrix auf die betreffenden Zonen
5. SWOT-Analyse der Ergebnisse zur Strategie-/Maßnahmen-entwicklung für den gesamten Platz

Hierbei stellen die Punkte 1. bis 3. die Grundlagenrecherche und Vorbereitung für die eigentliche SWOT-Analyse (Punkte 4. und 5.) dar.

Schlüsselfaktoren

Die Schüsselfaktoren bilden die Schnittstelle zwischen den Erhebungen und der Analyse und dienen als strukturelle Zusammenführung der Ergebnisse von den Erhebungsgruppen und der Überführung dieser Ergebnisse an die SWOT-Gruppe. So entstand im Rahmen dieses Prozesses ein Schlüsselfaktorenkatalog, der eine Auflistung aller relevanten Erkenntnisse im Bezug auf den Innsbrucker Platz beinhaltet. Dieses Dokument kann im Anhang eingesehen werden.

Auflistung aller Schlüsselfaktoren: Aufenthaltsqualität, Autobahn, Barrierefreiheit, Emissionen, Erreichbarkeit, Image/Identifikation, Information/Orientierung, Infrastrukturen, Intermodalität, Kiez, Modal Split, öffentliche Finanzen, Raumempfinden, Raumentwicklung/ Raumnutzung, rechtliche Rahmenbedingungen/Planwerke, Sozialstruktur, verkehrliche Nutzung, Verkehrssicherheit, Wünsche/Ideen und Zuständigkeit.

Formal bildet eine Dokumentenvorlage, die von der SWOT-Gruppe erstellt wurde, die Grundlage für diesen Katalog. Die Dokumentenvorlage enthält zunächst den Begriff des Schlüsselfaktors mit der dazu gehörigen Erläuterung. Beispielsweise wurde der Schlüsselfaktor Aufenthaltsqualität erläutert (Abbildung 45).
Die einzelnen Schlüsselfaktoren sind dabei zum Teil von der SWOT-Gruppe erarbeitet und vorgegeben und zum andern Teil von den Erhebungsgruppen ergänzt worden. Die Schlüsselfaktoren wurden im Laufe des Prozesses angepasst und teilweise begrifflich umbenannt. Durch diese Herangehensweise konnte eine strukturierte Zusammenfassung und die Berücksichtigung aller relevanten Erkenntnisse gewährleistet werden.
Die Ausprägung der jeweiligen Schlüsselfaktoren wurde über die Summe der Indikatoren erreicht, die den Charakter der Schlüsselfaktoren letztendlich definieren. Die Indikatoren sind direkt nach der Erläuterung des Schlüsselfaktors aufgelistet. Dabei besteht jeder Indikator wiederum aus einem beschreibenden Begriff und einer Erläuterung. Die Erläuterungen sollen den jeweiligen Indikator definieren und mit exakten Quellen (Bspw. Zitat aus einem Interview oder Sequenz aus einem Video) belegen. Darüber hinaus soll die Auswirkung des Indikators auf die jeweiligen Zonen bewertet werden. Hierzu besteht eine Bewertungsskala (Abbildung 46).

Schlüsselfaktor: Aufenthaltsqualität

Erläuterung:
Aufenthaltsqualität wird anhand des Wohlfühlens der Menschen im öffentlichen Raum deutlich. Zur Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum können u.a. Ruheflächen, Spiel- und Bewegungsflächen, Flächen für Stadtmöbel, Grünflächen, Wasseranlagen aber auch die Standorte zur Informationsfindung beitragen.

Abb 45: Erläuterung des Schlüsselfaktors Aufenthaltsqualität
Quelle: Eigene Darstellung

Bewertung der Zonen in Bezug auf den jeweiligen Indikator

Legende:

negativ	eher negativ	neutral	eher positiv	positiv	Vorhanden aber ohne Wertung
- -	-	0	+	+ +	x

Abb 46: Bewertungsskala der Indikatoren
Quelle: Eigene Darstellung

Ebenfalls die Relevanz des Indikators konnte über die Ausprägungsstärke übermittelt werden. Hier wurde sich auf eine relativ einfache, aber deutliche Bewertung geeinigt. So konnte die Ausprägungsstärke mit einer Zahl zwischen 1 und 3 bewertet werden. Dabei steht die 1 für weniger relevant, die 2 für eher relevant und die 3 für sehr relevant.
Die Summe der Indikatoren ergibt sich sowohl aus den Ergebnissen der Erhebungen, als auch aus Recherchearbeiten der SWOT-Gruppe, die speziell externe Einflüsse auf den Innsbrucker Platz betrachtet hat, die von den Erhebungsgruppen nicht abgedeckt werden konnten.
Ein Beispiel für einen Indikator, der durch eine Erhebungsgruppe entstanden ist, bildet der Indikator Begrünung, der dem Schlüsselfaktor Aufenthaltsqualität von der Interviewgruppe zugeordnet wurde. (Abbildung 47) Bei einem genaueren Blick auf diesen Indikator wird deutlich, dass es um die derzeit fehlende Begrünung direkt am Innsbrucker Platz geht, aber auch um den im Umfeld sich befindenden Volkspark Wilmersdorf, der positiv von den Anwohner_Innen wahrgenommen wird. Diese Erläuterung wird dabei durch entsprechende Zitate aus den Interviews untermauert und erlangt aufgrund der Häufigkeit von insgesamt 22 Zitaten zu diesem Indikator eine Ausprägungsstärke von 3 (sehr relevant). Darüber hinaus wurde eine Wertung für die einzelnen Zonen vorgenommen. Hierbei erhält der Indikator Begrünung eine negative Wertung (--) für die Zone 2 (Innsbrucker Platz als Stadtstruktur), da hier eine entsprechende Begrünung von den Anwohner_Innen vermisst, oder die bestehende Begrünung als verwahrlost bezeichnet wird. Allerdings erhält derselbe Indikator für die Zone 4 eine eher positive Wertung (+), da die Anwohner_Innen den in der Nähe sich befindenden Volkspark Wilmersdorf positiv bewerten und diesen ebenfalls nutzen.

Als ein Indikator, der durch die Literaturrecherche entstanden ist, lässt sich Beispielsweise der Indikator Wiederinbetriebnahme der Bestandnetzstrecke 6170 benennen. (Abbildung 48) Dieser Indikator beschreibt die Wiederinbetriebnahme des südlichen Berliner Innenrings zwischen Berlin-Halensee und Berlin-Tempelhof zum Ende des Jahres 2016 und wurde dem Schlüsselfaktor Infrastrukturen zugeordnet. Diese Wiederinbetriebnahme könnte dazu führen, dass zukünftig Schienengüterverkehr den Innsbrucker Platz tangiert und beeinflusst. Dieser Indikator wurde mit der Ausprägungsstärke 2 gewichtet, da es sich hierbei um ein zukünftiges Ereignis handelt, bei dem sich noch keine genauen Aussagen zum Anstieg von Lärm- und Erschütterungsbelastungen treffen lassen. Allerdings besitzt dieser Indikator einen Einfluss auf alle Zonen. Insbesondere bei der Zone 2 und der Zone 3 besitzt die Ausprägung eine deutliche Tendenz. So stellt die Maßnahme der

Wiederinbetriebnahme der Bestandnetzstrecke 6170 einen negativen Einfluss (--) auf die Zone 2 dar. Denn durch die Wiederinbetriebnahme würde der Innsbrucker Platz als Stadtstruktur durch mehr Verkehr und den daraus resultierenden Folgen wie Lärm, Schadstoffemissionen und Erschütterungen belastet werden. Auf der anderen Seite stellt sich die Wiederinbetriebnahmen als positiv (++) für den Innsbrucker Platz als Transitpunkt (Zone 3) da. Denn die Bestandnetzstrecke 6170 kann als eine zeitlich attraktivere und günstigere Route

Indikator: Begrünung (22 Zitate)	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4
		- -		+

Erläuterung: **Ausprägungsstärke:** **3**

Fehlende oder wenige Begrünung des Platzes und der Platzränder wird von allen ProbandInnen angegeben. Die vorliegende Begrünung wird kaum wahrgenommen und als ungepflegt bezeichnet. Baumbestand, also höhere Pflanzen, wird hingegen häufiger angegeben aber auch zum Teil als verwahrlost beschrieben. Der anschließende Volkspark wird sehr positiv eingestuft.

„also ich nehme die gerade gar nicht wahr und gar nicht hmh (3) bewachsen war“ (1, S.13)

„ja so was halt die Flora so=ein bisschen angeht auch da ist nicht viel also das wird wahrscheinlich schon so ein bisschen das Nötigste reingesteckt aber so mit Liebe nicht“ (1, S. 14)

„Ja vielleicht […] wenn da nicht so viel Beton wäre sondern eben so wie früher mal mehr Geld wäre für Grünpflanzenpflege ein bisschen Abwechslung weil da ist auch keine Abwechslung da sind jetzt diese Sträucher diese Bäume reingepflanzt ja aber das wars“ (5, S. 8)

“ist ja schon ganz niedlich gemacht mit diesen grün kuppelhaften Bäumen“ (4, S. 9)

Abb 47: Indikator Begrünung
Quelle: Eigene Darstellung

im Vergleich zum Berliner Außenring von den Eisenbahnverkehrsunternehmen genutzt werden.

Anhand dieser genannten Beispiele sollte die Funktion der Schlüsselfaktoren verdeutlicht werden. So lässt sich der Katalog von Schlüsselfaktoren insgesamt als ein koordinatives und kommunikatives Instrument zwischen den Erhebungsgruppen und der SWOT-Gruppe beschreiben.

Indikator: Wiederinbetriebnahme der Bestandnetzstrecke 6170	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4
	0	--	++	+
Erläuterung:	**Ausprägungsstärke:**		**2**	

Die DB Netz AG plant die Bestandsnetzstrecke 6170, der sogenannte südliche Berliner Innenring zwischen Berlin-Halensee und Berlin-Tempelhof, im vierten Quartal 2016 wieder in Betrieb zu nehmen. In einer ersten Stufe der Wiederinbetriebnahme ist eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h bei einem Dieselbetrieb vorgesehen. In Abhängigkeit von Planrechtsverfahren besteht das Bestreben die Geschwindigkeit in einem zweiten Schritt auf 80 km/h zu erhöhen und zu elektrifizieren. (vgl. Abgeordnetenhaus Berlin, 2015)

Dies würde die Möglichkeit flexibler Umleitung bei Betriebsstörungen ermöglichen. Weiterhin ist davon auszugehen, dass aufgrund der geringeren Trassenkosten als über den südlichen Berliner Außenring Eisenbahnverkehrsunternehmen im Güterverkehr die zeitlich attraktivere und günstigere Route bevorzugen werden. Die identische Problematik lässt sich bereits auf dem nördlichen Berliner Innenring beobachten. (vgl. Abgeordnetenhaus Berlin, 2013)

Aufgrund der bisher nicht bekannten Zugzahlen sind noch keine Aussagen über den genauen Anstieg der Lärm und Erschütterungsbelastung bekannt. Da die Strecke 6170 Bestandsschutz genießt, dass heißt nicht neu gebaut, sondern nur wieder in Betrieb genommen wird, besteht kein Anspruch auf Lärmschutz nach dem Bundesimmissionsschschutzgesetz. Möglicherweise könnten aber von der Bundespolitik angedachte Nachtfahrverbote für Güterzüge auf diesem Streckenabschnitt auf lange Sicht durchgesetzt werden. (vgl. Abgeordnetenhaus Berlin, 2015)

Abb 48: Indikator Wiederinbetriebnahme der Bestandnetzstrecke 6170
Quelle: Eigene Darstellung

Ermitteln von möglichen Indikatoren für den Innsbrucker Platz durch Interviews, teilnehmende Beobachtungen und Recherche

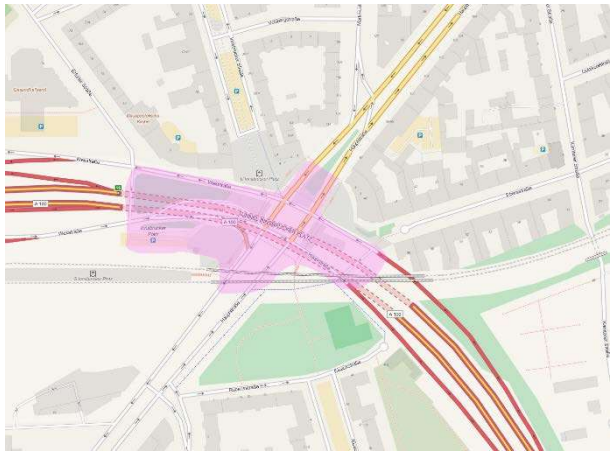
Die Grundlage der SWOT-Analyse sind fundierte Daten aus den Anwohnerinterviews, teilnehmenden Beobachtungen am Innsbrucker Platz und der vorher durchgeführten Recherche über den Innsbrucker Platz (siehe Kapitel Analyse).

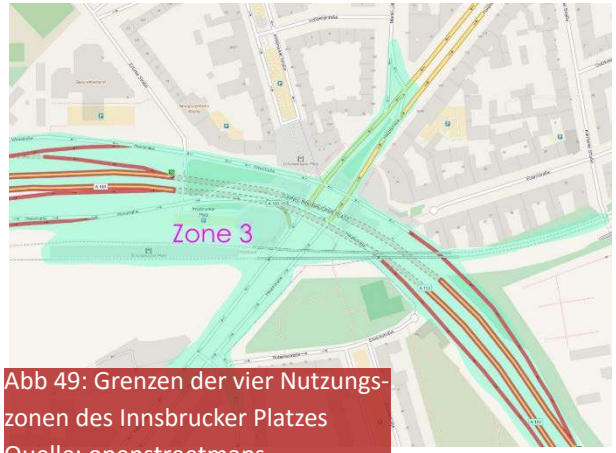
Einteilung des Platzes in verschiedene Nutzungszonen, welche für verschiedene Bedürfnisstrukturen ausgelegt sind

Da der Innsbrucker Platz nicht als Objekt sondern als System gesehen werden muss, sollte auch die SWOT-Analyse anfänglich nicht auf den gesamten Platz, sondern auf die einzelnen Bereiche angewandt werden, um detailliertere Ergebnisse erhalten zu können. Hierfür wurde der Platz in vier verschiedene Zonen eingeteilt:

1. Innsbrucker Platz als Straßenverkehrsknotenpunkt
2. Innsbrucker Platz als Stadtstrukturteil
3. Innsbrucker Platz als Transitpunkt
4. Innsbrucker Platz als Bezirksidentität

Diese verschiedenen Zonen haben unterschiedliche Nutzungszwecke und sind somit in der SWOT-Analyse getrennt voneinander zu betrachten. So kann zum Beispiel eine Stärke in der einen Zone in einer anderen Zone als Schwäche gesehen werden. Erst abschließend kann bei einer Gesamtstrategieentwicklung dann entschieden werden, welche Zonen fokussiert oder gefördert werden sollen.





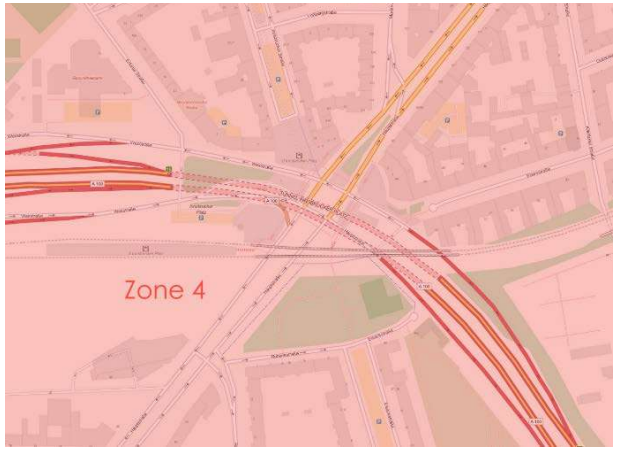


Abb 49: Grenzen der vier Nutzungszonen des Innsbrucker Platzes
Quelle: openstreetmaps

Systematisieren der erhobenen und recherchierten Ergebnisse in Form von Schlüsselfaktoren

Um die Ergebnisse aus der Recherche, den Interviews und den Beobachtungen in der SWOT-Analyse nutzen zu können, müssen diese nach einen Schema systematisiert werden. In diesem Fall wurden alle Ergebnisse auf 20 Schlüsselfaktoren verteilt. Diese stehen für Oberkategorien wie Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität oder Barrierefreiheit.
Weiter werden diese Ergebnisse dann in Indikatoren verfeinert, welche für gewisse Zustände der Schlüsselfaktoren stehen. So fallen zum Beispiel die Indikatoren Begrünung, Gastronomie, Platzästhetik und Sauberkeit unter den Schlüsselfaktor Aufenthaltsqualität.

Die daraus entstandenen 20 Schlüsselfaktoren mit über 100 Indikatoren können im Anhang eingesehen werden. Diese dienen als Grundlage für die folgende SWOT-Analyse.

