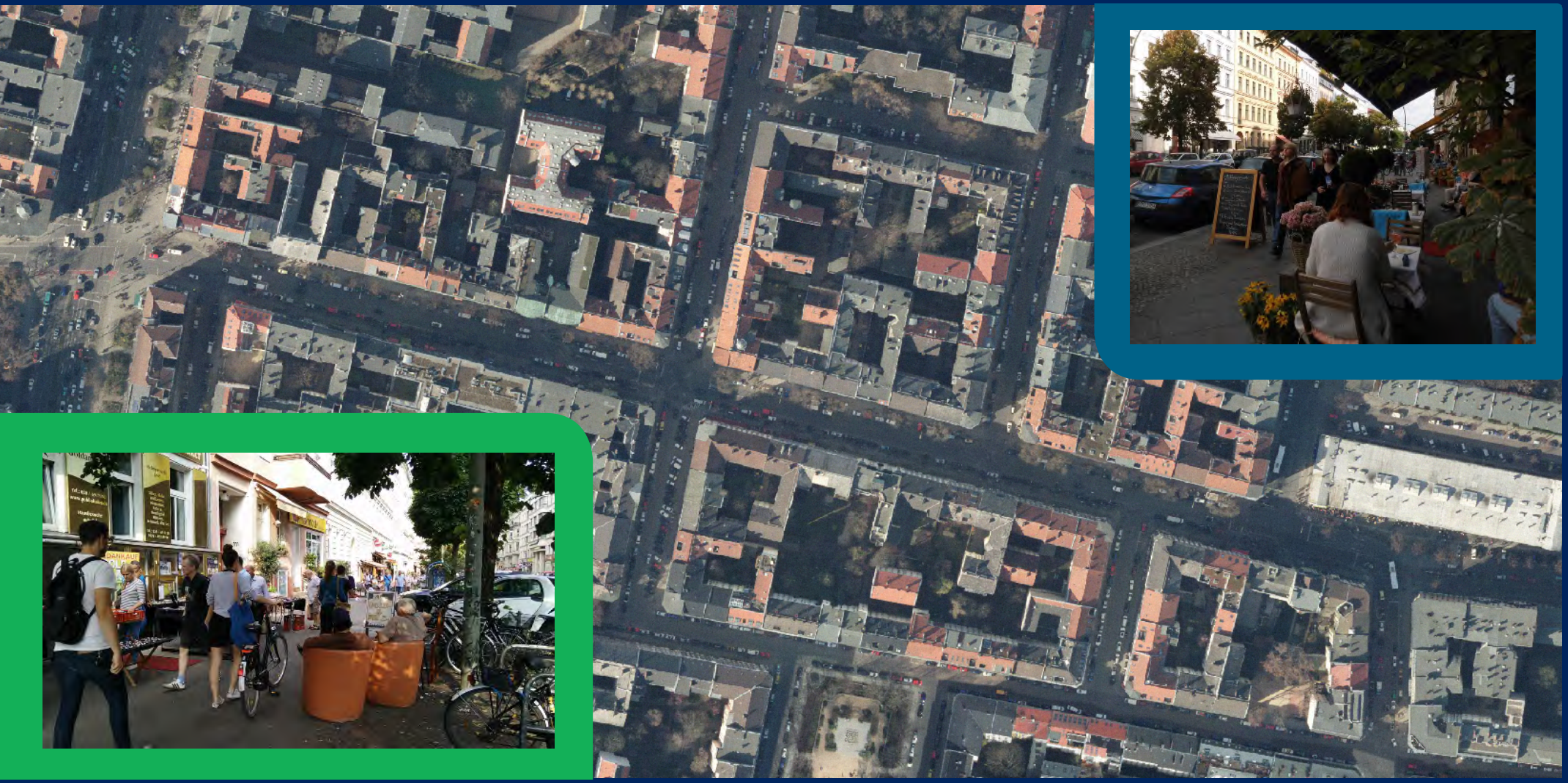
Die Bergmannstraße — Platz für alle!

Ein Verkehrskonzept unter besonderer Beachtung des Fuß- und Radverkehrs



Seminar Nahmobilität SoSe 2016, FG Integrierte Verkehrsplanung

Impressum

Veranstaltung:
Seminar Nahmobilität, Sommersemester 2016
Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung, Technische Universität Berlin

Dozenten:
Prof. Dr. Oliver Schwedes (Technische Universität Berlin) und Dr. Thorben Prenzel (BUND)

Adresse:
Technische Universität Berlin
Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung
Sekretariat SG 4
Salzufer 17-19
D-10587 Berlin

Redaktion und Layout:
Nadine Klein, Anna Volkmer

Autorinnen und Autoren:
Luise Braun, Nedim Fazlic, Christian Göttsche, Christopher Gradt, Luise Hildebrandt, Carolin Hillmann, Nadine Klein, Nils Kohlschmidt, Stefan Lieberam, Clarissa Virginia Livingston, Felix Nowack, Alex Rammert, Anna Volkmer

