Technische Universität Berlin
Institut für Land- und Seeverkehr
Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung

Alt-Wilmersdorf

Mensch, Stadt, Verkehr

Lehrveranstaltung: **Mobilitätsforschung - Projektdurchführung**
Wintersemester 2016/2017

Betreuer: Prof. Dr. Oliver Schwedes
Dipl.-Pol. Stephan Daubitz

BearbeiterIn:

Name	Matrikelnummer	Gruppe
Bürklen, Anna		Experteninterviews
Giebel, Robert		Experteninterviews
Irmer, Friedrich		Experteninterviews
Olbrich, Annika		Beobachtung Videoanalyse
Schuster, Erik		Beobachtung Videoanalyse
Seiler, Kevin		Beobachtung Videoanalyse
Kreßin, Tilman		Bevölkerungsbefragung
Lichtenberg, Anton		Bevölkerungsbefragung
Mathews, Tim		Bevölkerungsbefragung
Ackermann, Julius		SWOT Analyse
Hampel, Sarah		SWOT Analyse
Schäfer, Julia		SWOT Analyse

Berlin, den 15. Juni 2017

Sofern nicht anders angegeben, beziehen sich alle Angaben auf Begehungen seitens der Autoren im Zeitraum Oktober 2016 bis März 2017.

Impressum

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

Bearbeiter:
Julius Ackermann, Anna Bürklen, Robert Giebel, Sarah Hampel, Friedrich Irmer, Tilman Kreßin, Anton Lichtenberg, Tim Mathews, Annika Olbrich, Julia Schäfer, Erik Schuster, Kevin Seiler

© bei den Autoren, TU Berlin/ Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung 2017

Zitierhinweis

Das vorliegende Dokument ist die pdf-Version eines Veranstaltungsbeitrags der jeweils genannten Autoren. Aus dem Dokument sollte in folgender Weise zitiert werden:
Ackermann, Julius/ Bürklen, Anna/ Giebel, Robert/ Hampel, Sarah/ Irmer, Friedrich/ Kreßin, Tilman/ Lichtenberg, Anton/ Mathews, Tim/ Olbrich, Annika/ Schäfer, Julia/ Schuster, Erik/ Seiler, Kevin: Alt-Wilmersdorf - Mensch, Stadt, Verkehr; Mobilitätsforschung: Projektdurchführung; Technische Universität Berlin; 2017

INHALTSVERZEICHNIS

INHALTSVERZEICHNIS ..... **IV**

ABBILDUNGSVERZEICHNIS ..... **VII**

TABELLENVERZEICHNIS ..... **VIII**

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS ..... **IX**

1. Einleitung **1**

2. Charakterisierung Planungsraum **3**

2.1 Sekundärliteratur 4
2.1.1 Verleihangebote von Verkehrsmitteln 4
2.1.2 Lärm- und Schadstoffemissionen 5
2.1.3 Normative Randbedingungen 6
2.1.4 Sozialstruktur 7
2.2 Aktuelle Nutzungen 8
2.2.1 Gebietstyp 8
2.2.2 Umfeldnutzung 9
2.2.3 Wohngebäude 9
2.2.4 Gebäude mit Mischnutzung 10
2.2.5 Gebäude mit wirtschaftlicher / gewerblicher Nutzung 10
2.2.6 Öffentliche Gebäude 10
2.2.7 Begrünung 10
2.2.8 Soziale Ansprüche 11
2.2.9 Fließender Kfz-Verkehr 11
2.2.10 Ruhender Kfz-Verkehr 14
2.2.11 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) 15
2.2.12 Radverkehr 16
2.2.13 Fußverkehr 19
2.2.14 Soziale Nutzungsmöglichkeiten 20
2.3 Mängel-Chancen-Bindungen Plan 20
2.3.1 Bindungen 21
2.3.2 Mängel 21
2.3.3 Chancen 22

3. Qualitative Beobachtung **23**

3.1 Vorüberlegungen 23

3.2 Ortsbegehungen 24
3.2.1 Erste Datenerhebung 24
3.2.2 Zweite Datenerhebung 28
3.2.3 Dritte Datenerhebung 29
3.3 Datenauswertung 32
3.3.1 Barrierefreiheit 32
3.3.2 Aufenthaltsqualität 33
3.3.3 Parken 33
3.3.4 Lichtsignalanlage 33
3.3.5 Fußgängerverkehr 34
3.3.6 Radverkehr 35
3.3.7 Motorisierter Individualverkehr 35
3.3.8 Öffentlicher Personennahverkehr 36
3.3.9 Fahrbahn 36

4. Anwohnerinneninterviews 37

4.1 Einleitung 37
4.2 Methodik 37
4.2.1 Langinterviews 38
4.2.2 Kurzinterviews 39
4.3 Vorgehen 39
4.4 Auswertung 40
4.5 Ergebnisse 40
4.5.1 Fließender Kfz-Verkehr 40
4.5.2 Ruhender Kfz-Verkehr 41
4.5.3 Radverkehr 42
4.5.4 Fußverkehr 43
4.5.5 ÖPNV 43
4.5.6 Freizeit und Gastronomie 43
4.5.7 Gestaltung 45
4.5.8 Volkspark 46
4.5.9 Einkaufen 46
4.5.10 Soziale Einrichtungen 47
4.6 Teilfazit 48
4.6.1 Fazit zur Interviewdurchführung 48
4.6.2 Schlussfolgerungen aus den Interviewergebnissen 49

5. Experteninterviews 51

5.1 Einleitung 51

5.2 Planung und Durchführung qualitativer ExpertInneninterviews 52

5.2.1 Konstruktion des Interviewleitfadens 52

5.2.2 Auswahl der ExpertInnen und Durchführung der Interviews 56

5.3 Auswertung der ExpertInneninterviews 59

5.3.1 Einschätzung des Gebiets Alt-Wilmersdorf 59

5.3.2 Persönliche Vorstellung einer nachhaltigen Mobilität 60

5.3.3 Aktuelle Entwicklungen im Bereich Mobilität 61

5.3.4 Rahmenbedingungen in Politik und Verwaltung 61

5.3.5 Potentiale und Probleme bei der Bürgerbeteiligung 62

5.4 Zwischenfazit 64

6. Bewertung 65

6.1 Indikatoren und Schlüsselfaktoren 65

6.2 Nachhaltigkeitsdimensionen 65

6.2.1 Soziale Nachhaltigkeit 65

6.2.2 Ökologische Nachhaltigkeit 66

6.2.3 Ökonomische Nachhaltigkeit 66

6.3 SWOT-Analyse 66

6.3.1 Stärken 66

6.3.2 Schwächen 67

6.3.3 Chancen 68

6.3.4 Risiken 68

7. Strategien 69

7.1 Matching-Strategie 70

7.2 Umwandlungsstrategie 71

7.3 Neutralisierungsstrategie 72

7.4 Verteidigungsstrategie 73

8. Fazit 75

Literaturverzeichnis VIII

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Abgrenzung zwischen Planungsraum und Untersuchungsraum 3

Abbildung 2: Rückgabezone von Lidl-Bike im Planungsraum 5

Abbildung 3: Aktuelle Nutzungen im Planungsraum. 9

Abbildung 4: Skizzierte Darstellung der Belastungen im Kfz-Verkehr von 7-19 Uhr.....12

Abbildung 5: Lage der Parkzone 19 im Untersuchungsraum. 15

Abbildung 6: Einzuhaltende Mindesttakte in den Verkehrszeiten im Nahverkehrsplan 2014-2018 Berlins 16

Abbildung 7: Skizzierte Darstellung der Radverkehrsbelastungen von 7 - 19 Uhr.....19

Abbildung 8: Mängel-Chancen-Bindungen-Plan. 21

Abbildung 9: Regelwidriges Parken auf der Blissestraße.....25

Abbildung 10: Ruhender Verkehr entlang der Straße Am Schoelerpark 26

Abbildung 11: Unüberichtliche Querung der Uhlandstraße 27

Abbildung 12: Aufpflasterung der Wilhelmsaue an der Kreuzung zur Blissestraße 29

Abbildung 13: Leon-Jessel-Platz im Untersuchungsgebiet 44

Abbildung 14: Konzeptionelle und instrumentelle Operationalisierung.....53

Abbildung 15: Von der Forschungsfrage zu den Analysedimensionen 54

Abbildung 16: Von den Analysedimensionen zu den Fragenkomplexen.....55

Abbildung 17: Vom Fragenkomplex zu Interviewfragen.....56

Abbildung 18: Ausgewählte ExpertInnen 57

Abbildung 19: Skizze Matchingstrategie „Ausbauen".....70

Abbildung 20: Skizze Umwandlungsstrategie „Aufholen“.....71

Abbildung 21: Skizze Neutralisierungsstrategie „Absichern“.....72

Abbildung 22: Skizze Verteidigungsstrategie „Vermeiden“ 74

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Dimensionierung der Fahrstreifen 13

Tabelle 2: Maximale Wartezeiten im Fußverkehr an den Knotenpunkten (KP) im Planungsgebiet 20

Tabelle 3: SWOT-Matrix 69

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

KP	Knotenpunkt
MCB-Plan	Mängel-Chancen-Bindungen Plan
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
StEP Verkehr	Stadtentwicklungsplan Verkehr
VLB	Verkehrslenkung Berlin

1. EINLEITUNG

Heutige Verkehrsplanung ist der Nachhaltigkeit verpflichtet [vgl. Umweltbundesamt 2014, S. 13]. Der neue gesellschaftliche Konsens kollidiert vielerorts jedoch mit überholten Strukturen und Gegebenheiten, die in vergangenen Jahrzehnten entstanden sind. Verkehrsinfrastruktur sollte den Menschen und seine soziale Lebensqualität in den Mittelpunkt stellen, einen Bezug zum städtischen Umfeld bilden und neben verkehrlichen Anforderungen auch immateriellen Ansprüchen dienen. Insbesondere im urbanen Raum ist es aufgrund beengter Platzverhältnisse nicht immer möglich, allen Wünschen gerecht zu werden, sodass eine genaue Abwägung der Bedürfnisse der NutzerInnen notwendig ist. Gleichzeitig bilden EU-Regelungen, wie die Richtlinien zu Schadstoffwerten und Lärm, wichtige Impulse in Richtung einer nachhaltigen Mobilität, deren Notwendigkeit durch Regelungen auf Bundesebene, wie den *Nationalen Radverkehrsplan* (NRVP) *2020*, und auf der Landesebene, wie dem *Stadtentwicklungsplan Verkehr* (StEP Verkehr), in Berlin unterstrichen wird.

Das Quartier Alt-Wilmersdorf im südwestlichen Innenstadtbereich der Bundeshauptstadt weist an den wichtigen Verkehrsadern Blissestraße und Uhlandstraße auch aufgrund der breiten Straßenquerschnitte eine hohe Dominanz des Kfz-Verkehrs auf [vgl. Google Maps 2017]. Daher entsteht umso mehr die Notwendigkeit, neben der reinen verkehrswissenschaftlichen Expertise, in Erfahrung zu bringen, wie die ortsansässige Bevölkerung zu den verkehrlichen Gegebenheiten steht und ob sie einen Anpassungsbedarf sieht.

Die vorliegende Untersuchung wird daher der Frage nachgehen, inwiefern aktuelle Nutzungsansprüche bei einer nachhaltigen Neugestaltung der verkehrlichen Situation Alt-Wilmersdorfs berücksichtigt werden können. Dazu soll zunächst der Ist-Zustand im Gebiet erfasst werden und anschließend ein Abgleich mit den tatsächlichen Nutzungsanforderungen vor Ort vollzogen werden. Dabei werden die Bedürfnisse der AnwohnerInnen und NutzerInnen aufgezeigt und anschließend die Defizite im Gebiet mit möglichen Maßnahmen zu verknüpft. Neben Informationen aus der Sekundärliteratur [vgl. Abschnitt 2] wird dafür auf eine qualitative Beobachtung [vgl. Abschnitt 3] sowie qualitative Interviews von AnwohnerInnen [vgl. Abschnitt 4] und ExpertInnen [vgl. Abschnitt 5] zurückgegriffen. Eine Bewertung dieser Daten und Fakten erfolgt mit Zuhilfenahme von Indikatorenblätter [vgl. Abschnitt 6.1]. Letztere bauen auf einem verbal argumentativem Bewertungsverfahren auf, um die Nachhaltigkeit zu bewerten. Die Ergebnisse fließen in eine SWOT-Analyse [vgl. Abschnitt 6.2] ein, anhand welcher Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken herausgearbeitet werden. Darauf aufbauend werden Strategien [vgl. Abschnitt 6.3]

ausgearbeitet, welche verschiedene Ansätze verfolgen, um eine nachhaltige Neugestaltung zu erzielen.

2. CHARAKTERISIERUNG PLANUNGSRAUM

Vorerst wird die Abgrenzung des Planungsraums zum Untersuchungsraum vorgenommen. Der Planungsraum ist der Bereich, für den die verkehrswissenschaftliche Untersuchung erstellt wird [vgl. Riedel 2013, S. 4]. Er liegt rund um die Wilhelmsaue, das Zentrum von Alt-Wilmersdorf, und reicht im Norden bis zur Bibliothek und Feuerwache nördlich der Berliner Straße, im Westen bis hinter das Friedrich-Ebert-Gymnasium, im Süden bis zur Straße „Am Volkspark“ und im Osten bis vor die Auenkirche.

Der Untersuchungsraum, der neben den Planungsraum auch dessen verkehrlichen Einflussbereich umfasst [vgl. Riedel 2013, S. 4], wird im Norden durch den Hohenzollerndamm und die Güntzelstraße, im Osten durch die Bundesallee, und im Süden und Westen durch den S-Bahn-Ring begrenzt [siehe Abbildung 1].

Abbildung 1: Abgrenzung zwischen Planungsraum und Untersuchungsraum

Quelle: Veränderte Darstellung nach Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin 2016

2.1 SEKUNDÄRLITERATUR

Im Folgenden erfolgt eine Analyse von relevanter Literatur bezüglich des Planungsraumes.

2.1.1 VERLEIHANGEBOTE VON VERKEHRSMITTELN

Hinsichtlich der Anzahl der im Planungsraum verfügbaren Stationen im stationsgebundenen Carsharing befindet sich von Flinkster eine Station an der Wilhelmsaue, unweit der östlichen Grenze des Planungsgebietes [vgl. DB 2017]. Zudem befindet sich das Planungsgebiet im Geschäftsgebiet von car2go (Daimler), DriveNow (BMW) und Multicity (Citroën) [vgl. car2go o.J., DriveNow o.J., Citroën Multicity Carsharing o.J.].

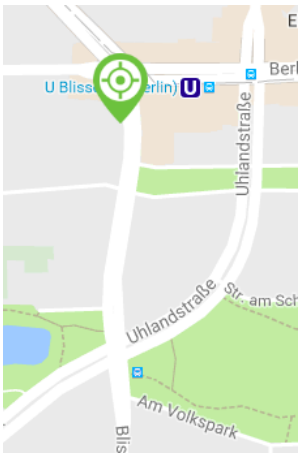
Stationsgebundenes Carsharing ermöglicht Personen die Teilnahme am Motorisierten Individualverkehr (MIV), die sich keinen privaten Pkw leisten können. Bei Jahresfahrleistungen bis zu 10.000 km ist Carsharing günstiger als ein eigener Pkw [vgl. Pöhler/Roser 2016].

Außerdem werden MIV-NutzerInnen dazu bewegt, den eigenen Pkw abzuschaffen und Carsharing nach Bedarf zu nutzen. Eine Studie von der kalifornischen Universität Berkeley beschreibt eine Reduzierung des Pkw-Besitzes im Haushalt um 49 %. Personen ohne eigenen Pkw nutzen verstärkt den Umweltverbund [vgl. Elliot u.a. 2010]. Bedeutend ist zudem die Tatsache, dass Menschen die sonst keinen MIV-Zugang haben, die Möglichkeit bekommen, den MIV nutzen zu können. Damit werden Menschen vom Umweltverbund weg hin zum MIV bewegt.

Carsharing-Fahrzeuge werden öfter verwendet als ein privater Pkw. Einer Studie zufolge werden durch ein stationsgebundenes Carsharing-Fahrzeug zwischen vier und dreizehn Pkw ersetzt [vgl. BMVI 2016, S. 27-29].

In Hinblick auf die Verfügbarkeit von Bike-Sharing Angeboten ist Lidl-Bike zu nennen. Es handelt sich hierbei um eine Kooperation aus DB Call a Bike und LIDL, die seit dem 05.03.2017 auch im Planungsgebiet aktiv ist [vgl. DB Rent 2017a]. Fahrräder können in sogenannten Rückgabezonen entliehen und wieder abgegeben werden, es ist jedoch auch möglich, diese innerhalb des Berliner Ringes an einem beliebigen Punkt abzustellen. Eine Rückgabezone befindet sich auch im Planungsgebiet, nämlich südlich des Knotenpunktes Brandenburgische Str./ Blissestr. - Berliner Str. [siehe Abbildung 2]. Zusätzlich ist im Frühjahr 2017 seitens NextBike eine flächendeckende Einrichtung von Verleihstationen innerhalb des S-Bahnringes geplant [vgl. Nextbike 2017]. Dies umfasst somit auch das Planungsgebiet.

Abbildung 2: Rückgabezone von Lidl-Bike im Planungsraum



Quelle: DB Rent 2017b

2.1.2 LÄRM- UND SCHADSTOFFEMISSIONEN

Bei Mittelungspegeln oberhalb von 65 dB(A) ist von einer stark erhöhten Beanspruchung des Herz-Kreislauf-Systems auszugehen. Das Risiko von Bluthochdruck, Durchblutungsstörungen oder Herzinfarkt steigt. [vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt 2014a, S. 1]. Es liegen lediglich Lärmdaten für die Hauptverkehrsachsen vor. Nur dort ist unterdessen von einer erhöhten Belastung aufgrund des Straßenverkehrs auszugehen. Die Uhlandstraße hat einen Tag-Abend-Nacht-Index bezogen auf den Straßenlärm von unter 65 dB(A). Bei der Blissestraße liegt der Index bei bis zu 65 dB(A) und teilweise bei bis zu 70 dB(A). Die Berliner Straße besitzt einen Index von bis zu 70 dB(A), auf der nördlichen Straßenseite zum Teil von über 70 dB(A) [vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen 2012].

Lärm bedingt durch seine gesundheitlichen Folgen eine niedrigere Lebensqualität der AnwohnerInnen. Die vielfach vorliegenden Überschreitungen der Grenzwerte betreffen auch die Grünflächen und beeinflussen somit Flora und Fauna negativ. Darüber hinaus folgen erhöhten Kosten der gesundheitlichen Versorgung.

Daten zur verkehrsbedingten Luftbelastung liegen nur für die Hauptverkehrsachsen vor. Die Luft entlang der Berliner Straße, Uhlandstraße und Blissestraße ist hinsichtlich NO_2 und PM^{10} mäßig belastet[1] [vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen 2016a]. Die Luftbelastung ist also nicht hoch, könnte aber noch etwas besser sein.

Durch den Schadstoffausstoß wird die Gesundheit negativ beeinflusst und die Folge ist eine geringere Lebensqualität. Schadstoffemissionen wirken sich ebenfalls negativ auf die Flora und Fauna aus [vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt 2013, S. 20 f.]. Eine

[1] Sie liegt auf Stufe 2 auf einer Sala von 1 (gering) bis 4 (sehr hoch).

Folge des hohen CO_2-Austoßes ist der Klimawandel. Dieser wird zu 20 % durch den Verkehrssektor verursacht. Ein erhöhtes Schadstoffniveau führt zu erhöhten Gesundheitskosten [vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt 2013, S. 20 f.].

2.1.3 NORMATIVE RANDBEDINGUNGEN

An dieser Stelle werden beispielhaft Gesetze, Verordnungen oder weitere Normen, die direkt oder indirekt einen Einfluss auf die nachhaltige Entwicklung des Planungsraumes haben, genannt.

Die Richtlinie 2008/50 der EU legt wichtige Grenzwerte für verschiedene Luftschadstoffe fest, auf deren Einhaltung die Mitgliedstaaten hinzuwirken haben [vgl. Amtsblatt der Europäischen Union 2008]. Die Richtlinie 2002/49 bestimmt Grenzwerte für den Umgebungslärm, der unter anderem auch durch die Schallquelle Straßenverkehr mitverursacht wird [vgl. Amtsblatt der Europäischen Union 2015].

Die örtliche Lärmbelastung und Lufthygiene ist ein wichtiges Element der Lebensqualität der Anwohner. Die Richtlinien auf EU-Ebene unterstützen eine solche Reduktion der Lärm- und Schadstoffemissionen. Zur Erreichung der Grenzwerte muss der lärm- und luftschadstoffintensive der MIV zugunsten des NMIV reduziert werden.

Auf Bundesebene zeigt der NRVP Handlungserfordernisse im Radverkehr auf. Er umfasst insgesamt neun Handlungsfelder: Radverkehrsplanung und -konzeption, Infrastruktur, Verkehrssicherheit, Kommunikation, Fahrradtourismus, Elektromobilität, Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, Mobilitäts- und Verkehrserziehung, Qualitäten schaffen und sichern. Für die Förderung nicht investiver Projekte stehen im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans jährlich 3,2 Mio. Euro zur Verfügung. Diese beziehen sich auf die oben genannten Handlungsfelder. [vgl. BMVI 2017]

Auf Landesebene setzt der StEP Verkehr die maßgebenden strategischen und integrierten Planungen für den Verkehr des Landes Berlin. Dieser enthält vielfache Strategien zum Verkehr und zur Mobilität: Förderung des Umweltverbundes; Unterstützung des Wirtschaftsverkehrs; Stadt-, Umwelt- und Lebensqualität; Mobilitäts- und Verkehrsmanagement; Innere Stadt; Äußere Stadt und Verflechtungen mit dem näheren Brandenburg sowie Verkehrsverknüpfung der Hauptstadtregion Deutschland und Europa. [vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2011, S. 60-62]. Somit ist der Umweltverbund, die Aufenthaltsqualität und die Mobilität in der der sieben genannten Teilstrategien inbegriffen. Hinsichtlich der Beteiligung der NutzerInnen an der Finanzierung der Infrastruktur sind die Pläne zur Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung hervorzuheben [vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2011, S. 77].

Der Koalitionsvertrag für die Legislaturperiode 2016-2021 zwischen der SPD, den Linken und den Grünen wird hinsichtlich seiner Inhalte geprüft. Die Koalition beabsichtigt die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen und den Fußverkehr auch durch Ergänzung fehlender Querungshilfen attraktiver zu gestalten. Des Weiteren ist ein Ausbau des ÖPNV und der Radverkehrsinfrastruktur vorgesehen sowie ein Vorrang des Umweltverbundes im Sinne einer Umverteilung des Straßenraumes zu seinen Gunsten. Es sollen Kreuzungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umgebaut werden und ein Netz aus Fahrradstraßen entstehen. Zudem soll das vermehrte Aufstellen von Fahrradbügeln ein bedarfsgerechtes Fahrradparken ermöglichen. Die Belange des Radverkehrs sollen auch bei der Führung bei Baustellen Beachtung finden. Die Einstiegssituation an Bushaltestellen wird durch die Bereitstellung entsprechender Finanzmittel zum Einbau von Kasseler Borden verbessert. Dazu kommt noch die Verbesserung der Barrierefreiheit im U-Bahnnetz und der schrittweise Ausbau der Parkraumbewirtschaftung innerhalb des S-Bahn-Ringes [vgl. SPD, DIE LINKE und B90/ Die Grünen 2016, S. 35-44].

Die genannte Verbesserung der Barrierefreiheit erhöht die Teilhabe mobilitätseingeschränkter Personen, während die Stärkung des Umweltverbundes ein Ausbau umweltfreundlicher Verkehrsmittel bedeutet. Die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung sorgt hingegen für eine finanzielle Beteiligung der Nutzer an der öffentlichen Infrastruktur für den ruhenden Verkehr.

2.1.4 SOZIALSTRUKTUR

Der Motorisierungsgrad in Berlin ist mit 358 Pkws pro 1000 EinwohnerInnen [vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt 2014b, S. 14] niedriger als der bundesdeutsche Schnitt mit 544 Pkws pro 1000 Einwohner [vgl. Shell Deutschland Oil 2014, S. 28]. Ein niedriger Motorisierungsgrad begünstigt einen niedrigen MIV-Anteil am Modal Split.

Der Anteil der EinwohnerInnen jünger als 18 Jahre ist im überwiegenden Teil des Planungsgebietes sehr niedrig (Stufe 1 auf einer Skala von 1 [sehr niedrig] bis 5 [sehr hoch]) [vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen 2010]. Im Untersuchungsgebiet hingegen liegt er zwischen sehr niedrig (Stufe 1) und mittel (Stufe 3) [vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen 2010]. Im Durchschnitt ist der Anteil Kinder und Jugendlicher also niedrig. EinwohnerInnen unter 18 Jahren sind auf den Umweltverbund angewiesen, sofern sie keine Mitfahrende sind oder keinen Führerschein unter 18 Jahren erwerben. Somit kann die Nutzung des ÖPNV diese positiv auf die zukünftige Mobilitätsform prägen. Schüler besitzen beispielweise einen höheren ÖPNV-Anteil als andere Personengruppen [vgl. Statistisches Bundesamt 2016, S. 345].

Zur Beschreibung des Anteils der SeniorInnen wird der Anteil der EinwohnerInnen im Rentenalter (über 64 Jahre) herangezogen. Er ist im Planungsraum hoch (Stufe 4 auf einer Skala von 1 [sehr niedrig] bis 5 [sehr hoch]) und im Untersuchungsraum überwiegend im mittleren Bereich (Stufe 3) und teilweise ebenfalls hoch (Stufe 4) [vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen 2011]. Insgesamt ist der Seniorenanteil also überdurchschnittlich. SeniorInnen besitzen öfters aus Gesundheitsgründen keine Pkw-Führerschein mehr und sind somit vermehrt vom Umweltverbund abhängig [vgl. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 2013, S. 16].

Durch eine Vielzahl an NutzerInnen und somit zusätzlichen Einnahmen kann das Angebot des ÖPNVs ausgeweitet werden. Davon profitieren auch die anderen KundInnen, insbesondere diejenigen, die aufgrund finanzieller oder gesundheitlicher (z.B. Menschen mit Behinderung) Faktoren auf den ÖPNV angewiesen sind. Die Partizipationsmöglichkeiten am Verkehr werden dadurch ausgebaut.

Die Einwohnerdichte ist im Planungsgebiet mittel (Stufe 4 auf einer Skala von 1 [sehr niedrig] bis 9 [sehr hoch]) bis sehr hoch (Stufe 8), sie liegt zwischen 71 EW/ha und 550 EW/ha [vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen 2015a]. Im Untersuchungsgebiet liegt sie abgesehen von wenigen Ausnahmen in einem ähnlichen Bereich [vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen 2015a]. Im Durchschnitt ist sie also hoch. Im Vergleich dazu liegt die mittlere Dichte bezogen auf die gesamte Stadt bei 37 Einwohnern pro Hektar, im Innenstadtgebiet bei 112 EW/ha. [vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen 2015b]

Erst dichte Siedlungsräume ermöglichen eine hochqualitative Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr. Von einer hohen ÖPNV-Anbindungsqualität profitieren insbesondere diejenigen, die aufgrund finanzieller oder gesundheitlicher (z.B. Menschen mit Behinderung) Faktoren auf den ÖPNV angewiesen sind. Die Partizipationsmöglichkeiten am Verkehr werden dadurch ausgebaut.