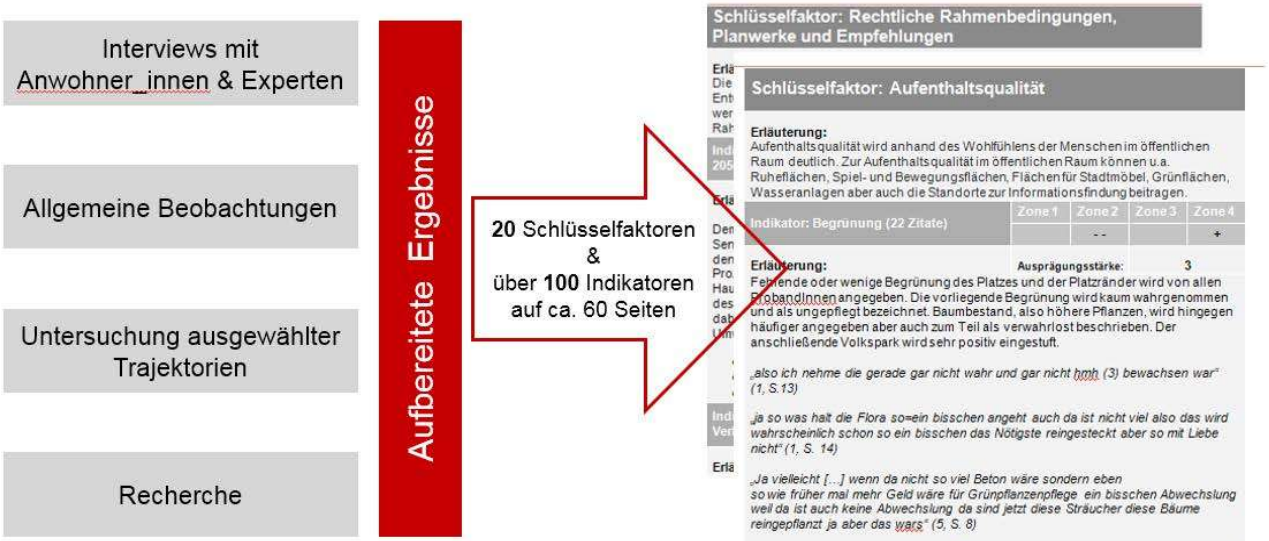


Abb 50: Überführung der Ergebnisse
Quelle: Eigene Darstellung

Zuteilung der Indikatoren von Schlüsselfaktoren mit Hilfe der SWOT-Matrix auf die betreffenden Zonen

Um abschließend bei der SWOT-Analyse entsprechende Strategien für den Innsbrucker Platz und seine Zonen entwickeln zu können, müssen die vorher aufbereiteten Indikatoren in SWOT-Matrizen für die entsprechenden Zonen aufgeteilt werden.

In diesem Arbeitsschritt wird jeder Indikator geprüft und dann als Stärke, Schwäche, Chance oder Risiko für eine oder mehrere der vier Nutzungszonen klassifiziert. Wie bereits oben erwähnt kann ein Indikator in verschiedenen Zonen unterschiedlich klassifiziert werden.

Das Ergebnis stellen dann vier ausgefüllte SWOT-Matrizen dar, welche im Anhang eingesehen werden können. Einige der markantesten Indikatoren sind in den folgenden Abbildungen für die vier Zonen aufgeführt (Abbildung 51-54).

Abb 51: Teile der SWOT-Matrix Zone 1
Quelle: openstreetmaps

Abb 52: Teile der SWOT-Matrix Zone 2
Quelle: openstreetmaps

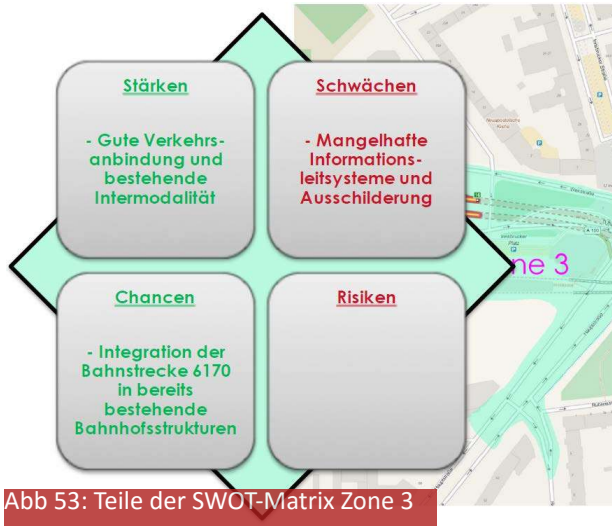


Abb 53: Teile der SWOT-Matrix Zone 3
Quelle: openstreetmaps

Abb 54: Teile der SWOT-Matrix Zone 4
Quelle: openstreetmaps

SWOT-Analyse der Ergebnisse zur Strategie-/Maßnahmenentwicklung für den gesamten Platz

Um aus den bisherigen Ergebnissen entsprechende Strategien oder Maßnahmen entwickeln zu können, werden die einzelnen SWOT-Matrizen mit Hilfe der SWOT-Analyse in Strategien umgewandelt, welche den Zielstellungen und Forschungsfragen dieser Untersuchung entsprechen. Das Ergebnis sind vier verschiedene Typen von Strategien (Abbildung 55).

Um diese Strategien zu entwickeln, müssen die einzelnen Indikatoren aus den SWOT-Matrizen miteinander kombiniert werden. Wie in der Abbildung 55 zu sehen, werden Stärken mit Chancen, Chancen mit Schwächen, Stärken mit Risiken und Schwächen mit Risiken kombiniert. Ziel ist es verschiedenen Indikatoren zu Synergien zu kombinieren und somit ungenutzte Potenziale oder nicht vorhergesehen Chancen zu nutzen.

Die Strategie- und Maßnahmenentwicklung wurde vorerst für jede der vier Zonen durchgeführt und kann detailliert im Anhang eingesehen werden. Im Folgenden sind ausgesuchte Strategien aller vier Typen für den Innsbrucker Platz als Gesamtsystem vorgestellt.

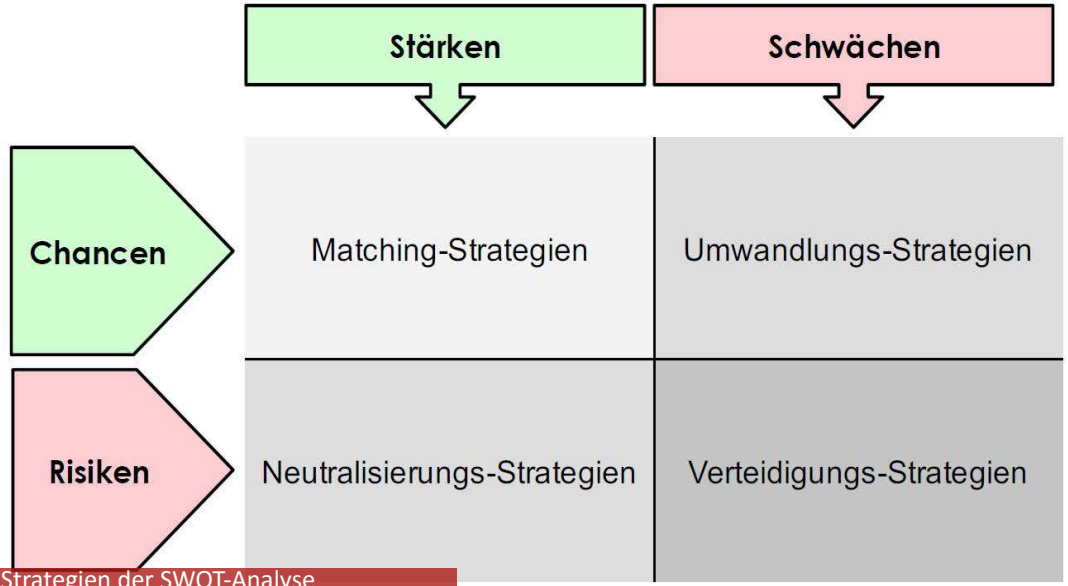


Abb 55: Strategien der SWOT-Analyse
Quelle: Eigene Darstellung

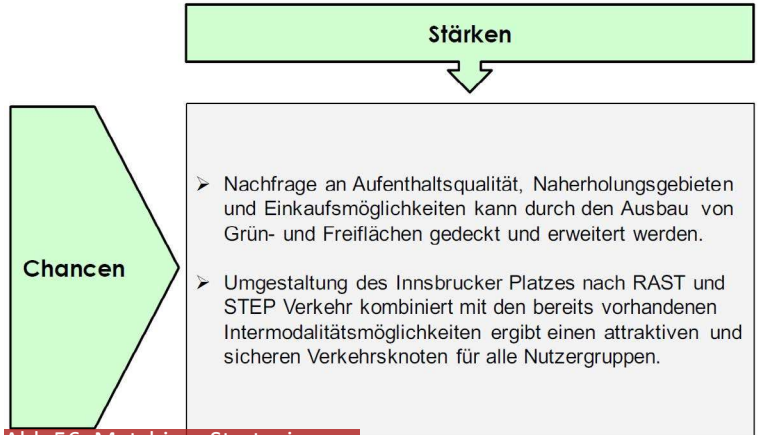


Abb 56: Matching- Strategien
Quelle: Eigene Darstellung

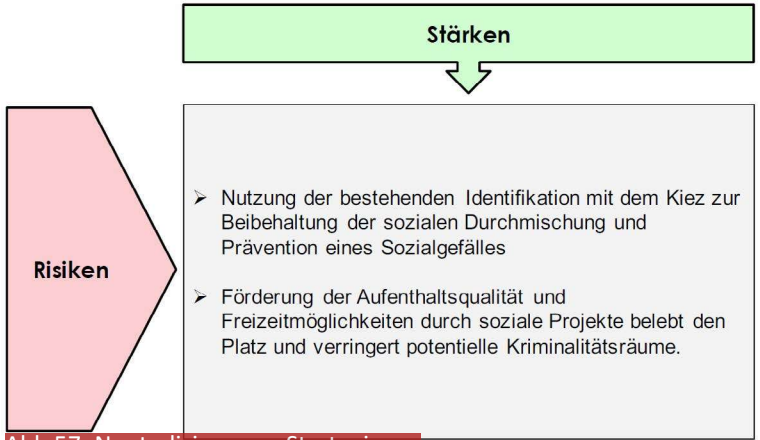


Abb 57: Neutralisierungs- Strategien
Quelle: Eigene Darstellung

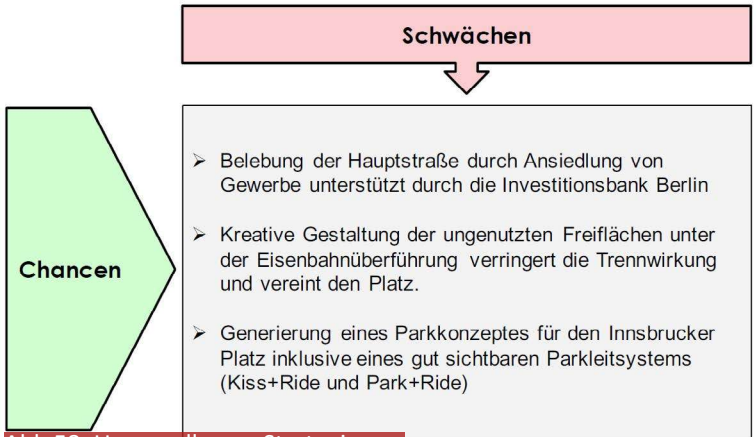


Abb 58: Umwandlungs- Strategien
Quelle: Eigene Darstellung

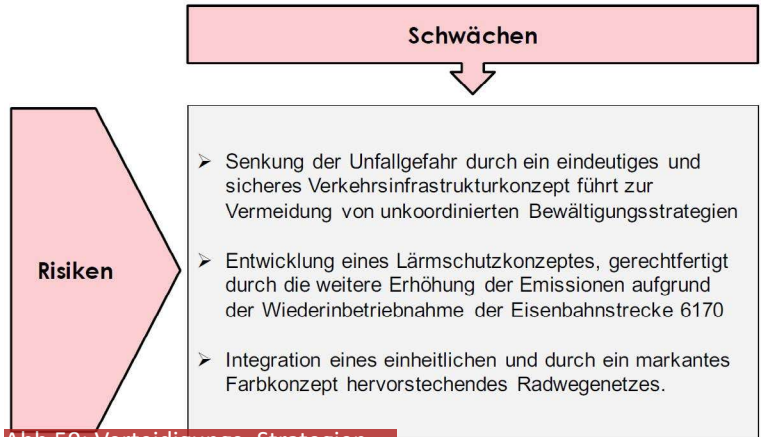


Abb 59: Verteidigungs- Strategien
Quelle: Eigene Darstellung

Dieses sind nur Beispiele für Strategien, welche aus der SWOT-Analyse gewonnen werden konnten. Auf Basis der SWOT-Matrix können je nach Bedarf und Zielvorstellung viele neue Strategien und Maßnahmen entwickelt werden.
Auch die Matrizen mit den Indikatoren und Schlüsselfaktoren können jederzeit weiter ergänzt werden, um neue und zeitgemäße Strategien finden zu können. Somit bildet die SWOT-Analyse mit ihrer Recherche die Grundlage für zukünftige Entscheidungen und gilt damit als solides Fundament für Maßnahmenentwicklungen und Strategiefindungen in der Stadt- und Verkehrsplanung.

Zwischenfazit

Die Ergebnisse der vorangegangen Untersuchungen die in der SWOT-Analyse gebündelt und bewertet wurden, zeigen den eindeutigen Schwachpunkt des Innsbrucker Platzes auf – so sind in Zone 1 (Innsbrucker Platz als Straßenverkehrsknotenpunkt) keine Stärken vorzufinden. Der Knotenpunkt Innsbrucker Platz ist durch eine hohe Unfallgefahr sowie durch eine unübersichtliche Knotenpunktgestaltungen für den Aktivverkehr geprägt. Die Nutzer_Innen zeigen hierbei verschiedene Bewältigungsstrategien und weisen damit auf eine nicht adäquate Gestaltung des Platzes hin.

Im Gegensatz zur Zone 1 zeigen sich in den anderen drei Zonen verschiedene positive und negative Aspekte, auf die durch die Strategiebildung weitestgehend eingewirkt wird und somit attraktive und umsetzbare Lösungsansätze geschaffen werden. So zeigen die Vorteile, wie beispielsweise die Entwicklungsmöglichkeiten von ungenutzten Grün- und Freiflächen, die gute Verkehrsanbindung und bestehende Intermodalität, sowie die Identifikation der Bewohner_Innen mit dem Innsbrucker Platz als Bestandteil der Kiezstruktur, auf, dass verschiedenste Handlungsspielräume vorliegen.

In der durchgeführten Strategiebildung konnten verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung, Neutralisierung, Umwandlung und Verteidigung generiert werden. Diese sind, gemäß der umfangreichen Datengrundlage aus den Untersuchungen, breit aufgestellt und eröffnen den Steakholdern die unterschiedlichsten Handlungsansätze. Ein umfassender Überblick der Strategien ist im Anhang einzusehen.

Letztendlich hat die SWOT-Analyse aufgezeigt, dass eine umfassende Lösung zur Bekämpfung der problembehafteten Schwächen und Risiken in Zone 1 nur durch eine konfliktorientierte Entscheidung zu Gunsten des Umweltverbundes erfolgen kann, woraus sich eine Neugestaltung des Platzes ableitet.

ENTWURF UND BEST PRACTICE

Quelle: eigene Aufnahme

Einleitung

Im Rahmen der Untersuchungen des Gebietes um den Innsbrucker Platz wurden für die analysierten Probleme und Konflikte erste Handlungsempfehlungen entwickelt. Dabei fließen die Ergebnisse aller Untersuchungen in die Handlungsempfehlungen und ersten Entwurfsskizzen mit ein. Insbesondere stehen bei der Entwicklung von Lösungsansätzen die Ideen von interviewten Experten sowie die aus Best Practice Beispielen für besonders gut empfundene Maßnahmen im Vordergrund.

Die Experten waren sich einig, dass die Verkehrsflächen des Platzes für Fußgänger_Innen und Radfahrer_Innen freundlicher gestaltet werden sollten. Hierfür wären enorme Mittel und der politische Wille am Modal Split etwas zu ändern notwendig. Das sei bisher aufgrund der autofreundlichen Verkehrspolitik nicht geschehen. Die Intermodalität des Platzes wurde, aufgrund der guten Umsteigemöglichkeiten, als insgesamt gut bezeichnet. Im Punkt Sicherheitsgefühl ist der Platz als schlecht zu bezeichnen, was auf die Radunfallquoten zurückzuführen ist, so die Experten. Weiter mangelt es an Aufenthaltsangeboten und Dienstleistungen im Öffentlichen Raum. Dieser tritt als trennende Fläche in Erscheinung, die keine Begegnung und Aufenthalt ermöglicht. Auch die geplante Bebauung südlich der Gleise wird dies nicht ändern. Die S-Bahnbrücke wird als zu breit und dunkel bezeichnet. Es sollten, um den Platz mit mehr Leben zu füllen, weitere Geschäfte, neben Lidl in der Unterführung, angesiedelt werden.

Durch die Betrachtung von internationalen Best Practice Beispielen können diesen Thesen teilweise bereits konkrete Handlungsempfehlungen folgen. Der Weg dorthin wird im Folgenden näher erläutert und mündet am Ende dieses Kapitels in ersten kleineren Entwürfen zur kurz-, mittel- und langfristigen Bewältigung der analysierten Problematik.