Inhaltsverzeichnis

KAPITEL 1: Einleitung....8
KAPITEL 2: Ortsanalyse....10
2.1 Sozioökonomische Merkmale....10
2.2 Städtebauliche und architektonische Merkmale....11
2.3 Nutzungen....14
2.4 Infrastruktur im näheren Umfeld....15
2.4.1 Öffentliche Räume....16
2.4.2 Schulen und Kitas....16
2.4.3 Weitere Infrastruktur und Einrichtungen....17
2.5 Verkehrliche Merkmale....18
2.5.1 Straßenräumlicher Bestand....18
2.5.2 Einordnung in die RIN....19
2.5.3 Einordnung in die RASt....22
2.5.4 Einordnung in das Verkehrsnetz Berlins....23
KAPITEL 3: Planwerke....24
3.1 Lokale und regionale Planwerke (berlinweit)....24
3.1.1 Bergmannstraße und Checkpoint Charlie....24
3.1.2 Maaßenstraße....25

3.2 Nationale und internationale Konzepte....25
3.2.1 Shared Space....25
3.2.2 Begegnungszonen....26
3.3 Kontextualisierung mit Nahmobilität....26
KAPITEL 4: Konzept....30
4.1 Ausführungen zum konzeptionellen Entwurf....31
4.1.1 Rahmenbedingungen und Ausgestaltung der Fahrbahn....31
4.1.2 Ausgestaltung der Seitenräume....34
4.2 Umgestaltung der Straßenabschnitte....34
4.2.1 Straßenabschnitt Am Tempelhofer Berg—Nostitzstraße....34
4.2.2 Straßenabschnitt Nostitzstraße—Solmsstraße....37
4.3 Umgestaltung der Knotenpunkte....38
4.3.1 Knotenpunkt Bergmannstraße—Am Tempelhofer Berg....40
4.3.2 Knotenpunkt Bergmannstraße—Nostitzstraße....41
4.3.3 Knotenpunkt Bergmannstraße—Solmsstraße/Schenkendorfstraße....43
4.3.4 Knotenpunkt Bergmannstraße—Zossener Straße/Friesenstraße....44
4.4 Begrünungs- und Gestaltungskonzept....47
KAPITEL 5: Öffentlichkeitsarbeit....50
5.1 Beteiligung bei der Planunsgphase....51
5.2 Langfristige Beteiligungsmöglichkeiten....52
5.3 Marketing während der Bauphase....53

5.4 Informations- und Orientierungskonzept.....54
KAPITEL 6: Fazit.....56
QUELLEN und ANHANG.....58
Literatur.....58
Internetquellen.....58
Vortragsfolien.....61
Abbildungsquellen.....61
Quellen Geodaten.....62
Anhang 1: Übersichtstabelle Nutzungskonflikte und Defizite Bergmannstraße.....64
Anhang 2: Weitere Schilder 66

Abkürzungsverzeichnis

LSA	-	Lichtsignalanlage
StVO	-	Straßenverkehrsordnung
Lkw	-	Lastkraftwagen
MIV	-	motorisierter Individualverkehr
Km/h	-	Kilometer pro Stunde
Kfz	-	Kraftfahrzeug
i. d. R.	-	in der Regel
z. B.	-	zum Beispiel
ÖPNV	-	öffentlicher Personennahverkehr
RIN	-	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
RASt	-	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
o. S.	-	ohne Seite
m	-	Meter
qm	-	Quadratmeter
min.	-	Minuten

1. Einleitung

Der vorliegende Bericht befasst sich mit dem Thema der Nahmobilität als Konzept zur Stärkung des Rad- und Fußverkehrs in Verbindung mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Diese umweltverträglichen Verkehrsmittel werden auch als Umweltverbund bezeichnet. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) mit zwei oder vierrädrigen Fahrzeugen soll durch die Attraktivität der öffentlichen Räume und die verbesserte Konnektivität von Orten bzw. Nutzungen gesenkt werden. Die Attraktivität des Radfahrens und vor allem die des zu Fuß Gehens kann jedoch nur gesteigert werden, wenn kurze Wege zu alltäglichen Nutzungen bzw. zur Befriedigung alltäglicher Bedürfnisse vorhanden sind. Somit umfasst dieses Konzept auch die Stadt- sowie die Siedlungsplanung und sollte mit einer Planung der „Stadt der kurzen Wege“ verbunden werden. Durch eine höheren Anteil der Nahmobilität am Modal Split und die Förderung des Umweltverbundes können negative Folgen der Motorisierung für die Nutzenden sowie die Umwelt gesenkt werden. Nicht nur Luft- und Lärmemissionen, gesundheitliche Schäden durch Bewegungsmangel und die Zersiedlung der Stadtrandgebiete sind zu nennen, sondern auch der Verlust lebendiger Quartiere und somit auch der (subjektiven) Sicherheit. Außerdem spiegelt die Nahmobilität auch die natürlichste und günstigste Art der Fortbewegung wider, wodurch deren Fokussierung zu mehr sozialer Gerechtigkeit beiträgt. Dabei müssen jedoch die vielen verschiedenen Bedürfnisse der Menschen in einem Quartier und insbesondere der „Schwächeren“ (Kinder, Senioren und Menschen mit eingeschränkter Mobilität) besonders beachtet werden, da sie das Maß der Entwicklung darstellen und nicht ein in Serie produziertes Fahrzeug.

Um diese positiven Aspekte mittels eines Designs zu erreichen, welches sich den speziellen Rahmenbedingungen und lokalen Besonderheiten eines Ortes und seiner Menschen individuell an-

passt, wurde ein Verkehrskonzept mit dem Fokus der Nahmobilitätsförderung für die *Bergmannstraße* in Kreuzberg erarbeitet.