2.2 AKTUELLE NUTZUNGEN

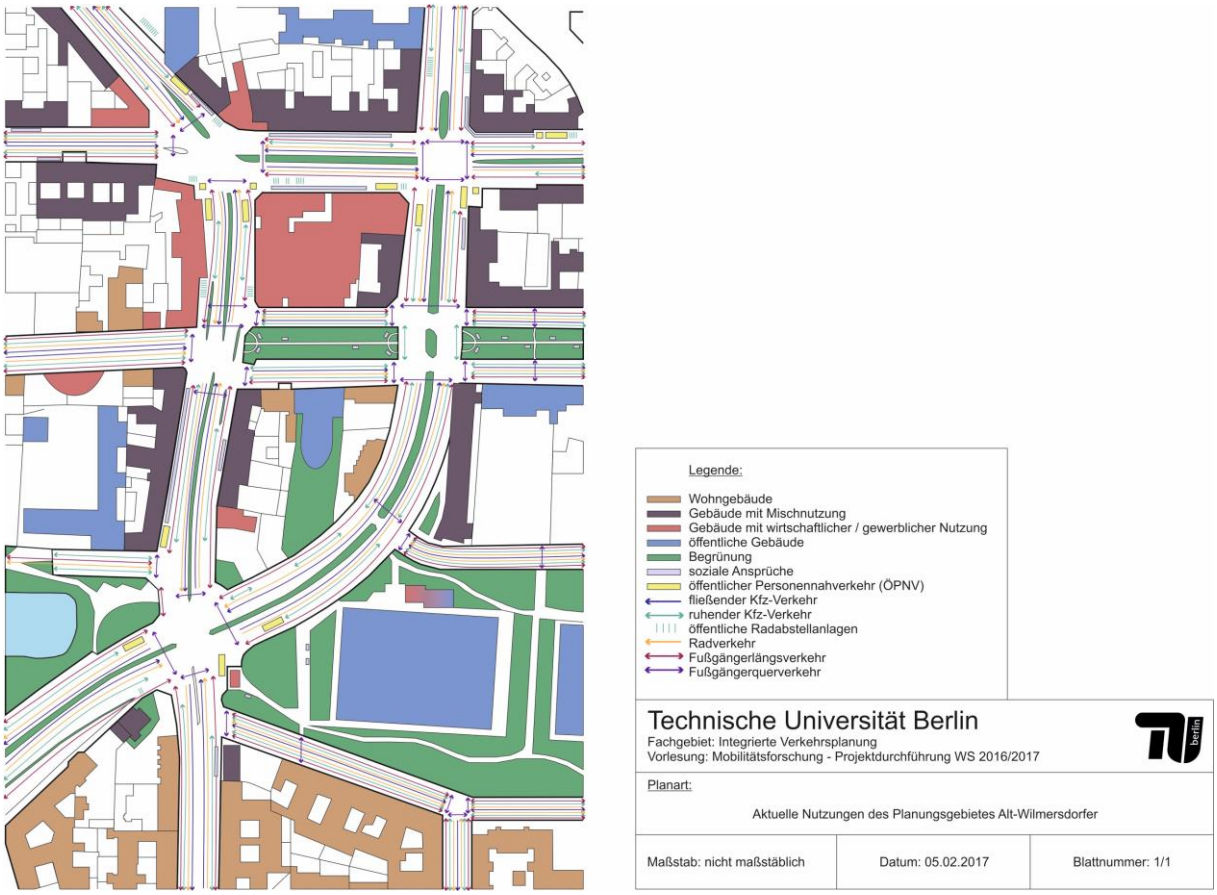
2.2.1 GEBIETSTYP

Der Planungsraum ist ein stadtkernnahes Altbaugebiet, welches im Allgemeinen durch eine mehrgeschossige Blockrandbebauung und hohen Bevölkerungsdichten charakterisiert ist. Die Wohnnutzung ist oftmals mit Läden und Versorgungseinrichtungen, Büronutzungen und Einrichtungen der sozialen Infrastruktur durchmischt.

2.2.2 UMFELDNUTZUNG

Die Umfeldnutzung beschreibt die Grundstücks-, Gebäude- und Freiraumnutzung im Planungsgebiet entlang der Hauptverkehrsstraßen Berliner Straße, Uhlandstraße und Blissestraße [siehe Abbildung 3]. Diese Flächennutzung ist ggf. für eine Veränderung und Entwicklung eines Streckenabschnittes von Bedeutung.

Abbildung 3: Aktuelle Nutzungen im Planungsraum.



Quelle: Veränderte Darstellung nach Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin 2016

2.2.3 WOHNGEBÄUDE

Im Planungsgebiet ist eine ausgeglichene Mischung an reinen Wohngebäuden und an Gebäuden mit einer Mischnutzung vorzufinden, wobei sich die reinen Wohngebäude vorrangig südlich des Volksparkes konzentrieren. Es lässt darauf schließen, dass dort je nach Tageszeit mit einem hohen Quell- bzw. Zielverkehrsaufkommen zu rechnen ist. Weiterhin unterliegen Wohngebiete sozialen Ansprüchen, die ein gewisses Maß an Aufenthaltsqualität gewährleisten sollten. Demnach ist eine flächenhafte Verkehrsberuhigung wünschenswert. Im Wohngebiet, welches südöstlich im Planungsgebiet angesiedelt ist, befindet sich bereits eine Tempo-30-Zone mit Einbahnstraßen.

2.2.4 GEBÄUDE MIT MISCHNUTZUNG

Die Gebäude mit einer gemischten Nutzung befinden sich primär an den mehrstreifigen Hauptverkehrsstraßen im nördlichen Teil des Planungsraumes. Dort ist u.a. eine gute Zugänglichkeit durch den ÖPNV gegeben. Die Mischnutzung zeichnet sich durch gewerbliche Einrichtungen im Erdgeschoss und Wohnnutzungen in den oberen Geschossen aus. Hervorzuhebende gewerbliche Einrichtungen sind beispielsweise das Kino *Eva-Lichtspiele* in der Blissestraße sowie Gastronomie- und Versorgungseinrichtungen in der Blissestraße, Uhlandstraße und entlang der Berliner Straße. Vor allem die Berliner Straße zeichnet sich durch eine vielseitige Erdgeschossnutzung aus.

2.2.5 GEBÄUDE MIT WIRTSCHAFTLICHER / GEWERBLICHER NUTZUNG

Die Objekte mit einer reinen wirtschaftlichen bzw. gewerblichen Nutzung sind ebenfalls vorrangig im Norden des Planungsgebietes konzentriert. Es ist ein sehr guter Zugang durch den öffentlichen Verkehr gewährleistet. Gebäude dieser Nutzungsart sind z.B. das Sparkassen- und Berliner Volksbank-Center sowie die Sparda-Bank am Knotenpunkt Berliner Straße / Brandenburgische Straße - Blissestraße, die ARAL-Tankstelle am Knotenpunkt Blissestraße / Uhlandstraße - Mecklenburgische Straße oder der zusammenhängende Gebäudekomplex mit diversen Geschäfts- und Büroeinrichtungen, welcher sich im Zentrum des nördlichen Planungsraumes befindet.

2.2.6 ÖFFENTLICHE GEBÄUDE

Öffentliche Gebäude im Planungsraum sind in erster Linie Schulen, Kirchen, Sportstätten und eine öffentliche Bücherei. Sie sind hauptsächlich über die Nebenstraßen zugänglich und in der Nutzungskarte blau gekennzeichnet. Im Norden befinden sich die *Bonhoeffer Bibliothek* und das *Goethe-Gymnasium*. Von der Wilhelmsaue aus sind die *Erste Kirche Christi, Wissenschaftler, Berlin* und *Auenkirche* zugänglich. Weiterhin befindet sich im westlichen Teil des Planungsgebietes das *Friedrich-Ebert-Gymnasium*. Im *Volkspark Wilmersdorf* befindet sich neben öffentlichen Spielplätzen, die es auch in der Wilhelmsaue gibt, die Sportanlage *Am Volkspark* mit ihren Fußballplätzen und dem Vereinsheim.

2.2.7 BEGRÜNUNG

In der Karte ist lediglich die flächenhafte Begrünung dokumentiert. Einen dominanten Teil macht hierbei der *Volkspark Wilmersdorf* aus, der sich wie ein Grüngürtel durch den Planungsraum zieht. Der Volkspark integriert Sport- und Spielplätze sowie Rad- und Fußwege und ist somit ein attraktives Naherholungsgebiet. Die Wilhelmsaue ziert ein breiter

Grünstreifen, der an beiden Seiten durch Einbahnstraßen begrenzt wird. Dieser ist zu Fuß begehbar, beinhaltet einen Spielplatz und weist durch Sitzbänke Verweilmöglichkeiten auf.

Des Weiteren sind vor allem die zweistreifigen Richtungsfahrbahnen im Gebiet durch grüne Mittelstreifen, partiell mit Bäumen, getrennt. Diese Mittelstreifen sind zum einen nach den *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen* (*RASt 06*) [vgl. FGSV 2006, S. 70] erforderlich und bieten zum anderen Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr. Außerdem zieren vorrangig im südlichen Teil des Planungsraumes viele Bäume den Seitenraum.

2.2.8 SOZIALE ANSPRÜCHE

Soziale Ansprüche (Aufenthalt, Geschäftsauslagen, Arbeiten im Seitenraum, Spielen) treten grundsätzlich an allen angebauten Straßen auf. In der Nutzungskarte sind jedoch lediglich Ansprüche von hervorzuhebender Bedeutung aufgezeigt. Es handelt sich hierbei in erster Linie um Geschäftsauslagen oder gastronomische Einrichtungen mit Außenbereich. Diese sind im Planungsgebiet vorrangig an den Hauptverkehrsstraßen vorzufinden. Die Ansprüche an sozialen Nutzungen dürfen den Fußverkehr nicht behindern und benötigen den entsprechenden Platz im Seitenraum, obwohl der Fußverkehr und soziale Ansprüche nur schwer voneinander abzugrenzen sind. Diese Nutzungen gehen oftmals kontinuierlich ineinander über und können sich in der Raumnutzung überdecken.

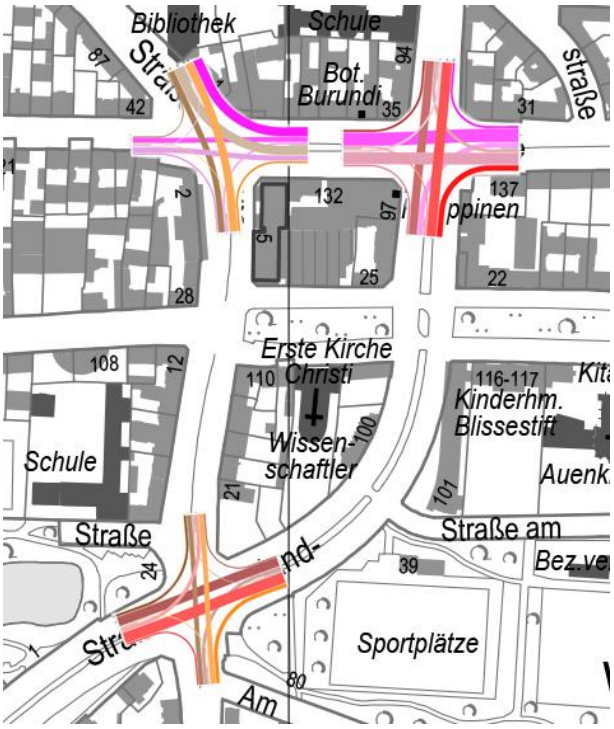
Die straßenräumliche Situation ist eine Grundlage für die Dimensionierung der zur Verfügung stehenden Fläche. Im Folgenden sind die durch das Planungsgebiet verlaufenden Verkehrsmodi, deren Infrastruktur und die daraus aktuell resultierenden verkehrlichen Belastungen beschrieben.

2.2.9 FLIEßENDER KFZ-VERKEHR

Die Verkehrsbelastung [vgl. VLB 2010, 2014a, 2015] wird mit der Anzahl der Fahrstreifen abgeglichen. Dazu wird die nachmittägliche Spitzenstunde von 16-17 Uhr als Bemessungsgrundlage verwendet, da zu dieser die höchste Belastung im Kfz-Verkehr vorliegt.

Die Belastungen des Kfz-Verkehrs sind den Knotenstrombelastungsplänen aus den verkehrstechnischen Unterlagen entnommen [siehe Anhang] und in Abbildung 4 skizzenhaft dargestellt.

Abbildung 4: Skizzierte Darstellung der Belastungen im Kfz-Verkehr von 7-19 Uhr



Quelle: Veränderte Darstellung nach Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin 2016, VLB 2010, 2014a, 2015

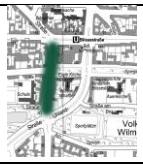
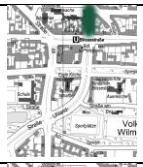
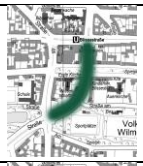
Auffallend ist eine stark ausgeprägte Ost-West Verbindung über die Berliner Straße und Brandenburgische Straße. Der Nord-Süd-Strom ist auf der Uhlandstraße mit rund 7.500 Kfz/12h ausgeprägter als auf der Blissestraße mit rund 4.400 Kfz/12h. Die höchste Belastung liegt auf dem östlichen Knotenpunktarm der Berliner Straße am Knotenpunkt Berliner Straße / Uhlandstraße vor. Diese beträgt rund 9.300 Kfz/12h.

Auffallend ist die geringe Auslastung der Fahrstreifen. So gelten folgende Kapazitätsgrößen nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen je Richtung mit der Bemessung anhand der Spitzenstunde [vgl. FGSV 2006, S. 69-71]:

- ein Fahrstreifen: 700 - 1.100 Kfz/h,
- ein überbreiter Fahrstreifen: 900 - 1.300 Kfz/h,
- zwei Fahrstreifen: 1.800 - 2.600 Kfz/h.

Im Folgenden sind die vorhandenen Fahrstreifenanzahl je Richtung und die Belastung zur Spitzenstunde, sowie die aktuelle Kapazität und dessen angemessene Fahrstreifenanzahl je Richtung tabellarisch dargestellt [siehe Tabelle 1]. Auffallend ist, dass auf allen Streckenabschnitten ein Fahrstreifen ausreichend ist, aber nur auf zwei von insgesamt neun Streckenabschnitten auch nur ein Fahrstreifen tatsächlich vorhanden ist. Diese zwei Streckenabschnitte befinden sich außerhalb des Planungsraumes.

Tabelle 1: Dimensionierung der Fahrstreifen

Strecken-abschnitt	Anzahl Fahrstreifen je Richtung	Kapazität [Kfz/h]	Belastung zur Spitzenstunde, gerundet [Kfz/h]	Angemessene Fahrstreifen-anzahl je Richtung
	1	700 - 1.100	300	1
	2	1.800 - 2.600	890	1
	2	1.800 - 2.600	960	1
	1 (überbreit)	900 - 1.300	930	1
	1 (überbreit)	900 - 1.300	480	1
	in südliche Richtung: 1 in nördliche Richtung: 2	in südliche Richtung: 700 - 1.100 in nördliche Richtung: 1.800 - 2.600	in südliche Richtung: 420 in nördliche Richtung: 460	1
	1	700 - 1.100	620	1
	2	1.800 - 2.600	660	1
	2	1.800 - 2.600	760	1

Quelle: Eigene Darstellung nach FGSV 2006, S. 69-71, VLB 2010, 2014a, 2015

Somit sind sieben Streckenabschnitte überdimensioniert, insbesondere jene auf der Uhlandstraße und auf der Berliner Straße, die über zwei Fahrstreifen je Richtung verfügen. Auch die Blissestraße ist im Planungsgebiet mit einem überbreiten Fahrstreifen für eine zu hohe Verkehrsbelastung entworfen worden. Somit kann festgehalten werden, dass alle Hauptstraßen im Planungsgebiet überdimensioniert sind.

Ein überdimensionierter Straßenraum hat eine hohe Trennwirkung zur Folge, da die Zugänglichkeit und Durchlässigkeit des öffentlichen Straßenraumes unnötig beeinträchtigt wird.

2.2.10 RUHENDER KFZ-VERKEHR

Das Abstellen des Kfz ist im Straßenraum, in Parkhäusern und auf Parkplätzen möglich. Im Straßenraum ist es erlaubt das Kfz entlang aller Straßen am rechten Fahrbahnrand in Längsaufstellung abzustellen. In den Einbahnstraßen an der Wilhelmsaue ist das beidseitige Abstellen am Fahrbahnrand erlaubt. Dies stellt eine große Anzahl an Parkständen im Straßenraum dar.

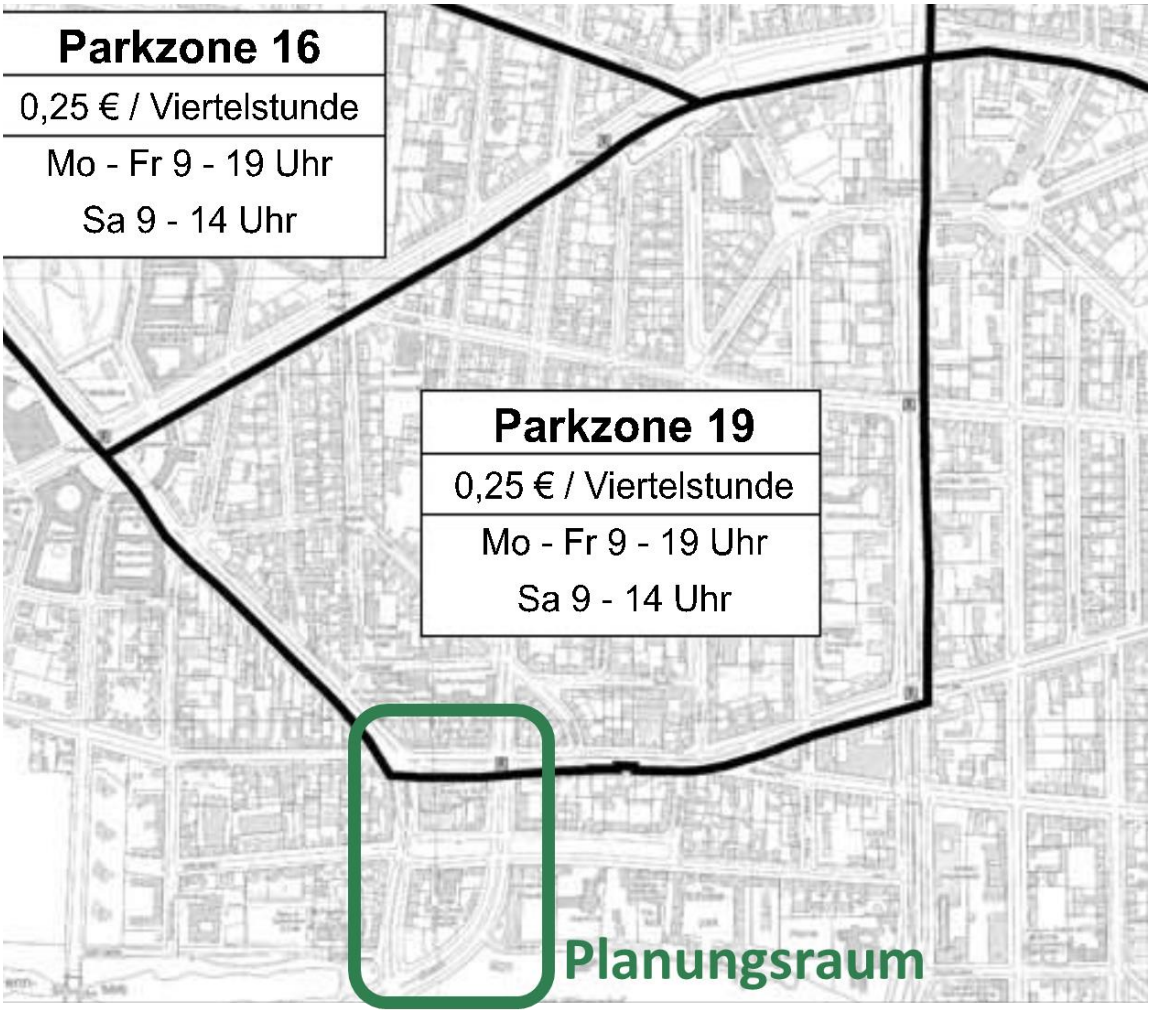
Im gesamten Planungsraum sind öffentliche Parkstände auf beiden Fahrbahnseiten vorhanden. Diese sind nur unterbrochen, wenn eine Haltstelle für den Linienbus oder, wie bspw. in der Berliner Straße, ein Taxistand vorhanden sind. [vgl. Karte „aktuelle Nutzungen im Planungsraum“]

Halböffentliche Parkstände sind an Supermärkten und Gewerbeflächen vorhanden, ein Parkhaus liegt beispielsweise in der Straße Am Schoelerpark vor. Diese werden lediglich tagsüber genutzt und sind in der Nacht nicht zugänglich. Durch geeignete Maßnahmen könnte eine effizientere, auch die Nachtstunden umfassende Nutzung, gewährleistet werden.

Durch die Parkraumbewirtschaftung wird eine Internalisierung externer Kosten begünstigt. Dies bedeutet, dass die Kosten für einen Parkstand lediglich den NutzerInnen angelastet werden. Die Parkraumbewirtschaftung wird im StEP Verkehr als wichtige Stellschraube zur Senkung der Pkw-Ziel- und Quellverkehre innerhalb des S-Bahn-Rings genannt. [vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2011, S. XI]

Im Planungsraum selbst erfolgt keine Parkraumbewirtschaftung. Direkt angrenzend befindet sich jedoch im Teil des Untersuchungsgebiets nördlich der Berliner Straße die Parkzone 19 [siehe Abbildung 5], die an Werktagen von 9 Uhr bis 19 Uhr und samstags von 9 Uhr bis 14 Uhr gilt. Die Kosten belaufen sich auf 0,25€ je Viertelstunde. Ein Ausweichen auf den Parkraum des Planungsraumes aufgrund der räumlichen Nähe zur Parkzone kann nicht ausgeschlossen werden. [vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2007]

Abbildung 5: Lage der Parkzone 19 im Untersuchungsraum.



Quelle: Veränderte Darstellung nach Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2007

Eine Parkzone trägt aufgrund der höheren Kosten für den MIV zur Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel bei. Im Planungsgebiet stehen kostenfreie Parkstände zur Verfügung, die u.a. einen erhöhten Parksuchverkehr zur Folge haben. Die Kosten für die Parkstandvorhaltung können wegen der fehlenden Parkraumbewirtschaftung nicht auf die NutzerInnen entsprechend umgelegt werden, sind demnach von der Gesamtheit zu tragen.

2.2.11 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV)

Der öffentliche Personennahverkehr umfasst im Planungsraum vier Buslinien (101, 104, 249, 310), eine U-Bahnlinie (U7) sowie zwei Nachtlinien (N7, N42). Zu den morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenzeiten sind im Busverkehr teilweise ein 10- und teilweise ein 20-Minuten-Takt gegeben. Die U-Bahnlinie verkehrt zu den Spitzenzeiten im 5-Minuten-Takt. Durch die Nachtlinien ist eine Anbindung mit dem ÖPNV rund um die Uhr gegeben. [vgl. BVG 2017a, 2017b]

Ausgehend von den Mindesttakten aus den Bedienungsstandards des Landes Berlin mit 20 min für den Busverkehr und 10 min für den U-Bahnverkehr zur Hauptverkehrszeit [siehe Abbildung 6] erfüllen alle Verkehrsmittel die vorgegebenen Mindesttakte und sind zur Hauptverkehrszeit sogar enger getaktet. [vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt 2014c, S. 32]

Abbildung 6: Einzuhaltende Mindesttakte in den Verkehrszeiten im Nahverkehrsplan 2014-2018 Berlins

ÖPNV-Produkt mit Grundtakt [Minuten]	Mindesttakt nach Verkehrszeiten [Minuten]			
	HVZ	NVZ	SVZ	Nachtver-kehr*
S-Bahn [20]	10	20	20	30/60*
U-Bahn [10]	10	10	10	15/30*
Metrolinien (Bus/Straßenbahn) [10]	10	10	20	30
Bus/Straßenbahn [20]	20	20	20	30
Regionalzüge [60]	60	120	120	./.**

* S- und U-Bahn nur in Wochenendnächten; Bereiche höheren Bedarfs mit dichterem Takt
** Einzelfahrten werden befürwortet, aber nicht als verbindlicher Standard gesetzt

Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt 2014c, S. 32

Am Knotenpunkt Brandenburgische Straße - Blissestraße / Berliner Straße ist eine Priorisierung des Busverkehrs gegeben. [vgl. Schlothauer & Wauer 2011, S. 4]

Die U-Bahnstation Blissestraße ist aktuell nicht barrierefrei zugänglich. Die Fertigstellung des barrierefreien Umbaus ist für das Jahr 2017 geplant. Zum Stand Dezember 2016 wird die Vergabe vorbereitet, die Plangenehmigung ist bereits erteilt. [vgl. Abgeordnetenhaus Berlin 2017]

2.2.12 RADVERKEHR

Anhand der Signalzeitenpläne werden die Qualitätsstufen der nachmittäglichen Spitzenstunde von 16 bis 17 Uhr bestimmt sowie Vorlaufzeiten berücksichtigt.

Am Knotenpunkt Blissestraße / Mecklenburgische Straße - Uhlandstraße gibt es keine eigenen Signalgeber für den Radverkehr. Somit wird dieser gemeinsam mit Kfz signalisiert und hat dementsprechend keinen Vorlauf, um die Konfliktfläche vor den Kfz zu erreichen [vgl. Alliander Stadtlicht 2012a]. Es ergeben sich maximale Wartezeiten von 40 s, 39 s, 44 s und 44 s. Damit werden die Qualitätsstufen B und C erreicht [vgl. FGSV 2015, S. 4 - 9].

Am Knotenpunkt Brandenburgische Straße - Blissestraße / Berliner Straße gibt es eigene Signalgeber lediglich für den Radverkehr aus der östlichen Zufahrt. Ein Vorlauf für den

Radverkehr ist an dieser Stelle nicht notwendig, da auf eine bedingt verträgliche Schaltung mit den Kfz verzichtet wurde. [vgl. Alliander Stadtlicht 2012b]. Da die anderen Zufahrten gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr signalisiert sind, gibt es dort keinen Vorlauf und ist insofern nicht sicher, da RadfahrerInnen somit nicht um eine Sekunde vor dem Kfz am Konfliktpunkt sind. Es ergeben sich maximale Wartezeiten von 37 s, 48 s, 44 s, 50 s, 50 s und 50 s. Damit werden die Qualitätsstufen B und C erreicht [vgl. FGSV 2015, S. 4-9].

Am Knotenpunkt Berliner Straße / Uhlandstraße sind eigene Signalgeber für den Radverkehr vorhanden. Diese haben alle einen Vorlauf zum Kfz-Verkehr [vgl. Stadtraum 2006]. Die Qualitätsstufen A, B und C werden erreicht durch die maximalen Wartezeiten von 23 s, 38s, 47 s, und 47 s [vgl. FGSV 2015, S. 4-9].

Folglich ist die niedrigste erreichte Qualitätsstufe C. Das bedeutet, dass die individuelle Bewegungsfreiheit spürbar beeinträchtigt ist, aber der Verkehrsfluss noch stabil ist. [vgl. FGSV 2015, S. 7]

Insgesamt fehlen neben eigenen dreifeldrigen Signalgebern für Radfahrende im Knotenpunktzulauf geeignete Aufstellflächen mit zugehörigen Signalgebern für das indirekte Linksabbiegen im Knotenpunktinneren.