Der Fokus liegt dabei stets auf der Intermodalität, wobei nicht allen Problemen und Facetten des Platzes gleichermaßen begegnet werden kann, da dies den Rahmen dieser Arbeit bei weitem übersteigen würde.

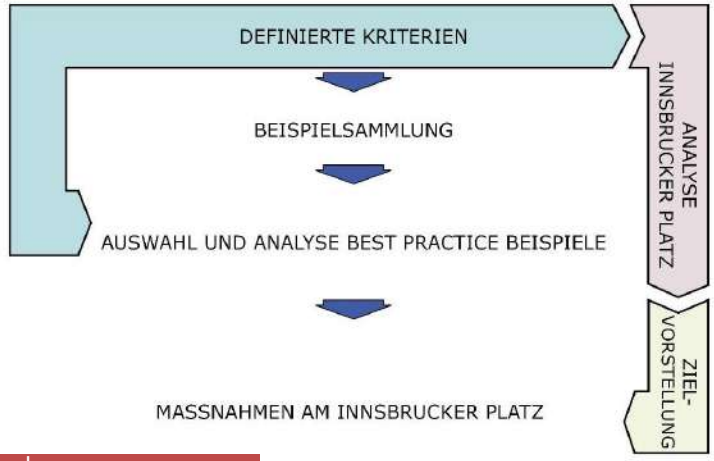


Abb 60: Methodisches Vorgehen
Quelle: Eigene Darstellung

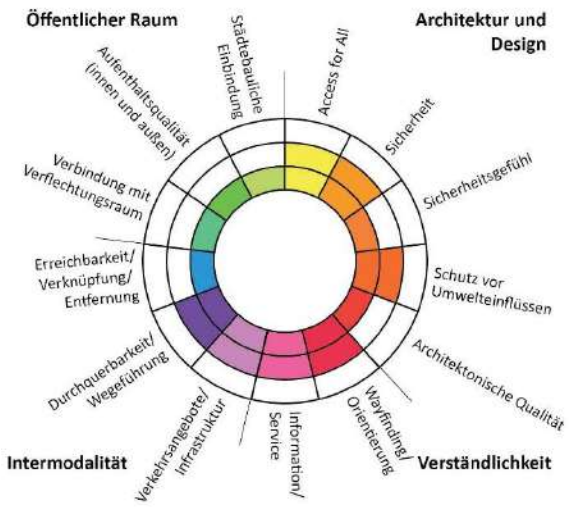


Abb 61: Analysebeispiel Innsbrucker Platz
Quelle: Eigene Darstellung

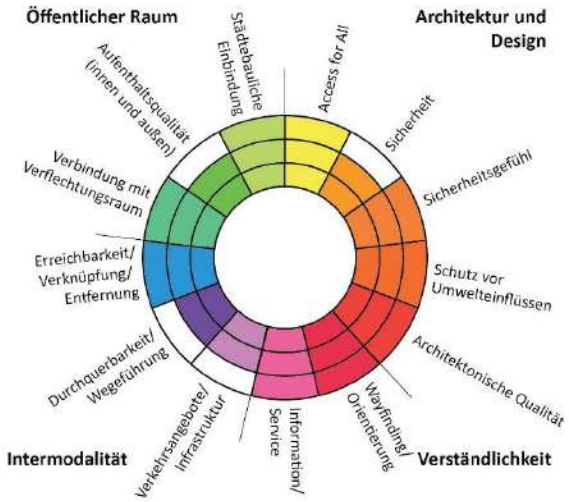


Abb 62: Analysebeispiel Avenida de América
Quelle: Eigene Darstellung

Methodik

Neben den Experteninterviews wurden parallel Best Practice Beispiele gesucht und auf Grundlage definierter Kriterien analysiert und ausgewertet. Das Beurteilungsschema wurde dabei angelehnt an die Interchange Best Practice Guidelines 2009 von Transport for London entwickelt und genutzt (vgl. Transport for London 2009). Die Sammlung von Beispielen erfolgte dabei aus den Modellprojekten City Hub (vgl. Ubbels 2013) und Enter HUB (vgl. URBACT 2015) sowie aus Positivbeispielen aus den Medien. Neben der Auswahl nach inhaltlichen Aspekten wurden letztlich nur gut dokumentierte Beispiele auf Grund der besseren Verwertbarkeit als Referenzen genutzt. Entwickelt wurde bei der Analyse ein Kreisdiagram in Anlehnung an die Kriterien aus City HUB und Enter HUB (siehe oben) welches eine erste Beurteilung und Einschätzung der Beispiele ermöglichte. Weiter konnten diese dadurch anschaulich verglichen werden (Abbildung 62). Bewertet wurde dabei mit einer Skala von 0 (negativ) bis 3 (sehr positiv).
Im Anschluss an die Analysen wurden die Handlungsempfehlungen mit Hilfe von Fotocollagen und skizzenhaften Entwürfen visuell dargestellt.

Die von uns entwickelten Verbesserungsansätze und Darstellungen am Ende dieses Kapitels bilden in dieser Arbeit keinen zusammenhängenden in sich geschlossenen Entwurf, sondern liefern einzelne Ansätze zur Verbesserung auf denen weitere Maßnahmen aufbauen können.

Best Practice Beispiele

Drei ausgewählte Beispiele, die neben der Intermodalität in jeweils einem Betrachtungsaspekt besonders herausragen, sowie einige weitere als interessant befundene Verbesserungsansätze werden im Folgenden vorgestellt.

King´s Cross Station

Die King´s Cross Station befindet sich in London und ist mit sechs U-Bahnlinien und seiner Fernverkehrsanbindung der am besten vernetzte Knotenpunkt Großbritanniens, die Station St Pancras befindet sich in direkter Nachbarschaft. Im Rahmen der Entwicklung des umgebenden Quartiers, einer 27 ha großen ehemaligen Eisenbahnbrache, und zur Vorbereitung auf die Olympischen Spiele wurde bis 2012 auch der Bahnhof umgebaut (vgl. NetworkRail o.J.; ULI 2014)

Das Beispiel ragt v.a. in den Aspekten des öffentlichen Raumes heraus. Da das umgebende Quartier im Zusammenhang entwickelt wurde, konnte besonderer Fokus auf die Vernetzung mit der Umgebung gelegt werden, dementsprechend wurden ein neuer Boulevard, neue Fußverkehrsverbindungen und -brücken zusammenhängend geplant und geschaffen. Ein neuer Bahnhofsvorplatz mit 7000 m² Größe, der King´s Cross Square, wurde geschaffen und mit Bänken, Beleuchtung und Kunst gestaltet. Die aufwändige Restauration der Bahnhofsfassade zeigt einen Fokus auf Qualität und Ästhe-

Abb 63: King's Cross Station mit belebtem Vorplatz (rendering)
Quelle: Network Rail o.J.

Abb 64: Blick aus dem Bahnhof (rendering)
Quelle: Network Rail o.J.

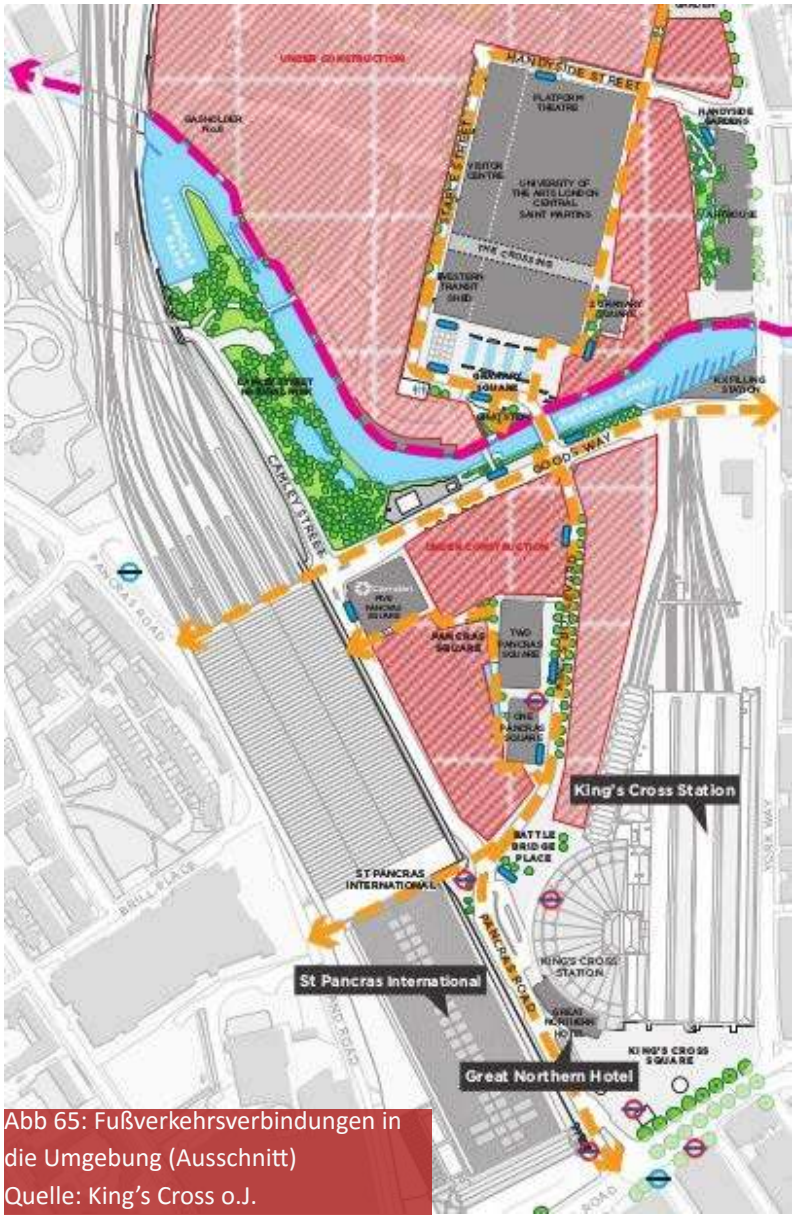


Abb 65: Fußverkehrsverbindungen in die Umgebung (Ausschnitt)
Quelle: King's Cross o.J.

tik der gebauten Umwelt (vgl. NetworkRail o.J.; King´s Cross o.J.).

King´s Cross besitzt andere Dimensionen als der Innsbrucker Platz; auch war dort die seltene Chance einer zusammenhängenden Neuentwicklung gegeben. Was sich übertragen lässt, ist der Fokus auf die Vernetzung mit der Umgebung für den Fußverkehr und v.a. der Gedanke, einen attraktiven Bahnhofsvorplatz zu schaffen, der ein Ankommen und Verweilen ermöglicht, statt wie momentan am Innsbrucker Platz praktisch direkt auf eine vielbefahrene Straße zu treten.

Gare de Lyon-Perrache

Der Fern- und Nahverkehrsbahnhof Gare de Perrache in Lyon ist mit 100.000 Passagieren täglich, ähnlich der King´s Cross Station, für eine direkte Transformation auf den Innsbrucker Platz bei Weitem Überdimensioniert. Der ehemalige Hauptbahnhof der südfranzösischen Stadt bildet neben vielen Bus- und Bahnlinien im Nah- und Fernverkehr die direkte Anbindung der Autobahn an das Nahverkehrsnetz der Stadt. Der historisch gewachsene Bahnhof, welcher erstmals Ende des 19. Jahrhunderts in Betrieb genommen wurde, hat sich in der Vergangenheit stetig gewandelt und wurde durch den Fortschritt der technischen Entwicklung und den gesellschaftlichen Rahmenbedingungen mehrfach modernisiert und ausgebaut. Aktuell wird der Bahnhof bis voraussichtlich 2020 hinsichtlich einer transparenteren Intermodalität und einer verbesserten Einbindung in die umliegenden Quartiere umstrukturiert. Dabei steht insbesondere die Trennwirkung des breiten Gleisbettes zwischen dem nördlich und südlich angrenzenden Stadtteilen im Fokus der Entwicklung. Konkret geht es um die bessere Einbindung der Zugänge bis in die Quartiere hinein und die barrierefreie Zugänglichkeit von allen Seiten in Hinblick auf die demographische Entwicklung (vgl. Architecture Urbanisme 2014; RenablLyon 2001).

Abb 66: Zugang zu dem Bahnhof aus dem Quartier
Quelle: Architecture Urbanisme 2014

Abb 67: Verbesserter Zugang durch Niveauregulierug
Quelle: Architecture Urbanisme 2014

Abb 68: Offene Gestaltung für übersichtliche Orientierung
Quelle: Architecture Urbanisme 2014

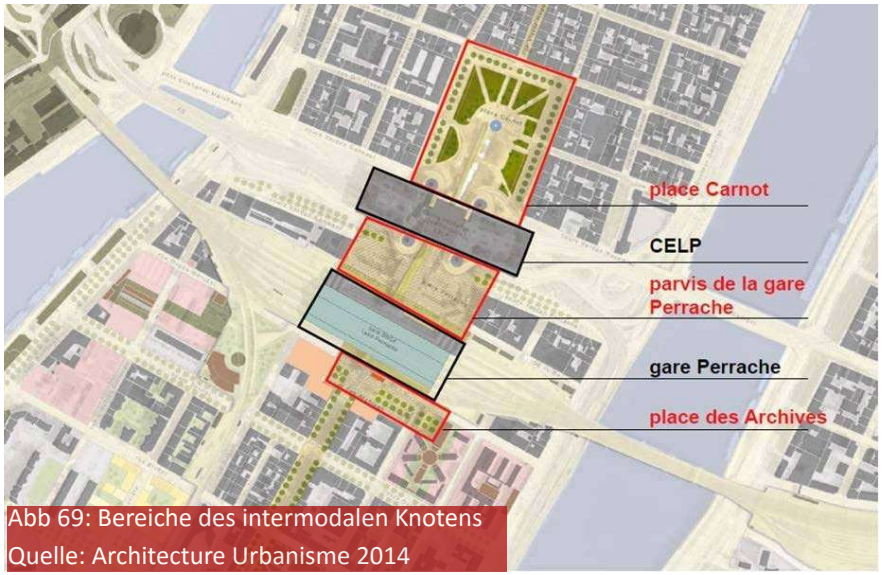


Abb 69: Bereiche des intermodalen Knotens
Quelle: Architecture Urbanisme 2014

Durch die Modernisierung wird das direkte Umfeld des Bahnhofs insbesondere für Fußgänger_Innen erheblich aufgewertet. Die Straßen des MIV werden von den Haupteingängen des Bahnhofgebäudes umgeleitet und Rolltreppen werden durch großzügige Rampen und Fußgängerbrücken ersetzt. Der Umstieg zwischen einzelnen Verkehrsmitteln soll einfacher und intuitiver werden indem der Bereich zwischen Warteflächen und Bahnsteigen mittels Glasflächen transparenter gestaltet werden (Abbildung 68). Durch die Teilweise bereits heute umgesetzten Maßnahmen bietet der Bahnhof in Hinblick auf die Aspekte Sicherheit, Barrierefreiheit und Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel und Bahnhof mit Quartier einige Ansätze und Aspekte die auf den Innsbrucker Platz direkt oder indirekt in dem entsprechend kleineren Maßstab übertragen werden können. So können die Zugänge zu den Verkehrsmitteln am Innsbrucker Platz auch durch mehr Transparenz und Neugestaltung der Straßen verbessert und der barrierefreie Umstieg nach den Vorbildern des Gare de Perrache optimiert werden.

Avenida de América

Der Bahnhof Avenida de América im Herzen von Madrid (Spanien) ist ein Verkehrsknotenpunkt zwischen Lokal- und Langstreckenbussen, der Metro sowie des MIV. Der insbesondere als Busbahnhof fungierende Umsteigepunkt wurde im Jahre 2000 in seiner heutigen Form erbaut und zwischen 2012 und 2014 umfassend saniert (vgl. CRTM 2014). Heute bietet der Knotenpunkt eine Kapazität für bis zu 120 Mio. Passagieren pro Jahr (vgl. ORIGAMI Project 2011) Die Besonderheit des Bahnhofs liegt vor allem darin, dass Fußgänger_Innen als Hauptnutzer bereits bei der Planung im Vordergrund standen, somit wurde der Bahnhof durch 4 Untergeschosse nahezu vollständig unterirdisch errichtet. Der überirdische Bau des Erdgeschosses dient dabei als Empfangshalle und Eingangsbereich und leitet durch großflächige Fester das Tageslicht in die unterirdischen Bereiche. Durch die klare Strukturierung der Etagen in Verbindung mit einem eindeutigen Farbkonzept und systematischer Wegeführung bildet Avenida de América ein sehr gutes Positivbeispiel für einen intuitiven intermodalen Verkehrsknoten.