Da es sich um einen quartiersbezogenen Ansatz handelt und die verschiedenen lokalen Angebote, sowie die Anbindung an Verkehrsnetze auf Stadtteil- und Stadtebene eine wichtige Rolle spielen, wurde zuerst eine intensive Analyse vor Ort vorgenommen (s. Kapitel 2. Ortsanalyse).

Anschließend werden die nationalen und internationalen „Trends" der Förderung von Fuß- und Radverkehr, hauptsächlich die Begegnungszone und Shared-Space, beschrieben und in Zusammenhang mit dem Konzept der Nahmobilität gesetzt (s. Kapitel 3. Planwerke).

Mit diesem Hintergrundwissen wird das entwickelte Konzept für die *Bergmannstraße* in Teilabschnitten (Straßenabschnitte und Knotenpunkte) beschrieben. Dabei wird bei jedem Abschnitt zuerst auf die derzeitigen Nutzungskonflikte und Defizite eingegangen, welche mit dem neuen Design gemildert werden sollen. Eine tabellarische Übersicht aller Nutzungskonflikte und Defizite ist dem Anhang zu entnehmen (s. Kapitel 4. Konzept).

Da die Menschen, deren Vorlieben und Verhaltensweisen im Mittelpunkt der Nahmobilität stehen, sollte eine Planung nie ohne deren intensive Beteiligung durchgeführt werden. Möglichkeiten einer langfristigen Beteiligung und Gestaltung der Umwelt steigern die Identifizierung mit dem Quartier. Zudem werden weitere Maßnahmen des Marketings und der Orientierung vorgestellt um die Menschen dauerhaft zu informieren und zu motivieren (s. Kapitel 5. Öffentlichkeits Arbeit).

Im Fazit wird auf die Frage des Entwurfs einer Begegnungszone in Bezug auf die *Bergmannstraße* und das hier entwickelte Konzept als Alternative eingegangen (s. Kapitel 6. Fazit).

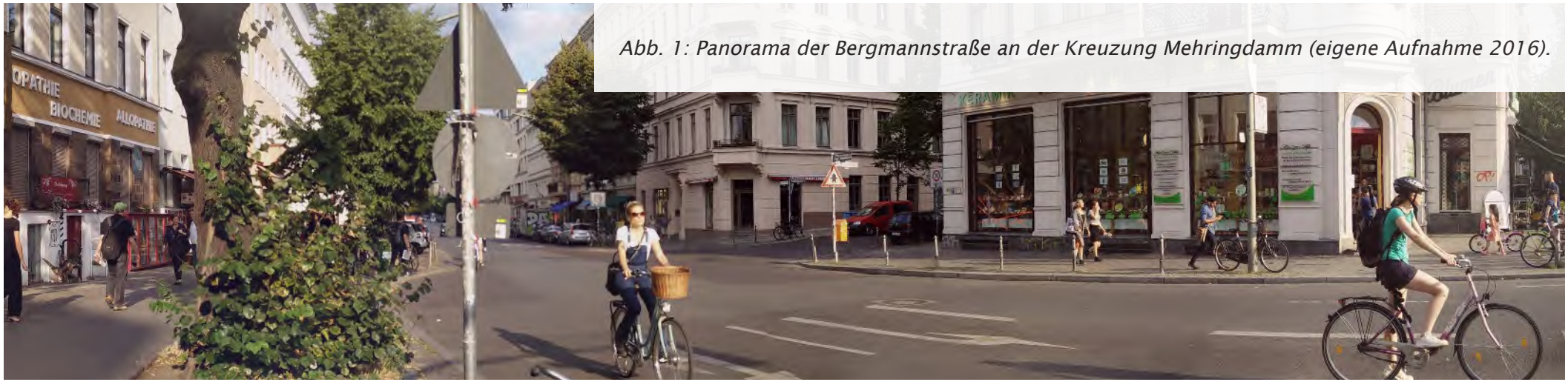


Abb. 1: Panorama der Bergmannstraße an der Kreuzung Mehringdamm (eigene Aufnahme 2016).

2. Ortsanalyse

Die *Bergmannstraße* befindet sich südlich der Berliner Innenstadt und innerhalb des S-Bahnrings. Der gleichnamige Bergmannkiez gehört zum Bezirk Friedrichhain-Kreuzberg und umschließt die *Bergmannstraße* an der *Gneisenaustraße* (nördlich), dem *Mehringdamm* (westlich), der *Fidicinstraße* (südlich) und der *Heimstraße* (östlich).
Auch als „Kreuzberg 61“ bezeichnet — nach dem ehemaligen Postzustellbezirk — bzw. ehemals als Tempelhofer Vorstadt. Dieser Name bezieht sich auf das südlich gelegene ehemalige Tempelhofer Flugfeld, vormals Exerzierplatz mit Kasernen und anderen militärischen Einrichtungen. Der untersuchte Teil der Bergmannstraße liegt zwischen *Mehringdamm* und *Marheinekeplatz.*

Benannt wurde die Straße nach der Großgrundbesitzerin Marie Luise Bergmann, die im 19. Jahrhundert entlang des heutigen Straßenverlaufs Ländereien besaß (vgl. Berlin.de 2016). Die Tempelhofer Vorstadt wurde später zu einem gemischten Viertel der Gründerzeit mit mehrstöckigen Wohngebäuden, Ladengeschäften in den Erdgeschossen sowie Werkstätten und Fabriken in den Innenhöfen. Anfangs handelte es sich noch um eine bessere Wohngegend für Militärs und Adelige, jedoch zogen durch die Ansiedlung der Fabriken auch immer mehr Arbeiter ein.