Die Lagepläne der Knotenpunkte ermöglichen Aussagen zur Sicherheit bezüglich der Radverkehrsinfrastruktur [vgl. VLB 2008, 2012, 2014b]. An allen Knotenpunkten werden die Radverkehrsanlagen an der Lichtsignalanlage im Sichtbereich des Kfz-Verkehrs geführt. Die Haltelinien für Radfahrende sind lediglich um 2,00 m vorgezogen und entsprechen somit nicht den vorgeschriebenen 3,00 m. Eine sinnvolle Verbesserung wäre hier, die Haltlinie der Radfahrenden auf 3,00 m gegenüber der Kfz-Haltlinie vorzuziehen, um die Sichtbarkeit der RadfahrerInnen zu gewährleisten. [vgl. FGSV 2006, S. 66]

Aufgeweitete Aufstellbereiche für RadfahrerInnen liegen nicht vor. Aufgrund der Tatsache, dass der Grün- und Rotzeitanteil der verschiedenen Knotenpunktarme in etwa ausgeglichen ist [vgl. Alliander Stadtlicht 2012a, 2012b, vgl. Stadtraum 2006], ist ein Aufstellbereich nicht notwendig. [vgl. FGSV 2006, S. 67]

Im Jahr 2017 wird im Rahmen eines Forschungsprojekts [vgl. TU Berlin 2017] eine Koordinierung für Radfahrende entlang der Uhlandstraße eingerichtet. Diese beginnt südlich des Kurfürstendammes an der Ecke zur Lietzenburger Straße und endet am Knotenpunkt mit der Berliner Straße. Die Strecke umfasst eine Länge von 1,5 km und ist mit einer Progressionsgeschwindigkeit von 20 km/h angelegt. [vgl. Neumann 2016] Somit wird künftig eine Grüne Welle in beide Richtungen vom Knotenpunkt Berliner Straße/ Uhlandstraße eingerichtet sein.

An den Eingängen zu den U-Bahnstationen sind öffentliche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorhanden, deren Kapazität jedoch erreicht ist. Im Bereich des Einzelhandels sind punktuell private Radabstellanlagen vorzufinden, während es an den Grünanlagen keine Abstellmöglichkeiten gibt [vgl. Anhang, Karte aktuelle Nutzungen des Planungsgebietes].

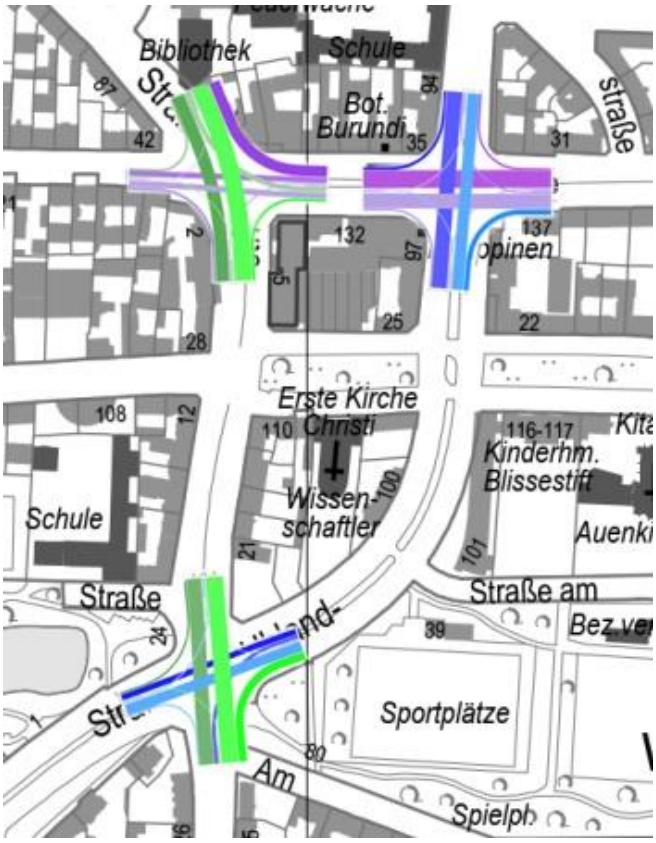
Insgesamt ist also noch ein erheblicher Ausbaubedarf vorhanden. Insbesondere der Volkspark Wilmersdorf braucht entsprechende Fahrradbügel, um den Aufenthalt im Park zu begünstigen. Das Umfeld des U-Bahnhofes Blissestraße braucht den Erfahrungen der Begehung nach einen erheblichen Zuwachs an Fahrradabstellmöglichkeiten, damit Fahrräder in Zukunft nicht mehr regelwidrig geparkt werden und der Zugang zum schienengebundenen ÖPNV erleichtert wird.

Das übergeordnete Fahrradroutennetz umfasst das Fahrradroutenhauptnetz sowie die Radfernwege und das Ergänzungsnetz. Durch das Planungsgebiet führt lediglich eine Route des Ergänzungsnetzes und zwar an der nördlichen Parkkante entlang der Straße Am Schoelerpark [vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen 2014].

Den Begehungen zufolge liegt hier jedoch weder eine gesonderte Radverkehrsinfrastruktur noch eine entsprechende Wegweisung vor [vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen 2017].

Die Belastung des Radverkehrs ist in Abbildung 7 dargestellt. In Nord-Süd Richtung ist die Blissestraße minimal mehr belastet als die Uhlandstraße. In Ost-West Richtung findet wie auch im Kfz-Verkehr eine hohe Belastung auf der Berliner Straße über die Brandenburger Straße statt. Genaue Angaben zu den einzelnen Belastungen können VLB 2010, 2014a, 2015 entnommen werden.

Abbildung 7: Skizzierte Darstellung der Radverkehrsbelastungen von 7 - 19 Uhr



Quelle: Veränderte Darstellung nach Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin 2016, VLB, 2010, 2014a, 2015

2.2.13 FUßVERKEHR

Die vorhandenen Querungsstellen werden mit dem anzunehmenden Querungsbedarf abgeglichen. Insbesondere im Kreuzungsbereich der Wilhelmsaue mit der Blissestr. und Uhlandstr. sowie an der Einmündung der Straße Am Schoelerpark ist aufgrund der Grünflächen wie auch der Einzelhandelsgeschäfte ein erhöhter Querungsbedarf gegeben [vgl. Karte „aktuelle Nutzungen im Planungsraum“]. In allen Fällen ist zwar eine Mittelinsel vorhanden, dennoch sind zu Fuß Gehende untergeordnet.

Durch das Planungsgebiet führt das Wanderwegenetz. Es verläuft entlang des nördlichen Randes des Volkparks Wilmersdorf und somit über die Kreuzung Blissestraße / Mecklenburgische Straße - Uhlandstraße [vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen 2016b]. Das ist insofern nachteilig, da das Wanderwegenetz der Erholung dienen soll und durch den Knotenpunkt diese Route weniger attraktiv ist.

Anhand der Signalzeitenpläne [vgl. Alliander Stadtlicht 2012a, ebd. 2012b, vgl. Stadtraum 2006] werden die Wartezeiten und somit die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs im Fußverkehr bewertet [siehe Tabelle 2]. An allen Knotenpunkten wird als niedrigste

Qualitätsstufe die Stufe C erreicht, da diese ≤ 55 s sind [vgl. FGSV 2015, S. S4-9]. Dies bedeutet, dass die Wartezeiten für zu Fuß Gehende spürbar sind [vgl. ebenda S. S4-9]. Zudem haben geteilte Furten unterschiedliche Freigabezeiten, sodass eine durchgehende Querung der gesamten Fahrbahn nicht immer in einem Umlauf möglich ist.

Tabelle 2: Maximale Wartezeiten im Fußverkehr an den Knotenpunkten (KP) im Planungsgebiet

KP	Maximale Wartezeit je Furt [s]							
Blissestraße / Mecklenburgische Straße - Uhlandstraße	36	37	38	38	43	43	47	47
Brandenburgische Straße - Blissestraße / Berliner Straße	23	25	43	48	48	48	49	51
Berliner Straße / Uhlandstraße	31	35	41	44	45	45	48	48

Quelle: Eigene Darstellung nach Stadtraum 2006, Alliander Stadtlicht 2012a, ebd. 2012b

2.2.14 SOZIALE NUTZUNGSMÖGLICHKEITEN

Im Planungsgebiet befindet sich der Volkspark Wilmersdorf. Durch den Volkspark findet eine Aufwertung des Gebietes statt und es werden Flächen zur Naherholung geboten. Beim Volkspark handelt es sich um einen natürlichen Lebensraum für Tiere und Pflanzen.

Der Volkspark Wilmersdorf sowie die Wilhelmsaue verfügen über verschiedene Ruhebänke, welche als Aufenthaltsmöglichkeiten genutzt werden können. Zudem bietet der Spielplatz im Volkspark Familien mit kleinen Kindern eine Möglichkeit zum spielerischen Verweilen.

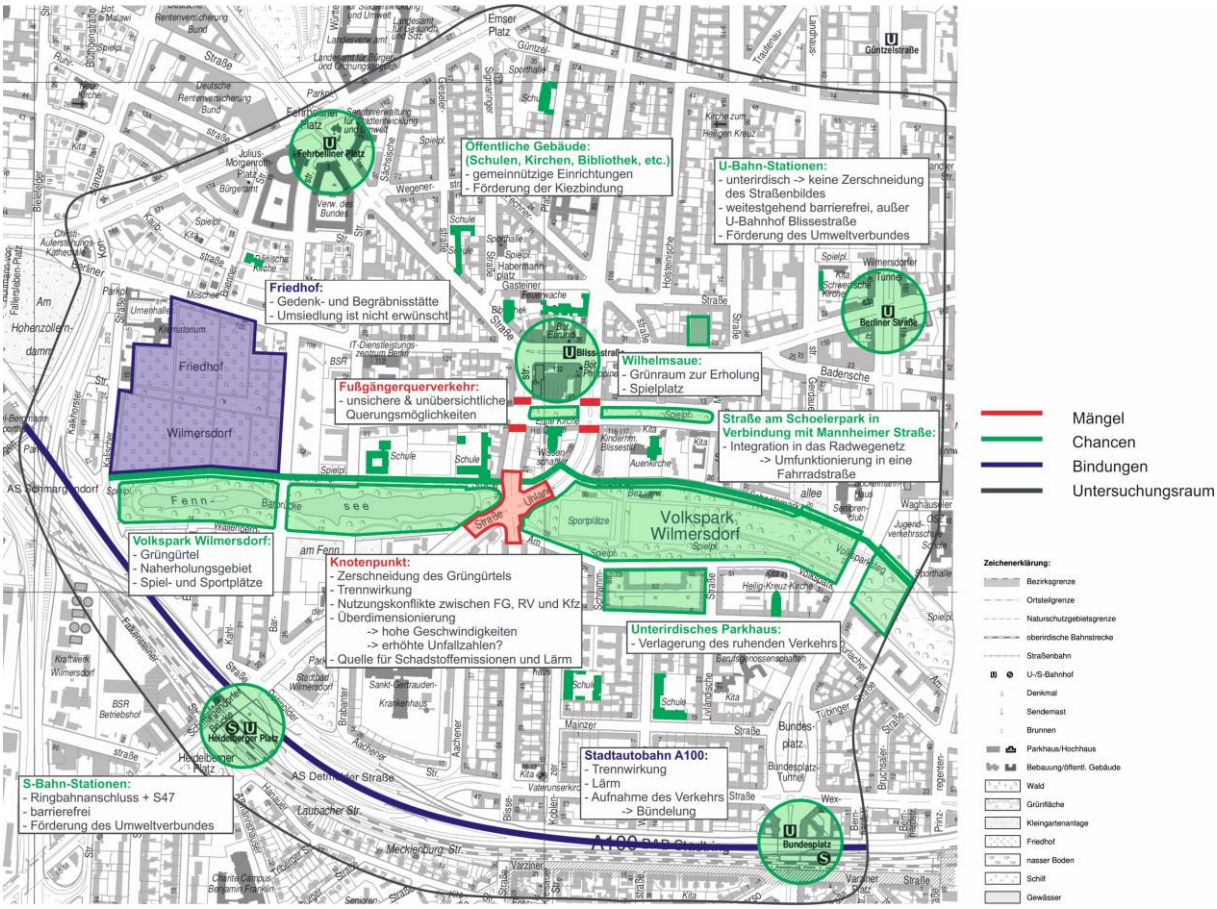
Im Straßenbereich ist eine punktuelle Begrünung vorhanden, u.a. auf den Mittelstreifen und im Seitenraum.

Der große Frei- und Grünflächenbestand motiviert Anwohner, ihre Umgebung in ihrer Freizeit verstärkt zu Fuß oder mit dem Rad zu erkunden. Durch die vielfältigen Aufenthaltsmöglichkeiten ist eine hohe Lebensqualität der Anwohnenden im Planungsraum gegeben und es findet eine ausreichende soziale Interaktion im Gebiet statt.

2.3 MÄNGEL-CHANCEN-BINDUNGEN PLAN

Der Mängel-Chancen-Bindungen Plan (MCB-Plan) dient einer ersten Bestandsaufnahme des Planungs- und Untersuchungsraumes und stellt auf einer Karte Mängel, Chancen und Bindungen dar [siehe Abbildung 8].

Abbildung 8: Mängel-Chancen-Bindungen-Plan.



Quelle: Veränderte Darstellung nach Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin 2016

2.3.1 BINDUNGEN

Die Autoren sehen den Friedhof Wilmersdorf im Westen des Untersuchungsraums in seiner Eigenschaft als Gedenk- und Begräbnisstätte sowie die Stadtautobahn A100 mit ihrer verkehrlichen Bündelungswirkung und trotz ihrer Trenn- und Lärmwirkung als gegebene Strukturen an, bei denen mittelfristig nicht von einer Versetzung oder Auflassung ausgegangen werden kann.

2.3.2 MÄNGEL

Die Kreuzungen der Wilhelmsaue mit der Uhlandstr. und der Blissestr. weisen Defizite bei den Querungsmöglichkeiten für FußgängerInnen hinsichtlich Sicherheit und Übersichtlichkeit Defizite auf.

Der Knotenpunkt Uhlandstr./ Blissestr./ Mecklenburgische Str. inmitten des Volksparks führt durch seine Dimensionierung zu einer deutlichen Trennwirkung und Zerschneidung des Grüngürtels. Es bestehen dadurch Nutzungskonflikte zwischen FußgängerInnen, RadfahrerInnen und dem Kraftfahrzeugverkehr. Die Nutzung des Parks als Naherholungsziel

wird durch die Schadstoffemissionen beeinträchtigt und durch den Lärm gestört. Durch die breiten Straßenquerschnitte der Knotenarme sind hohe Geschwindigkeiten die Folge. Ein entsprechendes Unfallrisiko kann nicht ausgeschlossen werden.

2.3.3 CHANCEN

Die große Anzahl gemeinnütziger Einrichtungen wie Bibliothek, Schulen und Kirchen fördern eine hohe Kiezbindung.

Die hohe Dichte an U-Bahn-Stationen im Planungsraum (U7 - Blissestraße) und im Untersuchungsraum (U3 - Heidelberger Platz; U7, U9 - Berliner Straße; U3, U7 - Fehrbelliner Platz) sowie die S-Bahnhaltestellen Heidelberger Platz (S41, S42, S46) und Bundesplatz (S41, S42, S46) im Untersuchungsraum fördern den Umweltverbund und begünstigen somit eine nachhaltige Mobilität. Sie sind mit Ausnahme der Station Blissestraße barrierefrei ausgestaltet [vgl. BVG 2016]. Die U-Bahn hat darüber hinaus den Vorteil, dass durch den Verlauf unter der Erde keine Zerschneidung des Straßenraumes stattfindet.

Die Wilhelmsaue bietet als Grünraum Erholung und ist mit seinem Spielplatz auch für Familien attraktiv. Der Volkspark Wilmersdorf als Grüngürtel mit seinen Spiel- und Sportplätzen ist ein weiteres wertvolles Naherholungsziel.

Die Straße am Schoelerpark bietet zusammen mit der Mannheimer Straße entlang der nördlichen Parkkante des Volksparks Entwicklungsmöglichkeiten als Fahrradstraße.

Die Schrammgaragen könnten perspektivisch in ihrer Eigenschaft als Großgarage der Verlagerung des ruhenden Verkehrs aus dem Straßenraum hinaus dienen.

3. QUALITATIVE BEOBACHTUNG

Die qualitative Beobachtung hat zur Aufgabe, die tatsächlichen Nutzungsansprüche im Planungsgebiet zu identifizieren und mögliche Konfliktpunkte aufzuzeigen. Sie hilft außerdem, Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmenden zu ermitteln, aber auch bauliche Defizite sowie Positivfaktoren darzulegen.

Im Rahmen dieses Themenschwerpunktes wird zunächst beleuchtet, welche Vorüberlegungen für eine erfolgreiche Beobachtung vonnöten sind [vgl. Abschnitt 3.1] und im weiteren Verlauf auf die einzelnen Erhebungen vor Ort eingegangen [vgl. Abschnitt 3.2]. Weiterhin wird die Auswertung der Daten mittels *ATLAS.ti* erläutert und aufgezeigt, welche Erkenntnisse aus den Beobachtungen gezogen werden können [vgl. Abschnitt 3.3].

3.1 VORÜBERLEGUNGEN

Um die Repräsentativität der Untersuchung gewährleisten zu können, wurde zunächst analysiert, welche Daten vor Ort erhoben werden sollen, zu welchem Zeitpunkt dies geschehen soll und an welchen Punkten oder Strecken die Beobachtungen durchgeführt werden sollen. Weiterhin erfolgten Überlegungen zur Art der Erhebung, welche technischen Mittel dafür eingesetzt werden müssen und welche Verkehrsmittel untersucht werden sollen.

Der Schwerpunkt der qualitativen Beobachtung liegt in der subjektiven Bewegung, also der Abbildung des Verhaltens von NutzerInnen im Planungsgebiet. Eine Dokumentation mittels Foto- und Videokameras, letztere sowohl im mobilen als auch im stationären Einsatz, unterstützt durch schriftliche Beobachtungsprotokolle mit Kontextinformationen, erweist sich als eine geeignete Form der Datenerhebung vor Ort.

Die Analyse der statistischen Daten im Planungsgebiet ergibt die Hauptverkehrsbelastung zur nachmittäglichen Spitzenstunde zwischen 16 und 17 Uhr [vgl. Abschnitt 2.2.9]. Die Beobachtungen sollten dementsprechend in diesem Zeitraum stattfinden, um anschließend qualitative Aussagen über die verkehrliche Situation treffen zu können. Aufgrund der technischen Limitierungen des Kameraequipments in Zusammenhang mit den im Winter vorherrschenden Wetter- und Lichtbedingungen und einem Sonnenuntergang um etwa 16 Uhr wurde die digitale Datenerhebung stets vor 16 Uhr abgeschlossen.

Beobachtet werden vor Ort die verkehrliche Situation des MIV, sowie des Rad- und Fußverkehrs. Dabei sollen qualitative Aussagen über den Auslastungsgrad auf den Straßen sowohl für den fließenden als auch den ruhenden Verkehr des Planungsgebietes getroffen, die Infrastruktur für den Radverkehr analysiert, aber auch die Querbarkeit für zu Fuß

Gehende entlang der Straßenzüge und an Knotenpunkten überprüft werden. Auch die Anbindung und Zugänglichkeit des ÖPNV, sowie das Vorhandensein von öffentlichen Grünflächen und deren Zustand stellen einen Teil der Untersuchung dar. Die Beobachtung vor Ort liefert folglich wichtige qualitative Informationen.

Mit der Standortwahl sollen repräsentative Punkte abgedeckt und frequentierte Strecken nachempfunden werden. Der fließende Verkehr wurde entlang der Blissestraße, Uhlandstraße und Berliner Straße abgebildet. Untersucht wurde das Gebiet, welches von allen drei signalisierten Knotenpunkten aufgespannt wird, sowie die Wilhelmsaue, die Straße am Schoelerpark und der Volkspark.

3.2 ORTSBEGEHUNGEN

Um sowohl Konfliktsituationen als auch positive Aspekte zu ermitteln wurden drei Datenerhebungen im Planungsgebiet durchgeführt. Diese wurden allesamt mit Videokamera und/oder mit Fotoapparat begleitet und durch Beobachtungsprotokolle gestützt. Nachfolgend werden die drei Erhebungen näher erläutert.

3.2.1 ERSTE DATENERHEBUNG

Die erste Datenerhebung erfolgte am 06.12.2016 im Zeitraum von 14:15 Uhr bis 15:45 Uhr, bei starker Bewölkung mit leichtem Wind und gegen Ende der Beobachtung mit leichtem Nieselregen bei einer Temperatur von 2 °C. Der Schwerpunkt dieser Beobachtung lag auf dem Erfassen der Qualität von Grün- und Aufenthaltsflächen, sowie der Möglichkeit der Straßenquerung außerhalb von Knotenpunkten. Auch die Barrierefreiheit der U-Bahnstationen und die Auslastung im ruhenden Verkehr wurden betrachtet.

Die Untersuchung des U-Bahnhofs Blissestraße der Linie U7 ergab starke Defizite hinsichtlich der Barrierefreiheit. Vergebens suchen Nutzende einen Aufzug und ebenfalls ist die mittlere der drei Ebenen vom Straßenniveau lediglich durch Treppen zu erreichen, denen an manchen Zugängen selbst ein einfacher Handlauf fehlt. Die unterste Ebene ist wiederum durch Rolltreppen mit der Mittelebene verbunden. Für Verkehrsteilnehmende mit Kinderwagen, Fahrrad oder Rollstuhl ist jedoch auch das ein schwer zu meisterndes Hindernis.

Die Untersuchung führte weiter über die Wilhelmsaue von West nach Ost. Bereits an der Kreuzung mit der Blissestraße ist durch das regelwidrige Abstellen von Fahrzeugen ein hoher Parkdruck und -suchverkehr erkennbar [siehe Abbildung 9].

Abbildung 9: Regelwidriges Parken auf der Blissestraße

Quelle: Eigene Darstellung

Entlang der Wilhelmsaue sind nahezu alle Parkstände belegt [vgl. Anhang, IMG_2690]. Dies liegt womöglich am Abhol- und Bringverkehr der öffentlichen Einrichtungen [vgl. Abschnitt 2.2.6] entlang der Straße. Die Wilhelmsaue selbst mit dem Grünstreifen in Mittellage ist parkähnlich gestaltet und bietet Möglichkeiten für Freizeitaktivität und Naherholung. Die gesamte Anlage ist dabei in einem gepflegten Zustand, weist geräumte Wege auf [vgl. Anhang, IMG_2693] und verfügt über diverse Sitzmöglichkeiten mit Abfalleimern [vgl. Anhang, IMG_2692, IMG_2714], welche den Ansprüchen, zumindest in der winterlichen Jahreszeit, augenscheinlich gerecht werden. Negativ stach lediglich der kleine abgestandene Teich hervor.

Der Volkspark dient als wichtiger Aufenthalts- und Naherholungsort im Planungsgebiet. Durch seine zahlreichen Spielplätze ist er Anlaufstelle für Kinder und Familien. Die ausgedehnten Grünflächen sind bei Hundehaltenden für das Ausführen der Tiere beliebt. Der Park weist jedoch Gestaltungsdefizite auf. So erstreckt sich im Ost-West-Verlauf eine starke Absenkung des Höhenniveaus im Vergleich zu den Randstellen an der Nord- und Südachse [vgl. Anhang, IMG_2712]. Dies führt bei starken Niederschlägen zu Wasseransammlungen und Verschlammungen in Mittellage. Auch die Wegbefestigung ist mangelhaft und neigt bei entsprechender Witterungslage auch stark zur Verschlammung. Dies wiederum schränkt die Nutzbarkeit des Parks vor allem im Winterhalbjahr ein. Als

mangelhaft wurde ebenfalls das Wegenetz empfunden. Fehlende Nord-Süd-Verbindungen sind der Sportanlage geschuldet. Auch der Zugang zum weitläufig umzäunten Park ist nur vereinzelt gegeben und an einigen Stellen nur über Stufen möglich [vgl. Anhang, IMG_2719, IMG_2720]. Diese stellen ein Hindernis für mobilitätsbeschränkte Personen, Senioren aber auch Radfahrende dar. Eine Verbindung zum westlichen Teil des Parks ist aufgrund der Zerschneidung durch die Blissestraße nicht gegeben.

Westlich der Blissestraße ist am Nordrand des Parks das Friedrich-Ebert-Gymnasium gelegen. Die Zufahrt zur Schule erfolgt über eine Sackgasse. Durch die Inanspruchnahme der verfügbaren Stellplätze durch die AnwohnerInnen des benachbarten Wohnhauses entsteht zu schulischen Bring- und Abholzeiten ein hoher Parksuchverkehr innerhalb der kleinen Straße [vgl. Anhang, IMG_2726]. Die umfangreichen Radabstellanlagen unmittelbar vor der Schule wurden zum Beobachtungszeitpunkt kaum genutzt [vgl. Anhang, IMG_2728]. Eine Beobachtung der Schulwege der GymnasiastInnen hinsichtlich der ÖPNV-Nutzung soll zu einem späteren Zeitpunkt durchgeführt werden [vgl. Abschnitt 3.2.2].

Entlang der nördlichen Grenze des Volksparks verläuft die Straße Am Schoelerpark als Abzweig zur Uhlandstraße. Obwohl in diesem Bereich kaum Bebauung angesiedelt ist, sind entlang des Straßenabschnitts zum Erhebungszeitpunkt nahezu alle öffentlichen Parkstände belegt [siehe Abbildung 10] [vgl. Anhang, IMG_2729, IMG_2730, IMG_2731, IMG_2734].

Abbildung 10: Ruhender Verkehr entlang der Straße Am Schoelerpark

Quelle: Eigene Darstellung

Ein häufiges Anfahren der direkt hinter der Einmündung in die Uhlandstraße liegenden Tiefgarage kann zum Untersuchungszeitpunkt nicht beobachtet werden [vgl. Abschnitt 2.2.9].

Auf der Straße Am Schoelerpark erfolgt das Parken wie vorgeschrieben mit allen Rädern des Kraftfahrzeuges auf dem Gehweg [vgl. Anhang, IMG_2734]. Entsprechend gering ist der verbleibende Platz für den Fußverkehr im Seitenraum [vgl. Anhang, IMG_2729]. Auch der Zugang zum Park wird dadurch eingeschränkt.

Abschließend wurden die Querungsanlagen entlang der Wilhelmsaue jeweils an den Kreuzungen mit der Uhlandstraße und Blissestraße untersucht. Beiden Knotenpunktabschnitten fehlt es an Querungsmöglichkeiten aus dem Mittelstreifen der Wilhelmsaue heraus. Nutzende sind gezwungen, zunächst die Fahrbahn der Wilhelmsaue nach außen hin zu queren. Dabei sind die Fahrzeuge des ruhenden Verkehrs teilweise so dicht aufgestellt, dass man zuerst den benachbarten Radschutzstreifen betreten muss um zur Querungseinrichtung zu gelangen [vgl. Anhang, IMG_2754]. Entlang der Uhlandstraße waren dabei mehrfach Fahrzeuge zu beobachten, die im unmittelbaren Bereich der Querungsanlage abgestellt wurden [vgl. Anhang, IMG_2739]. Zudem ist der fließende Verkehr an jener Stelle vom Seitenraum nur schwer einsehbar. Man muss sich bei Querungswunsch folglich zunächst am Fahrbahnrand aufstellen, damit die Verkehrssituation beurteilt werden kann [siehe Abbildung 11].

Abbildung 11: Unüberichtliche Querung der Uhlandstraße

Quelle: Eigene Darstellung

Der großzügige Mittelstreifen mit Mittelinsel und abgesenkten Borden erleichtert eine erneute Beurteilung der Verkehrslage aus der Mittellage heraus und hilft beim vollständigen Queren des Straßenraums. Bei erneuter Rückkehr auf den Mittelstreifen der Wilhelmsaue nach Queren der Uhlandstraße konnten wieder im Querungsbereich abgestellte Fahrzeuge

dokumentiert werden, die abermals den Umweg über den Radfahrstreifen erforderten [vgl. Anhang, IMG_2755].

An der Blissestraße muss zum Queren ebenfalls erst der Mittelstreifen in Richtung Seitenraum verlassen werden, jedoch erleichtern vier Furten mit Mittelinseln das Queren des breiten Straßenraums.