Das erste Untergeschoss beherbergt dabei mit 18 Haltebuchten das Fernbusterminal. Von dort aus kann im zweiten Untergeschoss in die regionalen und lokalen Buslinien umgestiegen werden und wiederum eine Etage tiefer, im dritten Untergeschoss, befindet sich der Anschluss zu vier Metrolinien der Stadt. Ebenfalls auf der Ebene des dritten Untergeschosses befinden sich 253 kurzzeitstellplätze für Pkw. Auf der vierten und untersten Etage befindet sich ein Parkhaus mit knapp 400 Stellplätzen für die Umliegende Wohnbebauung. In den oberen drei Untergeschossen sorgen darüber hinaus

Abb 70: Etagenschnitt Avenida de América
Quelle: ORIGAMI 2011

verschiedene Angebote von Einzelhandel und Gastronomie sowie das einfallende Tageslicht für einen entspannten Aufenthalt während der Umstiegszeiten. Auf Grund der unterirdischen Konstruktion können vor allem die an- und abfahrenden Fernbusse über Tunnel direkt auf die Fernstraßen geleitet werden ohne durch den innerstädtischen Berufsverkehr zu fahren, welches eine erhebliche Entlastung der innerstädtischen Straßen darstellt (vgl. CRTM 2014).

Die Eigenschaften des Bahnhofs in Madrid können, bedingt durch das große Angebot von Verkehrsmitteln und der baulichen Situation, nicht direkt auf den Intermodalen Knoten am Innsbrucker Platz übertragen werden, dennoch gibt es wesentliche Ansätze aus den Bereichen „Wayfinding“ und der Gestaltung von unterirdischen Aufenthaltsqualitäten, welche, neben dem grundlegenden Verständnis den/die Fußgänger_In im Zentrum zu betrachten, auf den Innsbrucker Platz übertragen, oder als Gedankenanstöße genutzt werden können. So könnte beispielsweise durch eine klare Farbgestaltung und Linienführung auf dem Bodenbelag die intuitive Orientierung verbessert oder durch bessere Beschilderung das Informationsangebot ausgebaut und verständlicher gestaltet werden.

Abb 71: Überirdischer Eingangsbereich zum Unterirdischen Bahnhofsbereich
Quelle: CRTM 2014

Sonstige Ansätze

Da für bestimmte Missstände bzgl. der Intermodalität am Innsbrucker Platz noch kein überzeugendes Konzept in den oben vorgestellten Beispielen zu finden war, folgen hier weitere einzelne Ansätze.

Fahrradabstellanlagen/ -service

Viele große Städte wie Malmö oder Utrecht haben (oder bauen gerade) vorbildliche unterirdische Fahrradgaragen, die mit Serviceangeboten wie Schließfächern, Stromanschlüssen oder Zuganzeigen verbunden sind (vgl. Copenhagenize 2014). Für den Innsbrucker Platz relevanter sind kleinere Ansätze, wie bspw. In Bamberg, wo ein bestehendes Gebäude seit 2012 als Parkhaus für 330 Fahrräder genutzt wird (vgl. DifU/BMVI 2012). Eine Monatskarte kostet hier nur 8 €, es ist kein Personal vonnöten und einige zusätzliche Angebote sind vorhanden (vgl. ebd.). Auf noch kleinerer Maßstabsebene wurde das Thema in Gera angegangen: hier wurde ein kaum mehr genutzter Fußgängertunnel schlichtweg in eine Art Fahrradparkhaus „light“ umgewandelt und mit einem Serviceangebot vor dem Bahnhof kombiniert (vgl. DIFU/BMVI 2008). Das ist einfach und billig, aber wirkungsvoll.

Abb 72: Fahrradparken in bestehendem Gebäude in Bamberg
Quelle: DifU/BMVI 2012 c Stadtplanungsamt

Farbige Fahrbahngestaltung

Des Weiteren fanden wir die Intervention mit Farbe ein interessantes Mittel, ohne große Eingriffe einen Moment der Irritation und eine folgende Verlangsamung des Verkehrs hervorzurufen und die Wahrnehmung einer Straße als öffentlichen Raum zu verstärken. Im Park „superkilen“ in Kopenhagen wird dieses Mittel v.a. zur Definition und Strukturierung des Raumes verwendet, während bspw. in Berlin am Zoologischen Garten eine rote Markierung ohne jegliche Rechtswirksamkeit den MIV zum rechtzeitigen Anhalten an der Ampel bewegen soll. Auch bei der Umsetzung einer Begegnungszone in der Berliner Maaßenstraße im Zuge eines Modellprojektes soll mit grüner Farbe signalisiert werden, dass man sich in einen andersartigen Bereich begibt (vgl. SenStadtUm o.J.). Solche Ansätze müssen nicht auf Farbe beschränkt bleiben, sondern lassen sich allgemein auf Bodenbelag übertragen.

Abb 73: „Superkilen“ in Kopenhagen
Quelle: Landschaftsarchitektur heute o.J.

Abb 74: Entwurf für die Umgestaltung der Maaßenstraße (Ausschnitt)
Quelle: SenStadtUm o.J.

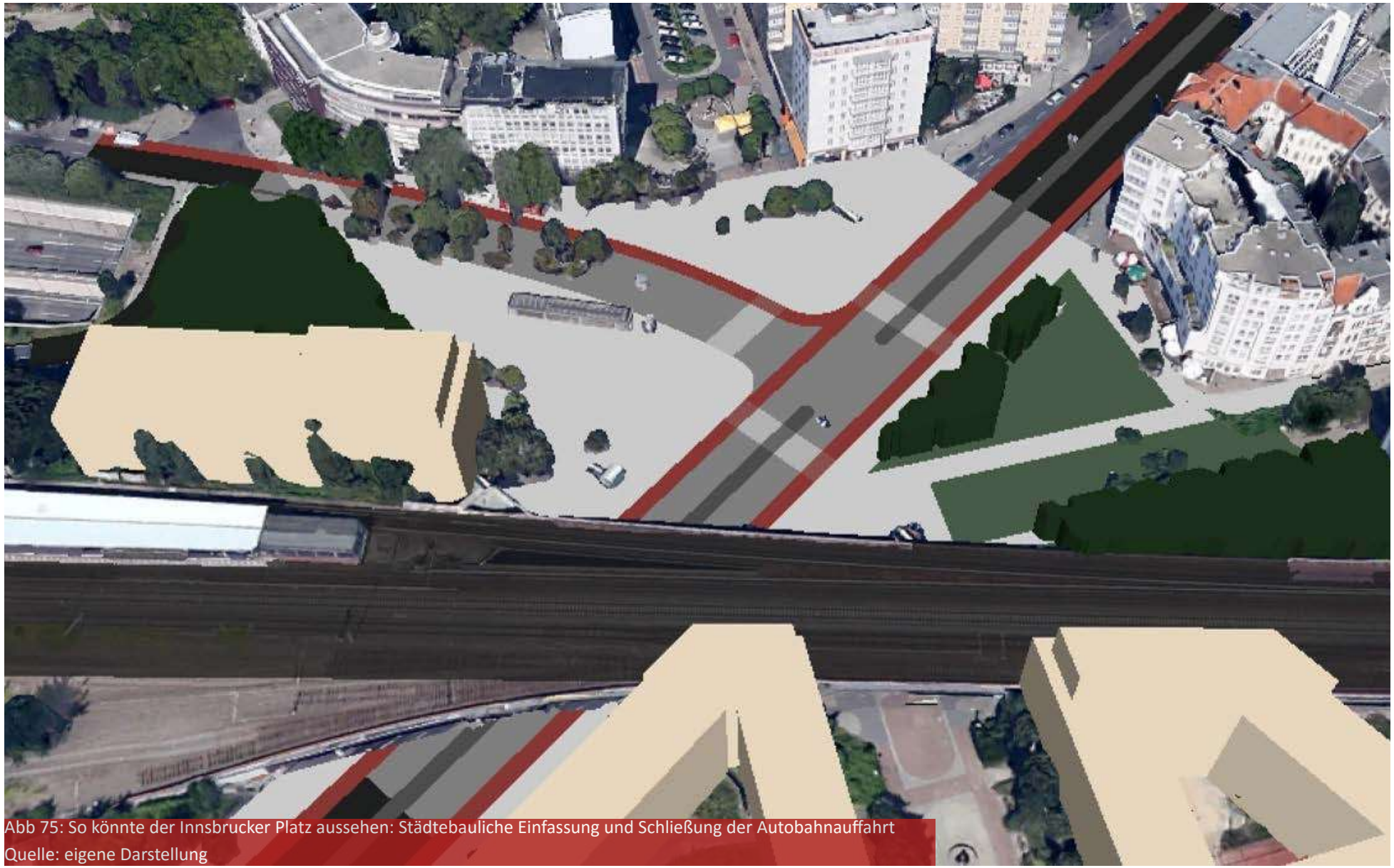


Abb 75: So könnte der Innsbrucker Platz aussehen: Städtebauliche Einfassung und Schließung der Autobahnauffahrt
Quelle: eigene Darstellung

Verbesserungsansätze für den Innsbrucker Platz

Das folgende Leitziel entstand aus der Beschäftigung mit der Situation und den Problemen am Innsbrucker Platz, unterfüttert mit dem theoretischen Wissen über Merkmale guter intermodaler Knotenpunkte und den praktischen Ansätzen aus den Best Practice Beispielen.
Wie viele andere Plätze wurde der Innsbrucker Platz durch die Durchsetzung autogerechter Planungen überformt und kann heute nicht mehr als Stadtplatz, sondern nur noch als überdimensionierte Autostraße bezeichnet werden. Unser Leitziel ist somit eine „Rückeroberung“: Diese ist nicht nur unter Gesichtspunkten der Raumaufteilung zu sehen, sondern auch bzgl. gleichberechtigter Zugänglichkeit, Nutzbarkeit und Sicherheit, immer mit Bezug zu unserem Betrachtungsfokus, der Intermodalität. Somit sollen unsere Ideen zu einer Veränderung des Innsbrucker Platzes von der (hauptsächlich) monofunktionalen MIV-Fläche zum multifunktionalen und ausgewogenen Aufenthalts- und Mobilitätsraum beitragen.

Die Abbildung 75 zeigt eine mögliche städtebauliche Einfassung sowie eine Neuaufteilung des öffentlichen Raumes: Zusätzliche Gebäude würde die Raumkanten des Platzes vervollständigen. Durch die Schließung der Autobahnauffahrt und den im östlichen Bereich der Autobahnzufahrt befindlichen Parkplatz entstünde eine beachtliche Menge an nutzbarem öffentlichem Raum.

Bei den weiteren Vorschlägen haben wir uns eher auf kleinere, leicht umsetzbare Rückeroberungsmaßnahmen ohne städtebauliche Eingriffe konzentriert. Diese Maßnahmen werden den drei Leitzielen „attraktiv“, „sicher“ und „intermodal“ zugeordnet und für die bessere Vorstellbarkeit räumlich eingeordnet (Abbildung 76).

Abb 76: Verortung der Maßnahmen-Kategorien auf dem Platz
Quelle: eigene Darstellung

„attraktiv“

Ziel ist hierbei eine Neuaufteilung und Qualifizierung des öffentlichen Raumes. Am Beispiel der King´s Cross Station lässt sich gut erkennen, welche Qualität ein attraktiver Bahnhofsvorplatz mit Aufenthaltsqualität schafft und welche Rolle Verbindungen in die umgebenden Quartiere spielen.

Der Fokus liegt hier auf dem Bereich nördlich des S-Bahnhofes einschließlich des P+R Platzes sowie östlich der Hauptstraße (unter der S-Bahnbrücke) bis hin zur südlichen Grünfläche an der Rubensstraße. In diesem Bereich kommen die Menschen mit S-Bahn, U-Bahn, Bussen und Fahrrädern an und gleichzeitig besteht hier erhebliches Verbesserungspotential: Unter anderem öffnet sich der Bahnhofsvorplatz aus historischen Gründen gestalterisch (Bodenbelag, Bepflanzung) zur Platzmitte hin. Das ist heute nicht mehr zeitgemäß, da die Mitte des Platzes nur noch vom MIV genutzt werden kann und somit laut und unattraktiv ist. Wild abgestellte Fahrräder verhindern ein zusammenhängendes Raumgefühl am Bahnhofsvorplatz. Die viel und schnell befahrene Hauptstraße stellt eine Barriere und Gefahr für das Queren zur Bushaltestelle und ins Quartier dar. Unter der S-Bahnbrücke ist keinerlei Aufenthaltsqualität erkennbar.

Abb 77: Mögliche Neugestaltung des Vorplatzes aus der Vogelperspektive
Quelle: eigene Darstellung

Verbesserungsansätze sind:

· Vergrößerung des Vorplatzes durch Schließung der Rechtsabbiegerspur für den MIV

· Schaffung eines zusammenhängenden Raumes, der sich gestalterisch (bspw. Mit Bäumen) Richtung S-Bahnhof orientiert, zum P+R Platz öffnet und bspw. durch Farbmarkierungen auch bis auf die andere Seite der Hauptstraße und somit bis ins Quartier erstreckt

· Angebote wie Carsharing oder E-Mobility beim P+R Platz

· Gastronomie und Möblierung (Bänke, Mülleimer, etc.)

· Fahrradabstellhäuschen nördlich des U-Bahneinganges mit höherer Kapazität und ergänzenden Serviceangeboten, dient auch der Strukturierung des Raumes

Abb 78: Gestaltung des Platzes mit Gastronomie und zentral gelegener Fahrradgarrage
Quelle: eigene Darstellung

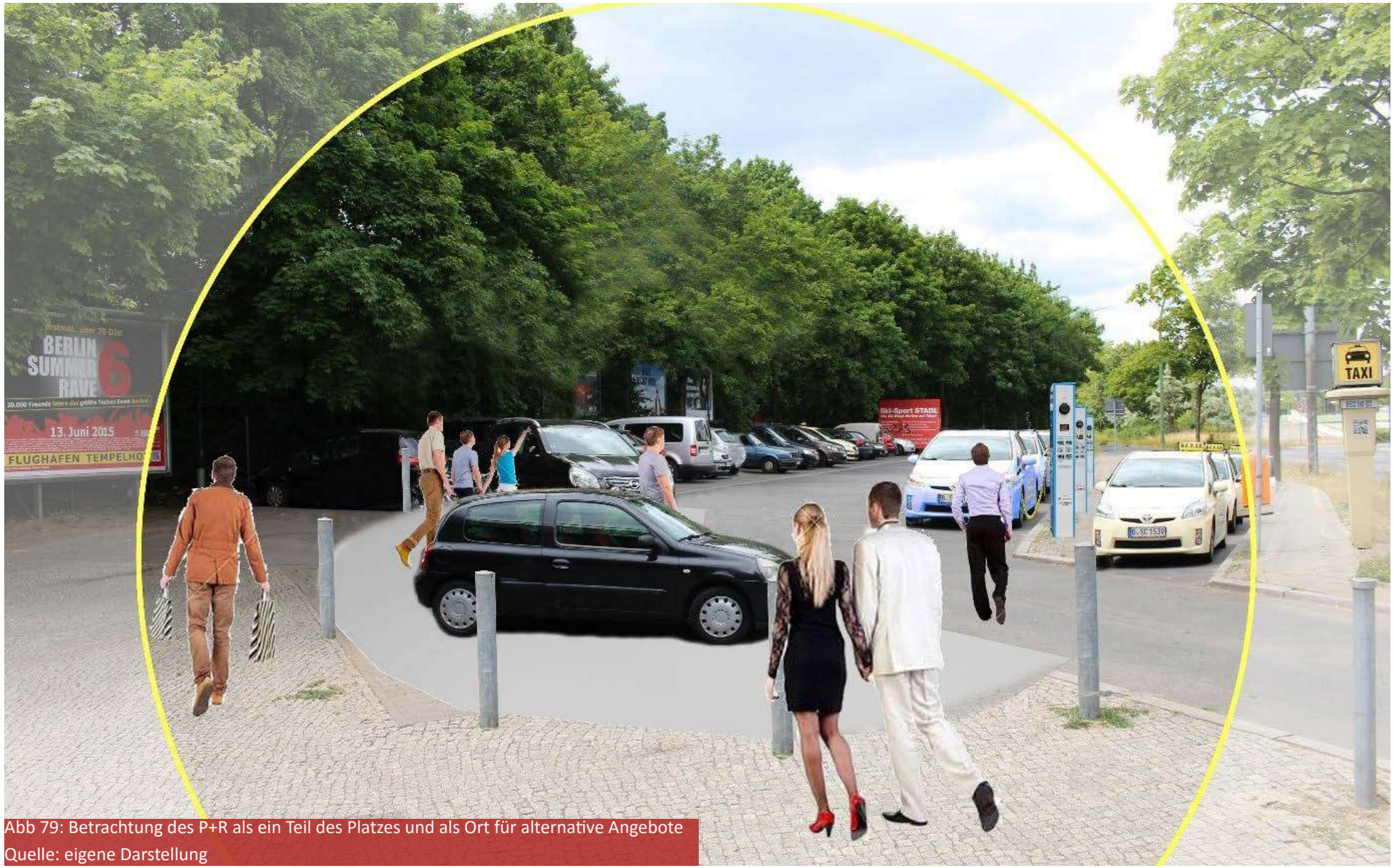


Abb 79: Betrachtung des P+R als ein Teil des Platzes und als Ort für alternative Angebote
Quelle: eigene Darstellung

Ähnliche Maßnahmen wären auch an den nördlichen Vorplätzen denkbar. Hier sind heute schon erste Ansätze zu Belebung und Aufenthaltsqualität und Verbindungen in die angrenzenden Quartiere erkennbar, Handlungsbedarf besteht dennoch.