Heutzutage bieten unterschiedliche Shops, Cafés, Bars und Restaurants aus aller Welt, kombiniert mit Buchhandlungen und Mode-Boutiquen nicht nur für die zahlreichen Touristen, sondern auch für Berlinerinnen und Berliner eine einladende Atmosphäre mit gründerzeitlichem Charme. Welche weiteren städtebaulichen, architektonischen und verkehrlichen Merkmale sowie weiteren Nutzungen vorhanden sind, soll in diesem Kapitel durch eine intensive Ortsanalyse dargelegt werden.

2.1 Sozioökonomische Merkmale

Auf der Grundlage des Monitoring Soziale Stadtentwicklung Berlin 2015 lassen sich viele aufschlussreiche Daten zur Sozialstruktur herauslesen. Zur Untersuchung wurde das Stadtgebiet in 447 Planungsräume unterteilt, um diese lebenswesentlich orientierten Räume klar voneinander abgrenzen zu können (vgl. Monitoring Soziale Stadtentwicklung Berlin 2015). Der Planungsraum in dem die *Bergmannstraße* (02020205) erstreckt sich von der *Gneisenaustraße* (exklusive) bis zur *Fidicinstraße/Jüterbogerstraße* (inklusive) in der Nord-Süd-Ausdehnung sowie *Mehringdamm* (exklusive) bis *Lilienthalstraße* (inklusive) in der Ost-West-Ausdehnung (vgl. ebd.). Die Legende ist jeweils in fünf Abstufungen unterteilt, von der niedrigsten prozentuellen Ausprägung (hier: Stufe 1) bis zur höchsten (hier: Stufe 5).

Auffällig ist vor allem eine Altersarmut von 8 % und mehr (Stufe 5) (vgl. Fis-Broker Altersarmut 2014) während gleichzeitig der Anteil der Senioren mit weniger als 10 % (Stufe 1) sehr niedrig ist (vgl. Fis-Broker Senioren 2010).

Wenig auffällig ist dagegen die Jugendarbeitslosigkeit, die hier im Berliner Durchschnitt liegt (1,2 % bis 6,6 %) (vgl. Fis-Broker Jugendarbeitslosigkeit, 2014). Die Altersgruppen übergreifende Arbeitslosigkeit liegt bei 6 % bis 9 % (Stufe 3) (vgl. Fis-Broker

Arbeitslosenanteil 2014) und erfuhr seit 2012 eine durchschnittliche Entwicklung im Berliner Vergleich (-1,7 bis 0,33 %-Punkte Differenz zum vorherigen Zeitraum).
Kinder und Jugendliche im betrachteten Planungsraum sind anteilig mit 15 % bis 17 % (Stufe 3) (vgl. Fis-Broker Kinder und Jugendliche 2010) an der Gesamtbevölkerung vertreten, während 30 % bis 40 % der Haushalten alleinerziehend sind (Stufe 4) (vgl.

Abb. 2: Anteil der Kinder und Jugenlichen im Bergmannkiez (gelb = 13 % bis unter 15 %, orange = 15 % bis unter 17 %) (Fis-Broker Kinder und Jugendliche 2010).

Fis-Broker Alleinerziehende Haushalte 2014).
Der Anteil der Menschen mit Migrationshintergrund liegt hier mit 12 % bis 43,43 % (vgl. Fis-Broker Einwohnerinnen und Einwohner mit Migrationshintergrund 2014) im Berliner Durchschnitt und erfuhr gegenüber dem vorherigen Untersuchungszeitraum eine durchschnittliche Entwicklung mit -0,65 bis 4,04 %-Punkten Unterschied.

Festzuhalten ist, dass der Planungsraum einen überdurchschnittlich geringen Anteil an Senioren aufweist. Während berlinweit der Durchschnitt bei 19,2 % liegt, liegt er hier bei unter 10 %, was für den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg jedoch auch flächendeckend gilt. Gleichzeitig ist die Anzahl an Kindern und Jugendlichen mit 15 % bis 17 % leicht über dem Berliner Durchschnitt, welcher bei 14,7 % liegt. Tendenziell ist der Anteil älterer Menschen geringer und sollte bei der Planung entsprechend eine untergeordnete Rolle spielen, im Gegensatz zu den Bedürfnissen von Kindern und Jugendlichen. Der soziale Standard bei den Anwohnenden ist nicht auffällig hoch oder niedrig, da viele der betrachteten Kenngrößen im Berliner Durchschnitt liegen. Es ist jedoch zu beachten, dass die Anwohner nicht die Mehrheit der Besucher der Straße ausmachen und deren sozioökonomischen Merkmale und daraus resultierenden Bedürfnisse daher auch in der Planung des Straßenraumes Beachtung finden sollten.