3.2.2 ZWEITE DATENERHEBUNG

Die zweite Erhebung im Feld erfolgte am 15.12.2016 in der Zeit von 12:30 bis 13:30 Uhr. Die Wetterlage war stark bewölkt mit leichtem Wind und Regen bei einer Temperatur von 1 °C. Das Ziel dieser Beobachtung war die Analyse der Laufwege der SchülerInnen des Friedrich-Ebert-Gymnasiums und die Untersuchung der Nutzung des ÖPNV-Angebots. Die Beobachtungszeit am Vormittag wurde auf Grundlage der Unterrichtszeiten der Schule so gewählt, dass eine Vielzahl an SchülerInnen erfasst werden konnte [vgl. Anhang, 2. Beobachtungsprotokoll].

Das Ergebnis dieser Datenerhebung ist, dass die Mehrheit der SchülerInnen nach Schulschluss in Richtung Norden zum U-Bahnhof Blissestraße laufen. Das Busangebot direkt vor der Schule wird deutlich weniger genutzt [vgl. Anhang, 2. Beobachtungsprotokoll].

Im Anschluss an die Analyse der Laufwege erfolgte eine Begutachtung des Seitenraums, welchen die SchülerInnen für den Fußweg Richtung Norden nutzten. Dabei ist eine ausreichende Dimensionierung für den Längsverkehr zu nennen. Dieser ist ausreichend breit und frei von Hindernissen. Auf dem Weg Richtung Norden müssen die SchülerInnen ausschließlich die Wilhelmsaue queren. Diese Querung ist aus folgendem Grund positiv hervorzuheben. Die Fahrbahn wird aus der Nebenrichtung kommend vor dieser Stelle angehoben und aufgepflastert [vgl. Anhang, 2. Beobachtungsprotokoll]. In Abbildung 12 ist die Querungsstelle der Schüler Richtung Norden zum U-Bahnhof Blissestraße dargestellt. Bei genauer Betrachtung der Fahrbahn sind deren Anhebung und die Aufpflasterung erkennbar.

Abbildung 12: Aufpflasterung der Wilhelmsaue an der Kreuzung zur Blissestraße

Quelle: Eigene Darstellung

Die Folge ist eine Geschwindigkeitsreduzierung des Kfz-Verkehrs, wodurch die Überquerung der zu Fuß Gehenden erleichtert wird. Unterstützt wird dieser Effekt durch Poller entlang der Querungsstelle, die den Fußverkehr zur Vorsicht mahnen. Folglich kann eine sichere Überquerung der Wilhelmsaue ohne Lichtsignalanlage gewährleistet werden.

3.2.3 DRITTE DATENERHEBUNG

Die dritte Datenerhebung fand am 15.12.2016 in der Zeit von 15:00 bis 16:00 Uhr statt und teilt sich in eine stationäre Erhebung und eine mobile Erhebung auf. Es war stark bewölkt und die Temperatur betrug 1 °C.

Mobile Erhebung

Bei der Beobachtung wurden die Verkehrsachsen Berliner Straße, Blissestraße und Uhlandstraße mit dem Fahrrad, auf welchem eine Videokamera installiert war, befahren. Bei der dritten Datenerhebung wurde besonderes Augenmerk auf den Verkehrsfluss sowie kritische Stellen der drei Straßenabschnitte gelegt. Die Route wurde insgesamt sechsmal zurückgelegt, viermal auf dem Radweg im Seitenraum und zweimal auf der Fahrbahn zusammen mit dem MIV. Fünf dieser Fahrten erfolgten gegen den Uhrzeigersinn als Linksabbiegende, eine mit dem Uhrzeigersinn als Rechtsabbiegende an den Knotenpunkten. Dies wurde so gewählt, da Linksabbiegende sich gegenüber dem Gegenverkehr durchsetzen müssen und so die meisten Konflikte entstehen.

Insgesamt konnte festgestellt werden, dass alle Radwege eine gute Oberflächenbeschaffenheit aufweisen und an Querungen und Knotenpunkten die Borde entsprechend abgesenkt sind [vgl. Anhang, FILE0005_P104]. Die Radwege sind zudem

farblich von den angrenzenden Verkehrsräumen abgehoben und in Kreuzungsbereichen durch breite Schutzstreifen kenntlich gemacht. Dennoch wird die nach Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) für Einrichtungsradwege geforderte Regelbreite von 2,00 m und Mindestbreite von 1,60 m an keiner Stelle im Planungsgebiet eingehalten [vgl. FGSV 2010, S. 16]. Trotzdem nutzen während der Beobachtung nahezu alle Radfahrende die Radwege im Seitenraum. Jedoch sind die Radwege teilweise durch parkende oder haltende Kfz zugestellt, der Verkehrsfluss wird behindert. Weiterhin wird ein geringes Verkehrsaufkommen beobachtet, welches ein sicheres Befahren des Fahrstreifens zusammen mit dem MIV ermöglichen würde [vgl. Anhang, 3. Beobachtungsprotokoll].

Während der Beobachtung waren sowohl am Knotenpunkt Blissestraße/ Mecklenburgische Straße - Uhlandstraße als auch an der Kreuzung Berliner Straße/ Brandenburgische Straße - Blissestraße Baustellen im Seitenraum vorhanden, welche die Führung der Radfahrenden auf dem Radweg behindern. Auf der Uhlandstraße werden Radfahrende mit einer ersatzweisen Markierung auf die Fahrbahn geleitet, eine Rückführung nach der Baustelle zurück auf den Radweg erfolgt nicht. Die geradeausfahrenden Radfahrende geraten somit in Konflikt mit den rechtsabbiegenden Kfz [vgl. Anhang, FILE0005_P107, FILE0005_P119]. Weiterhin durchquert die Umleitung den Bereich der Bushaltestelle. Dadurch werden Radfahrende gezwungen, den haltenden Linienbus zu überholen oder sich hinter diesem einzureihen [vgl. Anhang, FILE0005_P118]. Bei der Baustelle auf der Blissestraße wird keine Umleitung für Radfahrende angeboten [vgl. Anhang, FILE0005_P89]. Diese müssen auf den Gehweg ausweichen. Der Verkehrsfluss wird damit stark beeinträchtigt.

Auf der Blissestraße wird der Radverkehr auf einem Radfahrstreifen geführt, welcher baulich getrennt vom Gehwegbereich ist und durch Parkflächen vom fließenden Verkehr abgeschirmt wird [vgl. Anhang, FILE0007_P134]. Dies stellt eine gute Führung für Radfahrende dar, jedoch können Konflikte mit geöffneten Türen der parkenden Kfz entstehen. Weiterhin führt dies dazu, dass die Querung für zu Fuß Gehende erschwert wird, da diese den Radfahrstreifen überqueren müssen und die Sicht auf die Fahrbahn durch parkende Fahrzeuge erschwert wird [vgl. Anhang, FILE0007_P132]. Während der Datenerhebung konnte ebenfalls festgestellt werden, dass zu Fuß Gehende häufig unachtsam die Radverkehrsanlage queren und nur durch akustische Warnsignale der Radfahrenden ein Zusammenstoß verhindert werden konnte [vgl. Anhang, FILE0005_P111, FILE0007_P132].

An nahezu allen Haltestellen für den Linienbus wird der Radweg durch den Haltestellenbereich geführt, eine Ausnahme bildet die Haltestelle an der Blissestraße in Richtung Süden vor dem Knotenpunkt Blissestraße/ Mecklenburgische Straße - Uhlandstraße [vgl. Anhang, FILE0005_P96, FILE0005_P102, FILE0005_P117,

FILE0007_P129]. Eine Führung durch den Haltestellenbereich ist ungünstig gewählt, da es zu einem erhöhten Konfliktpotential zwischen Fahrgästen und Radfahrenden führt. Fahrgäste achten beim Ein- und Aussteigen selten auf den vorbeifahrenden Radverkehr, sodass Radfahrende zur Achtsamkeit gezwungen werden. Bei der bereits erwähnten Haltestelle auf der Blissestraße wird der Radverkehr hingegen hinter dem Haltestellenbereich geführt, dies führt zu einer reibungslosen Abwicklung des Fahrgastverkehrs und stellt einen sicheren Verkehrsfluss für Radfahrende dar. [vgl. Anhang, FILE0005_P98]

Im Bereich der Knotenpunkte sind keine separaten Aufstellflächen für linksabbiegende Radfahrende gegeben [vgl. Anhang, FILE0005_P99, FILE0005_P109, FILE0005_P110, FILE0005_P114]. Radfahrende müssen sich dementsprechend auf der Fahrbahn oder an der Fußgängerfurt aufstellen und geraten gegebenenfalls in Konflikt mit anderen Verkehrsteilnehmenden. An dem Knotenpunkt Berliner Straße/ Brandenburgische Straße - Blissestraße ist nicht nur ein getrennter Aufstellbereich für rechtsabbiegende und geradeausfahrende Radfahrende gegeben, sondern auch eine getrennte Signalisierung an der Lichtsignalanlage für die beiden Ströme. Weiterhin ist an dem gleichen Knotenpunkt eine vorgezogene Freigabezeit für den Radverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr gegeben, dies führt zu einer sicheren Querung für Radfahrende. [vgl. Anhang, FILE0005_P112]

Durch die teilweise ungünstige Führung der Radfahrenden kommt es unweigerlich zu Konflikten mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen. Dennoch ist eine flüssige und sichere Abwicklung des Radverkehrs bei gegenseitiger Rücksichtnahme, insbesondere im Hinblick auf widerrechtlich haltende und parkende Kfz, gegeben.

<u>Stationäre Erhebung</u>

Das Ziel der stationären Erhebung ist es, die verkehrliche Situation der Knotenpunkte Blissestraße/ Mecklenburgische Straße - Uhlandstraße, Berliner Straße/ Brandenburgische Straße - Blissestraße und Berliner Straße/ Uhlandstraße abzubilden. Detektiert wurden dabei die drei lichtsignalgesteuerten Knotenpunkte mit fixem Bildwinkel meist aus einem der Knotenarme heraus, um einen gesamtheitlichen Eindruck der verkehrlichen Situation im Straßen- und Seitenraum zu schaffen. Die Detektion beschränkt sich dabei jeweils auf einen Auszug von etwa fünf zusammenhängenden Minuten die mittels Kamera auf einem Stativ aufgezeichnet wurden.

Anhand der stationären Beobachtung konnte für die Kfz und die Radfahrer eine gute Leistungsfähigkeit mit akzeptablen Wartezeiten an allen Knotenpunkten bestätigt werden. Speziell der oft kritische linksein- und -abbiegende Kfz-Strom wies hier aufgrund des guten Abflusses kaum bis keinen Rückstau auf. Defizite wiederum sind in der Signalisierung der zu

Fuß Gehenden zu sehen. Die Freigabezeiten der geteilten Furten sind oftmals nicht aufeinander abgestimmt und motivieren somit zu Rotlichtverstößen im Fußverkehr. Derartiges Handeln konnte an allen Knotenpunkten wiederholt dokumentiert werden. [vgl. Anhang, MVI_2789_P1, MVI_2789_P2, 2016, MVI_2789_P3, MVI_2789_P4, MVI_2789_P5, MVI_2790_P4, MVI_2790_P5, MVI_2790_P7, MVI_2790_P9, MVI_2791_P1, MVI_2791_P2, MVI_2791_P5, MVI_2792_P1, FILE0005_P100, FILE0005_P120]

3.3 DATENAUSWERTUNG

Die Auswertung der drei Datenerhebungen erfolgte mittels der Software *ATLAS.ti*[2]. Dabei wurden zunächst alle Videos und Fotos eingelesen, diese konnten im Anschluss analysiert und kodiert werden. Das heißt, kritische Stellen und Konflikte wurden beim Betrachten des Materials gefiltert, aber auch positive Punkte wurden herausgearbeitet. Diese werden im Anschluss mit einem Kode versehen, welcher die Konfliktsituation möglichst knapp beschreibt. Zusätzlich erfolgen Anmerkungen zu den Kodes, diese beschreiben die Situation ausführlicher. Nach Abschluss der Arbeiten entsteht so eine Liste der Konflikte. Anhand der Konflikte können Indikatorenblätter erstellt [vgl. Abschnitt 6] und das Material als Datenquelle angegeben werden.

Die Ergebnisse der Datenerhebungen wurden im Rahmen der Erstellung der Indikatorenblätter in unterschiedliche Bereiche unterteilt. Betrachtet werden Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität im Untersuchungsgebiet. Weitere wichtige Ergebnisse lassen sich in die Bereiche des Fuß- und Radverkehrs sowie des MIV und ÖPNV einteilen. Darüber hinaus werden Parkmöglichkeiten, die Beschaffung der Fahrbahn und die Einflussgrößen der Lichtsignalanlagen aufgeschlüsselt.

3.3.1 BARRIEREFREIHEIT

Ein ausreichendes Angebot an Barrierefreiheit ermöglicht allen Personen, am Verkehrsgeschehen teilzunehmen und stärkt die Nahmobilität im Untersuchungsgebiet. Die Barrierefreiheit ist im Straßenraum vorwiegend durch abgesenkte Bordsteige an Knotenpunkten und Querungen gegeben, sodass mobilitätseingeschränkte Personen sich im Untersuchungsgebiet fortbewegen können [vgl. Anhang, IMG_2707, IMG_2720, FILE0005_P104]. Dennoch ist der U-Bahnhof nicht barrierefrei, denn es fehlen jegliche Aufzüge [vgl. Anhang, 1. Beobachtungsprotokoll]. Für Menschen mit einer Sehbehinderung sind taktile Leitsysteme in Form von Rillenplatten auf dem Boden an Linienbushaltestellen

[2] Dabei wurde auf die Version 7 zurückgegriffen. Die Software wird vertrieben durch die Scientific Software Development GmbH.

und an Lichtsignalanlagen gegeben. Letztere verfügen auch über akustische Zusatzsignale und ermöglichen somit eine sichere Führung der Sehbehinderten [vgl. Anhang, IMG_2707, IMG_2720, FILE0005_P115].

3.3.2 AUFENTHALTSQUALITÄT

Im Bereich der Aufenthaltsqualität steht besonders der Volkspark im Vordergrund, welcher Aufenthaltsflächen und Spielplätze bietet aber auch einen Naherholungsort darstellt. Zusätzlich sind in der Grünanlage ausreichend Abfalleinrichtungen vorhanden, sodass ein positives Bild geschaffen wird [vgl. Anhang, IMG_2692, IMG_2693, IMG_2714, IMG_2736, FILE0007_P131]. Als nachteilig erweisen sich jedoch die ungepflasterten Wege, diese bilden besonders bei Regen keine angemessene Fortbewegungsmöglichkeit innerhalb der Parkanalage. Außerhalb der Parkanlage ist meist der Mittelstreifen begrünt und es befinden sich Bäume im Seitenraum [vgl. Anhang, FILE0004_P80]. Begrünte Flächen steigern nicht nur die Aufenthaltsqualität, sie sorgen auch für eine Verbesserung der Umwelt, da durch unversiegelte Flächen einer zu starken Erwärmung entgegengewirkt werden kann.

3.3.3 PARKEN

Da sich in dem Untersuchungsgebiet soziale Einrichtungen, Wohnungen und Geschäfte befinden, sind auch die Kfz-Abstellmöglichkeiten von Belang. Während der Datenerhebungen war im gesamten Untersuchungsgebiet ein hoher Parkdruck und Parksuchverkehr zu verzeichnen. Dies führt dazu, dass Kfz im Halte- oder Parkverbot abgestellt werden und dementsprechend den Verkehrsfluss behindern [vgl. Anhang, FILE0004_P77, FILE0004_P87]. Zusätzlich schränkt der Parksuchverkehr den fließenden Verkehr ein. Der erhöhte Parksuchverkehr schadet durch den Ausstoß von Schadstoffen nicht nur der Umwelt, sondern erzeugt auch einen erhöhten Lärmpegel. Während in der Blissestraße zum Teil freie Parkflächen zur Verfügung stehen, werden in der Uhlandstraße sämtliche Parkmöglichkeiten ausgeschöpft und im Bereich der Straße am Schoelerpark wird sogar im Seitenraum geparkt [vgl. Anhang, IMG_2734]. Dies ist zwar erlaubt, schränkt aber den Fußgängerlängsverkehr deutlich ein. Die Parkstände sind nicht dem Bedarf des Planungsraumes angepasst. Eine Nutzung der Tiefgarage an der Uhlandstraße konnte ebenfalls nicht verzeichnet werden. [vgl. Anhang, 1. Beobachtungsprotokoll]

3.3.4 LICHTSIGNALANLAGE

An den drei Knotenpunkten Blissestraße/ Mecklenburgische Straße - Uhlandstraße, Berliner Straße/ Brandenburgische Straße - Blissestraße und Berliner Straße/ Uhlandstraße wird der Verkehr durch Lichtsignalanlagen geregelt. Dies ermöglicht es, den Verkehrsfluss zu regeln

und kann zu dessen reibungslosen Abwicklung mit geringen Wartezeiten beisteuern. Während der Datenerhebung konnte festgestellt werden, dass der Verkehrsfluss durch die gute Schaltung der Lichtsignalanlage angemessen abgewickelt werden kann und es in der Regel nicht zu Rückstaus kommt. [vgl. Anhang, FILE0005_P92] Einzig der Fußgängerstrom scheint nicht optimal geschalten zu werden, da in diesem Bereich wiederholt Rotlichtverstöße verzeichnet wurden [vgl. Anhang, MVI_2789_P1, MVI_2789_P2, MVI_2789_P3, MVI_2789_P4, MVI_2789_P5, MVI_2790_P4, MVI_2790_P5, MVI_2790_P7, MVI_2790_P9, MVI_2791_P1, MVI_2791_P2, MVI_2791_P5, MVI_2792_P1, FILE0005_P100, FILE0005_P120]. Letztere erhöhen das Konfliktpotential und können zu Unfällen mit Personen- und/ oder Sachschaden führen.

3.3.5 FUßGÄNGERVERKEHR

Der Fußgängerverkehr ist im Untersuchungsgebiet in Form von Längs- und Querverkehr abgebildet. Der Fußgängerlängsverkehr wird im Seitenraum auf ausreichend breiten Gehwegen geführt [vgl. Anhang, IMG_2708, FILE0007_P132, FILE0007_P133, GOPR2940_P7, GOPR2943_P3]. Dies bietet eine Verbesserung der Nahmobilität, da zu Fuß Gehenden ein attraktiver Gehweg geboten wird. Im Einklang mit der Begrünung wird dieser Effekt verstärkt. Ebenfalls führt das zu einem positiven Einfluss für Geschäftstreibende da diese durch die Laufkundschaft ihren Umsatz steigern können. Einzig im Bereich der Straße am Schoelerpark werden Einrichtungen für den Fußgängerlängsverkehr nicht als positiv angesehen, da hier abgestellte Fahrzeuge die Breite des Gehweges deutlich einschränken [vgl. Abschnitt 3.3.3] und das Passieren mit Kinderwagen o.ä. erschwert wird bzw. unmöglich ist [vgl. Anhang, IMG_2729].

Querungsmöglichkeiten sind in Form von Fußgängerfurten an Lichtsignalanlagen an allen drei Knotenpunkten gegeben. Ebenfalls sind im Untersuchungsgebiet Querungsmöglichkeiten, durch Aufpflasterungen am Mittelstreifen erkennbar, entlang der Streckenabschnitte eingerichtet [vgl. Anhang, FILE0007_P126]. Durch die nichtsignalisierten Querungen müssen zu Fuß Gehende die Fahrbahn selbstständig überqueren. Im Bereich der Blissestraße wird das Queren für zu Fuß Gehende erschwert. Hier verläuft der Radweg baulich getrennt und zu Fuß Gehende müssen dementsprechend erst diesen überqueren bevor sie die Fahrbahn auf die Mittelinsel überqueren können. Im Anschluss daran erfolgt wiederum die Querung der Fahrbahn und des Radweges auf der anderen Seite [vgl. Anhang, FILE0005_P91]. Durch widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge an Querungsmöglichkeiten ist auf der Uhlandstraße die Querungsmöglichkeit ebenfalls als ungünstig anzusehen. Hier müssen sich zu Fuß Gehende zum Teil auf der Fahrbahn

aufstellen, um an parkenden Fahrzeugen vorbeischauen zu können, damit sie herannahende Fahrzeuge rechtzeitig wahrnehmen können [vgl. Anhang, IMG_2744]

3.3.6 RADVERKEHR

Zur angemessenen Bewältigung des Radverkehrs muss eine entsprechend gut ausgebaute Infrastruktur vorhanden sein. Der Radverkehr wird dabei im Seitenraum als Radweg auf dem Gehweg oder als baulich getrennter Radweg abgewickelt. Aufgrund der gegebenen Breite der Radverkehrsanlagen besteht ein Einrichtungsradverkehr. Die Radwege sind abgesehen von ihrer zu geringen Breite in einem guten Zustand zu sein, außerdem verfügen sie über abgesenkte Bordsteine an Querungen [vgl. Anhang, FILE0004_P79, FILE0005_P102, FILE0005_P104, FILE0007_P134]. Durch Baustellen oder widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge kann es jedoch zu Einschränkungen des Verkehrsflusses der Radfahrenden führen und gegebenenfalls die Sicherheit ebendieser beeinträchtigen [vgl. Anhang, FILE0005_P118, FILE0004_P78]. Die Führung an den Linienbushaltestellen, mit Ausnahme der Haltestelle auf der Blissestraße Richtung Süden vor dem Knotenpunkt Blissestraße/Uhlandstraße, ist ungünstig gewählt, da hier der Wartebereich durchquert und das Konfliktpotential erhöht wird [vgl. Anhang, FILE0005_P96, FILE0005_P102, FILE0005_P117, FILE0007_P129].

Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn kann ebenfalls als angemessen betrachtet werden. Durch das geringe Verkehrsaufkommen ist meist ein Spurwechsel möglich und die Sicherheit der Radfahrenden wird gewährleistet. Für linksabbiegende Radfahrende sind jedoch keine Aufstellflächen gegeben, diese werden über alle Knotenpunktarme indirekt geführt [vgl. Abschnitt 2.2.12] [vgl. Anhang, FILE0005_P112].

3.3.7 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Um den Ausstoß von Schadstoffen zu verringern sowie den Lärmpegel zu reduzieren, ist eine flüssige Abwicklung des MIV ohne Rückstaus von Bedeutung. Während der Datenerhebungen konnte kein erhöhtes Verkehrsaufkommen im Untersuchungsgebiet festgestellt werden. Die Ströme konnten an den Knotenpunkten und auf den Streckenabschnitten im Untersuchungsgebiet angemessen abgewickelt werden [vgl. Anhang, MVI_2789_P6 MVI_2791_P18, MVI_2791_P20, FILE0005_P90, FILE0005_P92, FILE0005_P123]. Zum Teil kommt es durch den erhöhten Parksuchverkehr zu Einschränkungen des Verkehrsflusses [vgl. Anhang, FILE0004_P87, FILE0005_P90]. Auffällig war ebenfalls, dass sich ein größerer geradeausfahrender Strom auf der Blissestraße in Richtung Süden vor dem Knotenpunkt mit der Uhlandstraße befindet und dieser die Zufahrt zu dem eingerichteten Linksabbiegestreifen verhindert [vgl. Anhang,

FILE0005_P92]. Generell fließen an Knotenpunkten linksabbiegende Fahrzeuge meist in einer Phase ab. An den Knotenpunkten sind Zusatzsignale gegeben, welche nach Ende der Grünzeit des entgegenkommenden geradeausfahrenden Stroms die aufgestellten linksabbiegenden Fahrzeuge im Knotenpunktbereich abfließen lässt [vgl. Anhang, MVI_2790_P7, MVI_2791_P19, MVI_2971_P20, FILE0004_P15, FILE0004_P84, FILE0005_P15].

3.3.8 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

Im Untersuchungsraum liegt der Fokus im Bereich des ÖPNV auf den Haltestellen für den Linienbus sowie auf der Barrierefreiheit des U-Bahnhofes. Insgesamt liegen elf Bushaltestellen im Planungsgebiet, hiervon verfügen sechs über ein Wartehäuschen mit Sitzgelegenheiten. An allen elf Haltestellen stehen Unterstellmöglichkeiten zum Schutz vor Witterung zur Verfügung. Fahrplanaushänge sind in analoger Form vorhanden und Abfalleimer stehen ebenfalls zur Verfügung. Die Bushaltestellen verfügen über keine Kasseler Borde, welche nicht nur die Befahrbarkeit der Haltestelle erhöhen, sondern auch den Einstieg erleichtern [vgl. Badische Zeitung 2013]. Der U-Bahnhof ist nicht barrierefrei ausgebaut, dies wird bis 2017 in Form eines Fahrstuhles umgesetzt [vgl. Abschnitt 2.2.11]. Dann ist es auch mobilitätseingeschränkten Personen möglich den U-Bahnhof und dementsprechend den Nahverkehr zu nutzen. Derzeit ist dieser nur mit Treppen und im unteren Bereich zusätzlich durch Rolltreppen zu erreichen [vgl. Anhang, 1. Beobachtungsprotokoll].

3.3.9 FAHRBAHN

Durch adäquate Bodenbeschaffung kann nicht nur der Lärm reduziert werden, sondern auch der Fahrkomfort erhöht werden. Im Untersuchungsgebiet ist die Fahrbahn durch eine geschlossene Asphaltdecke gegeben. Diese befindet sich in einem guten Zustand und bietet demnach uneingeschränkte Befahrbarkeit. Fahrbahnmarkierungen, welche die Verkehrsströme führen und leiten sollen, sind auf allen Streckenabschnitten vorhanden. An den Knotenpunkten fehlen zum Teil Fahrbahnmarkierungen für linksabbiegende Fahrzeuge [vgl. Anhang, FILE0004_P81, FILE0004_P83].

4. ANWOHNERINNENINTERVIEWS

4.1 EINLEITUNG

Die qualitative Datenerhebung der NutzerInnen und AnwohnerInnen wurde durchgeführt, um subjektive Eindrücke aus dem Untersuchungsgebiet zu erlangen. Das Ziel war es dabei neben den objektiven Daten aus den Beobachtungen und der Auswertung der Literatur, direkte Informationen aus dem Feld zu generieren. Neben den ExpertInneninterviews handelt es sich bei den AnwohnerInnenbefragungen ebenfalls um eine verbal-argumentative Methode der Bewertung. Dabei erfolgt die Beurteilung der Interviews ausschließlich mithilfe von Argumenten, die in der Gruppe ausgetauscht wurden.
Für die Befragungen wurden Anwohnende aus dem Planungsgebiet gewählt, da sie über unmittelbare Erfahrungen und Erlebnisse berichten können, welche durch bloßes Beobachten in einem begrenzten Zeitraum nicht dargestellt werden können. Um möglichst Eindrücke aus verschiedenen Blickwinkeln zu erhalten, wurden sowohl jüngere und ältere als auch männliche und weibliche Personen befragt. Insgesamt wurden zehn Kurzinterviews und vier Langinterviews durchgeführt. Die erlangten Erkenntnisse aus den Interviews sollen Impulse für Verbesserungen und Hinweise auf Probleme in Alt-Wilmersdorf geben.