Abb 80: Verbindung ins Quartier; unter der Brücke können auch beleuchtungstechnische Maßnahmen eingesetzt werden
Quelle: eigene Darstellung

„sicher“

Die Sicherheit auf dem Platz wurde von den Experten als schlecht bis sehr schlecht beurteilt. Die komplizierten und uneinsichtigen Abbiegesituationen der Autofahrer_Innen führt häufiger zu Unfällen oder „Beinahe Unfällen“ mit Radfahrer_Innen. Unter der Brücke befindet sich ein Angstraum, da die Brücke recht breit ist und über keine extra Beleuchtung für Fußgänger_Innen verfügt. Barrierefreiheit ist bisher nicht gegeben, da einige Bordsteine zu hoch sind, um mit Rollator, oder Rollstuhl überquert zu werden. Allerdings muss beachtet werden, dass bei einem Umbau eine Mindesthöhe von Bordsteinen für Blinde vorgesehen ist, damit sie diesen ertasten können. Nach den Vorstellungen sollte die Sicherheit der Radfahrer_Innen dadurch verbessert werden, dass eine bisherige Autospur für den Radverkehr und Busverkehr genutzt wird. Die Brücke sollte beleuchtet werden um nachts kein Angstort zu sein und sicheres durchgehen zu ermöglichen. Weiterhin ist die Verlegung der Straße vor dem Bahnhofsgebäude Richtung Norden eine Mög-

Abb 81: Bessere Radwegeführung und geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen für den MIV erhöhen das Sicherheitsgefühl
Quelle: eigene Darstellung

lichkeit und die Minimierung der Spuren auf eine in jede Fahrrichtung. In Ampelnähe werden Bremsschwellen aufgestellt, um dieses Areal zu endschleunigen und für Radfahrer_Innen, Fußgänger_Innen und insbesondere Schüler_Innen sicherer zu machen.
Die Schließung der Ausfahrt der Stadtautobahn, die von Osten auf den Platz führt (Abbildung 75) würde zu weniger Verkehrsaufkommen und mehr Übersichtlichkeit führen, da niemand mehr den Platz in Ost -West und West-Ost Richtung durchqueren würde. Das Sicherheitsgefühl könnte durch mehr Fahrradabstellanlagen verstärkt werden. Ebenso könnte sich das Sicherheitsgefühl verstärken, wenn die Anhänger der „Trinkerszene“ sich nicht mehr auf der südlich der Bahngleise gelegenen Grünfläche mit Spielplatz aufhalten würden und dort ein Wohngebäude stünde.
Im Fokus sollte bei allen Maßnahmen das Ziel stehen, eine sichere und entspannte Nutzbarkeit des Raumes für Alle zu gewährleisten

Abb 82: Durch ein verbessertes Angebot der Fahrradstellplätze kann der Raum vor dem S-Bhf. entkoppelt vom MIV sicherer gestaltet werden
Quelle: eigene Darstellung

„intermodal“

Die Intermodalität ist die Kernaufgabe eines jeden Verkehrsknoten und wird im Wesentlichen durch die Anzahl der verfügbaren Verkehrsmittel bestimmt. Ein Faktor von weitaus höherer Gewichtung als die reine Quantität der Angebote sollte jedoch die Qualität der Angebote und dessen Verknüpfung und Erreichbarkeit sein. Am Innsbrucker Platz bietet das Angebot an Bus, S- und U-Bahn Verbindungen sowie die Autobahnanbindung und das Fuß- und Fahrradwegenetz eine gute infrastrukturelle Grundlage für einen (lokalen) intermodalen Knoten von hoher Qualität. In unseren Untersuchungen stellt sich jedoch heraus, dass der Großteil der Angebote, insbesondere Fahrradwege, Erreichbarkeit zu Fuß und die Verknüpfung der verschiedenen Angebote des ÖPNV, in ihrer Qualität noch erhebliche Schwächen und Mängel aufweisen. So erreicht man beispielsweise durch eine schlechte Wegeführung und fehlende Beschilderung den Innsbrucker Platz aus der U-Bahn auf einer verlassenen Verkehrsinsel und muss erst die Lichtzeichensignalanlagen überqueren um zu dem nächsten Verkehrsmittel zu kommen welches man über einen vorhandenen alternativen Ausgang auch direkt von der U-Bahn hätte erreichen können. Ein weiteres Beispiel ist die schlechte Einbindung des Busverkehrs, bzw. die Erreichbarkeit der Haltestelle von S- und U-Bhf. aus, wodurch die Passagiere Umwege in Kauf nehmen müssen um sicher Straßen zu überqueren. Verbesserungen können hier sowohl durch kleinere, kurz und mittelfristig umsetzbare, Maßnahmen nach dem Vorbild des Bahnhofs Avenida de América sowie durch aufwendige, langfristig umsetzbare Maßnahmen, ähnlich des Umbaus des Gare de Perrache, realisiert werden.

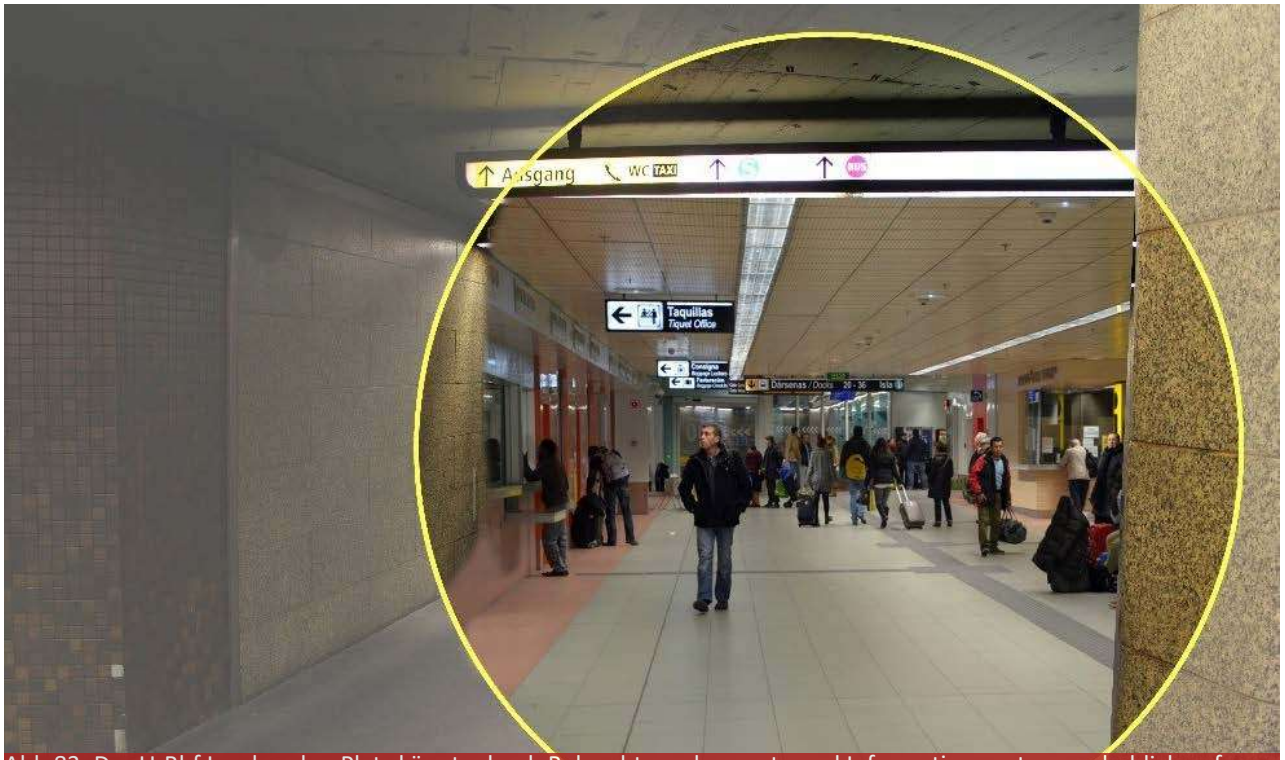


Abb 83: Der U-Bhf Innsbrucker Platz könnte durch Beleuchtungskonzepte und Informationssysteme erheblich aufgewertet werden
Quelle: eigene Darstellung

Abb 84: Neue Straßenquerung durch Farbkonzepte direkt an der Bushaltestelle
Quelle: eigene Darstellung

Verbesserungsansätze der Intermodalität sind insbesondere:

· Die Überquerung der Straße unter der S-Bahnbrücke zu verlegen um dort eine sichere Überquerung zum Bus zu gewährleisten.

· Beschilderung im U-Bahnhof größer, eindeutiger gestalten. Durch Verwendung von Farbkonzepten und einfachen Piktogrammen kann die Orientierung intuitiver erfolgen.

· Verbesserung der Leitsysteme um den vulnerablen Benutzergruppen ein schnelles und sicheres Umsteigen zu ermöglichen.

· Orientierungshilfen unmittelbar nach dem Verlassen des jeweiligen Verkehrsmittels (z.B. Umgebungskarten mit „points of interest“ im U-Bhf.) erleichtern die Wahl der richtigen Wege und ermöglichen eine bessere Aufenthaltsqualität während der Wartezeiten.

· Erweiterung der Angebote im Bereich der Fahrradabstellanlagen

· Vielfalt der Angebote erhöhen durch Carsharing und Ladestationen für E-Mobility

Abb 85: Durch Leit- und Informationssysteme wird die intuitive Intermodalität qualitativ aufgewertet
Quelle: eigene Darstellung

Der Fokus sollte dabei von dem Bereich des S- und U-Bahnhofs ausgehen, da dort die Dichte an angebotenen Verkehrsmitteln am größten ist und die Maßnahmen direkten Einfluss auf eine verbesserte Situation des Umstiegs haben.

Fazit

Intermodalität ist ein weites Feld. Dabei ist es jedoch zu kurz gedacht, lediglich den Aspekt des Umstiegs von einem in ein anderes öffentliches Verkehrsmittel zu betrachten, ebenso wichtig ist die Einbindung und Kombination mit Fuß- und Radverkehr. Der Umstieg funktioniert am Innsbrucker Platz gut. Probleme liegen in den Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern, hier insbesondere MIV und Radverkehr sowie Radverkehr und Fußgängerverkehr. Ein weiteres Problem ist das Wegeleitsystem (Barrierefreiheit), die Informationsvermittlung und die Gestaltung des Bodenbelags. Die Radfahrstreifen sind zu schmal und der Platz ist für alle Verkehrsteilnehmer schlecht einzusehen. Der Innsbrucker Platz ist nicht als ein Platz zu begreifen, da die Fläche durch die Verkehrsflächen stark zerschnitten ist und wenig Aufenthaltsqualität geboten wird. Nach Meinung der Experten wären Änderungen des Modal Split nötig, um massiv eingreifende Maßnahmen an den Verkehrsflächen des Platzes zu veranlassen. Die Gestaltungs- und Best Practice Gruppe hat sich dem Thema angenommen und Zukunftsvisionen dargestellt, die den Innsbrucker Platz intermodaler machen, aber auch die aktuellen Nutzerkonflikte löst. Die Umgestaltung des Vorplatzes lässt es zu, den Bahnhofsvorplatz zum einen mit mehr Möblierung zu versehen und ihn andererseits bespielbarer für die Verkehrsteilnehmer und Anwohner zu machen. Intermodalität am Innsbrucker Platz ist kein kopierfähiges Schema F, es bedarf Zeit, Abstimmung und Mittel um den Platz nachhaltig zu gestalten und intermodal zu optimieren.

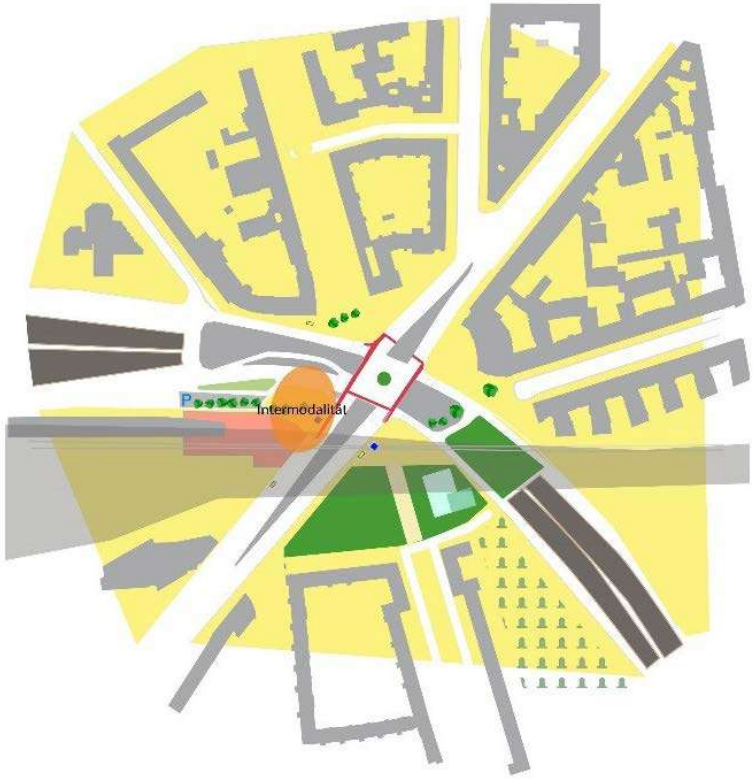


Abb 86: Verortung des Schwerpunktes für Maßnahmen zur verbesserten Intermodalität
Quelle: eigene Darstellung

FAZIT UND AUSBLICK

Quelle: eigene Aufnahme

FAZIT UND AUSBLICK

Die durchgeführte Analyse und Bewertung des intermodalen Verkehrsknoten Innsbrucker Platz aus Sicht der Nutzer_Innen zeigte ein klares Bild der momentanen Aufteilung des öffentlichen Raumes zugunsten des motorisierten Individualverkehrs.
Dabei steht die Gestaltung des Platzes im starken Gegensatz zu den vorhandenen Planwerken und Leitbildern sowie den Vorstellungen und Anforderungen der Nutzer_Innen, die mit verschiedensten Methoden erhoben und ausgewertet wurden.

Die Interviews der Anwohner_Innen ergaben, dass die Nutzung des Platzes hauptsächlich über die öffentlichen Nahverkehrsmittel und den motorisierten Individualverkehr erfolgt. Aus diesen Nutzungen resultiert aber auch ein hoher Lärmpegel, welcher deutlich reduziert werden muss, bspw. durch eine generelle Reduzierung des motorisierten Verkehrs. Dies würde auch die Sicherheit des Fußverkehrs fördern und daher die Attraktivität des Platzes steigern .
Die Reduzierung des MIV auf dem Innsbrucker Platz wird, wie die Experteninterviews zeigten, als problematisch angesehen. Dennoch bedarf dies dringend einer Umsetzung – nicht nur im Hinblick auf die Sicherheit und Attraktivität des Platzes sondern auch im Hinblick auf die angestrebten umweltpolitischen Ziele!
Die Beobachtungen haben indes dieselben Ergebnisse hervorgebracht. Allerdings wurde hier auch deutlich, dass neben der notwendigen Reduzierung des MIV auch mit kleineren Mitteln, wie etwa die Schaffung von durchgängig geführten Radverkehrsanlagen oder die Schaffung von barrierefreien Fußgängerüberwegen, die Attraktivität des Platzes deutlich gesteigert werden kann. Die durchgeführten Audits belegen dies ebenfalls: der Platz bietet verschiedene Mobilitätsangebote, die aber nicht miteinander verknüpft sind. Folglich besteht hier dringender Handlungsbedarf.
Die durchgeführte SWOT-Analyse bündelte die Rechercheergebnisse und eröffnet eine Vielzahl von möglichen Entwicklungspfaden und Strategien die zu einem attraktiven, nachhaltigen und multimodalen Platz führen. Auf Basis dieser Ergebnisse sowie anderer Best Practice Beispiele wurden erste Verbesserungsansätze und Entwürfe konzipiert, die verschiedene Möglichkeiten der Zukunft des Platzes eröffnen.
Am Ende obliegt es nun den politisch Verantwortlichen, die gesteckten Ziele unter Einbindung der Bevölkerung und Stakeholder weiter voranzutreiben und umzusetzen – denn der Öffentliche Raum gehört allen.
Die betrachteten Best-Practice-Beispiele verdeutlichen, dass ein Platz auf vielfältige Weise gestaltet werden kann. Für den Innsbrucker Platz ist festzuhalten, dass die Reduzierung des MIV, die Steigerung der Verkehrssicherheit für den nichtmotorisierten Verkehr und eine Steigerung der Aufenthaltsqualität die wichtigsten Aspekte darstellen. Das Leitziel der „Rückeroberung“, wie es im Kapitel „Entwurf und Best Practice“ formuliert worden ist, sollte daher bei der Umgestaltung des Innsbrucker Platzes berücksichtigt werden.