2.2 Städtebauliche und architektonische Merkmale

Die *Bergmannstraße* hat eine für die Berliner Innenstadt typische gründerzeitliche Blockrandbebauung mit verschieden großen Innenhöfen. Der überwiegende Teil der Bebauung stammt aus der Gründerzeit von 1870 bis 1899 und ist in einem guten baulichen Zustand (vgl. Fis-Broker Gebäudealter 1992/93). Die sanierten gründerzeitlichen Stuckfassaden mit Ornamenten und Zierelementen bieten ein einheitliches und attraktives architektonisches Gesamtbild und rahmen die Straße ein. Die Denkmalkarte (s. Abb. 6, S. 11) zeigt die geschützten Gebäude und vor allem den großen Denkmalbereich rund um den *Chamisso-Platz* südlich der *Bergmannstraße* (vgl. Fis-Broker Denkmalkarte Berlin).

Gebäudeschäden während des zweiten Weltkrieges entstanden kaum, nur die Marheineke Markthalle und die angrenzende Bebauung brannte aus (vgl. Fis-Broker Gebäudeschäden 1945). Die Markthalle wurde nach dem Krieg in moderner Form wieder aufgebaut, die Wohngebäude im Stil der Nachkriegsmoderne.

Abb. 3: Ansprechende Fassaden aus der Gründerzeit (eigene Aufnahme 2016).

Die originale Markthalle war eine von vierzehn Markthallen in Berlin und wurde 1893 als Nummer XI eröffnet. Nach der Zerstörung bildete sich eine Interessengemeinschaft der Markthändler und 1956 wurde der Grundstein für die von Architekt Paul Friedrich Neiß entworfene Ergänzung des erhaltenen Westteils gelegt (vgl. Marheineke Markthalle 2016). Sie bildet den Fluchtpunkt der Straße von Richtung Westen aus und zudem die westliche Begrenzung des verkehrsberuhigten *Marheinekeplatzes*. Dieser teilt die Straße in zwei annähernd gleichlange Teilstücke ein.

An dessen nord-östlicher Ecke befindet sich zudem die evangelische Passionskirche, welche von 1905 bis 1908 im neuromanischen Stil aus Backsteinen nach einem quadratischen Grundriss erbaut wurde (vgl. Heilig-Kreuz-Passion 2015c). Während des zweiten Weltkrieges wurde sie beschädigt, jedoch bereits in den 50er Jahren wieder komplett Instand gesetzt (vgl. ebd.).

Bekannt sind vor allem die denkmalgeschützten Sarotti-Höfe im Bergmannkiez, in welchen bis 1921 die Sarotti-Schokolade produziert wurde.

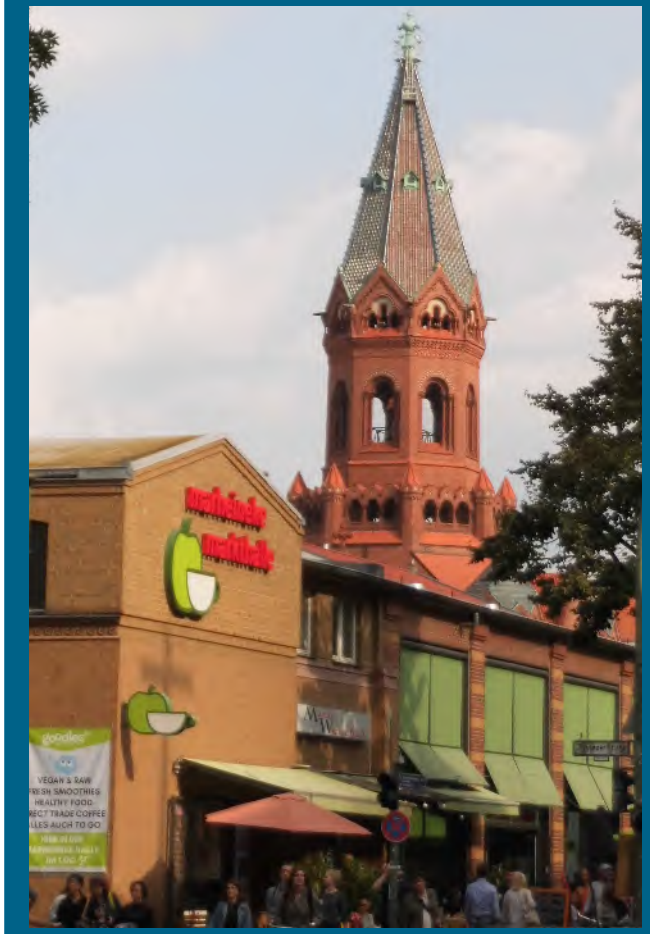


Abb. 4: Marheineke Markthalle mit Kirchtum der Passionskirche im Hintergrund (eigenen Aufnahme 2016).

Eine Fläche von 10.000 qm verteilt sich auf sieben Höfe. Inzwischen werden sie für verschiedene gewerbliche Zwecke genutzt von Handwerksbetrieben, Eventagenturen, Malern Künstlern, Medienunternehmen etc. Außerdem befinden sich in dem ehemaligen Fabrikgebäude ein Drei-Sterne-Hotel und ein Café (vgl. Hotel-Sarottihöfe Berlin o. J. a). Das ehemalige Schmelzwerk beherbergt inzwischen eine Eventlocation für jeden Anlass (vgl. Schmelzwerk o. J.).

Abb.5: Schmelzwerk in den Sarotti-Höfen (eigene Aufnahme 2016).

Abb. 6: Ausschnitt aus der Denkmalkarte (rot = Baudenkmal, hellrot = Denkmalbereich Ensemble, hellorgange = Denkmalbereich Gesamtanlage) (vgl. Fis-Broker Denkmalkarte).