4.2 METHODIK

Im Zuge des ersten Arbeitsschrittes werden die inhaltlichen Schwerpunkte festgelegt. Dabei werden verschiedene Fragen mit Bezug auf das Untersuchungsgebiet, die Nutzungsansprüche und der persönlichen Mobilität formuliert und gesammelt. Anschließend wird der Fragenkatalog unter den Aspekten der Forschungsfrage betrachtet und auf die wesentlichen Fragen reduziert. Diese werden im Anschluss zu einem Leitfaden zusammengestellt, welcher als Grundgerüst für die Datenerhebung dient und für eine Vergleichbarkeit der Interviews sorgt. Für eine gute Übersichtlichkeit und Handhabung werden für die Langinterviews sieben und für die Kurzinterviews drei Hauptfragen ausgewählt. Als Ergänzung dazu sind zu jeder Frage Stichworte angegeben, um während des Interviews Zwischenfragen formulieren zu können. Die Reihenfolge orientiert sich dabei an einem guten Einstieg ins Gespräch und der Offenheit der Fragen. Zu Beginn des Gesprächs werden offene und weit gefasste Fragen gestellt, bei denen die ProbandInnen viel erzählen und beschreiben müssen. Im weiteren Verlauf werden die Formulierungen spezifischer gewählt, um inhaltlich aussagekräftige Antworten zu erhalten. Dabei kann zwischen Aufrechterhaltungsfragen und Steuerungsfragen unterschieden werden

[vgl. Helfferich 2004, S. 91 f.]. Erstere dienen vor allem dazu, die Erzählung zu erhalten, letztere das Thema zu detaillieren beziehungsweise zu lenken. Generell wird bei allen Fragen darauf geachtet, dass sie offen und erzählgenerierend gestellt sind, um einen Gesprächsfluss zu erhalten. Außerdem wird weitgehend auf die Kommunikationsform des aktiven Zuhörens geachtet. Der Vorteil dieser Methode ist das Schaffen einer vertrauensvollen Basis und die Förderung der Empathie. Für die Orte der Interviews werden Plätze gewählt, die den ProbandInnen ein gewohntes Umfeld bieten und zudem einen niedrigen Geräuschpegel aufweisen.

4.2.1 LANGINTERVIEWS

Die Langinterviews setzen sich aus sieben Teilen zusammen:

1. Einverständniserklärung
2. Eingangsstimulus
3. Umgebung von Alt-Wilmersdorf
4. Verkehr
5. Wünsche/Visionen
6. Bedanken
7. Allgemeine Informationen

Für die anschließende Transkription werden die Interviews mithilfe eines Aufnahmegeräts aufgezeichnet. Dafür ist es zu Beginn des Gesprächs notwendig, eine Einverständniserklärung zu erhalten. Anschließend wird eine einleitende Frage zum Aufbau des Gesprächs gestellt. Dabei sollen die ProbandInnen den Kiez aus ihrer Sicht beschreiben und ihre Gedanken und Emotionen in Bezug auf Alt-Wilmersdorf schildern. Dadurch ist es möglich, das Interview langsam einzuleiten und einen Bezug zu den Befragten herzustellen.
Im Anschluss sollen die ProbandInnen ihre Aktivitäten und emotionalen Bezugsorte in dem Untersuchungsgebiet beschreiben. Darüber hinaus sollen sie Alt-Wilmersdorf in dessen Umfeld einordnen.
Darauf aufbauend werden zwei Leitfragen zum Thema Verkehr gestellt. Darin wird die allgemeine verkehrliche Situation beschrieben. Diese beinhaltet sowohl den fließenden Kfz-, Rad- und Fußverkehr als auch den ruhenden Verkehr. Des Weiteren soll auf das Verkehrsangebot eingegangen werden mit besonderem Bezug auf den öffentlichen Verkehr sowie den mobilen Alltag. Die ProbandInnen sollen darlegen, welche Verkehrsmittel sie zu welchen Zwecken nutzen sowie ihre Empfindungen zur Sicherheit, der Barrierefreiheit und des Angebots schildern.

Als letztes Themengebiet wird über die Wünsche und Visionen gesprochen. Dabei wird den ProbandInnen die fiktive Möglichkeit gegeben, das Gebiet aus ihrer Sicht neu zu gestalten und den Straßenraum neu aufzuteilen. Aufgrund eines eventuell fehlenden Problembewusstseins werden mehrere Beispiele zur Anregung vorbereitet, diese können bei Bedarf gezeigt und diskutiert werden.
Abschließend werden noch Fragen zu allgemeinen Informationen über die ProbandInnen gestellt. Daraus gehen Daten über das Alter, den Beruf, die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und den Besitz von Führerschein oder ÖPNV Ticket hervor. Der vollständige Leitfaden ist im Anhang zu finden.

4.2.2 KURZINTERVIEWS

Der Leitfaden für die Kurzinterviews ist strukturell ähnlich aufgebaut. Allerdings ist er im Umfang wesentlich reduziert. Zu Beginn der Interviews wird eine Einverständniserklärung aufgezeichnet und die ProbandInnen sollen das Gebiet kurz definieren und beschreiben. Im Anschluss daran werden die Lieblingsorte und Angsträume genannt und beschrieben. Darauf aufbauend werden die verkehrliche Situation und die Verkehrsmittelwahl dargestellt, um abschließend die Wünsche für eine mögliche Umgestaltung von Alt-Wilmersdorf zu erläutern. Am Ende der Kurzinterviews werden wie bei den Langinterviews Fragen zu den demografischen Daten der Befragten gestellt.

4.3 VORGEHEN

Sowohl die Lang- als auch die Kurzinterviews wurden zwischen dem 28.11.2016 und dem 30.12.2016 von jeweils zwei Interviewenden durchgeführt. Für das erste Langinterview wurde der Kontakt genutzt, welcher vom Dozenten hergestellt wurde. Das Interview wurde in einer Konditorei südlich des Planungsgebiets durchgeführt und hatte einen Umfang von einer Stunde und 40 Minuten. Der Proband ist circa 75 Jahre alt und ist noch als Architekt tätig.
Für das zweite Langinterview wurde der Kontakt zu einer Studentin der Technischen Universität Berlin genutzt. Sie wohnt direkt in dem Untersuchungsgebiet und ist dort aufgewachsen. Das etwa 45 Minuten lange Interview wurde bei ihr zu Hause durchgeführt.
Für das dritte und vierte Interview wurden Angestellte angesprochen. Diese Interviews konnten jeweils am Arbeitsplatz im Planungsgebiet durchgeführt werden. Die befragten Personen sind beide weiblich, um die 50 Jahre alt und wohnen im Untersuchungsgebiet.
Für die Kurzinterviews wurden Gewerbetreibende und SpaziergängerInnen befragt, die sich in den Parks aufgehalten haben. Die Interviews wurden anschließend direkt vor Ort

durchgeführt und haben circa fünf Minuten gedauert. Dabei konnten acht Frauen und zwei Männer befragt werden.

4.4 AUSWERTUNG

Um die Interviews für weitere Bearbeitungen verwenden zu können, werden die Aufzeichnungen transkribiert. Dabei werden die Gesprächsaufnahmen nach bestimmten Regeln für ein genaues Abbild der Sprache Wort für Wort aufgeschrieben. Ergänzt werden die Niederschriften mit Umständen der Erzählungen, wie beispielsweise der Uhrzeit, einer Beschreibung des Ortes und der Umgebungsgeräusche. Lediglich bei den Kurzinterviews wird aus Zeitgründen die Transkription stellenweise vereinfacht durchgeführt. Im Anschluss werden die Transkripte mit Hilfe der Software Atlas.ti bearbeitet. Dieses Programm zur Datenanalyse bietet die Möglichkeit, hermeneutische Einheiten zu bilden und den jeweiligen Textpassagen oder Schlagwörtern die entsprechende Kodierung zuzuweisen. Diese wird im Anschluss daran genutzt, um Schlüsselfaktoren und ihre entsprechenden Indikatoren zu formulieren. Die Auswertung dieser Schlüsselfaktoren und Indikatoren sind in den Indikatorenblättern im Anhang zu finden. Die Struktur und der Aufbau dieser Blätter sind im Abschnitt 6 genauer erläutert.

4.5 ERGEBNISSE

Im Folgenden werden anhand ausgewählter Zitate die Ergebnisse der Kurz- und Langinterviews zusammengefasst. Die Ergebnisse beziehen sich vorrangig auf verkehrliche Aspekte und wurden daher überwiegend den einzelnen Verkehrsmitteln zugeordnet. Es gibt jedoch auch Aspekte, die nicht einzelnen Verkehrsarten zugeordnet werden können, die aber Einfluss auf die Mobilität der Menschen im Planungsgebiet haben. Eine ausführliche Zuordnung der Zitate zu den jeweiligen Indikatoren finden sich in den Indikatorenblättern im Anhang.

4.5.1 FLIEßENDER KFZ-VERKEHR

Die ProbandInnen bewerten den Autoverkehr sehr unterschiedlich. Zum einen wird er fast von allen Interviewten als sehr stark und störend wahrgenommen, zum anderen wird er jedoch als sehr wichtig bewertet, auch in Hinblick auf die verschiedenen Buslinien die auf den breiten Verkehrsachsen Blissestraße, Uhlandstraße und Berliner Straße verkehren. Auch wird von den Interviewten erkannt, dass Änderungen in Alt-Wilmersdorf Auswirkungen auf die anderen Gebiete rund um den Planungsraum haben. Dies wird als Grund aufgeführt,

keine großen Änderungen an den Straßen vorzunehmen. Generell werden Veränderungen skeptisch aufgenommen, lediglich verkehrsberuhigende Maßnahmen werden in den Interviews initiativ vorgeschlagen.

> "Es war früher ruhiger in Wilmersdorf. In den letzten 20 Jahren hat der Verkehr stark zugenommen." [Kurzinterview 3, Z. 8 - 9].

> "Man braucht sie so, wie sie ist, weil da viele Busverbindungen langführen." [Langinterview 2: Z. 518]

> „Ob man die Straße jetzt wegnehmen sollte […] wüsste ich nicht. Ich weiß nicht ob's irgendwelche städtebaulichen Vorzüge bringt, weil die Aue ist da. […] Die ist in gewisser Weise durch die Straße da etwas eingeschränkt (…) die wird eigentlich gar nicht so doll benutzt […] auf jeden Fall […] eine Beruhigung […] machen, ob man jetzt gleich die ganze Straße wegnehmen muss wüsste ich jetzt nicht" [Langinterview 1: Z. 317 - 324]

> „Ich würde die Straße schon beruhigen, aber dann wäre es auf der anderen Straße voll. Das ist im innerstädtischen Raum schwierig" [Kurzinterview 6: Z. 11 - 12]

> „[bzgl. der Uhlandstraße] Als Verbindung zur Lietzenburger oder zum Kudamm wäre es schwierig, wenn es nur eine Straße geben würde. Verkehrstechnisch gesehen wäre es ohne die Straße auch doof, weil die vierspurig ist und hier nur zweispurig ist." [Kurzinterview 6: Z. 3 - 9]

4.5.2 RUHENDER KFZ-VERKEHR

Die Parkplatzsituation in Alt-Wilmersdorf wird unterschiedlich bewertet. Dabei wird festgestellt, dass Parkplätze je nach Lage und Tageszeit in Alt-Wilmersdorf sehr unterschiedlich verfügbar sind. Zum Teil wird eine zeitaufwendige Parkplatzsuche oder ein weiter Weg vom und zum Parkplatz in Kauf genommen. Besonders während der Ladenöffnungszeiten und insbesondere vor Schulbeginn und nach Schulende entstehen viele Konflikte durch parkende und haltende Kfz: Behindertenparkplätze werden unzulässig besetzt und Sichtflächen vor Fußgängerüberquerungen verdeckt. Außerdem wird zahlreich in zweiter Reihe geparkt, wodurch Fahrradfahrende behindert werden. Alle RadfahrerInnen bemängelten dies in Bezug auf die breiten Hauptverkehrsachsen in Alt Wilmersdorf.

> "Je nachdem wann man nach Hause kommt, sucht man halt ein bisschen länger, 20 Minuten oder eine halbe Stunde. Aber dafür, dass es im S-Bahn-Ring ist, mitten in der City, kann ich mich eigentlich nicht beklagen." [Kurzinterview 1: Z. 18 - 20]

„Da [rund um die Wilhelmsaue] sind Parkplätze ganz furchtbar zu finden.“ [Langinterview 1: Z. 357]

„Wir haben tatsächlich ganz vernünftigen Parkraum […] was daran liegt, dass wir [ein] Informationsdienstleistungszentrum oder sowas um die Ecke haben [...] deswegen haben wir unendlich viel Parkplätze gerade hier […] in dem Bereich und […] wenn man nicht gerade zwischen 9 und 16 Uhr einen Parkplatz sucht, dann ist die Parkplatzsituation auch ziemlich gut.“ [Langinterview 2: Z. 229 - 234]

„Schrecklich […] also ich bin zwar jemand, der immer auch genügend nah einen Parkplatz findet, aber es gibt so bestimmte Zeiten, wo man keine finden will und […] dann laufe ich eben bis zur Bundesallee vor, weil an der Bundesallee gibt‘s in der Regel immer Plätze, weil da gehen die Leute nicht so gerne hin, weil man erst mal bis dahin laufen muss und dann Bundesallee Autos und so, aber ich gehe eben immer davon aus, man muss locker mal einen Kilometer laufen und das ist für mich kein Problem“ [Langinterview 1: Z. 216 - 222]

“Ich finde, dass ist ein allgemeines Problem, dass man viel mehr Autos in der zweiten Spur hat [...] in der Uhlandstraße parken zum Beispiel extrem viele Leute auf dem Fahrradweg.” [Langinterview 2: Z. 398 - 402]

4.5.3 RADVERKEHR

Das Parken in zweiter Reihe führt dazu, dass Radfahrstreifen und Schutzstreifen häufig zugeparkt sind. Dennoch werden die vorhandenen Radfahranlagen wahrgenommen und meistens genutzt.

„Man hat hier super Fahrradwege, du kannst mit dem Fahrrad durch den Park fahren, von den Straßen geht’s hier die meisten sind Tempo 30 glaube ich.“ [Kurzinterview 1: Z. 17 - 18]

Dem gegenüber stehen die Anlagen des ruhenden Radverkehrs. Die ProbandInnen bemängeln sowohl die Qualität als auch die Anzahl der Abstellmöglichkeiten. Genutzt werden stattdessen Anlagen im Hof des Wohnhauses.

“Es gibt solche kleinen vor der Eisdiele [...] wackelige Dinger aber es gibt keine öffentlichen in dem Sinne, am Bahnhof ein paar.” [Langinterview 3: Z. 465 - 469]

4.5.4 FUßVERKEHR

Ein wiederkehrendes Thema in den Interviews stellen die Querungsmöglichkeiten dar. Dazu wird zwar zum einen Zufriedenheit geäußert, in Bezug auf die Uhlandstraße gibt es aber auch kritische Stimmen.

> „Die Uhlandstraße ist eine überquerbare Straße ohne Ampel. Oder mal ein Zebrastreifen. Hier sind Schulen, hier sind Kindergärten, es wäre alles bisschen einfacher. […] Es ärgert mich, dass die Kinder hier Umwege laufen müssen. Und wir als Erzieher mit Kindergruppen auch.“ [Kurzinterview 3: Z. 10 - 15]

4.5.5 ÖPNV

Die ProbandInnen zeigen sich mit dem ÖPNV-Angebot sehr zufrieden. Einzig der Takt in den Randzeiten stellt einen Kritikpunkt dar. Die Anbindung wird durchweg gelobt.

> „Alles super, U-Bahn ist da, Bus ist da, S-Bahn jetzt nicht, Ring ist ein bisschen weiter weg.“ [Kurzinterview 1: Z. 11]

In Fragen der Barrierefreiheit sehen die ProbandInnen Defizite im Untersuchungsgebiet. Einerseits wird die Verfügbarkeit von mobilen Rampen in Bussen und Bahnen positiv bewertet, andererseits stellt der aktuell noch fehlende Fahrstuhl am U-Bahnhof Blissestraße ein Ärgernis dar.

> „Also was für uns vor allem attraktiv oder wichtig wäre ist, dass dieser U-Bahnhof auch einen Fahrstuhl bekommt [...] wir müssen dann immer entweder zum Fehrbelliner Platz oder [zur] Berliner Straße.” [Langinterview 3: Z. 272 - 276]

Ein Thema bezüglich der Sicherheit stellen Angsträume dar. Laut Aussage der ProbandInnen betrifft dies vor allem Übergänge und Unterführungen in den U-Bahnhöfen, die aufgrund ihrer Gestaltung als Barriere wirken und abends gemieden werden.

> “Ich habe keine Angst (und) noch kein schlechtes Erlebnis gehabt wobei diese Übergänge immer die gefährlichsten sind (...) das ist immer schon am Tage gruselig.” [Langinterview 4: Z. 422 - 436]

4.5.6 FREIZEIT UND GASTRONOMIE

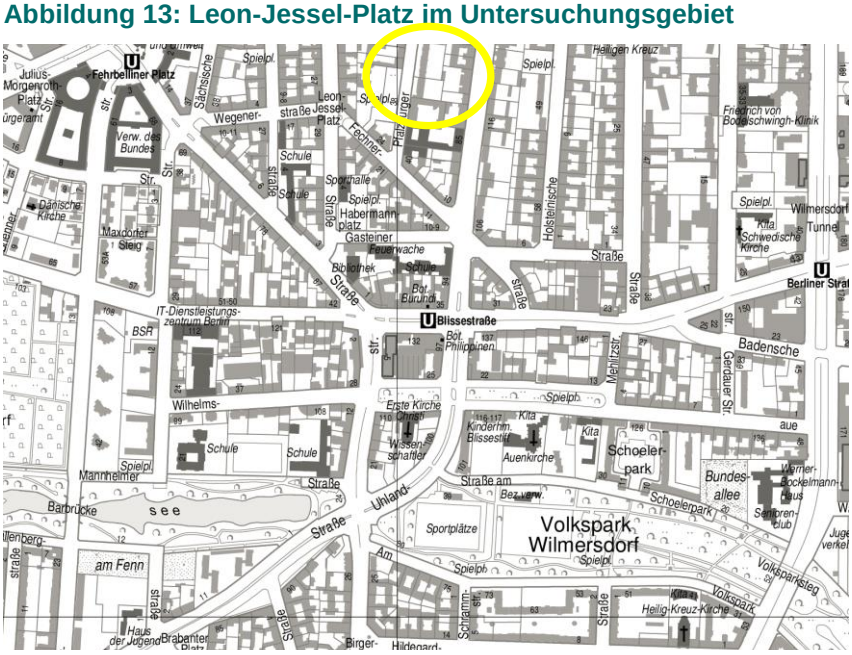
Die ProbandInnen nehmen das Freizeitangebot wahr und nutzen es auch. Das betrifft sportliche Aktivitäten, wie zum Beispiel Schlittschuh fahren und Minigolfen, aber auch kulturelle Aktivitäten in der Auenkirche. Das Kino „Eva“ stellt ebenso einen Treffpunkt dar.

> “Was hier schön ist, ist, dass es vier, fünf Kinos gibt die es eben in Charlottenburg nicht mehr gibt [...] wo man daraus schließen kann, dass die das auch in Anspruch nehmen [...] ins EVA-Kino geht man eben hier, weil man die Hausschuhe anbehalten kann.” [Langinterview 1: Z. 60 - 65]

Ein Defizit stellt das fehlende Freizeitangebot in der Nacht dar. Bemängelt wird auch das unzureichende Gastronomieangebot in Form von Cafés, Restaurants und Kneipen. Einzig das Café „Blisse 14” wird häufiger genannt. Im Gegensatz dazu steht der Leon-Jessel-Platz [vgl. Abbildung 13, gelber Kreis], der nach Aussage von mehreren ProbandInnen eine besondere Aufenthaltsqualität bietet, die im Planungsgebiet nicht vorhanden zu sein scheint. Der Platz liegt jedoch fußläufig zehn Minuten nördlich des Planungsgebietes. Es ist also festzustellen, dass in Alt-Wilmersdorf selbst ein vergleichbarer Ort fehlt.

> „Und da spielen im Sommer ganz viele Kinder im Wasser und da sind Restaurants und Cafés drum rum. Und das ist einfach ganz schön da. Es gibt mittlerweile auch so eine Büchertelefonbox und da kann man total gut irgendwie einen entspannten Nachmittag verbringen.“ [Langinterview 2: Z. 81 - 86]

Abbildung 13: Leon-Jessel-Platz im Untersuchungsgebiet



Quelle: Veränderte Darstellung nach Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin 2016

Bezüglich der Imbisse gibt es unterschiedliche Aussagen. Zum einen wird wahrgenommen, dass an der Berliner Straße eine Reihe von Imbissmöglichkeiten besteht, aber diese werden kaum angenommen. Allgemein wird aber auch festgestellt, dass immer mehr Imbisse schließen.

> „Die finde ich jetzt auch nicht so schön da an der Berliner Straße […] Ich glaube, da gehen viele gerne hin aber ich finde es jetzt nicht so gemütlich.“ [Langinterview 3: Z. 134 - 135]

> „Ich finde es schade, dass die ganzen Pommesbuden zu machen. [Langinterview 2: Z. 607]

Am Park werden der Gasthof *Volkspark Baude* im Vereinsheim des Sportplatzes und das Schnellrestaurant *Parkimbiss*[3] als Aufwertung des Volksparks wahrgenommen. Allerdings wird auch angemerkt, dass es mehr vergleichbare Cafés und Kioske in unmittelbarer Parknähe geben könnte.

> „Wobei am Volkspark zum Beispiel könnte noch mehr sein, also da fällt mir jetzt bloß dieses Café hinten da zum Rias ein, was von hieraus gesehen am Ende des Volksparks ist, und dann hier ist dieses Kasino vom Sportplatz “ [Langinterview 3: Z. 234]

4.5.7 GESTALTUNG

Anknüpfend an das Freizeitangebot in Form von ansprechender Gastronomie mit Sitzmöglichkeiten im Freien trägt auch die Gestaltung von Straßenräumen und Plätzen zur Aufenthaltsqualität bei. Diese Anforderung erfüllt der Leon-Jessel-Platz. Als Wiedererkennungsmerkmal wird häufig der Pilz in der Mitte beschrieben. Die Wilhelmsaue wird als Alternative nicht im gleichen Maß angenommen.

> „Da hast du drum herum mehrere Cafés und in der Mitte allerdings wieder zu wenige Bänke. […] Hier haben wir noch den Pilz […] da ist aber leider auch kein Grün, aber immerhin haben sie das irgendwann sehr nett bepflastert vor ein paar Jahren.“ [Langinterview 4: Z. 252]

> “Was vielleicht Mitte sein kann oder Mitte ist, ist natürlich diese schöne Wilmersdorfer Aue, die ist noch zum großen Teil funktionsfähig [...] und hat auch ein gewisses Leben [...] [es] spielt wahrscheinlich eine Rolle, dass es die Kirche da gibt.” [Langinterview 1: Z. 6 - 9]

[3] Das Schnellrestaurant *Parkimbiss* liegt nicht mehr im Planungsraum, sondern bereits im Untersuchungsgebiet.

4.5.8 VOLKSPARK

Der Volkspark ist für die interviewten ProbandInnen mehr als ein reiner Aufenthaltsort. Er ist die „grüne Lunge“ und Identifikationsmerkmal des Kiezes zugleich.

> „Der Volkspark ist ausgesprochen schön, der Preußenpark ist schön, am Fenn kann man sein. Die drei Orte sind in kurzer Zeit zu erreichen. Der Naherholungswert ist hier sehr groß.“ [Kurzinterview 4: Z. 7 - 8]

Das oben genannte Freizeitangebot spielt sich zu großen Teilen im Park ab, auch der Spielplatz wird genutzt. Des Weiteren eignet sich die Grünanlage zum Spazieren gehen und Fahrrad fahren. Die ProbandInnen nehmen jedoch eine mangelnde Qualität der Gehwege, zu wenige Bänke und Mülleimer wahr. Letzteres steht jedoch im Widerspruch zur Beobachtung im Abschnitt 3.3.2 und ist je nach Witterung und Jahreszeit unterschiedlich zu bewerten. Auch die fehlende Beleuchtung stellt einen Kritikpunkt dar.

> „Ich gehe immer durch dunkle Waldabschnitte, die werden auch tagsüber beleuchtet. Das wäre schön, wenn das in einem Innenstadtpark passieren würde. [...] Dann könnten die Leute im Winter nach der Arbeit noch raus und hier ihre Abendrunde drehen. Ich würde als Frau im Winter abends nicht joggen.“ [Kurzinterviews 8+9: Z. 33 - 36]

Die Zerschneidung des Parks durch den Knoten Blissestraße/Uhlandstraße nehmen die ProbandInnen als gegeben hin. Stattdessen weisen sie auf die Verbindungsfunktion beider Straßen hin.

> “Ich würde die Straße [...] belassen weil sie […] einfach die Verbindung nach Steglitz zum Beispiel ist.” [Langinterview 2: Z. 484 - 487]

4.5.9 EINKAUFEN

In Alt-Wilmersdorf und insbesondere entlang der Berliner Straße existieren verschiedene und ausreichende Einkaufsmöglichkeiten. Die Interviewten berichten, dass alles, was sie für den täglichen Bedarf brauchen, fußläufig erreichbar ist und darüber hinaus auch Geldinstitute und die Post nahegelegen sind.

> "Einkaufen geht man […] um die Ecke, dass man nicht so weit tragen muss“ [Langinterview 2: Z. 126 - 127]

> „Ich hab gar nichts zu optimieren [...] eine Post und eine Bank und […] einen Supermarkt und [ein] Kino“ [Langinterview 2: Z. 423 - 424]

Generell werden lediglich Kleinigkeiten bemängelt und kleinere Verbesserungen vorgeschlagen. So werden in einem Gespräch fehlende Späteinkäufe an den Bahnhöfen angemerkt und in einem anderen wird kritisiert, dass der Einzelhandel zu wenig durchmischt ist.

> „Man sollte hier mehr darauf achten, dass es eine Mischung des Einzelhandels ist. Die Billigbäckereien dominieren hier sehr. Dieser Kiez hat immer von einer guten Mischung an Einzelhandelsgeschäften gelebt. Ich habe die Befürchtung, dass das ins Kippen gerät.“ [Kurzinterview 4: Z. 18 - 21]

> „Vielleicht wäre es nett irgendwo ein Späti zu haben […] aber Reichelt hat 24 Stunden offen.“ [Langinterview 2: Z. 633 - 634]

Allgemein kann in den Interviews bezüglich der Einkaufsmöglichkeiten festgestellt werden, dass die meisten Besorgungen in Alt-Wilmersdorf zu Fuß getätigt werden können. Allerdings gibt es Möglichkeiten zur Verbesserung in Bezug auf die Einkäufe, die überwiegend aus der Gelegenheit heraus getätigt werden, so zum Beispiel an den ÖPNV-Knotenpunkten.

4.5.10 SOZIALE EINRICHTUNGEN

Im Planungsgebiet existieren einige Schulen, Kindergärten und Kirchen, diese werden im Laufe der Interviewauswertung unter *soziale Einrichtungen* zusammengefasst. Insbesondere die hohe Anzahl der Kindergärten wurde in den Interviews genannt.

> „Es gibt hier ja unheimlich viele Kinderläden […] an jeder Ecke gibt‘s einen Kinderladen“ [Langinterview 1: Z. 163 - 164]

Neben den Kindergärten werden aber auch die Grundschulen und weiterführenden Schulen durch die Interviewten in Alt-Wilmersdorf wahrgenommen. Ebenfalls präsent in dem Gebiet ist die Finkenkrug-Schule (Förderschwerpunkt: geistige Entwicklung). Den GesprächspartnerInnen sind in den Interviews die verschiedene verkehrlichen Bedürfnisse und die daraus resultierenden Probleme teilweise bewusst:

> „Also da ist kein Zebrastreifen, da ist zwar eine Mittelinsel […] aber da gehen ganz viele Kinder rüber […] weil da in der Emserstraße eine Grundschule zum Beispiel [ist] […] und […] die stauen sich praktisch von einer roten Ampel von“ [Langinterview 3: Z. 107 - 110]

> „Gegenüber ist eine Behindertenschule, und da werden die Kinder hingebracht und abgeholt mit extrem vielen Minivans und dann […] ist es manchmal sehr voll“ [Langinterview 2: Z. 311 - 312]

Neben den Einrichtungen für Kinder sind die Kirchen an der Wilhelmsaue ein sozialer Treffpunkt.