QUELLENVERZEICHNIS

Architecture Urbanisme (2014): Projet de réaménagement du Pôle d'Echanges Multimodal de Lyon Perrache [online], URL: http://projets-architecte-urbanisme.fr/reamenagement-pole-echange-multimodal-gare-lyon-perrache/, [28.08.2015]

Copenhagenize (2014): Malmö Opens Fantastic Bike&Ride Parking at Central Station [online], URL: http://www.copenhagenize.com/2014/02/malmo-opens-fantastic-bike-parking-at.html, [25.08.2015]

CRTM, Consorcio Transportes Madrid (2014): Intercambiador de Avenida de América [online], URL: http://www.crtm.es/media/323706/avenidaamerica-expoobra.pdf, [02.09.2015]

Deutsches Institut für Urbanistik (DifU) im Auftrag des BMVI (2012): Fahrradparkhaus am Bahnhof mit 24h Betrieb – „Radhaus" in Bamberg [online], URL: http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2192, [25.08.2015].

Deutsches Institut für Urbanistik (DifU) im Auftrag des BMVI (2008): Fürstentunnel in Gera - Fahrradparken im Hauptbahnhof [online], URL: http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2100, [25.08.2015].

Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG) (1996): Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln.

Fuss e.V. (o.J.): Innerörtliche Gehwege und Fahrradnutzung, URL: http://www.fuss-ev.de/themen/61-themen/fussgaenger-und-radverkehr/290-empfehlungen-inneroertliche-gehwege-und-fahrradnutzung.html, [25.06.15].

HOLZ-RAU, C. (2011): Verkehr und Verkehrswissenschaft. Verkehrspolitische Herausforderungen aus Sicht der Verkehrswissenschaft. In SCHWEDES, O. (Hrsg.). Verkehrspolitik - Eine interdisziplinäre Einführung. Wiesbaden: Springer Fachmedien.

Kaiser, Robert (2014): Qualitative Experteninterviews. Konzeptionelle Grundlagen und praktische Durchführung. Wiesbaden: Springer VS.

QUELLENVERZEICHNIS

King´s Cross (o.J.): Getting To&Around [online], URL: http://www.kingscross.co.uk/transport, [25.08.2015].

Kotler, P.; Keller, K.; Bliemel, F. (2007): Marketing-Management: Strategien für wertschaffendes Handeln. London: Pearson Studium

Landschaftsarchitektur heute (o.J.): Superkilen, Kopenhagen/Dänemark [online], URL: http://www.landschaftsarchitektur-heute.de/projekte/details/2186, [25.08.2015].

Lohse, D.; Schnabel, W. (2011): Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung. Band 1 ; Straßenverkehrstechnik. 3. Aufl. s.l.: Beuth Verlag GmbH (Beuth Studium)

Mayring, Philipp (2008): Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken. 10., neu ausgestattete Auflage, Weinheim; Basel: Beltz Verlag 2008.

Mieg, Harald A., Näf, Matthias (2005): Experteninterviews (2. Aufl.). Institut für Mensch-Umwelt-Systeme (HES), ETH Zürich.

Municipality of Reggio Emilia (2015): ENTER.HUB – Altlas of Practices and Experiences 2012-2015 [online], URL: http://www.municipio.re.it/retecivica/urp/retecivi.nsf/PESIdDoc/9F15F0A482D827C3C1257CA6004FC9C1/$file/Atlas-version%20WEB-bdef.pdf, [25.08.2015].

NetworkRail (o.J.): Improving King´s Cross Station [online], URL: http://www.networkrail.co.uk/aspx/6288.aspx, [25.08.2015].

ORIGAMI Project (2011): Avenida de América Bus and Metro Interchange Station in Madrid [online], URL: http://ersilia.net/origami/index.php?option=com_content&view=article&id=403:avenida-de-america-bus-and-metro-interchange-station-in-madrid&catid=4:general, [01.09.2015]

Rühl, Stefanie (o. J.): Atlas.ti - Einführung. Version 5.0. Überarbeitete und gekürzte Fassung von: Jörg Strübing. ATLAS/ti-Kurs. Freie Universität Berlin.1997 Online verfügbar unter http://www.ugr.es/~textinfor/documentos/einfuhrung.pdf [16.09.2015].

QUELLENVERZEICHNIS

Riedel, Veronique (2014): Erste Schritte zum Fragebogen. Berlin. URL: https://isis.tu-berlin.de/pluginfile.php/108090/mod_resource/content/0/Erste%20Schritte%20zum%20Fragebogen_ISIS.pdf [13.09.2015]

Schwedes, Oliver/ Daubitz, Stephan (2015): Qualitative Interviews. Berlin. URL: https://isis.tu-berlin.de/pluginfile.php/266817/mod_resource/content/0/Das%20qualitative%20Interview_ohne%20Bilder.pdf [13.09.2015]

Stock, Jessica (2014): Feldphase & narratives Interview: Struktur und Leitfadenentwicklung. Berlin, URL: https://isis.tu-berlin.de/pluginfile.php/125221/mod_resource/content/1/narratives%20Interview%20und%20Leitfadenentwicklung_ohne%20Bilder.pdf [13.09.2015]

Ubbels, B. et al. (2013) Deliverable 2.2: Key Intermodality Factors, City HUB project.
URBACT (2015) Enter, HUB, Final Report 2012-2015 [online], URL: http://urbact.eu/enter.hub, [05.09.2015]

Urban Land Institute (ULI) (2014): ULI Case Studies: King's Cross—London [online], URL: http://uli.org/case-study/uli-case-study-kings-cross-london-united-kingdom/, [25.08.2015].

Pelz, W. (2004): Strategisches und Operatives Marketing. Ein Leitfaden zur Erstellung eines professionellen Marketingplans. Norderstedt

RenablLyon (2001): Lyon 2e arrondissement, Confluent, Verdun (cours de) Gare de Lyon-Perrache [online], URL: http://www.culture.gouv.fr/culture/inventai/itiinv/lyon-confluent/dossiers/ia69000834.html#CallCopyright, [28.08.2015]

Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST) (2006): Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln.

QUELLENVERZEICHNIS

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (SenStadtUm) (o.J.): Fußverkehrsstrategie für Berlin – Modellprojekt 5 – Begegnungszonen – Stand der Umsetzung [online], URL: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/fussgaenger/strategie/download/begegnungszonen_kurzbericht2014.pdf, [25.08.2015]

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (2011): Stadtentwicklungsplan Verkehr Berlin, verfügbar: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/step_verkehr/download/Stadtentwicklungsplan_Verkehr_Berlin_gesamt.pdf (16.06.2015, 23:32 MESZ)

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (2014): Klimaneutrales Berlin 2050, Ergebnisse der Machbarkeitsstudie, verfügbar: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/klimaschutz/studie_klimaneutrales_berlin/download/Machbarkeitsstudie_Berlin2050_Hauptbericht.pdf (16.06.2015, 23:29 MESZ)

Transport for London (2009): Interchange Best Practice Guidelines [online], URL: http://embarqindiahub.org/sites/default/files/pdf_7.pdf, [05.09.2015]

Technische Universität Berlin; Aspekte des städtischen Radverkehrs, Spektrum des Verkehrswesens #1; 2014.

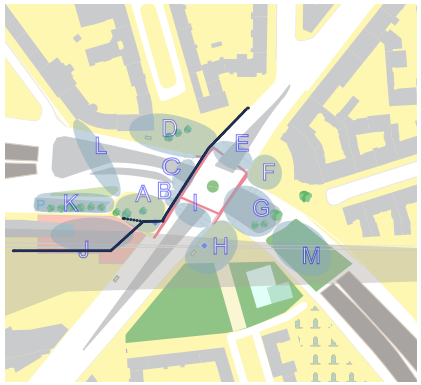
Verkehrslenkung Berlin Bereich Verkehrserhebung (2014): Knotenstromzählung: K 1250/14, 11.03.2014.

Innsbrucker Platz - Audit für einen intermodalen Knotenpunkt in Berlin Schöneberg

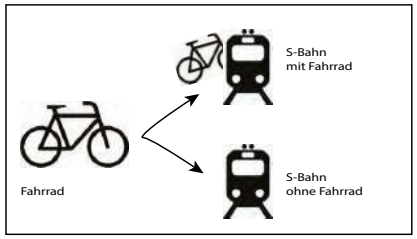
Trajektorie Nr. 1: Mit dem Fahrrad aus der Hauptstraße kommend und in die S-Bahn umsteigend -
(Variante A: das Fahrrad wird in die S-Bahn mitgenommen)
(Variante B: Das Fahrrad wird am Umstiegsort abgestellt)

Legende

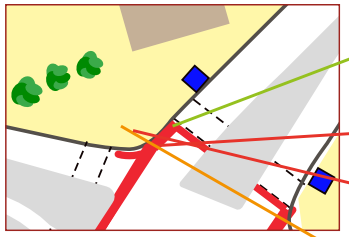
- Intermodalität
- Verständlichkeit
- Architektur und Design
- öffentlicher Raum



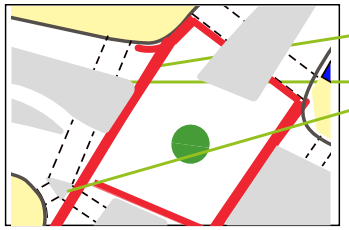
Übersichtsplan mit Trajektorie



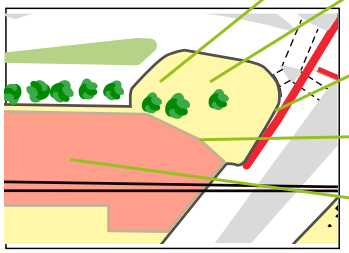
Schematisches Bild der Trajektorie



Abschnitt D



Abschnitt B, C



Abschnitt A, J

Beginn des Schutzstreifens erst kurz vor Kreuzung

Konkurrenzsituation mit abbiegenden Kfz

Doppelte Radwegeführung: auf Straße und auf Gehweg

Hinweisschild für Radfahrer beschmutzt

Schmaler Schutzstreifen (< 1,00 m)

Hohe Bordsteinkanten

Radabstellanlage ungünstig positioniert

Mangel an Radabstellanlagen "Wildparker"

Fehlende "Auffahrt" zu Bahnhofsvorplatz

Halbgeschossene Bahnhofseingangstür (Stau)

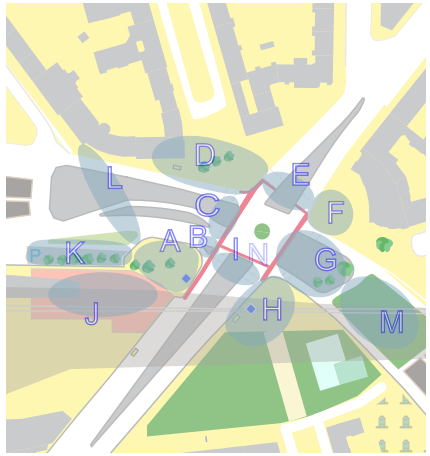
Keine Rampe an Treppe zu den Gleisen

Innsbrucker Platz - Audit für einen intermodalen Knotenpunkt in Berlin Schöneberg

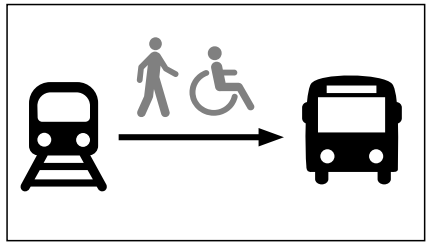
Trajektorie Nr. X: Personen kommen mit der S-Bahn und wollen dem Bus Richtung Hauptbahnhof oder Alexanderplatz weiterfahren -

Legende

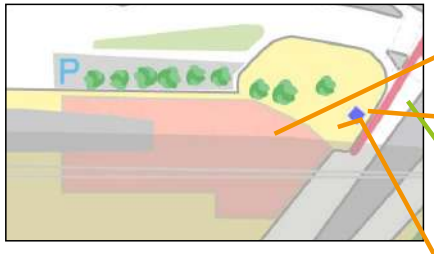
- Intermodalität
- Verständlichkeit
- Architektur und Design
- öffentlicher Raum



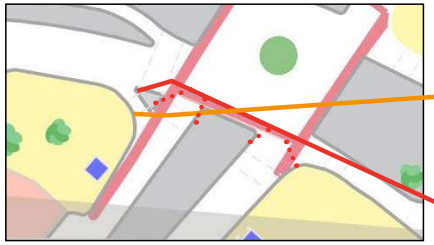
Übersichtsplan mit Trajektorie



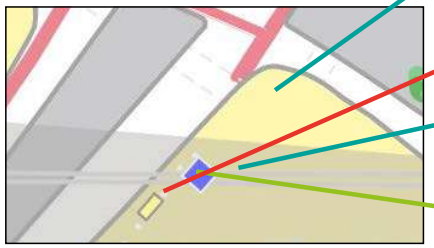
Schematisches Bild der Trajektorie



Abschnitte J und A



Abschnitte B und I, sowie N (unterirdisch)



Abschnitte B und I

schlechte Ausschilderung in Halle

Fehlende Information über Wegeführung

Unterführung dunkel und unfreundlich

Fahrstuhl nur auf dieser Seite der Unterführung (ggf. Irritation)

Kein ausgeschilderter Fußgängerüberweg Unschfallschwepunkt!

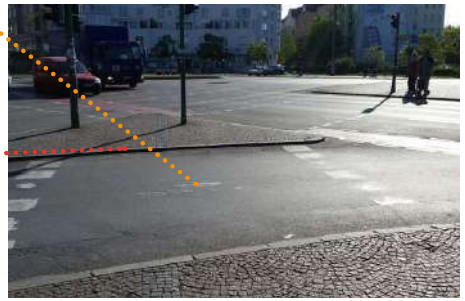
Zu hohe Bordsteine

Übergang dauert sehr lang

schwierig erreichbare Haltestelle (unwegsam)

Sehr Dunkel, dreckig und laut

kein Fahrstuhl zu Haltestellen dieser Seite

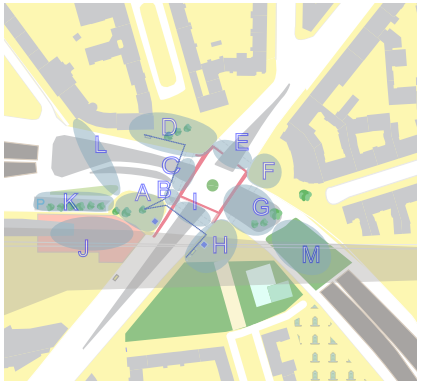


Innsbrucker Platz - Audit für einen intermodalen Knotenpunkt in Berlin Schöneberg

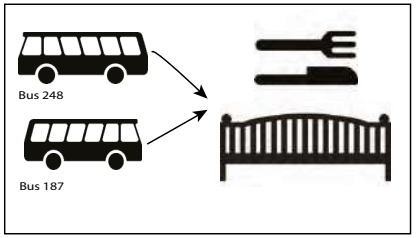
Trajektorie Nr. 3 — Treffen zweier Personen. Person A erscheint mit dem Bus Nr. 187 und Person B mit Bus Nr. 248. Beide wollen sich eine kurze Zeit auf dem Platz aufhalten.

Legende

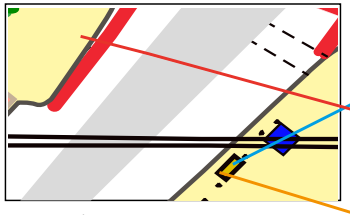
- Intermodalität
- Verständlichkeit
- Architektur und Design
- öffentlicher Raum



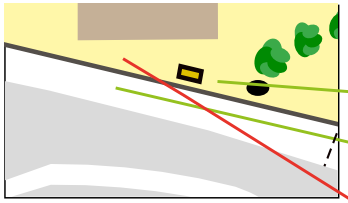
Übersichtsplan mit Routen



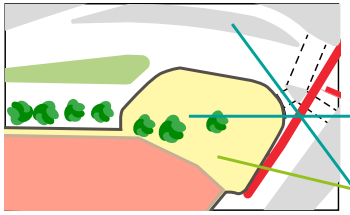
Schematisches Bild der Trajektorie



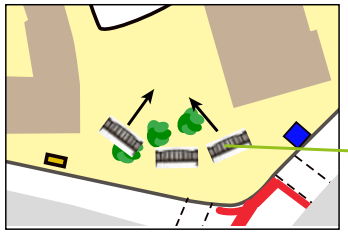
Abschnitt H - Bushaltestelle 187



Abschnitt D - Bushaltestelle 248



Abschnitt A - mögl. Treffpunkt 1



Abschnitt D - mögl. Treffpunkt 2

Bushaltestellen unter S-Bahn-Brücke (pot. Angstraum)

indirekte Wegeverbindung zu S-Bahn-Vorplatz

Fehlender Orientierungsplan an Haltestellen

Große Entfernung von Wartehaus zu Informationsschild

Behinderung durch falschparkende Pkw

Keine intuitive Wegeführung (Zäune)

Keine Gastronomische Elnrichtungen

Keine Sitzmöglichkeit

Fehlender Platzcharakter/ Störende Elemente

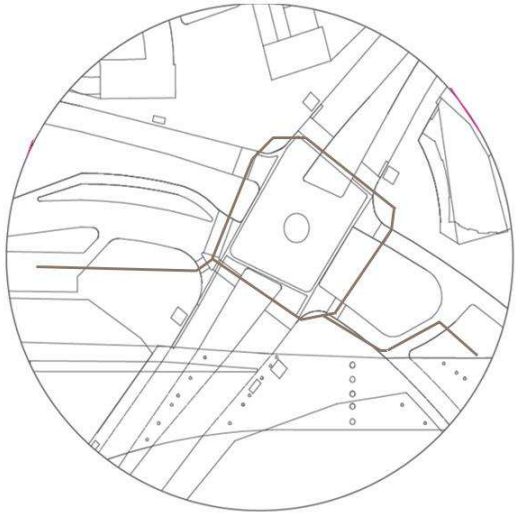
Sitzmöglichkeit nicht zu Innsbrucker Platz ausgerichtet

Innsbrucker Platz - Audit für einen intermodalen Knotenpunkt in Berlin Schöneberg

Trajektorie Nr. 4 Der Innsbrucker Platz wird über die Parkplätze für den MIV erreicht. Der Platz wird umkreist.