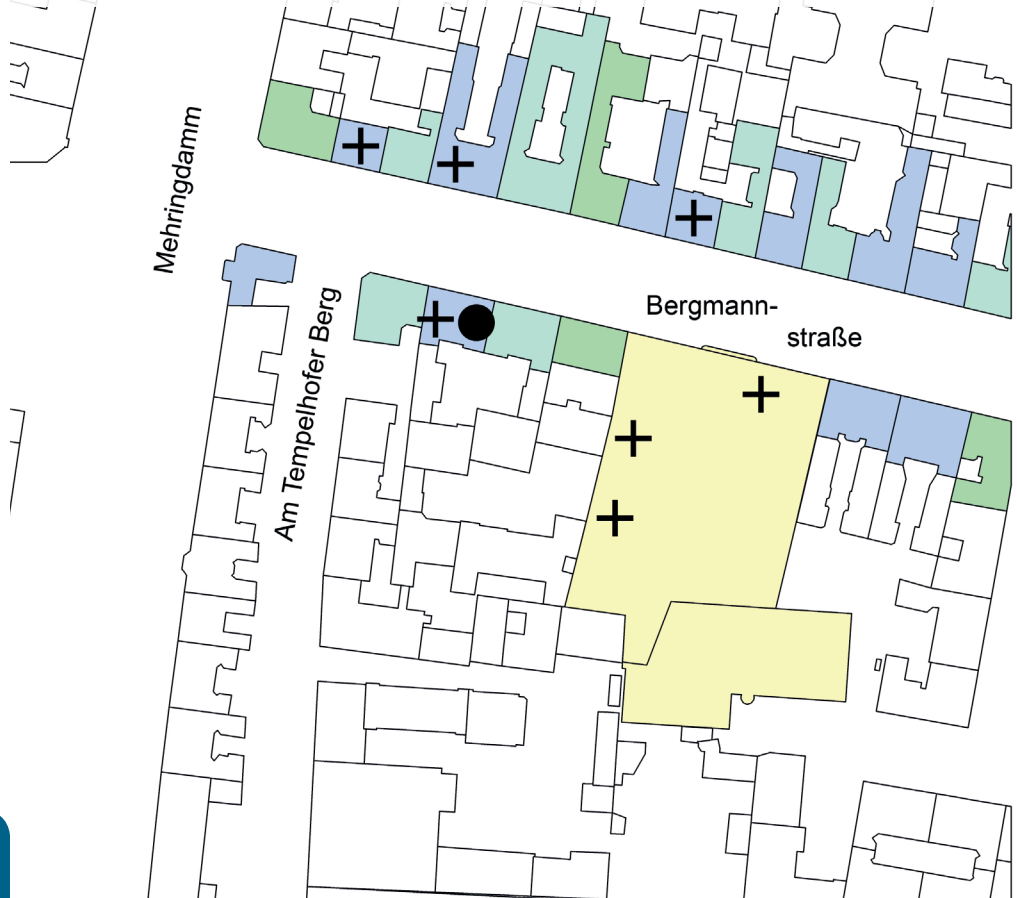
Abb. 7: Nutzung des Oberstreifens für Auslagen der Läden und Sitzbereiche der Cafes und Restaurants (eigenen Aufnahme 2016).

Abb. 8: Gestaltung der Baumscheiben mit Pflanzen und Sitzgelegenheiten, Nutzung des Unterstreifens zum Abstellen für Fahrräder und für Aufsteller der Geschäfte und der Gastronomie (eigene Aufnahme 2016).

2.3 Nutzungen

Bei der *Bergmannstraße* handelt sich um eine beliebte Flaniermeile nicht nur für ansässige Anwohnende, sondern auch für Berliner und Touristen. Die straßenseitige Erdgeschosszone ist durchgehend von Läden, Restaurants, Bars und Cafés geprägt. In den Läden werden überwiegend Kleidung und Accessoires sowie Dekorationsartikel und Trödel verkauft.

Die Nahversorgung wird durch zwei Supermärkte und eine Drogerie im westlichen Abschnitt der Straße und einen Biosupermarkt sowie eine weitere Drogerie im östlichen Abschnitt sichergestellt. Es finden sich auch weitere Dienstleistungen in der Straße, wie Apotheken, ein Optiker, ein Reisebüro und ein Kiosk (Späti).



Zudem werden in der rekonstruierten Marheineke Markthalle (Markthalle XI) hauptsächlich Lebensmittel und Delikatessen verkauft. Um die Markhalle wird der Platz als gastronomische Ausschankfläche mit Stühlen und Tischen genutzt. Die meisten Restaurants entlang der Straße nutzen den Oberstreifen des Gehweges als Außenfläche und bestücken diesen mit Stühlen, Tischen und auch Pflanzen. Teilweise werden sogar Sitzgelegenheiten auf den Baumscheiben geschaffen. Weitere öffentliche Sitzgelegenheiten sind nur auf dem *Marheinekeplatz* zu finden. Auch die Auslagen und Aufsteller vieler Geschäfte reichen in den Gehweg hinein. Einige wenige Geschäfte befinden sich außerdem in den Innenhöfen und sind über Durchgänge von der Straße aus erreichbar (eigene Erhebung).