> „Ja ich bin halt in der Kirche konfirmiert worden ich war da relativ viel [...] Konfirmationsunterricht war so einmal im Monat den ganzen Tag und dann hatte man irgendwelche Pausen und dann hat man halt nicht auf dem Kirchengelände gechillt, sondern eher auf dem Spielplatz davor“ [Langinterview 2: Z. 350 - 352]

Die verschiedenen Einrichtungen in Alt-Wilmersdorf sorgen dafür, dass vermehrt soziale Aktivitäten aller Art stattfinden. Außerdem bieten die vielfältigen Einrichtungen für Kinder die Möglichkeit, für Familien ein Großteil der Wege zu Fuß zurückzulegen.

Durch die Schulen rücken die Kinder und deren verkehrliche Bedürfnisse in den Vordergrund und Defizite, die im Planungsgebiet vorhanden sind, werden aus Sicht der Kinder erfasst, auch wenn sie teilweise vorher persönlich nicht als Problem eingestuft wurden, beispielsweise die Querbarkeit der großen Straßen.

4.6 TEILFAZIT

4.6.1 FAZIT ZUR INTERVIEWDURCHFÜHRUNG

Im Rahmen des Projektes zu Alt-Wilmersdorf waren drei Personen zur Vorbereitung, Durchführung und Auswertung der Anwohnerinterviews eingeteilt. Aufgrund dieser Gruppengröße und der begrenzten Zeit eines Semesters war die Anzahl der Interviews begrenzt. Daher stellen diese keine repräsentative Anzahl dar, sondern geben dem gesamten Projekt einen Input, um eventuelle weiterführende Probleme zu identifizieren und Ansätze für Lösungsmöglichkeiten zu erarbeiten.

Im Vorfeld war es das Ziel, jeweils zwei Personen aus jedem Geschlecht zu befragen und die Altersstruktur der Interviewten soweit wie möglich zu fächern. Dies ist lediglich bedingt gelungen. Bei weiterführenden Interviews müsste das Verhältnis der Geschlechter und die Altersstruktur ausgeglichen werden und die Anzahl der Interviews erhöht werden. Darüber hinaus sollte sich auch die Sozialstruktur aus dem Planungsgebiet widerspiegeln.

Bei den Kurzinterviews wurde darauf geachtet, dass die Nutzerperspektive der Anwohnenden um die der Gewerbetreibenden erweitert wurde. Abgesehen davon sollte auch hier bei weiterführenden Interviews das Spektrum hinsichtlich Alter, Geschlecht und Sozialstruktur erweitert werden.

Für jedes Interview war ein Gesprächstermin vereinbart. In den Auswertungen hat sich gezeigt, dass mehrere Interviews teilweise die Ergebnisse verbessern könnten. Vorstellbar

wären erneute Interviews nach einer gruppeninternen Auswertung, aber auch nach einer Rücksprache und Diskussion mit den anderen Gruppen.

Trotzdem führen die erhobenen Interviews zu einer Reihe von Erkenntnissen, die das gesamte Projekt um einige zusätzliche Facetten bereichern. Das Ziel, unmittelbare Eindrücke durch die NutzerInnen von Alt-Wilmersdorf zu erlangen, konnte erfüllt werden.

4.6.2 SCHLUSSFOLGERUNGEN AUS DEN INTERVIEWERGEBNISSEN

Während der Interviews war es auffällig, dass alle Interviewten ein gewisses Problembewusstsein haben, aber dieses nicht in Verbesserungsvorschläge aufgeht. In den meisten Fällen wurden die aktuellen Gegebenheiten als gesetzt angenommen, an denen man keine gravierenden Änderungen vornehmen sollte. Erst anhand konkreter Vorschläge und Visionen oder durch offensichtliche Probleme anderer Menschen im Verkehr entstand bei den Interviewten der Wunsch nach Änderungen in Alt-Wilmersdorf.

So wurde beispielsweise eine Verkehrsberuhigung durch Geschwindigkeitsreduzierung vorgeschlagen, aber Änderungen am Straßenverlauf und stärkere Restriktionen für den Kfz-Verkehr wurden eher abgelehnt. In den Gesprächen wurde auch deutlich, dass dem Straßenverkehr eine hohe Bedeutung beigemessen wurde. Dies wurde nicht weiter ausgeführt, abgesehen von den Buslinien als Begründung für die Unveränderbarkeit der übergeordneten Straßen.

Auch bei den Belangen des Fußverkehrs waren ähnliche Tendenzen zu erkennen. Wurde über persönliche Probleme bei den Querungen an den großen Straßen gesprochen, wurden kaum Probleme wahrgenommen. Sobald jedoch die Querbarkeit der Straßen für Kinder zu tragen kam, wurden häufiger Defizite benannt.

Bezogen auf die Gestaltung der Straßenräume wurde deutlich, dass in den Seiträumen der Straßen mehr Aufenthaltsmöglichkeiten gewünscht werden, insbesondere vor den Cafés und der Eisdiele. Dies würde jedoch gegen einen starken Autoverkehr sprechen, da dieser zum einen viel Platz im Straßenquerschnitt benötigt und zum anderen aufgrund des entstehenden Lärms und Emissionen die Aufenthaltsqualität senkt.

Bezüglich des ruhenden Verkehrs liegt das Hauptaugenmerk insbesondere auf dem Parken in zweiter Reihe. Bei diesem Punkt fühlten sich in den Interviews diejenigen ProbandInnen gestört, die häufig Rad fahren.

Allgemein werden die Radverkehrsanlagen unterschiedlich bewertet. Es wird durchweg wahrgenommen, dass diese vorhanden sind, aber es gibt unterschiedliche Aussagen, welche Radfahrführung besser ist - im Seitenraum oder auf der Fahrbahn. Den Interviewten

fehlen jedoch für die Fahrräder ausreichende Abstellanlagen. Es gebe zwar einige am U-Bahnhof, allerdings sind diese zu wenig. An anderen Stellen fehlen Abstellanlagen komplett.

Besonders hervorgehoben wurde in allen Interviews der Volkspark. Dieser bietet fußläufig einen Aufenthaltsort, der vielfältig genutzt wird. Dieser trägt maßgeblich dazu bei, dass Alt-Wilmersdorf als ruhig und grün beschrieben wird. Auch der kleine Kiosk und das Lokal am Sportplatz wurden positiv benannt, allerdings wurden mehr Cafés in der Nähe zum Park gewünscht.

Die Wilhelmsaue wurde meist auf Nachfrage auch als ruhiger Ort beschrieben, im Kontrast zum Leon-Jessel-Platz fehlt es der Wilhelmsaue jedoch an einer vergleichbaren Aufenthaltsqualität und Identifikation.

Auf Grundlage der Interviews hat Alt-Wilmersdorf großes Potenzial für die Nahmobilität. Diverse Einkaufsmöglichkeiten, verschiedene Bildungseinrichtungen, der Volkspark als Naherholungsgebiet, die Kirchen und viele andere kulturelle Einrichtungen sind fußläufig erreichbar. Die Befragten zeigten eine hohe Affinität zum Radfahren, so dass im Planungsgebiet die bestehende Infrastruktur genutzt wird, aber auch Verbesserungspotenzial positiv aufgenommen werden würde.

Ergänzt wird die Nahmobilität durch eine gute ÖPNV-Anbindung. In allen Langinterviews wurde sie positiv hervorgehoben. Eingeschränkt wird die ÖPNV-Nutzung lediglich durch aktuell noch fehlenden Fahrstuhl am U-Bahnhof Blissestraße sowie durch das mangelnde Sicherheitsgefühl in den Abendstunden.

5. EXPERTENINTERVIEWS

5.1 EINLEITUNG

Ergänzend zu den vorangegangenen Methoden, wurden ExpertInneninterviews durchgeführt und ausgewertet. Ziel der Interviews war es, Perspektiven und bereichsspezifisches Wissen aus (Verkehrs-)Politik und Stadtplanung zu erschließen. Auf diese Weise sollen die auf Basis der theoretischen Untersuchung erlangten Erkenntnisse reflektiert, verifiziert und dadurch abgesichert werden. Darüberhinausgehend sollen fundierte praxis- und lösungsorientierte Schlussfolgerungen hinsichtlich des betrachteten Untersuchungs- und Planungsraums abgeleitet werden.

Dabei wird einerseits auf die Problemwahrnehmung der jeweiligen ExpertInnen in Hinblick auf die Mobilität des Gebiets Alt-Wilmersdorf eingegangen, welche Entwicklungen im Bereich Mobilität zurzeit im Allgemeinen vorherrschen, welche Rahmenbedingungen in Politik und Verwaltung bei der Umsetzung von Maßnahmen hinderlich und förderlich sind sowie welche Potentiale und Probleme bei der Bürgerbeteiligung also solche erachtet werden. Das zentrale Erkenntnisinteresse fokussierte sich auf Entscheidungsspielräume der politischen AkteurInnen im Hinblick auf eine mögliche zukünftige Umgestaltung in Alt-Wilmersdorf.

Im Vordergrund der Erhebung stand folglich die systematische Gewinnung neuer und unbekannter Informationen, weshalb eine leitfaden-gestützte Interviewführung priorisiert wurde, damit die Ergebnisse der unterschiedlichen Interviews anschließend miteinander vergleichbar gemacht werden können. Die Auswertung der erhobenen Informationen folgt einer systematisch strukturierten Vorgehensweise, um die wissenschaftliche Qualität der Ergebnisse sicherzustellen. Diese erfolgt nach Meuser und Nagel [1992] und orientiert sich an einer verbal-argumentativen Methode der Bewertung. Für die Auswertung wird unterstützend die Software *Atlas.ti*, die speziell für die Analyse qualitativer Daten geeignet ist, verwendet.

5.2 PLANUNG UND DURCHFÜHRUNG QUALITATIVER EXPERTINNENINTERVIEWS

Im Zusammenhang mit qualitativen ExpertInneninterviews versteht man ein thematisches und theoriegeleitetes Verfahren der qualitativen Datenerhebung in Form der Befragung von Personen, die aufgrund langjähriger Erfahrung über ein bereichsspezifisches Wissen zu (verkehrs-)politischen Verhandlungs- und Entscheidungsprozessen oder zu Strategien, Instrumenten und die Wirkungsweisen von (Verkehrs-)Politik verfügen [vgl. Kaiser 2014, S. 41 f.]. Diese Definition soll helfen, einen häufigen Fehler bei der Durchführung von qualitativen ExpertInneninterviews zu vermeiden, nämlich als ExpertInnen Leute zu befragen, die zu einem bestimmten Problem zwar eine Meinung aber keine Erfahrung haben.

5.2.1 KONSTRUKTION DES INTERVIEWLEITFADENS

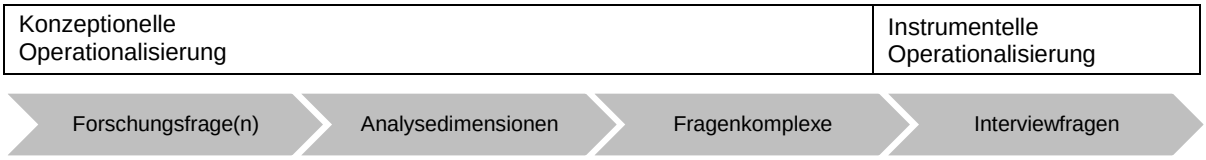
Der erste Schritt zur Durchführung von ExpertInneninterviews ist die Erstellung des Interviewleitfadens, welcher das Instrument der Datenerhebung und zugleich das Ergebnis der Übersetzung der Forschungsfrage(n) und der theoretischen Annahmen in konkrete Interviewfragen ist, die im Hinblick auf die Erfahrungswelt der ExpertInnen nachvollziehbar und beantwortbar sind. Vor diesem Hintergrund erfüllt der Interviewleitfaden drei zentrale Funktionen. Dazu gehört nach Kaiser [2014, S. 52 f.]:

1) die ***Strukturierung der konkreten Gesprächssituation*** in der bevorstehenden Befragung, indem dieser die Anzahl und die Reihenfolge der Fragen definiert. Für die Strukturierung des ExpertInneninterviews ist darüber hinaus der thematische Aufbau des Leitfadens wichtig. Hierbei folgt der Ablauf der Fragen und Themenkomplexe einer für die ExpertInnen nachvollziehbaren Argumentationslogik.
2) das ***Enthalten wichtiger Hinweise*** für die Gesprächssituation, die vor allem für die ExpertInnen im Hinblick auf den Hintergrund und die Rahmenbedingungen der Befragung wichtig sind. Dazu zählen insbesondere Hinweise an die GesprächspartnerInnen über das Ziel der Untersuchung und die Bedeutung der konkreten Befragung für das Forschungsvorhaben sowie Hinweise zu etwaigen Vorkehrungen zur Anonymisierung und des Schutzes personenbezogener Daten.
3) der ***Beleg des Status*** der InterviewerInnen als *Co-ExpertInnen* gegenüber den Befragten. Die Formulierung einzelner Fragen, die Einleitung zu unterschiedlichen Fragenkomplexen oder auch die Beschreibung des Forschungsvorhabens zeigen

den Befragten, inwieweit sich die InterviewerInnen bereits in die Thematik eingearbeitet haben. Bei einem leitfaden-gestützten Interview wird erwartet, dass die InterviewerInnen zumindest den aktuellen Forschungsstand überblicken und zudem über Basiswissen zur praktischen Relevanz des Forschungsproblems verfügen, das durch die Analyse von Dokumenten oder die Auswertung von Statistiken im Vorfeld der Befragung gewonnen werden kann.

Die Übersetzung der Forschungsfrage(n) in Interviewfragen ist der erste wesentliche Arbeitsschritt in der Entwicklung des Leitfadens [vgl. Kaiser 2014, S. 56 f.]. Dabei geht es um die Übertragung des eigenen Untersuchungsgegenstands in den Kontext der Befragten, damit diese in der Lage sind, die Informationen zu liefern, die zur Beantwortung der Forschungsfrage(n) notwendig sind. Hierfür bedarf es zweier Arbeitsschritte, die in der Literatur als *konzeptionelle* und *instrumentelle Operationalisierung* bezeichnet werden [vgl. Kaiser 2014, S. 56 f.]. Dabei umfasst die *konzeptionelle Operationalisierung* zunächst die Identifikation jener Analysedimensionen, die mit der Forschungsfrage adressiert werden [siehe Abbildung 14]. Die theoretische Relevanz lässt sich durch den gewählten Theoriebezug und/oder aus der relevanten Sekundärliteratur ermitteln [vgl. Kaiser 2014, S. 56 f.]. Anschließend müssen die aus der Forschungsfrage abgeleiteten Analysedimensionen in Fragenkomplexe übersetzt werden, welche auf diese Weise als strukturierende Hinweise bereits Eingang in den Leitfaden finden können, und diese in einem letzten Schritt zu tatsächlichen Interviewfragen fortentwickeln, die aus Sicht der ExpertInnen nachvollziehbar und beantwortbar sind (*instrumentelle Operationalisierung)*.

Abbildung 14: Konzeptionelle und instrumentelle Operationalisierung



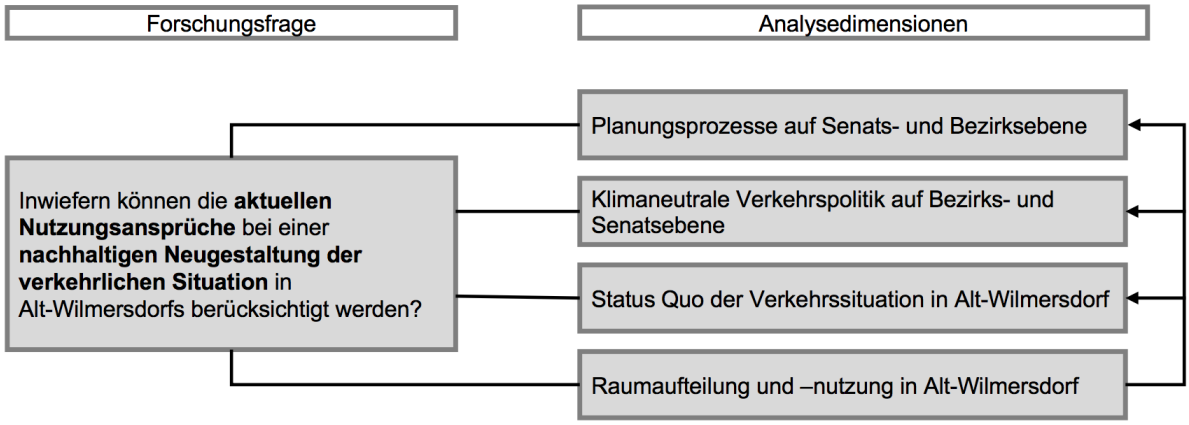
Quelle: Eigene Darstellung nach Kaiser 2014, S. 57

Diese Vorgehensweise kann nun auf das Untersuchungs- bzw. Planungsgebiet angewandt werden [siehe Abbildung 15]. Die Forschungsfrage lautet hier: *Inwiefern können die aktuellen Nutzungsansprüche bei einer nachhaltigen Neugestaltung der verkehrlichen Situation in Alt-Wilmersdorf berücksichtigt werden?*

Da Planungsprozesse, Verwaltungsstrukturen und die politischen Zielsetzungen auf den unterschiedlichen politischen Planungsebenen variieren, können auf dieser Basis die unterschiedliche Profilbildung und die Leistungsfähigkeit systematisch analysiert werden. Man kann also folglich festhalten, dass hier sich das Forschungsproblem bei der

Unterstützung und Wirkung der einzelnen institutionellen politischen Ebenen einerseits und bei der Identifikation der aktuellen Nutzungsansprüche der AnwohnerInnen für die zur Verfügung stehenden Fläche andererseits beobachten lassen.

Abbildung 15: Von der Forschungsfrage zu den Analysedimensionen



Quelle: Eigene Darstellung nach Kaiser 2014, S. 58

Im nächsten Schritt werden aus diesen Analysedimensionen nun die Fragenkomplexe entwickelt. Dies bedeutet, dass Kriterien, nach welchen die Analysedimensionen beobachtet werden sollen, festgelegt werden. Hier ist die Kenntnis relevanter Sekundärliteratur von großer Bedeutung, mithilfe deren die verkehrspolitische Entwicklung auf Stadt- und Bezirksebene herauszuarbeiten gilt.

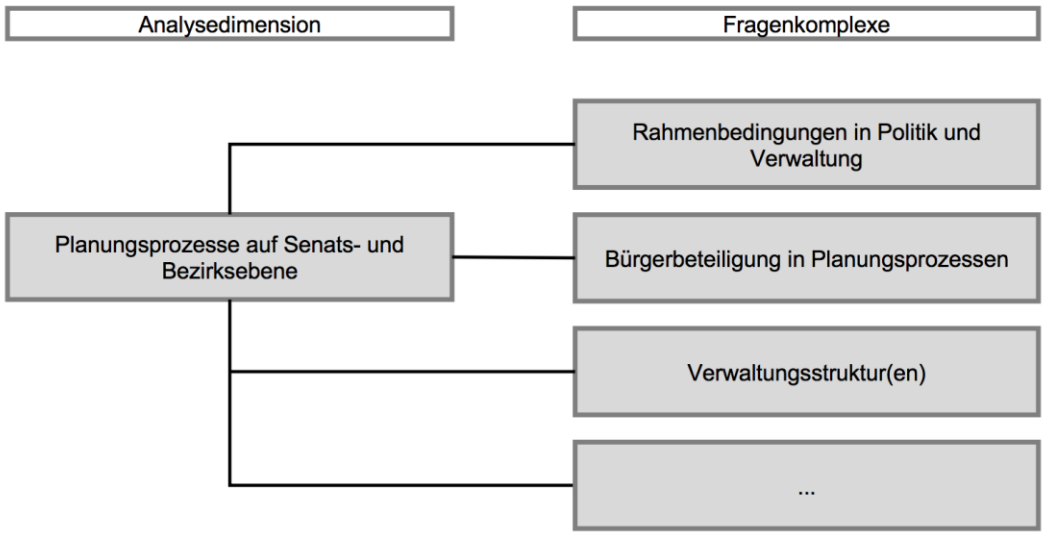
Erwähnenswert sind hier vor allem der StEP Verkehr [vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2011] und der Koalitionsvertrag der rot-rot-grünen Landesregierung aus dem Jahr 2016 [vgl. SPD, DIE LINKE und B90/ Die Grünen 2016]. Der StEP Verkehr 2011 beinhaltet langfristige Zielsetzungen sowie ein Leitbild für den Verkehr in Berlin für das Jahr 2040. Der Koalitionsvertrag formuliert dagegen konkretere Ziele für die nächsten Jahre, die zwar bis dato eher politische Absichtserklärungen sind, aber voraussichtlich die politischen Schwerpunkte der nächsten Jahre abbilden. Beide Dokumente umfassen zahlreiche integrative und ökologische Maßnahmen und Ziele.

Ein besonderer Fokus liegt auf der Förderung der einzelnen Verkehrsarten des Umweltverbunds mit einer einhergehenden Einschränkung des Kfz-Verkehrs. So sollen laut Koalitionsvertrag in den nächsten Jahren vermehrt Radstreifen entlang des Hauptstraßennetzes sowie Fahrradstraßen im Nebennetz eingerichtet werden. Außerdem plant der Senat den Bau von 100 km Radschnellwegen [vgl. SPD, DIE LINKE und B90/ Die Grünen 2016, S. 38]. Ebenfalls soll die Parkraumbewirtschaftung innerhalb des S-Bahnrings ausgeweitet werden [vgl. SPD, DIE LINKE und B90/ Die Grünen 2016, S. 43].

Der StEP Verkehr sieht ebenfalls eine bessere Mobilität im Nahbereich vor und plant, dass im Jahr 2040 viele BerlinerInnen in der Innenstadt auf das Auto verzichten [vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2011, S. 36 f.]. Im gleichen Zeitraum soll sich Berlin auch zur Hauptstadt „grüner Mobilität“ entwickeln [vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2011, S. 40]. Ein Ziel des StEP Verkehr 2011 ist außerdem die Herstellung gleicher Mobilitätschancen, also die Berücksichtigung unterschiedlicher Mobilitätsbedürfnisse aufgrund unterschiedlicher Lebensbedingungen [vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2011, S. 47].

Die aktuelle (Verkehrs-)Situation in Alt-Wilmersdorf wird vor allem auf Grundlage von Begehungen vor Ort bewertet. Hinzu kommen die Ergebnisse von Verkehrszählungen sowie Raumstrukturdaten [vgl. Abschnitt 2.1 und 2.2] Mit diesen Informationen lassen sich die Fragenkomplexe (im Sinne von Beobachtungsanweisungen) zumeist mit Bezug auf die relevante Literatur festlegen und, beispielsweise wie in Abbildung 16 beschrieben, bestimmen.

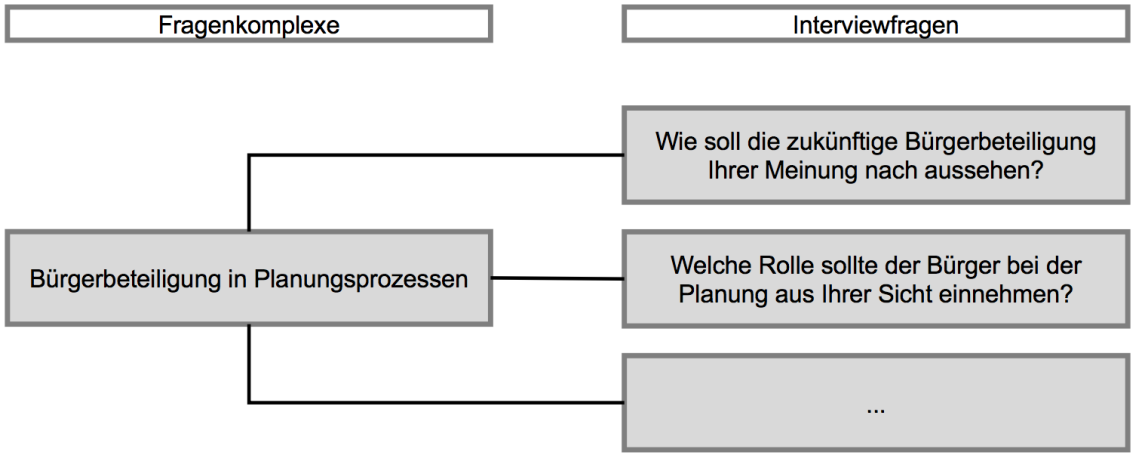
Abbildung 16: Von den Analysedimensionen zu den Fragenkomplexen



Quelle: Eigene Darstellung nach Kaiser 2014, S. 59

Nach der Festlegung der Fragenkomplexe müssen dessen konzeptionelle Überlegungen im nächsten Schritt in die Erfahrungswirklichkeit der zu befragenden ExpertInnen übersetzt werden. Deshalb werden die Interviewfragen so formuliert, dass sie den ExpertInnen erlauben, Informationen mitzuteilen, während aus der Sicht des Forschers jederzeit erkennbar bleibt, was eine solche Information für die Beobachtung des Forschungsproblems und die Bearbeitung der Forschungsfrage bedeuten kann. Insofern ließe sich dieser Fragenkomplex im letzten Schritt wie in Abbildung 17 operationalisieren.

Abbildung 17: Vom Fragenkomplex zu Interviewfragen



Quelle**:** Eigene Darstellung nach Kaiser 2014, S. 60

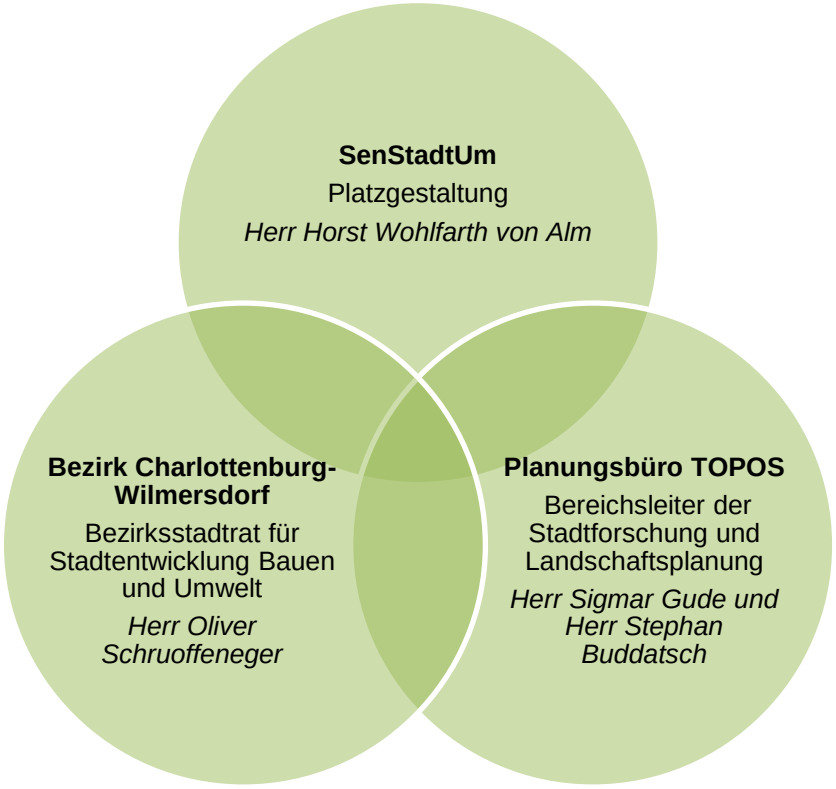
5.2.2 AUSWAHL DER EXPERTINNEN UND DURCHFÜHRUNG DER INTERVIEWS

Die Auswahl von ExpertInnen beeinflusst die Güte der Datenerhebung, daher sind konzeptionelle Anforderungen an die Auswahl von ExpertInnen notwendig. Hierbei muss auf die Unterscheidung zwischen qualitativer und quantitativer Befragung eingegangen werden, denn diese Unterscheidung hat auch unmittelbaren Einfluss auf das Verfahren der ExpertInnengewinnung, da hier keine repräsentative Stichprobe gefordert ist oder gar alle relevanten ExpertInnen zu befragen sind, sondern vielmehr werden für qualitative ExpertInneninterviews die GesprächspartnerInnen nach inhaltlichen Erwägungen ausgesucht.