Legende

- Intermodalität
- Verständlichkeit
- Architektur und Design
- öffentlicher Raum



Übersichtsplan mit Trajektorie

Fahrer stellt Pkw ab und wechselt zu

- U-Bahn
- S-Bahn
- Bus
- anderen Ort am Platz?

Mittelinsel zu klein

Orientierungshilfen fehlen

Raumgestaltung unklar

Barriere zu Zone M

Aufenthaltsqualität hoch

Orientierung schwer

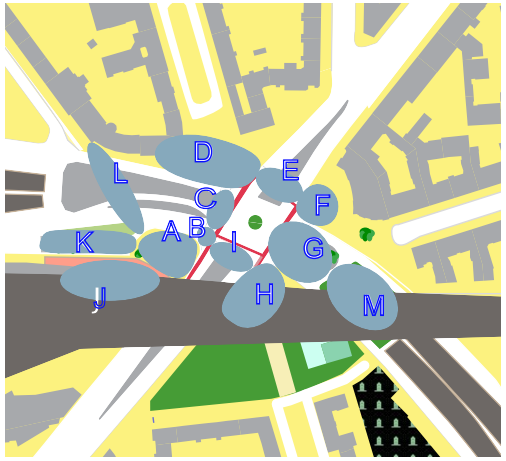
Mittelstreifen zu großem Teil ungenutzt

Innsbrucker Platz - Audit für einen intermodalen Knotenpunkt in Berlin Schöneberg

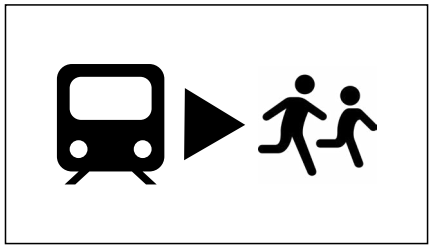
Trajektorie 5: Schüler der in der nahen Mettestraße gelegenen Grund- und Oberschule verlassen auf ihrem Schulweg den S-/U-Bahnhof und müssen die Wexstraße queren. Dabei präferieren sie den kürzesten Weg über die ungesicherte Fahrbahn der Wexstraße, statt die vorgesehene LSA im Kreuzungsbereich mit der Hauptstraße zu nutzen.

Legende

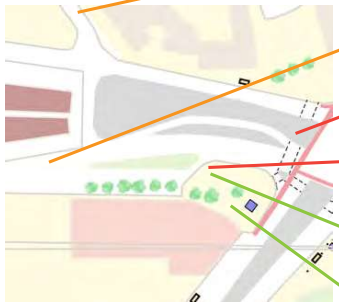
- Intermodalität
- Verständlichkeit
- Architektur und Design
- öffentlicher Raum



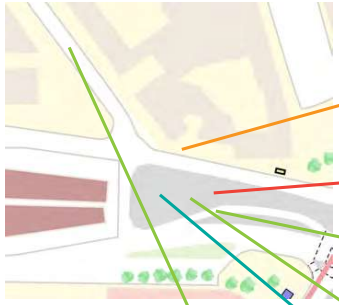
Übersichtsplan mit Trajektorie



Schematisches Bild der Trajektorie



Abschnitt A



Abschnitt A, L

Freie Sichtbeziehung in die Erfurter Straße

Gute Einsehbarkeit der von der A100 kommenden Kfz

Jedoch weiter Umweg über LSA notwendig

"Trampelpfad" indiziert hohes Querungsaufkommen

Radunterstand als Witterungsschutz der Wartenden

Vorplatz ohne Sitzgelegenheiten

Hinweisschild "Linie U4" mit Richtungspfeil

"Trampelpfade" indizieren hohes Verkehrsaufkommen

Bordsteine an Längsseiten nicht abgesenkt

Barrieren: Route u.a. von Wurzelwerk, Versprüngen durchzogen

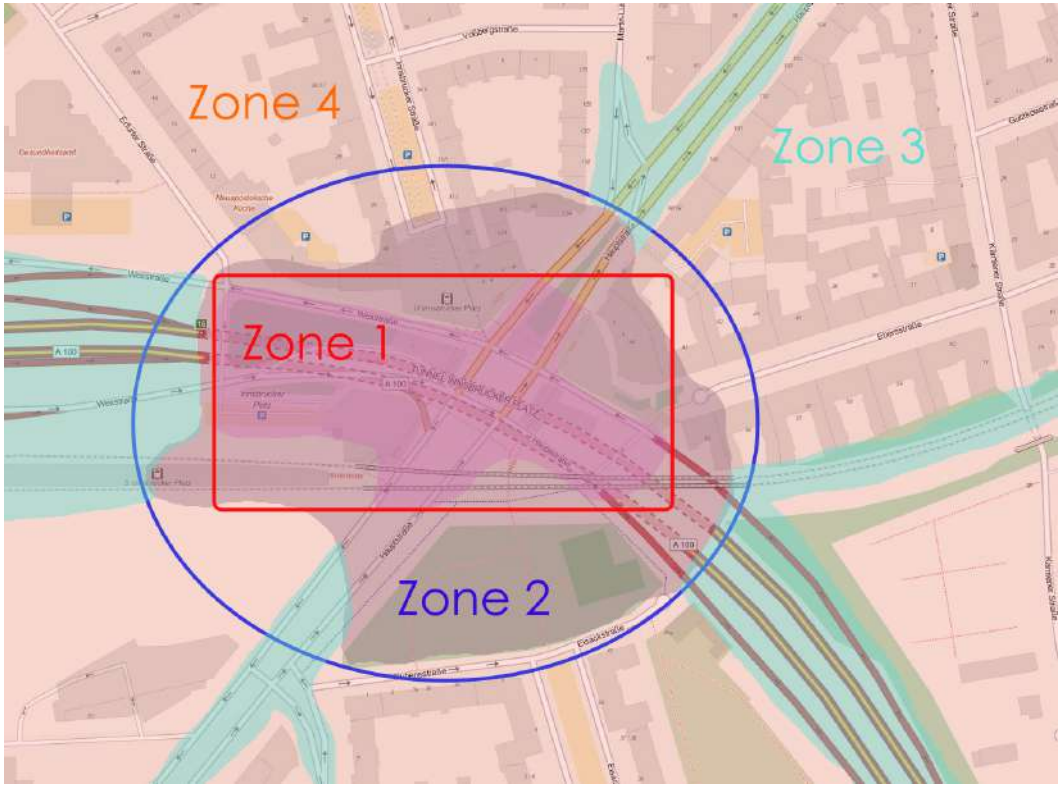
dicht beparkt; querende Kinder evtl. spät einsehbar

Uneinsehbare Sitzgelegenheit fördert delinquentes Verhalten

Ab Höhe Heylstraße "Verkehrberuhigter Bereich"

Boden der Mittelinsel bei Niederschlag aufgeweicht

SWOT-Analyse



Quelle: Open Street Maps

SWOT-Analyse

Zone 1: Innsbrucker Platz als Straßenverkehrsknotenpunkt

Quelle: Open Street Maps

SWOT-Analyse Zone 1

Technische Universität Berlin

Stärken

Schwächen

- Lärmemission durch die Autobahn
- Schwierige Querungsmöglichkeiten für FußgängerInnen
- Unzureichende Absenkung der Bordsteine
- Unzureichende Verfügbarkeit von Radverkehrsanlagen
- Barriere durch Zäune verhindern intuitiven Weg
- Blockade durch Mitfahrgelegenheiten
- Unfallgefahr durch falsche Ampelschaltung
- Benachteiligung des Fußverkehrs durch zu kurze Grünzeiten
- Hohe Anzahl an Abbiegeverkehren blockiert die Kreuzung
- Hohe Unfallgefahr am Knotenpunkt
- Kein zusammenhängendes Radwegenetz am Knotenpunkt
- Bestehende Radstreifen sind unzureichend
- Top 10 der Unfallschwerpunkte in Berlin
- Spurrillen und Straßenschäden
- Zu kurze Zwischenzeiten der Lichtsignalanlagen
- Dominanz im Motorisierten Individualverkehr verdrängt nachhaltigen Verkehr

Chancen

- Unterirdische Querungsmöglichkeiten für FußgängerInnen
- Ausrichtung der Verkehrsangebote auf die Anforderungen NutzerInnen nach STEP-Verkehr
- Internalisierung externer Kosten nach STEP-Verkehr
- Steigerung der Verkehrssicherheit nach STEP-Verkehr
- Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes nach STEP-Verkehr
- Umsetzung der in der RAST und ESG angegebenen Vorgaben für Rad- und Fußverkehr
- Verkehrsschilder zur Verbesserung der Spurführung
- Tangentiales Abbiegen verringert die Unfallgefahr
- Spanisches Abbiegen (nur geradeaus und rechts abbiegen erlaubt) entzerrt das Konfliktpotential und Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt
- Einspuriger Kreisel würde Konfliktpotential erheblich verringern

Risiken

- Nutzung der Trampelpfade/Abkürzungen
- Sicherheitsrisiko durch unzureichende Radverkehrsanlagen
- Nicht intuitive Wegführung fördert regelwidriges Verhalten der FußgängerInnen
- Notwendige altersgerechte Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur bisher nicht vorhanden
- Zunahme von Kampfradlern
- Potentielle Unfallgefahr für Fußverkehr durch fehlende Lichtsignalanlage Wexstraße Richtung Hauptstraße Süd
- Subjektives Unsicherheitsgefühl führt zu Fehlverhalten und Vermeidung des intermodalen Knotenpunkts
- Bewältigungsstrategie der RadfahrerInnen führt zu Konflikten mit dem Fußverkehr
- Keine Verbesserung des Verkehrsflusses durch tangentiales Abbiegen
- Zweispuriger Kreisel würde Konfliktpotential erhöhen

SWOT-Matrix Zone 1

	Stärken	Schwächen
Chancen		• Umplanung des Verkehrsknotenpunktes zu einspuriger Kreisverkehr, spanisches Abbiegen oder tangentiales Abbiegen verringert das Unfallpotential • Ausbau der unterirdischen Querungsmöglichkeit für FußgängerInnen verbessert die Überquerbarkeit • Steigerung des Radverkehrsanteils durch zusammenhängende und sichere Radverkehrsinfrastruktur • Steigerung der Fußverkehrsanteile durch Förderung von Querungsmöglichkeiten und Grünzeiten • Ausbau der Barrierezäune senkt die Unfallgefahr auf dem Knotenpunkt für FußgängerInnen • Citymaut zur Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs und Internalisierung externe Kosten • Aktive und passive Schallschutzmaßnahmen an der Autobahn • Umgestaltung der Verkehrsführung verhindert das Blockieren der Kreuzung durch Linksabbieger
Risiken		• Umgestaltung des Übergangs Bushaltestelle – S-Bahn in Richtung Süden • Lichtsignalanlage für FußgängerInnen bei der Querung Erfurter-/Wexstraße • Barrieregerechte Gestaltung des Innsbrucker Platzes forcieren • Verringerung des Konfliktpotentials durch Trennung von Rad- und Autoverkehr auf separate Spuren durch Verringerung der Autospuren • Umgestaltung der LSA zur Erhöhung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer • Ausbesserung/Erneuerung der Fahrbahnbeschichtung

SWOT-Analyse

Zone 2: Innsbrucker Platz als Stadtstrukturteil

Quelle: Open Street Maps

SWOT-Analyse Zone 2

Stärken

- Gute Überschaubarkeit des Innsbrucker Platzes
- Sitzmöglichkeiten in Benutzung
- Südliche Grünanlage und Spielplatz
- Einkaufsmöglichkeit am Sonntag durch Lidl
- Freiheitsgefühl durch freiläufige Bebauungsstruktur
- Förderung sozialer Begegnungen im öffentlichen Raum

Schwächen

- Restaurant und Cafés ohne attraktive Freifläche
- Direkte Begrünung mangelhaft
- Mangelnde Sauberkeit
- Sitzmöglichkeiten in mangelndem Zustand
- Mangelnde Platzästhetik
- Lärmemission durch die Autobahn
- Lärmemission durch die Autos am Innsbrucker Platz
- Abgase durch die Autos am Innsbrucker Platz
- Lichtverschmutzung
- Identifikation des Innsbrucker Platzes als Transitpunkt
- Unzureichende Verfügbarkeit von Radabstellanlagen
- Vernachlässigung der südlichen Grünanlage
- Starke Trennwirkung der Bahnüberführung in zwei Bereiche
- Anziehung von Obdachlosen durch den Lidl
- Platzverbrauch durch Parkplätze
- Schlechte Erreichbarkeit der Parkplätze
- Parkraummangel als Wirtschaftshindernis
- Unzureichende Markierung des Radwegs vom Übergang Innsb zur Innsbrucker Straße

Chancen

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Sitzmöglichkeiten
- Entwicklungsmöglichkeiten der südlichen Grünanlage
- Ziele des Planwerks Klimaneutrales Berlin 2050
- Attraktivitätssteigerung der Naherholung bei gutem Wetter
- Umwidmung der Autobahnauffahrten zugunsten von Lokalitäten
- Steigerung der Aufenthaltsqualität nach STEP-Verkehr
- Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes nach STEP-Verkehr
- Senkung von verkehrsbedingten Klimagasemissionen und Lärmemissionen nach STEP-Verkehr
- Entwicklungsmöglichkeiten ungenutzter Parkplätze im süd-osten
- Begrünung als Attraktivitätssteigerung
- Verbesserung der Entsorgungseinrichtung, Bänke, Park+Ride, Unterführungen
- Unternehmensförderung für Gewerbe durch die Investitionsbank Berlin

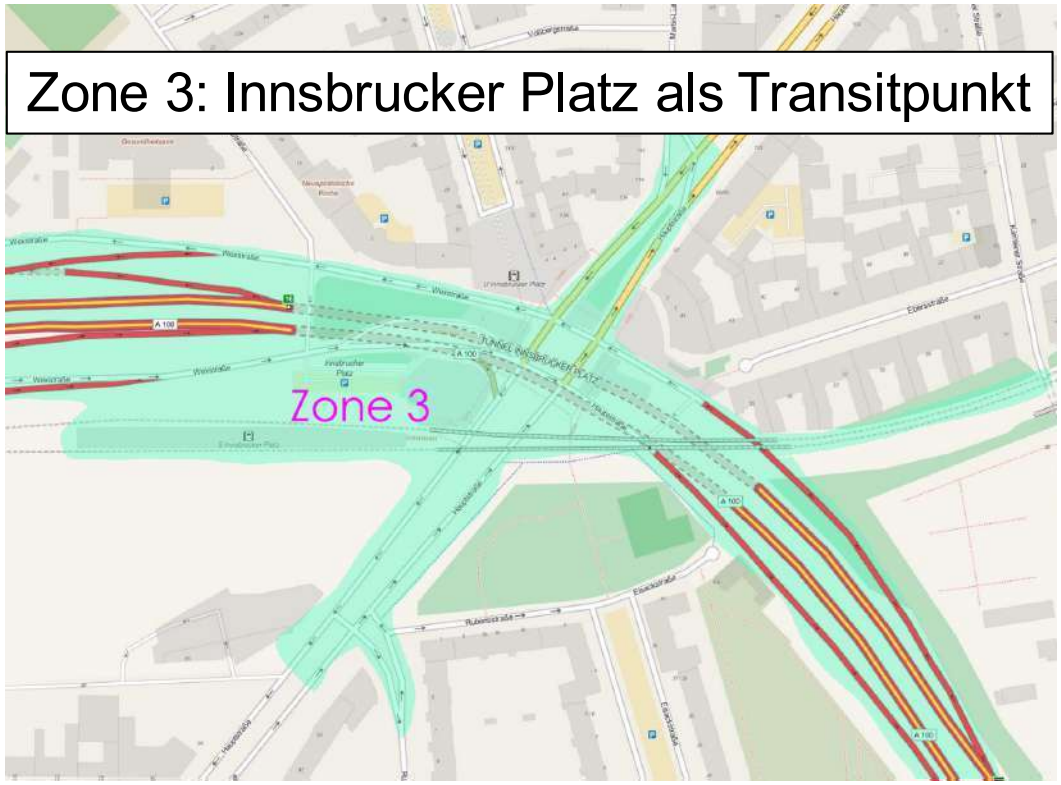
Risiken

- Möglicher Kriminalitätsraum in der südlichen Grünanlage
- Möglicher Kriminalitätsraum unterhalb der Bahnüberführungen
- Gewöhnung der AnwohnerInnen an den Verkehrslärm
- Lärmemission und Erschütterungen durch geplante Wiederinb der Eisenbahnstrecke 6170
- Einschränkungen bei möglichen Gestaltungen des Innsbrucke nach der RAST und ESG
- Defäkation der Umgebung durch Obdachlose aufgrund fehlenc
- Entwicklung zum Treffpunkt für jugendliche Kriminelle