Die oberen Geschosse der Gebäude, welche vier bis sechs Stockwerke haben, werden hauptsächlich zu Wohnzwecken genutzt. Es handelt sich überwiegend um mittlere Wohnlagen (vgl. SenStadtUm 2014) und die Mietpreise bewegen sich laut Mietspiegel zwischen 5,62 Euro/qm und 5,84 Euro/qm Nettokaltmiete (ortsübliche Vergleichsmiete) für eine ca. 60 qm große Wohnung (vgl. SenStadtUm 2015b). Weiterhin werden einige Wohnungen als Büros oder Praxen genutzt (eigene Erhebung).

2.4 Infrastruktur im näheren Umfeld

Nicht nur die direkt anliegenden sozialen und sonstigen Einrichtungen prägen die Nutzerstruktur und damit die Ansprüche an die Gestaltung der *Bergmannstraße*, sondern auch Einrichtungen in der näheren Umgebung. Diese werden zum einen

Abb. 9: Kartierung der Nutzungen (eigene Darstellung).

von den Anwohnenden der *Bergmannstraße* selbst genutzt, als auch von anderen Menschen, welche dafür die *Bergmannstraße* als Durchgangsraum nutzen. Daher sollen im Folgenden Anziehungspunkte für verschiedene Zielgruppen beschrieben werden, welche ein entsprechendes Verkehrsaufkommen nach sich ziehen. Zur Auswahl des Einzugsgebiets diente die „langsamste" Verkehrsart des zu Fuß Gehens als Maßstab. Je nach Alter und Fitness schwankt die Gehgeschwindigkeit zwischen 0,5 m/s (Kinder, Mobilitätseingeschränkte und Senioren) und 1,5 m/s (durchschnittlicher Erwachsener) (vgl. ILS 2001).
Dabei wird die Geschwindigkeit auch von anderen Umständen beeinflusst, wie dem Bodenbelag, der Fußgängerdichte, der Wartezeit an Lichtsignalanlagen (LSA) und eventuellen Hindernissen auf dem Gehweg.

2.4.1 Öffentliche Räume

Die Straße mündet in Richtung Osten in einen großen Platz — den *Marheinekeplatz* — mit verschieden gestalteten Aufenthaltsbereichen. Dem Außenbereich der Restaurants der Marheineke-Halle folgen ein modernes Wasserspiel, ein Spielplatz sowie eine erhöhte Wiesenfläche. Alle Bereiche sind reichlich mit Sitzgelegenheiten ausgestattet. Außerdem liegt hier die einzige Kirche im Kiez, die evangelische Passionskirche. Diese wird neben Gottesdiensten auch für kulturelle Veranstaltungen und Konzerte genutzt (vgl. Heilige-Kreuz-Passion 2015a). Zudem werden dort einmal wöchentlich Lebensmittel der Berliner Tafel verteilt (vgl. Heilige-Kreuz-Passion 2015b). Auf dem Platz findet am Wochenende regelmäßig ein Flohmarkt statt.
Im Bergmannkiez direkt befindet sich zwar keine Grünanlage, allerdings befindet sich in der Umgebung in westlicher Richtung der Victoriapark, in nord-westlicher Richtung der Gleisdreieckpark (westlich das Teilstück Flaschenhalspark) sowie das Tempelhofer Feld im Süden. Je nach Startpunkt (westlichster oder östlichster Punkt des Teilstücks der *Bergmannstraße*) benötigt man zu Fuß zum Victoriapark zwischen 4 min. und 10 min., zum Flaschenhals-Park zwischen 13 min. und 20 min., zum Park am Gleisdreieck zwischen 12 min. und 19 min. sowie zum Tempehlhofer Feld zwischen 14 min. und 20 min. Diese Grünanlagen werden demnach z. B. in der Umweltgerechtigkeits-Strategie von Berlin als wohnungsnahe Grünanlagen (Einzugsbereich 500 m, ca. 5—10 min Gehweg) oder siedlungsnahe Grünanlagen (Einzugsbereich 1.000 bis 1.500 m) beschrieben (vgl. SenStadtUm 2015c). Außerdem liegen in Richtung *Südstern* die vier öffentlich zugänglichen Friedhöfe Dreifaltigkeitsfriedhof, Friedrich-Werderscher Friedhof, Luisenstädtischer Friedhof und der Friedhof der Jerusalems- und Neuen Kirche, welche alle durch Mauerdurchbrüche miteinander verbunden sind (eigene Erhebung).

2.4.2 Schulen und Kitas

In der *Bergmannstraße* direkt sind keine Schulen und Kitas zu finden, jedoch sind in den Seitenstraßen und der näheren Umgebung verschiedene Einrichtungen vorhanden. In der *Gneisenaustraße* ist die Lina-Morgenstern-Gesamtschule gelegen mit ca. 470 Schülerinnen und Schülern, welche zudem eine Inklusionsschule ist (vgl. Lina-Morgenstern-Schule o. J). In der *Mittenwalder Straße* befindet sich die Leibnitz Oberschule mit ca. 700 Schülerinnen und Schülern, eine weiterführende Schule mit dem Abschluss des Abiturs (vgl. Leibnitz-Schule Berlin 2016). Auf der Verlängerung der *Bergmannstraße* Richtung *Südstern* liegt zudem noch die Ferdinand-Freiligrath-Schule, eine integrierte Sekundarschule (vgl. Ferdinand-Freiligrath-Schu-

le 2015—2016). Die *Bergmannstraße* liegt im Einschulungsbereich der Grundschulen Lenau-Schule (Nr. 1—23/88—112) auf der *Nostitzstraße* sowie der Reinhardswald-Grundschule (Nr. 25—72) auf der *Gneisenaustraße* (vgl. Schul- und Sportamt Friedrichshain-Kreuzberg 2015). Auf der gegenüberliegenden Seite des *Mehringdammes* befinden sich zwei weitere Grundschulen — die Adolf-Glaßbrenner-Grundschule und die Charlotte-Salomon-Grundschule — sowie eine Kita. Weitere Kitas befinden sich am Victoriapark, auf dem *Mehringdamm* in südlicher Richtung sowie auf der *Schwiebusser Straße* (eigene Erhebung).