Im Rahmen des Projekts werden drei ExpertInneninterviews mit verschiedenen InterviewpartnerInnen durchgeführt. Hierbei begründen sich die potentiellen GesprächspartnerInnen im ersten Schritt aus der Fragestellung. Dabei wird eine Liste möglicher GesprächspartnerInnen erstellt, die über ein langjähriges Erfahrungswissen in den Bereichen der Verkehrspolitik und Stadtentwicklung verfügen. Im nächsten Schritt erfolgt die Eingrenzung der potentiellen ExpertInnen aufgrund der ausgeführten Position und unterstelltem Funktionswissen und anschließend wird die Frage relevant, welcher dieser ExpertInnen für eine Befragung zur Verfügung stehen könnte. Für die anschließende Auswertung ist die *Tonaufzeichnung* der Interviews unabdingbar.

In diesem Zusammenhang werden im Folgenden die drei ausgewählten Experten[4] vorgestellt, welche im Zeitraum von Dezember 2016 bis Januar 2017 durchgeführt wurden und jeweils eine Dauer von ca. 60 Minuten hatten [siehe Abbildung 18]. Die Befragten haben sowohl verschiedene Rollen in den Planungsprozessen, als auch verschiedene räumliche Perspektiven auf den Untersuchungs- und Planungsraum. Somit wird ein breit gefächerter Erfahrungsgewinn sichergestellt. Darüber hinaus nehmen die ausgewählten Experten in ihren Unternehmen bzw. in ihren Behörden leitende Positionen ein.

Abbildung 18: Ausgewählte ExpertInnen



Quelle**:** Eigene Darstellung

Dabei handelt es sich im Einzelnen um *Herrn Horst Wohlfarth von Alm*, welcher als Abteilungsleiter für Platzgestaltung und zugleich Verantwortlicher für Rad- und Fußverkehr im Berliner Senat tätig ist. Die mehrjährige Projektbegleitung von Berliner *Begegnungszonen,* unter anderem in der Maaßen- und Bergmannstraße, generiert nicht nur eine Basis neuer Gestaltungsoptionen für Straßenräume in Alt-Wilmersdorf, sondern zeigt auch viele neue Aspekte von Bürgerbeteiligung auf, die im Rahmen dieser Prozesse diskutiert und angewandt werden [vgl. Abschnitt 5.3.5].

[4] Bei den Befragten handelt es sich nur um männliche Experten, weshalb im Weiteren auf eine gendergerechte Formulierung des Expertenbegriffs verzichtet wird. Damit soll jedoch keinesfalls suggeriert werden, dass Expertise in irgendeiner Form an das männliche Geschlecht einer Person gebunden ist.

Auf Bezirksebene wurde ein Interview mit *Herrn Oliver Schruoffeneger* durchgeführt, welcher seit November 2016 als Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt im Berliner Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf tätig ist. Während *Herr Oliver Schruoffeneger* zum Zeitpunkt des Interviews sein Amt erst kurze Zeit inne hatte, verfügt er jedoch über eine langjährige politische Karriere, in der es ihm möglich war, Erfahrungen mit den verschiedenen AkteurInnen in Politik, Verwaltung, Gesellschaft und Wirtschaft zu sammeln. So war er bereits zuvor Stadtrat für Jugend, Familie, Schule, Sport und Umwelt im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf. Außerdem saß er für die Partei *Bündnis 90/Die Grünen* in den Jahren von 2001 bis 2011 sowie 2013 bis 2016 im Berliner Abgeordnetenhaus. Diese Erfahrungen spielen besonders im Vorfeld der Entwicklung von möglichen Maßnahmen im Planungs- und Untersuchungsgebiet eine entscheidende Rolle.

Neben den beiden unterschiedlichen politischen Verwaltungseben in der Stadt- und Verkehrsentwicklung in Berlin wurde ebenso ein Interview mit dem Planungsbüro Topos durchgeführt, welches von *Herrn Stephan Buddatsch* und *Herrn Sigmar Gude,* beide aus den Bereichen Stadtforschung und Landschaftsplanung, geleitet wird. Das Planungsbüro hat nicht nur den Sitz im Untersuchungsgebiet, an der Grenze zum Planungsgebiet in der Badener Straße in Wilmersdorf, sondern die ausgewählten Experten, in diesem Fall Herr Buddatsch und Herr Gude, haben auch Planungen und Maßnahmenentwicklungen in ähnlichen Kontexten konzipiert und entwickelt, die einen Mehrwert für die Datenerhebung in diesem Projekt versprechen. Nennenswert hierbei ist die Bewertung des Straßennetzes in Berlin-Schöneweide, mit anschließenden konkreten Maßnahmen- und Handlungsempfehlungen zur Neugestaltung der Straßenräume [vgl. Topos 2012]. Außerdem wurde Topos von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung mit einer Konzeptstudie zur Umgestaltung der Kreuzung Wundtstraße/ Horstweg in Berlin-Charlottenburg beauftragt, welches das Ziel der Entstehung eines Stadtplatzes mit hoher Aufenthaltsqualität verfolgte [vgl. Topos 2015].

5.3 AUSWERTUNG DER EXPERTINNENINTERVIEWS

Mit dem Abschluss der Expertenbefragung tritt die Phase der Auswertung und Interpretation der gewonnenen Daten ein. Hierfür müssen die Tonbandaufzeichnungen zunächst transkribiert, also in Textform überführt werden [vgl. Anhang]. Anschließend erfolgt die erste *Kodierung* des Materials mit *Atlas.ti*, allerdings noch nicht mit dem Ziel einer inhaltlichen Auswertung, sondern einer thematischen Gruppierung der gemachten Aussagen. Somit können für die Beantwortung der Forschungsfrage nicht relevanten Informationen herausgefiltert werden. In dem auf diese Weise reduziertem Textmaterial werden im Wesentlichen auf Basis deduktiver Kategorien, welche bei der Entwicklung des Leitfadens [vgl. Abschnitt 5.2.2] herangezogen wurden, die Kernaussagen der Experten identifiziert. Durch die vorher bestimmten Fragenkomplexe lassen sich nun die Kernaussagen aus den unterschiedlichen Interviews gegenüberstellen und in den theoretischen Kontext einbeziehen.

Im Folgenden erfolgt die qualitative Inhaltsanalyse und Interpretation der durchgeführten Experteninterviews nach Meuser und Nagel [1992], die sich in fünf zentralen Themenkomplexen einteilen lassen. Diese sind

- die Einschätzung des Gebiets Alt-Wilmersdorf
- die persönliche Vorstellung einer nachhaltigen Mobilität
- aktuelle Entwicklungen im Bereich Mobilität
- die Rahmenbedingungen in Politik und Verwaltung
- Potentiale und Probleme bei der Bürgerbeteiligung

Des Weiteren werden die Ergebnisse in Indikatorenblätter überführt [vgl. Anhang]. Diese fassen die Einflüsse verschiedener Indikatoren auf die verschiedenen Nachhaltigkeitsdimensionen zusammen und bilden die Grundlage der abschließenden SWOT-Analyse [vgl. Abschnitt 6]. Belegt werden diese Einflüsse durch Sekundärliteratur und durch die entsprechenden Zitate aus den Interviews.

5.3.1 EINSCHÄTZUNG DES GEBIETS ALT-WILMERSDORF

Das Gebiet wird von den Experten größtenteils positiv beschrieben. Dabei nehmen der hohe Grünflächenanteil und die vorhandenen Freizeitangebote einen besonderen Stellenwert ein. Grundsätzlich wird der Zustand der Fahrradverkehrsanlagen als zufriedenstellend empfunden, so dass kein dringender Handlungsbedarf besteht. Zudem wurde das Planungsgebiet als gute Wohnlage etikettiert, insbesondere östlich der Uhlandstraße. Dabei

wird die gute Anbindung durch attraktive ÖPNV-Verbindungen sowie die nahegelegene Stadtautobahn hervorgehoben.

Neben diesen positiven Eigenschaften des Planungsgebiets, werden jedoch auch Mängel und Verbesserungspotentiale aufgeführt: Die Trennwirkung der Uhlandstraße und der Blissestraße führt zu einer isolierten Nutzung der Straßenabschnitte westlich der Blissestraße, beziehungsweise östlich der Uhlandstraße. Dass die eigentliche Nutzung des Planungsraumes als Wohn- und Naherholungsgebiet im Widerspruch zu der als Autobahnzubringer verwendeten Uhlandstraße steht, wird auch als Problem identifiziert. Dieser Widerspruch zeigt sich besonders an der Kreuzung von Uhland- und Blissestraße, da hier der innere Parkring, einer der Berliner grünen Hauptwege, durchkreuzt wird.

Alle Experten sind sich einig, dass der Flächenverbrauch, den der motorisierte Individualverkehr einnimmt, hoch ist und vor allem auch nicht im Verhältnis zu dem realen Bedarf steht [vgl. Abschnitt 2.2.9]. So wurde in mehreren Interviews zumindest der Wegfall eines Fahrstreifens angeregt.

Die historische Bedeutung von Alt-Wilmersdorf wird von den Experten zum Teil anerkannt. Die Erkennbarkeit dieser historischen Strukturen ist jedoch nur schwach ausgeprägt. Beispielsweise wird beim Durchfahren des Planungsgebiets nicht deutlich, dass man sich hier in einem ehemaligen Dorfkern befindet. Eine verbesserte Hervorhebung dieser historischen Bedeutung, insbesondere die des einst existierenden Dorfkerns, kann nicht nur für die AnwohnerInnen wertvoll sein, sondern sorgt zudem auch für eine zusätzliche Sensibilisierung des durchfahrenden Kfz-Verkehrs. Zum Beispiel ermöglicht eine Geschwindigkeitsreduzierung eine bessere Identifizierung mit Alt-Wilmersdorf für die AnwohnerInnen.

5.3.2 PERSÖNLICHE VORSTELLUNG EINER NACHHALTIGEN MOBILITÄT

Alle Experten sprechen sich dafür aus, den Umweltverbund zu stärken und dem großen Flächenverbrauch des fließenden, sowie des ruhenden MIVs entgegenwirken zu wollen. Insofern decken sich ihre Aussagen auch mit den im Vorfeld recherchierten Zielen Berlins, wie sie insbesondere im StEP Verkehr 2011 und aktuellem Koalitionsvertrag formuliert sind [vgl. Abschnitt 2.1.3]. Den Themen *Carsharing* und *E-Mobilität* stehen die GesprächspartnerInnen grundsätzlich positiv gegenüber.

Zudem sind sich die Experten einig, dass der Umweltverbund in Berlin in der Lage ist den Hauptteil des Verkehrs zu bewältigen. Dazu ist jedoch ein Umdenken in Teilen der Verwaltung sowie der Bevölkerung vonnöten.

5.3.3 AKTUELLE ENTWICKLUNGEN IM BEREICH MOBILITÄT

In den Interviews wird des Weiteren auf verschiedene Trends im Bereich der Mobilität hingewiesen. Es wurde insbesondere auf die *Elektromobilität*, *Carsharing* und den wachsenden *Bedarf von Radverkehrsinfrastruktur* eingegangen. Die Herangehensweise an die neuen Entwicklungen ist zwar sehr offen und konstruktiv, allerdings meist von Pragmatismus geprägt. So wird zum Beispiel das Potential der *Elektromobilität* zum Teil kritisiert, da hierdurch die Flächenkonflikte nicht gelöst werden können, welche durch den MIV entstehen. *Carsharing* gilt dagegen als eine Möglichkeit den Flächenverbrauch, vor allem durch den ruhenden MIV, zu verringern. Dies gilt jedoch für *Carsharing-Fahrzeuge*, die im Ergebnis tatsächlich private Pkw ersetzen und nicht ein bloßes Zusatzangebot darstellen.

Vorherrschend ist die Weiterentwicklung der Elektromobilität als Aufgabe privater Unternehmen, vor allem Automobilkonzernen. Diese sollen auch bei der wachsenden Nachfrage entsprechender Ladeinfrastruktur die Initiative übernehmen, den Bedarf zu befriedigen, wobei die Verwaltung dies zu unterstützen vermag. An anderer Stelle wird den Fahrzeugen jedoch hohes Potenzial zugesprochen, sich auf dem Markt durchzusetzen. Dies führt zu der Ansicht, dass bei der Planung von Garagen beispielsweise darauf eingegangen werden muss. Der Impuls soll aber auch hier von der Wirtschaft kommen, da diese die benötigten finanziellen Mittel hat, solche kostspieligen Projekte umzusetzen.

Im Gegensatz zu den neuen Entwicklungen im MIV sieht sich die Verwaltung bei der Radverkehrsinfrastruktur in Berlin selbst in der Pflicht, diese auf ein besseres Niveau zu heben. E-Bikes und die entsprechende Ladeinfrastruktur sind in der Verwaltung ebenfalls ein wichtiger Baustein für die Zukunft. Die Experten nehmen die ambitionierten Vorgaben des Senats, den Radverkehr zu stärken [vgl. Abschnitt 2.1.3], als Herausforderung, aber vor allem als Chance wahr. Durchweg wird hervorgehoben, dass dieser Trend zur Lösung vieler Probleme beiträgt und sich Investitionen an der Stelle zeitnah auch rentieren werden.

5.3.4 RAHMENBEDINGUNGEN IN POLITIK UND VERWALTUNG

Die Berliner Verwaltung als solche wird in zwei Ebenen betrachtet, der Senats- und der Bezirksverwaltung. Die meisten Verkehrsmaßnahmen werden von den Stadtentwicklungsämtern und Straßen- und Grünflächenämtern auf Bezirksebene geplant und begleitet. Die Senatsebene gibt der Bezirksebene Leitlinien wie den StEP Verkehr vor. Die Senatsverwaltungen selbst werden erst bei Projekten mit hoher übergeordneter Bedeutung zuständig. Zusätzlich können sie jedoch auch über Förderprogramme, zum Beispiel für den Radverkehr, Maßnahmen der Bezirke gezielt fördern. Außerdem übernimmt die Senatsverwaltung die Planung des öffentlichen Personennahverkehrs.

Auffällig ist, dass die Verwaltung von allen Befragten als ineffizient beschrieben wird. Dabei werden nicht mehr zeitgemäße Methoden genauso bemängelt, wie Strukturen, welche effizientes Arbeiten behindern. Zudem wird auch die fehlende Expertise für die Umsetzung von Maßnahmen innerhalb der Verwaltungsorganisation kritisiert. Ebenso wird der rechtliche Rahmen als hinderlich angesehen, da dieser den Prozess für die Umsetzung von Maßnahmen in die Länge zieht.

Allen Experten ist gemein, dass sie die politische Konstellation als vielversprechend zur Umsetzung einer nutzerorientierten Verkehrspolitik ansehen. Dabei ist jedoch festzustellen, dass Maßnahmen, die auch städtebauliche Ziele verfolgen, einen Vorrang vor rein verkehrlichen Maßnahmen haben. Die Abhängigkeit der Verwaltung von der Unterstützung in der Bevölkerung ergibt sich schon aus dem Selbstverständnis des politischen Mandats, wird aber trotzdem explizit genannt.

5.3.5 POTENTIALE UND PROBLEME BEI DER BÜRGERBETEILIGUNG

Der Bürger spielt bei der Gestaltung des Stadtraumes eine entscheidende Rolle, welche in jüngerer Vergangenheit weiter zugenommen hat. Dem sind sich auch die befragten Experten sehr bewusst. Vor allem wird die Rolle der BürgerInnen sehr differenziert und ambivalent betrachtet. Dabei wird auf den Mehrwert von BürgerInnenbeteiligungen im Planungsprozess eingegangen, denn hierdurch werden viele Erfahrungen und Sachkenntnisse aus dem jeweiligen Planungsgebiet eingebracht, welche die BürgerInnen meist unentgeltlich zur Verfügung stellen. Außerdem wird eine Beteiligung seitens der BürgerInnen immer stärker erwartet, besonders wenn es um Veränderungen in der direkten Nachbarschaft geht. Allerdings können die BürgerInnen auch einen großen Widerstand bei der Umsetzung von Projekten darstellen. Es wird moniert, dass die BürgerInnen zum einen die für sie entstehenden Vorteile nur unzureichend wahrnehmen und unterschätzen, da sie sich erst nach der Realisierung einstellen und zum anderen werden mögliche Nachteile, wie wegfallende Parkplätze, unmittelbar als solche erkannt. Eine Folge davon ist, dass Benachteiligte im Vergleich zu den Profiteuren von Maßnahmen überrepräsentiert sind und daher einen zu großen Einfluss auf den Planungsprozess haben.

Es wird von den Experten gewünscht, dass mehr BürgerInnen an Beteiligungsverfahren partizipieren, damit Beteiligungsverfahren repräsentativ sind, aber bislang wird nur ein kleiner Teil der Bevölkerung erreicht und es beteiligen sich immer die gleichen Personen. Insbesondere wenig erreicht werden Menschen mit geringem Einkommen.

Problematisch an BürgerInnenbeteiligungen generell ist, dass sie nicht gesetzlich vorgeschrieben sind. Dies führt dazu, dass die Budgets für Beteiligungsverfahren oft an

anderer Stelle im Projekt eingespart werden müssen. Insgesamt gibt es für die Zukunft noch viel Potential, welches von den üblichen Beteiligungsverfahren nicht oder nur ungenügend ausgeschöpft wird.

Laut den Experten sind BürgerInneninitiativen für die Politik gern gesehene PartnerInnen. Dabei steht insbesondere deren Funktion als Multiplikator im Zentrum der Betrachtung. Wichtig ist den Politikern bei der Arbeit mit BürgerInneninitiativen, deren klare Ziele zu kennen, um daran anknüpfen zu können. Problematisch werden dagegen BürgerInneninitiativen mit einem reinen Verhinderungsinteresse gesehen, da sich kaum konstruktive Verfahren im Umgang mit solchen Gruppen erproben lassen. Zudem müssen BürgerInneninitiativen eine gewisse Zahl von aktiven Mitgliedern haben, um von Seiten der Politik überhaupt als relevant erachtet zu werden.

5.4 ZWISCHENFAZIT

Im Ergebnis haben die Experteninterviews zu neuen Erkenntnissen geführt und auch bestehendes Wissen bestätigt. Die Aussagen der Experten decken sich insgesamt in vielen Aspekten mit den schriftlich formulierten Zielen der Regierung und Senatsverwaltung. Auch in Bezug auf das Untersuchungs- und Planungsgebiet decken sich die Beschreibungen und Wahrnehmungen des Gebiets mit den Beobachtungen vor Ort.

Die im Gebiet festgestellten Mängel, wie die Trennwirkung der Uhlandstraße oder die verbesserungswürdigen Radverkehrsanlagen, stehen daher in einem Widerspruch zu den Ansprüchen an den Straßenraum. Dementsprechend werden auch Maßnahmen anvisiert, die diese Mängel für die Zukunft ausbessern können. Dazu gehört vor allem eine Reduzierung der Fahrstreifen der Uhlandstraße. Diese wird von den Experten als durchaus realistisch eingeschätzt und kann gerade für eine Reduzierung des Flächenverbrauchs für Kfz sorgen. In der Folge können auch für den Fuß- und Radverkehr mehr und qualitativ bessere Flächen zur Verfügung gestellt werden.

Während die von den Experten identifizierten Probleme in Alt-Wilmersdorf mit den bei der Begehung festgestellten Problemen übereinstimmen, wird das Gebiet dennoch positiv empfunden. In allen Gesprächen wurde deutlich, dass es seitens Politik und Verwaltung derzeit keinen großen Handlungsdruck gibt. Die genannten Mängel werden als erträglich empfunden und folglich anderen Straßenräumen eine höhere Priorität eingeräumt. Der Mangel an Problembewusstsein in Bezug auf die Verkehrssituation in Alt-Wilmersdorf, besonders seitens der Politik, stimmt mit den Ergebnissen der AnwohnerInnenbefragungen überein, die eine ähnliche Zufriedenheit mit dem *Status Quo* festgestellt haben.

Neue Erkenntnisse konnten zur *Struktur und Organisation der Verwaltung* und zu *Beteiligungsverfahren* generiert werden. Hier lassen sich neue Anknüpfungspunkte für eine mögliche zukünftige Umgestaltung der Verkehrssituation in Alt-Wilmersdorf identifizieren. Zum Beispiel in Bezug auf die BürgerInnenbeteiligung sollte im Vorfeld der Planung einer potentiellen Maßnahme gezielt der Kontakt zu den AnwohnerInnen gesucht werden, um hier weitere Verbesserungsvorschläge einzuholen und für mehr Unterstützung zu werben. Ein etabliertes Verfahren gibt es hierzu bislang nicht, dennoch sollte unbedingt auf eine breite Ansprache geachtet werden. Ein so entstehender öffentlicher Handlungsdruck ist auch vorteilhaft, weil er einen größeren politischen Handlungsdruck erzeugt. Aufgrund der mangelhaften Kapazitäten in der Verwaltung kann eine Priorisierung die Umsetzung einer Planung deutlich beschleunigen.

6. BEWERTUNG

Die SWOT-Analyse dient der Entwicklung von Strategien, die für die Erreichung einer nachhaltigen Neugestaltung von Relevanz sind. SWOT steht hierbei für die englischen Wörter Strength - Stärken, Weakness - Schwächen, Opportunities - Chancen und Threats - Gefahren. Es wird bei den Faktoren unterschieden, ob diese beeinflussbar (intern) oder nicht beeinflussbar (extern) sind. Je nach dem handelt es sich dann um Stärken und Schwächen (interne Faktoren) oder Chancen und Gefahren (externe Faktoren). [vgl. Schwedes/Daubitz 2016, S. 3-20]

Intern umfasst die beeinflussbare Ebene, sprich verwaltungstechnisch die Bezirksebene und räumlich betrachtet das Planungsgebiet. Alles darüber hinaus (Landesebene, Bundesebene, EU-Ebene usw.) wird als *extern* eingeordnet.

6.1 INDIKATOREN UND SCHLÜSSELFAKTOREN

Die Indikatoren beschreiben einzelne Untersuchungsbereiche. Dabei werden mehrere Indikatoren zu einem Schlüsselfaktor zusammengefasst. Neben einer Erläuterung, was genau mit dem Indikator gemeint ist und welchen Zustand der Indikator hat, wird auch auf die Bewertung des Indikators in Hinblick auf die soziale, ökologische und ökonomische Nachhaltigkeitsdimension eingegangen. Diese wird in drei verschiedene Kategorien eingeteilt, je nachdem ob der Indikator die Nachhaltigkeitsdimension unterstützt, dieser neutral gegenübersteht oder abträglich ist. Darüber hinaus wird die Datengrundlage erläutert, auf die sich Zustand und Bewertung des Indikators stützen. Die Indikatorenblätter im Anhang fassen die Angaben zu den Indikatoren kompakt zusammen.

6.2 NACHHALTIGKEITSDIMENSIONEN

An dieser Stelle werden kurz die Argumentationslinien aufgeführt, die bei der Bewertung der einzelnen Nachhaltigkeitsdimensionen bezüglich des Verkehrs in den Indikatorenblättern eine Rolle spielen.

6.2.1 SOZIALE NACHHALTIGKEIT

Eine hohe Zugänglichkeit und Durchlässigkeit des Straßenraumes, ausreichende Möglichkeiten des Aufenthalts und sozialer Interaktion, eine hohe Verkehrssicherheit und Lebensqualität sind wichtige Aspekte sozialer Nachhaltigkeit. Insbesondere die Teilhabe aller Menschen an der Mobilität und die Reduzierung der Barrieren und Zugangshürden für

mobilitätseingeschränkte Personen sind wichtige Ziele. Auch die Erreichbarkeit von Regionalzentren kann eine Rolle spielen. [vgl. Umweltbundesamt 2014, S. 35, S. 39]

6.2.2 ÖKOLOGISCHE NACHHALTIGKEIT

Eine geringere Flächenversiegelung, Lärm- und Luftbelastung sowie ein höherer Anteil an Grün- und Freiflächen unterstützen die ökologische Nachhaltigkeitsdimension. Zudem ist eine Verbesserung der Attraktivität umweltfreundlicher Verkehrsmittel[5] sowie eine Senkung des Anreizes zur MIV-Nutzung von Vorteil. [vgl. Umweltbundesamt 2014, S. 34, S. 39]

6.2.3 ÖKONOMISCHE NACHHALTIGKEIT

Bei der ökonomischen Nachhaltigkeitsdimension sind Effizienzaspekte, wie beispielsweise die Auslastung öffentlicher Verkehrsmittel und Umwege, von Relevanz. Außerdem spielt die Kostenwahrheit der Verkehrsmittel im Sinne einer verursachergerechten Finanzierung und geringer externer Kosten eine Rolle. Eine Reduzierung der durch den Verkehr direkt oder indirekt hervorgerufenen Gesundheitskosten ist ebenfalls positiv zu bewerten. [vgl. Umweltbundesamt 2014, S. 34 f., S. 39]

6.3 SWOT-ANALYSE

In den folgenden Abschnitten werden die Bewertungen aus der SWOT-Analyse detailliert vorgestellt. Hierzu wurden die Sachverhalte der Indikatoren in die vier Kategorien der SWOT-Matrix (Stärken / Schwächen und Chancen / Risiken) zugeordnet.

6.3.1 STÄRKEN

Zu den Stärken gehören unter anderem die Priorisierung des Busverkehrs am Knotenpunkt Brandenburgische Straße - Blissestraße/ Berliner Straße und der niedrige Motorisierungsgrad. Die Radfahrenden sind mit der Radinfrastruktur insgesamt zufrieden. Positiv ist weiterhin das Vorliegen des Wanderwegenetzes.

Zudem sind die Aufenthaltsmöglichkeiten im Volkspark Wilmersdorf, die Begrünung am Straßenrand und der hohe Grün- und Freiflächenbestand hervorzuheben. Darüber hinaus gibt es eine Vielzahl an Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf, ein vielfältiges und umfangreiches Sportangebot und viele soziale und kulturellen Einrichtungen. Die Quantität als auch Qualität der Spielplätze und die Gehwegsanierung im Volkspark sind positive

[5] Dazu gehören der Umweltverbund im Vergleich zum MIV und der Langsamverkehr (LV) gegenüber motorisierten Verkehr (MV).

Aspekte sowie die abgesenkten Borde (Barrierefreiheit) und ausreichenden Gehwegbreiten für den Fußgängerlängsverkehr entlang der Uhlandstraße und Blissestraße.

Die politische Ausrichtung auf Bezirksebene für einen nachhaltigen Verkehr stellt einen weiteren günstigen Umstand dar. Die Bürgerinitiative Wilmersdorfer Mitte und die grundsätzliche Bereitschaft der Verwaltung bei Neugestaltungen im Stadtbild vor Ort engagierte Bürger gezielt mit einzubeziehen stellen weitere Stärken dar.

Darüber hinaus liegen Car- und Bikesharing-Angebote und halböffentliche Parkstände u.a. in Form einer Tiefgarage vor. Die Linksabbiegemöglichkeiten für Kfz sind gut, es liegt ein stabiler Verkehrsfluss im Kfz-Verkehr vor. Die Fahrbahn ist in einem guten Zustand und die Fahrbahnmarkierung ist eindeutig.

6.3.2 SCHWÄCHEN

Die vorgezogenen Haltlinien für Radfahrende sind zwar vorhanden, aber nicht ausreichend weit vorgezogen. Bei der Signalisierung des Radverkehrs an Knotenpunkten fehlen geeignete Aufstellflächen für indirekt Linksabbiegende und eigene Signalgeber. Radabstellanlagen sind darüber hinaus nicht in ausreichender Menge vorhanden. Die Radverkehrsinfrastruktur ist nicht entsprechend dem Ergänzungsnetz des Fahrradroutennetzes ausgebaut und insgesamt nicht ausreichend dimensioniert. Die Führung des Radverkehrs im Haltestellenbereich ist ungünstig. Außerdem liegt eine subjektive Unsicherheit von Radfahrenden vor.