SWOT-Matrix Zone 2

	Stärken	Schwächen
Chancen	• Ausbau und Verbesserung der bereits vorhandenen Sitzmöglichkeiten und Entsorgungseinrichtungen dienen der Aufenthaltsqualität • Kombinierte Rabattaktion des Lidl und der BVG zur Erhöhung des umweltfreundlichen Einkaufens und Mobilität • Neuartiges Lichtkonzept zur Verminderung der Lichtverschmutzung und Steigerung der Attraktivität und Freiheitsgefühls • Umgestaltung des Platzes unter Berücksichtigung der guten Überschaubarkeit zur Steigerung der Aufenthaltsqualität	• Vergrößerung der Freiflächen zur Förderungen der Begegnungen im öffentlichen Raum • Umwidmung der Autobahnauffahrten Zugunsten von Öffentlichem Raum • Reduktion der Geschwindigkeit auf Tempo 30 für eine Verringerung der Emissionen sowie Unfallzahlen und Verbesserung der Aufenthaltsqualität • Entwicklungsmöglichkeit von ungenutzter Parkfläche im süd-osten zur Verringerung des Parkraummangels und Verbesserung der Erreichbarkeit der Parkplätze • Umwidmung von nicht mehr benötigten Verkehrsflächen in Grünzonen • Wiederherstellung historischer Stadtstrukturen durch einen zentralen Umsteigeknoten in der Mitte des Innsbrucker Platzes mit Option der Integration einer Bus- und Straßenbahnhaltestelle • Aktive und passive Schallschutzmaßnahmen an der Autobahn • Autofreier Tag „Innsbrucker Platz“ zur Steigerung der Identifikation der BewohnerInnen als Aufenthaltsort • Öffnung des ungenutzten U-Bahn Tunnels für Obdachlose und der Einreichung einer Betreuungsstelle
Risiken	• Räumliche Öffnung und Ausbau der südlichen Grünanlage für eine Attraktivitätssteigerung für AnwohnerInnen und Reduktion des Kriminalitätsraums • Errichtung eines Jugendzentrums an der südlichen Grünanlage durch Fördergelder	• Neukonzeption des Radwegenetzes mit einer ausgeprägten Visualisierung der Verkehrsflächen • Verlagerung von Motorisierten Individualverkehr zum Umweltverbund • Errichtung einer kostenlosen Toilette am Innsbrucker Platz zur Reduktion der öffentlichen Defäkation • Umleitung der potentiellen Güterverkehre auf dem südlichen Außenring durch eine Zusatzpauschale in den Trassenkosten • Lärmschutzmaßnahmen, Geschwindigkeitsreduktion und Nachtfahrverbot für den potentiellen Güterverkehr • Beleuchtungskonzept der Bahnüberführung durch KünstlerInnen • Belebung der Bahnüberführung durch Ansiedlung von kreativem Gewerbe unterstützt durch die Investitionsbank Berlin • Aufbau von Radabstellanlagen unterhalb der Bahnüberführung

SWOT-Analyse



Quelle: Open Street Maps

SWOT-Analyse Zone 3

Stärken

- Anbindung an die Autobahn
- Identifikation des Innsbrucker Platzes als Transitpunkt
- Gute Verkehrsanbindung und Erreichbarkeit
- Gute Intermodalitätsmöglichkeiten

Schwächen

- Fehlender Fahrstuhl bei Umstieg von Bus auf die Bahn im Bereich
- Ausschilderung S-Bahn in der Empfangshalle
- Schlechte Wegführung S-Bahn zum Bus und umgekehrt
- Kein Orientierungsplan an den Bussen
- Entfernung Bushaltestelle und Wartestelle sehr groß
- Unübersichtlichkeit der unterschiedlichen Strukturen
- Vorhandene Parkplätze im süd-osten werden nicht wahrgenommen
- Hohe Unfallgefahr auf der Autobahnauffahrt
- Kein zusammenhängendes Radwegenetz
- Parkende Autos blockieren die Busspur

Chancen

- Bahnhofsrohbau für U-Bahnverlängerung nach Süden vorhanden
- Verbesserung der Schieneninfrastruktur der Strecke 6170 und Potentiale zur Anbindung des Innsbrucker Platzes im Regionalverkehr
- Ausrichtung der Verkehrsangebote auf die Anforderungen NutzerInnen nach dem STEP-Verkehr
- Verringerung des Durchgangsverkehrs nach STEP-Verkehr
- Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes nach STEP-Verkehr
- Bereitschaft zur Aufgabe des privaten PKW vorhanden
- Sammelpunkt für Mitfahrgelegenheiten

Risiken

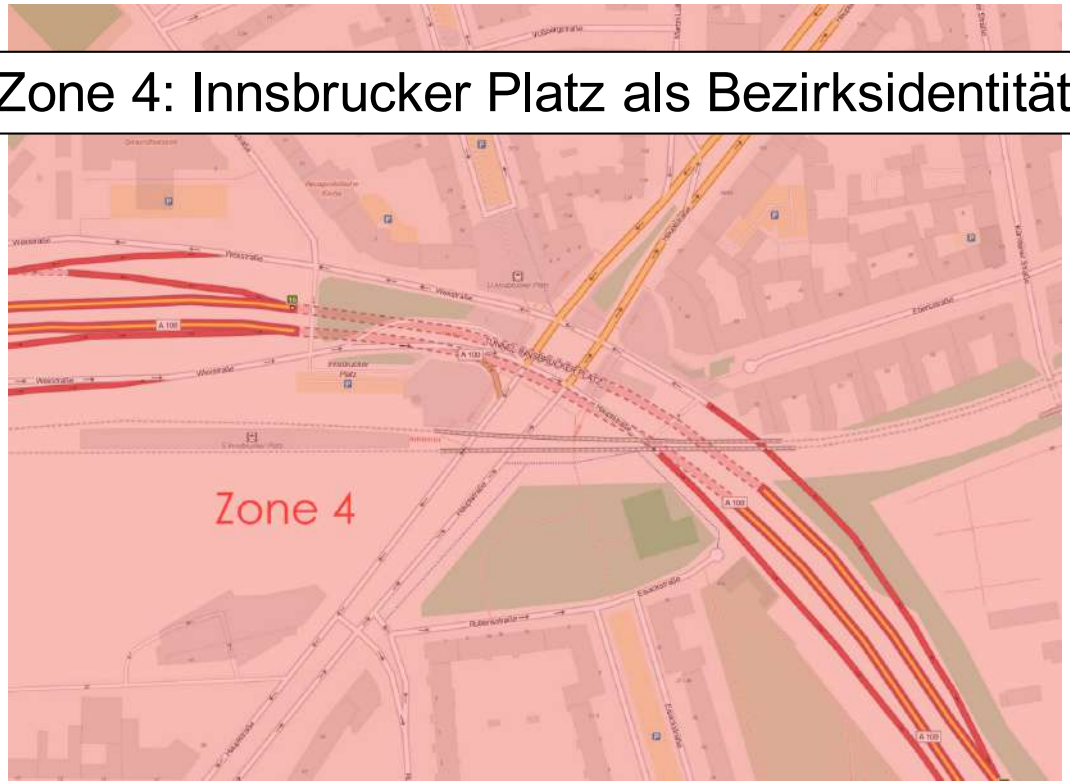
- Ziele des Planwerks Klimaneutrales Berlin 2050
- Unzureichende Verfügbarkeit von Radabstellanlagen erhöht die Diebstahlgefahr
- Umwidmung der Autobahnauffahrten zugunsten von Lokalitäten
- Mögliche Lichtsignalanlage am „Trampelpfad“ Kreuzung Erfurter-/Wexstraße könnte zu Rückstau auf die Autobahn führen

SWOT-Matrix Zone 3

	Stärken	Schwächen
Chancen	• Errichtung eines Nahverkehrsbahnhofs Innsbrucker Platz zur Steigerung der Anbindung und Intermodalität • Ausbau der U-Bahnverlängerung (U-10) zur Steigerung der Anbindung und Intermodalität • Durch Stärkung der Intermodalitätsmöglichkeiten , Schaffung von Anreizen zur privaten PKW-Aufgabe	• Barrierefreie Gestaltung des transitortes Innsbrucker Platz • Übersichtliche, eindeutige und einheitliche Gestaltung der Informationsleitsysteme • Integration eines einheitlichen und durch ein markantes Farbkonzept hervorstechendes Radwegenetz • Generierung eines Parkkonzeptes für den Innsbrucker Platz inklusive eines gut sichtbaren Parkleitsystems (Kiss and Ride + Park and Ride) • Schließung der Autobahnauffahrt zur Verringerung des Durchgangsverkehrs nach STEP-Verkehr
Risiken	• Fortbestand der Autobahnanbindung sichert den Innsbrucker Platz als Transitort • Durch Ausbau von Radabstellanlagen kann das Diebstahlrisiko gemindert werden	• Geschwindigkeitsreduktion zur Minderung von Unfällen im Bereich der Autobahnauffahrt

SWOT-Analyse

Zone 4: Innsbrucker Platz als Bezirksidentität



Quelle: Open Street Maps

SWOT-Analyse Zone 4

Stärken

- Naherholungsgebiet Volkspark Wilmersdorf
- Anziehungspunkt des Bezirks Schöneberg
- Einkaufsmöglichkeiten im Kiez
- Gute Verkehrsanbindung
- Attraktive denkmalgeschütze Wohngebäude
- Gute Einbindung und Migration

Schwächen

- Lärmemission durch die Autobahn
- Fehlende Identifikation des Innsbrucker Platzes
- Häufiger Wechsel und Leerstand von Restaurants, Cafés und Geschäft
- Starke Trennwirkung der Bahnüberführung in zwei Bereiche
- Gefühlte bürokratische Hürden

Chancen

- Anziehungspunkt südliche Grünanlage und Spielplatz
- Starke Identifikation mit dem Kiez
- Integration von Stakeholdern nach STEP-Verkehr
- Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes nach STEP-Verkehr
- Senkung von verkehrsbedingten Klimagasemissionen und Lärmemissionen nach STEP-Verkehr
- Verknüpfung von Abteilungen und Ressorts nach STEP-Verkehr
- Interesse zur Partizipation vorhanden
- Förderung des Bezirks von sozialen Projekten „Lokales Soziales Kapital“
- Unternehmensförderung für Gewerbe durch die Investitionsbank Berlin

Risiken

- Wohnungsknappheit im Kiez
- Klientelwechsel durch Wettbüros und Sexkinos
- Starkes Sozialgefälle zwischen Norden und Süden
- Nicht ausreichende finanzielle Mittel für Projekte
- Lärmemission und Erschütterungen durch geplante Wiederinbetriebnah der Eisenbahnstrecke 6170

SWOT-Matrix Zone 4

	Stärken	Schwächen
Chancen	• Errichtung einer sozialen Beratungsanlaufstelle finanziert durch das Projekt „Lokales Soziales Kapital“ • Gestaltung des Kiezes zum ausgeprägtem Naherholungsgebiet (Volkspark Wilmersdorf + südliche Grünanlage) • Neugestaltung der südlichen Grünanlage um den Anziehungspunkt des Kiezes zu steigern • Gute Verkehrsanbindung zur Veränderung des Modal Splits zu Gunsten des Umweltverbundes nutzen • Identifikation mit dem Kiez nutzen um attraktive, denkmalgeschütze Wohngebäude zu erhalten	• Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen im Bezug auf die Autobahn zur Minderung der Lärmemissionen nach STEP-Verkehr • Steigerung der Identifikation mit dem Innsbrucker Platz, durch die Einbindung des Platzes in den Kiez und der Aufforderung von Stakeholdern zur Partizipation. (z.B. Aktionstag autofreier Innsbrucker Platz) • Belebung der Hauptstraße durch Ansiedlung von kreativem Gewerbe unterstützt durch die Investitionsbank Berlin • Transparenz der neuen Verknüpfungen von Abteilungen und Ressorts führt zum Abbau der wahrgenommenen bürokratischen Hürden und motiviert zur Wiederaufnahme von Partizipation
Risiken	• Bebauung der südlichen Grünanlage um der Wohnungsknappheit im Kiez vorzubeugen • Stärkung und ausbau des ansässigen Gewerbes um über die Gewerbesteuer finanzielle Mittel für Projekte zu generieren.	• Förderung der leerstehenden Gewerbeflächen durch den Bezirk zugunsten von Einzelhandel und Gastronomie im Sinne des Jugendschutzes • Aktive uns passive Lärmschutzmaßnahmen für die Strecke 6170, um die Trennwirkungen nicht zu verschärfen • Kiezfest am Innsbrucker Platz verringert die Auswirkungen des Sozialgefälles durch die räumliche Trennung durch die Bahntrassen

SWOT-Analyse Gesamt

Stärken

• Nutzung der bereits vorhandenen Aufenthalts-, Einkaufs- und Erholungsmöglichkeiten. (Zone 2)
• Gute bestehende Verkehrsanbindungen, Intermodalitätmöglichkeiten und Erreichbarkeit. (Zone 3)

Schwächen

• Hohe Unfallgefahr durch Infrastrukturmängel im Knotenpunktbereich. (
• Starke Lärm-, Luftschadstoff- und Lichtemissionen beeinträchtigen die Aufenthalts- und Wohnqualität. (Zone 2 und 4)
• Einschneidende Trennwirkungen durch die Hauptverkehrstrassen, füh zusätzlichen Mängeln in der Platzästhetik. (Zone 2)
• schlechte Parkraumgestaltung führt sowohl zu Parkplatzmangel als a ungenutzten Flächenverbrauch. (Zone 2)
• unterschiedliche und fehlende Gestaltung der Informationsleitsysteme
• kein zusammenhängendes und nicht an die Bedürfnisse der Nutzer_ir angepasstes Radwegenetz erschwert die Nutzung des Innsbrucker Plat Transitort für Radfahrer_innen. (Zone 3)
• starke Fluktuation von Klein und Mittelständischen Unternehmen (Zon

Chancen

• Umgestaltung des Knotenpunktes nach RAST und STEP-Verkehr erhöht die Verkehrssicherheit und Attraktivität für Fahrradfahrer_innen und Fußgänger_innen. (Zone 1)
• Entwicklungsmöglichkeiten von ungenutzten Grün- und Freiflächen zur nachhaltigen Nutzung des Platzes. (Zone 2)
• Integration der Eisenbahnstrecke 6170 in bereits bestehende Bahnhofsstrukturen des Innsbrucker Platzes. (Zone 3)
• Mögliche Potentiale durch finanzielle Förderung von sozialen Projekten sowie Klein und Mittelständischen Unternehmen. (Zone 4)

Risiken

• Unsicherheitsgefühl der Fußgänger_innen und Radfahrer_innen führt unkoordinierten Bewältigungsstrategien, die einem erhöhtem Unfallrisik führen. (Zone 1)
• Geplante Wiederinbetriebnahme der Eisenbahnstrecke 6170 können z Lärmemissionen führen. (Zone 2 und 4)
• Entstehung von möglichen Kriminalitätsräumen durch begünstigende Raumgestaltung. (Zone 2)
• Sozialgefälle kann eine negative Auswirkung auf den Innsbrucker Plat haben. (Zone 4)

SWOT-Matrix Gesamt

	Stärken	Schwächen
Chancen	• Nachfrage an Aufenthaltsqualität, Naherholungsgebiete und Einkaufsmöglichkeiten kann durch den Ausbau von Grün- und Freiflächen gedeckt werden. • Umgestaltung des Innsbrucker Platzes nach RAST und STEP-Verkehr kombiniert mit dem bereits vorhandenen Intermodalitätsmöglichkeiten ergibt einen attraktiven und sicheren Verkehrsknoten für alle Nutzergruppen.	• Belebung der Hauptstraße durch Ansiedlung von Gewerbe unterstützt durch die Investitionsbank Berlin. • Kreative Gestaltung der ungenutzten Freiflächen unter der Eisenbahnüberführung verringert die Trennwirkung und vereint den Platz. • Generierung eines Parkkonzeptes für den Innsbrucker Platz inklusive eines gut sichtbaren Parkleitsystems (Kiss and Ride + Park and Ride)
Risiken	• Nutzung der bestehenden Identifikation mit dem Kiez zur Überbrückung des Sozialgefälles. • Förderung der Aufenthaltsqualität und Freizeitmöglichkeiten durch soziale Projekte belebt den Platz und verringert potentielle Kriminalitätsräume.	• Senkung der Unfallgefahr durch ein eindeutiges, sicheres und begreifbares Verkehrsinfrastrukturkonzept führt zur Vermeidung von unkoordinierten Bewältigungsstrategien • Entwicklung eines Lärmschutzkonzeptes, gerechtfertigt durch die weitere Erhöhung der Emissionen aufgrund der Wiederinbetriebnahme der Eisenbahnstrecke 6170. • Integration eines einheitlichen und durch ein markantes Farbkonzept hervorstechendes Radwegenetz.