Weitere Probleme sind die überdimensionierte Fahrstreifenanzahl, die fehlende Parkraumbewirtschaftung sowie eine mangelnde Ausschöpfung von halböffentlichen Parkplätzen. Es gibt viel Parksuchverkehr und das Halte- und Parkverbot wird oft nicht eingehalten. Das öffentliche Parkstandangebot scheint nicht imstande, den aktuellen Bedarf zu decken.

Die Querungsmöglichkeiten für Zufußgehende sind abseits der signalisierten Knotenpunkte unzureichend. Ebenso sind die Wartezeiten an LSA für FußgängerInnen verbesserungswürdig. An dieser Stelle seien auch die vielfachen Rotlichtverstöße durch FußgängerInnen, aber auch durch RadfahrerInnen und Kfz genannt. Die Zerschneidung des Volksparkes und des Wanderwegenetzes durch den Knoten Blissestraße/ Mecklenburgische Straße - Uhlandstraße, die fehlenden Aufenthaltsmöglichkeiten im Straßenraum, die fehlende Flächen für Auslagen im Seitenraum sowie die mangelnde Beleuchtung im Park fallen ebenfalls negativ auf. Bei den Bushaltestellen liegt aufgrund mangelnder Kasseler Borde eine suboptimale Einstiegssituation vor.

Auffällig sind weiterhin die erhöhte Lärmbelastung und die messbar vorhandenen Luftschadstoffe. Zu den Schwächen zählen auch der niedrige Kinder- und Jugendanteil sowie das Fehlen von gastronomischen Einrichtungen und jenen des gelegentlichen Bedarfs (Kiosk, Spätkauf). Bemerkenswert ist auch das mangelnde Problembewusstsein bei den AnwohnerInnen und in der Verwaltung. Viele Schwächen werden den AnwohnerInnen erst auf Nachfrage bewusst.

6.3.3 CHANCEN

Chancen sind die Richtlinien der EU für Luftschadstoffgrenzwerte und die Ausschöpfung des Potenzials des Radverkehrs durch den NRVP. Die politische Ausrichtung auf Senatsebene für einen nachhaltigen Verkehr wird als Chance begriffen. Insbesondere der Ausbau der Parkraumbewirtschaftung sowie die Förderung der Barrierefreiheit und des Umweltverbundes durch den StEP Verkehr und durch den aktuellen Koalitionsvertrag auf Landesebene gehören dazu.

Die hohe Angebotsdichte des ÖPNV und die Koordinierung im Radverkehr an der nördlichen Uhlandstraße sollen ebenfalls nicht unerwähnt bleiben. Die anstehende Herstellung der Barrierefreiheit am U-Bahnhof Blissestraße ist positiv zu bewerten. Weitere Chancen sind der hohe Seniorenanteil und die mittlere bis hohe Einwohnerdichte im Untersuchungsgebiet.

6.3.4 RISIKEN

Als Risiken werden die geringe Reichweite und Effektivität von Beteiligungsverfahren angesehen. Dazu kommt die Schwierigkeit, Bürgerbeteiligungen in den Planungsprozess zu integrieren. Der Kinder- und Jugendanteil ist im Planungs- und Untersuchungsgebiet gering.

7. STRATEGIEN

Die Kombination der internen und externen Faktoren untereinander führt zur Entwicklung vier verschiedener Strategien [siehe Tabelle 4].

Tabelle 3: SWOT-Matrix

		Externe Faktoren	
		Chancen	Risiken
Interne Faktoren	Stärken	**Matching-Strategie** „Ausbauen“	**Neutralisierungsstrategie** „Absichern“
	Schwächen	**Umwandlungsstrategie** „Aufholen“	**Verteidigungsstrategie** „Vermeiden“

Quelle: veränderte Darstellung nach Schwedes/ Daubitz 2016, S. 12

7.1 MATCHING-STRATEGIE

Die Matching-Strategie „Ausbauen“ kombiniert die Stärken mit den Chancen. Durch die im NRVP, Koalitionsvertrag und StEP Verkehr festgelegte Förderung des Umweltverbundes kann die Erreichung der Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf und die vorhandenen sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen verstärkt auf nachhaltige Weise gelingen. Die Kombination Carsharing-Angebot und gute ÖPNV-Anbindung sowie der im Koalitionsvertrag wie auch im StEP vereinbarte Ausbau des ÖPNV ermöglichen eine weitere Senkung des bereits niedrigen Motorisierungsgrades. Letzteres wird auch durch den hohen SeniorInnenanteil begünstigt.

Das vorhandene Bikesharing kann in Zusammenhang mit im NRVP vorgesehenen Maßnahmen zu Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur und Erhöhung der Radverkehrssicherheit zu einer weiteren Stärkung der Radverkehrsnutzung beitragen und die Zufriedenheit der Radfahrenden mit dem Infrastrukturangebot erhöhen. Die hohe EinwohnerInnendichte in Zusammenhang mit der politischen Ausrichtung auf Bezirksebene für einen nachhaltigen Verkehr sind gute Rahmenbedingungen, um auf Landesebene eine weitere Verbesserung des ÖPNV-Angebots zu erreichen.

Durch die politische Ausrichtung auf Bezirksebene für einen nachhaltigen Verkehr können im Koalitionsvertrag, StEP Verkehr oder NRVP enthaltene Vorhaben schneller und besser umgesetzt werden, Sinnbildlich ist die Strategie in Abbildung 19 dargestellt.

Abbildung 19: Skizze Matchingstrategie „Ausbauen"

Quelle: veränderte Darstellung nach Google Street View 2008

7.2 UMWANDLUNGSSTRATEGIE

Die Beseitigung der Schwächen zur Nutzung der Chancen wird in der Umwandlungsstrategie „Aufholen“ verfolgt. Die Reduzierung der Fahrstreifenanzahl schafft für den Langsamverkehr mehr Platz und reduziert die Lärm- und Luftschadstoffbelastung im Sinne der von den EU-Richtlinien vorgegebenen Grenzwerte. Außerdem würde durch die geringeren Fahrbahnbreiten im Bereich des Volksparkes auch die Zerschneidungswirkung des Wanderwegenetzes zurückgehen.

Eine Verbesserung der FußgängerInnenquerungen mit Überwegen und Gehwegvorstreckungen würde Fußwege im Planungsraum, wie im Koalitionsvertrag beabsichtigt, attraktiver und sicherer gestalten. Die Schaffung der benötigten Radabstellanlagen und eine bessere Führung des Radverkehrs in Baustellen sind vom Koalitionsvertrag vorgesehen. Letzterer beinhaltet auch die Planung eines Fahrradstraßennetzes. Das Ergänzungsnetz, das durch den Planungsraum führt, jedoch noch nicht über eine entsprechende Radinfrastruktur verfügt, könnte in diesem Zusammenhang als Fahrradstraße ausgebildet werden.

Der Koalitionsvertrag sieht den Einbau von Kasseler Borden an Bushaltestellen vor. Die Senkung des Parkdrucks kann durch die im StEP Verkehr vorgesehene schrittweise Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung gelingen. Die im StEP Verkehr, Koalitionsvertrag und NRVP enthaltenen Visionen für eine umweltbewusste Mobilität können helfen, ein Problembewusstsein bei den AnwohnerInnen für die Defizite der aktuellen Situation zu schaffen. Sinnbildlich ist die Strategie in Abbildung 20 dargestellt.

Abbildung 20: Skizze Umwandlungsstrategie „Aufholen“

Quelle: veränderte Darstellung nach Google Street View 2008

7.3 NEUTRALISIERUNGSSTRATEGIE

Die Neutralisierungsstrategie „Absichern“ sieht eine Nutzung der Stärken zur Abwehr der Risiken vor. Der geringe Motorisierungsgrad ermöglicht trotz eines niedrigen Kinder- und Jugendanteiles eine hohe Nutzung des Umweltverbundes.

Eine Vergrößerung des Aktivenkreises sowie die kontinuierliche Organisation von Veranstaltungen und Diskussionsrunden ist eine Möglichkeit, den Aktionsradius und die Bekanntheit der Bürgerinitiative *Wilmersdorfer Mitte* zu erhöhen und somit der allgemein geringen Reichweite und Effektivität von Beteiligungsverfahren entgegen zu wirken. Die Bürgerinitiative *Wilmersdorfer Mitte* erleichtert durch ihr Mitwirken die sonst so aufwendige Integration von Bürgerbeteiligung im Planungsprozess.

Die politische Ausrichtung auf Bezirksebene für einen nachhaltigen Verkehr begünstigt den Ausbau des Wanderwegenetzes. Eine Erhöhung des Grünflächenanteils im Straßenraum, wird auch durch gefördertes Urban Gardening ermöglicht, wodurch Bürger bei der Straßenraumgestaltung miteingebunden werden. In dem Zusammenhang kann das Engagement der Bürgerinitiative Wilmersdorfer Mitte hilfreich sein. Mit einer Grundausrichtung auf nachhaltigen Verkehr ergibt ich auch die Möglichkeit, dass der Bezirk sich beim Senat dafür einsetzt, dass die BVG die Bushaltestellen im Planungsgebiet mit Kasseler Borden ausstattet. Sinnbildlich ist die Strategie in Abbildung 21 dargestellt.

Abbildung 21: Skizze Neutralisierungsstrategie „Absichern“

Quelle: veränderte Darstellung nach Google Street View 2008

7.4 VERTEIDIGUNGSSTRATEGIE

Unter der Verteidigungsstrategie „Vermeiden“ werden durch den Abbau von Schwächen gleichzeitig Risiken reduziert.

Eine Umstrukturierung der Verwaltung dient dazu, Personalkapazitäten zu schaffen, die sich um die Redimensionierung der Flächen für den motorisierten Verkehr, der Verbesserung der FußgängerInnenquerungen, der Ordnung des ruhenden Verkehrs und der Schaffung eines attraktiven Aufenthaltsortes widmen können. Die neuen Personalkapazitäten tragen gleichzeitig dazu bei, dass die allgemein geringe Reichweite und Effektivität von Beteiligungsverfahren nicht zusätzlich durch Personalmangel und fehlendes Knowhow weiter verschlechtert wird.

Die Neuansiedlung von gastronomischen Einrichtungen und solche des gelegentlichen Bedarfs (Kiosk, Spätkauf) sowie von Diskotheken soll dazu führen, die Attraktivität des Gebietes für Familien zu erhöhen und den geringen Kinder- und Jugendanteil wieder steigen zu lassen. Letztere könnten dann als Kunden des ÖPNV gewonnen werden und die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel im Planungsgebiet stärken.

Da die Senatsverwaltung über die Verkehrslenkung Berlin für die signalisierten Knotenpunkte generell zuständig ist, lassen sich auch bei ineffizienten Verwaltungsstrukturen auf Bezirksebene Knotenpunkte umbauen. So können die Haltlinien für RadfahrerInnen vorgezogen, Signalgeber für Radfahrende eingerichtet und die benötigten Aufstellflächen für indirekt linksabbiegenden RadfahrerInnen hergestellt werden. Es können zudem bei gegebenem Bedarf sogar aufgeweitete Radaufstellbereiche geschaffen werden, sodass mehrere Radfahrende nebeneinander und vor der Haltelinie der Kfz bei einem Rotlichtsignal stehen können.

Durch die Veränderung der Knotenpunkte lässt sich die Zerschneidung des Volksparkes minimieren. Das führt zudem zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und einem anderen Wahrnehmen der Fahrbahnflächen. Durch die schmaleren Fahrbahnen werden die Kfz zu geringeren Geschwindigkeiten angehalten. Das steigert wiederum die Aufenthaltsqualität. Sinnbildlich ist die Strategie in Abbildung 22 dargestellt.

Abbildung 22: Skizze Verteidigungsstrategie „Vermeiden“

Quelle: veränderte Darstellung nach Google Street View 2008

8. FAZIT

Das Gebiet Alt-Wilmersdorf bietet hohes Potenzial für eine Umgestaltung hinsichtlich der aktuellen Nutzungsansprüche vor Ort. So ist eine nachhaltige verkehrliche Neugestaltung des Planungsraumes eng mit der Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Planungsgebiet verbunden. Der Volkspark braucht mehr Bänke, Mülleimer, befestigte Wege [vgl. Abschnitt 3.3.2] und eine bessere Beleuchtung [vgl. Abschnitt 4.5]. Der Bereich der Wilhelmsaue rund um die Kreuzungen mit der Blissestraße und Uhlandstraße ist noch weit von einer Funktion eines zentralen Treffpunktes des Kiezes entfernt. Zwar wird die bestehende Grünanlage auf dem Mittelstreifen wertgeschätzt, eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität ist aber angesichts der Ausweichbewegung zum Leon-Jessel-Platz dringend notwendig [vgl. Abschnitt 4.6].

Das Erreichen einer hochwertigen Aufenthaltsqualität ist nicht nur über eine gezielte Ansiedlung von Cafés, Restaurants, Einzelhandel und kulturellen Einrichtungen möglich. Dafür muss auch der öffentliche Straßenraum neu aufgeteilt werden. Der Seitenraum benötigt eine größere Dimensionierung, um für Auslagen, Tische, Stühle, Radabstellanlagen und ausreichend breite Radwege Platz zu schaffen. Die Dominanz des motorisierten Verkehres soll hingegen, durch Reduzierung der überdimensionierten Fahrstreifenanzahl [vgl. Abschnitt 2.2, 5.1] und einer Verbesserung der Querungsmöglichkeiten [vgl. Abschnitt 3.2], verringert werden. Auf diese Weise ist eine Redimensionierung hin zu einer nutzerorientierten Infrastruktur möglich.

Außerdem soll durch verbesserte Borde an den Bushaltestellen [vgl. Abschnitt 3.3.8], dem anstehenden barrierefreien Umbau des U-Bahnhofes Blissestraße [vgl. Abschnitt 2.2] und durch ausreichende Radabstellanlagen in Nähe der Bus- und U-Bahnhaltestellen [vgl. Abschnitt 2.2, 4.5] eine verbesserte Integration des ÖPNV in das lokale Mobilitätsangebot gelingen.

Die AnwohnerInnen haben in ihren Äußerungen zu verstehen gegeben, dass bereits eine grundlegende, hohe Zufriedenheit mit ihrem Wohnumfeld vorliegt. Ein dringender Änderungsbedarf aus der Bevölkerung heraus besteht somit nicht [vgl. Abschnitt 4.6]. Wenn aber seitens der InterviewerInnen alternative Visionen ins Spiel gebracht wurden, wurde auf diese sehr offen reagiert [vgl. Abschnitt 4.6].

Eine nachhaltige verkehrliche Neugestaltung kann folglich erst entstehen, wenn durch intensive Beteiligungsprozesse mit den BürgerInnen und BürgerInneninitiativen ein Konsens über Mängel der aktuellen Situation besteht [vgl. Abschnitt 4.5]. Erst dann wird es möglich sein, BürgerInnenbeteiligung anzuregen und einen gemeinsamen Gestaltungswillen zu fördern, sei es durch eine Zukunftswerkstatt, *Planning for Real* oder durch andere Verfahren

[vgl. Abschnitt 5.5]. Die daraus entstehenden Gestaltungsvorschläge von *unten* ermöglichen, in der Bevölkerung breit akzeptierte Maßnahmen für den Planungsraum zu entwickeln und somit aktuelle Nutzungsansprüche zu berücksichtigen.

LITERATURVERZEICHNIS

Abgeordnetenhaus Berlin (Hrsg.) (2017): Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Stephan Schmidt (CDU) - Barrierefreier Ausbau der S- und U-Bahnhöfe, URL: http://pardok.parlament-berlin.de/starweb/adis/citat/VT/18/SchrAnfr/S18-10175.pdf [24.01.2017].

Alliander Stadtlicht (Hrsg.) (2012a): Signalzeitenplan Blissestraße/ Mecklenburgische Straße - Uhlandstraße. Berlin

Alliander Stadtlicht (Hrsg.) (2012b): Signalzeitenplan Brandenburgische Straße - Blissestraße/ Berliner Straße. Berlin.

Amtsblatt der Europäischen Union (Hrsg.) (2008): Richtlinie 2008/50/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa, URL: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:152:0001:0044:de:PDF [13.03.2017].

Amtsblatt der Europäischen Union (Hrsg.) (2015): Richtlinie (EU) 2015/996 der Kommission vom 19. Mai 2015 zur Festlegung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden gemäß der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, URL: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015L0996&from=DE [13.03.2017].

Badische Zeitung (Hrsg.) (2013): Kasseler Bord für stufenlosen Eingang in den Bus, URL: http://www.badische-zeitung.de/lahr/kasseler-bord-fuer-stufenlosen-eingang-in-den-bus--76266979.html [22.03.2017].

Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin (Hrsg.) (2016): Bezirkskarte 1:0000 (sw), URL: https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/vermessung/karten/artikel.500523.php [06.02.2017].

Bundesministerium für Verkehr, digitale Infrastruktur (BMVI) (Hrsg.) (2016): Elektromobilität im Carsharing - Status quo, Potenziale und Erfolgsfaktoren, URL: https://www.now-gmbh.de/content/5-service/4-publikationen/1-begleitforschung/now_handbuch_e-carsharing_web.pdf [17.01.2017].

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (Hrsg.) (2017): Nationaler Radverkehrsplan 2020, URL: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/fahrradverkehr-nationaler-radverkehrsplan.html [20.01.2017].

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hrsg.) (2013): Mobilität im Alter - Ein Handbuch für PlanerInnen, EntscheidungsträgerInnen und InteressensvertreterInnen, URL: https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/gesamtverkehr/downloads/mobilitaetalter_lang.pdf [22.01.2017].

SPD, DIE LINKE und B90/ Die Grünen (Hrsg.) (2016): Berlin gemeinsam gestalten. Solidarisch. Nachhaltig. Weltoffen - Koalitionsvereinbarung zwischen Sozialdemokratische Partei Deutschlands (SPD) - Landesverband Berlin und DIE LINKE - Landesverband Berlin und BÜNDNIS 90/ Die Grünen - Landesverband Berlin für die Legislaturperiode 2016 - 2021, URL: https://gruene.berlin/sites/gruene.berlin/files/2016-11-16-koalitionsvereinbarung_2016-21_final_0.pdf [20.01.2017].

BVG (Hrsg.) (2016): S- und U-Bahnnetz mit Regionalbahn - Innenstadt, URL: https://www.bvg.de/de/index.php?section=downloads&cmd=58&download=399

BVG (Hrsg.) (2017a): Fahrplanaushang U Blissestraße - Am Volkspark, URL: http://fahrinfo.bvg.de/Fahrinfo/bin/tb/query.bin/dn?whichTask=hast [17.02.2017].

BVG (Hrsg.) (2017b): Fahrplanaushang U Blissestraße - U Fehrbelliner Platz, URL: http://fahrinfo.bvg.de/Fahrinfo/bin/tb/query.bin/dn?whichTask=hst [17.02.2017].

Deutsche Bahn (DB) (Hrsg.) (2017): Standorte - Geschäftsgebiet, URL: https://www.flinkster.de/kundenbuchung/process.php?proc=station& [22.02.2017].

DB Rent (Hrsg.) (2017a): Aktuelles zu LIDL-BIKE und Call a Bike, URL: https://www.lidl-bike.de/de/news [25.03.2017].

DB Rent (Hrsg.) (2017b): LIDL-Bike in Berlin, URL: https://www.lidl-bike.de/de/staedte/berlin [25.03.2017].

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

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

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (Hrsg.) (2015): Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Teil Stadtstraßen. Köln: FGSV-Verlag.

Google Street View (Hrsg.) (2008): Blissestraße/ Mecklenburgische Straße - Uhlandstraße, URL: https://www.google.de/maps/@52.4835207,13.3199971,3a,75y,45.92h,88.13t/data=!3m9!1e1!3m7!1sGv9RzRIJA46eBZoEnkcQXQ!2e0!7i13312!8i6656!9m2!1b1!2i39 [22.03.2017].

Google Maps (Hrsg.) (2017): Alt-Wilmersdorf, URL: https://www.google.de/maps/place/Blissestraße,+Berlin/@52.4853996,13.3210281,17z/data=!4m5!3m4!1s0x47a85089616f8fb9:0xb3e5fcaab8220503!8m2!3d52.4818257!4d13.3203575 [22.03.2017].

Helfferich, Cornelia (2004): Die Qualität qualitativer Daten - Manual für die Datenerhebung qualitativer Interviews. 1. Auflage, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften

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

Elliot, Martin/ Shaheen, Susan/ Lidicker, Jeffrey (2010): The Impact of Carsharing on Household Vehicle Holdings: Results from a North American Shared-use Vehicle Surve, URL: http://tsrc.berkeley.edu/vehicleholdings [14.01.2017].

Meuser, Michael/ Nagel, Ulrike (1991): ExpertInneninterviews - vielfach erprobt, wenig bedacht - Ein Beitrag zur qualitativen Methodendiskussion. In: Garz, Detlef/ Kraimer, Klaus (Hrsg.): Qualitativ-empirische Sozialforschung: Konzepte, Methoden, Analysen. Westdeutscher Verlag, Opladen.

Mieg, Harald A./ Näf, Matthias (2005): Experteninterviews, URL: http://www.metropolenforschung.de/download/Mieg_Experteninterviews.pdf [19.03.2017]. 2. Auflage, Zürich: Institut für Mensch-Umwelt-Systeme (HES), ETH Zürich.

Neumann, Peter (2016): Zweite grüne Welle für Radler in Berlin. Berliner Morgenpost, URL: http://www.berliner-zeitung.de/berlin/verkehr/zweite-gruene-welle-fuer-radler-in-berlin-23816014 [23.01.2017].

Nextbike (Hrsg.) (2017): Standorte, URL: http://www.nextbike.de/de/berlin/preise/ [14.01.2017].

Pöhler, Daniel/ Roser, Frederike (2016): Eigenes Auto oder Carsharing - Was ist günstiger?, URL: http://www.finanztip.de/carsharing/kostenvergleich/ [14.01.2017].

Riedel, Veronique (2013): Übung - Einführung in die Integrierte Verkehrsplanung. Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung. Berlin.

Schlothauer & Wauer (Hrsg.) (2011): Verkehrstechnische Unterlagen - Brandenburgische Straße - Blissestraße/ Berliner Straße - Umprogrammierung. Berlin

Schwedes, Oliver/ Daubitz, Stephan (2016): SWOT-Analyse. Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung. Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hrsg.) (2007): Parkraumbewirtschaftung City West, URL:

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/strassen_kfz/parkraum/download/citywest_parkraum.pdf [22.01.2017].

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hrsg.) (2011): Stadtentwicklungsplan Verkehr Berlin, URL: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/step_verkehr/download/Stadtentwicklungsplan_Verkehr_Berlin_gesamt.pdf [19.01.2017].

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.) (2013): Luftreinhalteplan 2011 bis 2017 für Berlin, URL: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/luftqualitaet/de/luftreinhalteplan/download/Luftreinhalteplan_Berlin_2011_korrigiert.pdf [15.01.2017].

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.) (2014a): Lärmaktionsplan 2013-2018 für Berlin, URL: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/laerm/laermminderungsplanung/download/laermaktionsplan/laermaktionsplan2013_2018.pdf [15.01.2017].

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.) (2014b): Berliner Verkehr in Zahlen, URL: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/download/Mobilitaet_dt_komplett.pdf [18.01.2017].

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.) (2014c): Nahverkehrsplan Berlin 2014-2018, URL: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/oepnv/nahverkehrsplan/download/nahverkehrsplan_2014-2018.pdf [19.03.2017].

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.) (2010): Einwohnerinnen und Einwohner unter 18 Jahren in % der Einwohnerinnen und Einwohner auf Ebene der Planungsräume 2010 (Monitoring Soziale Stadtentwicklung 2011), URL: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/geoinformation/fis-broker/ [17.01.2017].

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.) (2011): Einwohnerinnen und Einwohner über 64 Jahren in % der Einwohnerinnen und Einwohner auf Ebene der Planungsräume 2010 (Monitoring Soziale Stadtentwicklung 2011), URL: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/geoinformation/fis-broker/ [17.01.2017].

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.) (2012): Strategische Lärmkarte L-Den (Tag-Abend-Nacht-Index) Straßenverkehr 2012, URL: http://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp [15.01.2017].

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.) (2014): Übergeordnetes Fahrradroutennetz, URL: http://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp [25.03.2017].

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.) (2015a): Einwohnerdichte [Einwohner/ha] auf Block- und Blockteilflächen-Basis der Karte 1:5000 (ISU5, Raumbezug Umweltatlas 2010), URL: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/geoinformation/fis-broker/ [17.01.2017].

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.) (2015b): Umweltatlas Berlin - Einwohnerdichte (Ausgabe 2015), URL: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/dk606_01.htm#Abb1 [20.01.2017].

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.) (2016a): Verkehrsbedingte Luftbelastung im Straßenraum 2015 und 2020 (Umweltatlas), URL: http://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp [15.01.2017].

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.) (2016b): 20 grüne Hauptwege - Digitale Wanderkarte, URL: http://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp [22.03.2017].

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.) (2017): Radverkehrsanlagen, inklusive Bussonderfahrstreifen, URL: http://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp [22.03.2017

Shell Deutschland Oil (Hrsg.) (2014): Shell PKW-Szenarien bis 2040 - Fakten, Trends und Perspektiven für Auto-Mobilität, URL: https://www.prognos.com/uploads/tx_atwpubdb/140900_Prognos_Shell_Studie_Pkw-Szenarien2040.pdf [19.01.2017].

Stadtraum (Hrsg.) (2006): Signalzeitenplan Berliner Straße - Uhlandstraße. Berlin.

Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2016): Datenreport 2016 - Ein Sozialbericht für die Bundesrepublik Deutschland, URL: https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Datenreport/Datenreport.html [16.01.2017].

Topos (Hrsg.) (2012): Konzept für die Umgestaltung des Straßennetzes in Schöneweide, URL: http://www.topos-planung.de/projekte/stapla/Schoeneweide.pdf [23.03.2017].

Topos (Hrsg.) (2015): Konzeptstudie zur Umgestaltung der Kreuzung Wundtstraße - Ecke Horstweg, URL: http://www.topos-planung.de/projekte/Horstweg-Aktuelles-mehr.pdf [23.03.2017].

TU Berlin (Hrsg.) (2017): Fachgebiet Straßenplanung und Straßenbetrieb: Beschleunigung des Radverkehrs im Zuge lichtsignalisierter Streckenabschnitte auf Radverkehrsrouten hoher Bedeutung. TU Berlin, URL: http://www.strassenplanung.tu-berlin.de/menue/forschung/projekte/rblsa/ [22.01.2017].

Umweltbundesamt (Hrsg.) (2014): Umweltverträglicher Verkehr 2050: Argumente für eine Mobilitätsstrategie für Deutschland, URL: http://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltvertraeglicher-verkehr-2050-argumente-fuer-0 [23.01.2017].

Verkehrslenkung Berlin (VLB) (Hrsg.) (2008): Lageplan Berliner Straße/ Uhlandstraße

Verkehrslenkung Berlin (VLB) (Hrsg.) (2010): Strombelastungsplan Berliner Straße / Uhlandstraße. Berlin.

Verkehrslenkung Berlin (VLB) (Hrsg.) (2012): Lageplan Blissestraße/ Mecklenburgische Straße - Uhlandstraße. Berlin.

Verkehrslenkung Berlin (VLB) (Hrsg.) (2014a): Strombelastungsplan Blissestraße / Mecklenburgische Straße - Uhlandstraße. Berlin.

Verkehrslenkung Berlin (VLB) (Hrsg.) (2014b): Lageplan Brandenburgische Straße - Blissestraße/ Berliner Straße. Berlin.

Verkehrslenkung Berlin (VLB) (Hrsg.) (2015): Strombelastungsplan Berliner Straße / Brandenburgische Straße - Blissestraße. Berlin