2.4.3 Weitere Infrastruktur und Einrichtungen

Es befinden sich einige Hostels und Hotels in der näheren Umgebung der *Bergmannstraße*, außerdem werden viele private Zimmer und Wohnungen als Ferienwohnungen angeboten (vgl. airbnb.de o. J.). Dies zeigt die touristische Attraktivität der Straße und deren Umgebung, welche sich sehr zentral in der Nähe weiterer touristischer Attraktionen befindet, wie z.B. dem ehemaligen Flughafen Tempelhof in südlicher Richtung und dem Technik Museum, Checkpoint Charlie und Potsdamer Platz in nördlicher Richtung.

Abb. 10: Nähere Umgebung (Fis-Broker, K5 Farbausgabe).

In Bezug auf Sporteinrichtungen verfügen alle umliegenden Schulen über eine Turnhalle. An der *Gneisenaustraße* liegt zudem der Willi-Boos-Sportplatz des BSC Eintracht/Südring 1931 e. V. mit ca. 1.000 Stehplätzen (vgl. Berliner Sportclub Eintracht/Südring 1931 e. V. o. J.).

Abb. 11: Ersatz fehlender Abstellmöglichkeiten durch private Fahrradständer (eigene Aufnahme 2016).

2.5 Verkehrliche Merkmale

Es wird zuerst der straßenräumliche Bestand vor Ort beschrieben und dann eine Einordnung in verkehrliche Richtlinien vorgenommen. Für die Förderung der Nahmobilität ist insbesondere die überörtliche Anbindung mit anderen Verkehsmitteln von Bedeutung, dazu zählen der ÖPNV und das städtische Fahrradnetz. Diese werden zuletzt betrachtet.

2.5.1 Straßenräumlicher Bestand

Bei der *Bergmannstraße* handelt es sich um eine asphaltierte Tempo-30-Zone. Auf der Straße ist links und rechts Längsparken möglich, welches jedoch häufig durch die Häusereinfahrten unterbrochen wird. Insgesamt sind auf dem Abschnitt bis zum *Marheinekeplatz* ca. 120 Stellplätze nutzbar. Ein größeres Angebot an Parkplätzen ist rings um den *Marheinekeplatz* zu finden mit ca. 150 kostenpflichtigen Parkplätzen. Außerdem befindet sich im Untergeschoss der Hausnummer 5 mit zwei Supermärkten und einem Ärztehaus eine Tiefgarage mit 111 kostenpflichtigen

Abb. 12: Fahrradabstellanlagen auf einem ehemaligen Parkplatz (eigene Aufnahme 2016).

Abb. 13: Bike-Sharing Station der Deutschen Bahn an der Kreuzung Mehringdamm-Bergmannstraße (eigene Aufnahme 2016).

Stellplätzen. Weitere Parkmöglichkeiten sind in den Innenhöfen zu vermuten (eigene Erhebung).

Für Fahrräder sind auf den Gehwegen partiell Fahrradbügel zum anschließen angebracht. Vor dem Ärztehaus wurden auf der Straße zwei bis drei Parkplätze für Pkw mit Fahrradbügeln bestückt. Jedoch ist deren Anzahl von ca. 105 (für je zwei Fahrräder) entlang der gesamten Straße kaum ausreichend, da viele Fahrräder alternativ an Schilderpfählen oder Geländern angeschlossen werden bzw. auch Läden eigene Fahrradständer aufgestellt haben (eigene Erhebung). Man findet sowohl am Anfang des untersuchten Abschnitts zwischen *Mehringdamm* und *Marheinekeplatz* als auch am Ende eine Bike-sharing Station der Deutschen Bahn, je mit 16 bzw. 14 Abstellplätzen (eigene Erhebung). Einen Fahrradweg gibt es erst ab der Kreuzung der *Friesenstraße*, auf welcher der motorisierte Verkehr vor dem *Marheinekeplatz* in Richtung *Columbiadamm* abgeleitet wird. Es handelt sich um einen Zweirichtungsradweg, welcher am Ende des *Marheinekeplatzes* in eine Fahrradstraße bis zum *Südstern* mündet.

Auf dem Unterstreifen sind fast durchgehend Bäume auf Baumscheiben zu finden, jedoch befindet sich zwischen Nr. 2 und Nr. 9 eine größere Lücke. Öffentliche Sitzgelegenheiten, welche nicht zu einem Gastronomiebetrieb gehören, sind lediglich auf dem *Marheinekeplatz* zu finden. Jedoch wurden die begrünten Baumscheiben teilweise um selbstgebaute Bänke ergänzt (s. Abb. 8, S. 14).

Für die Überquerung sind LSA (Lichtsignalanlage) für Fußgänger und Autofahrer an den Kreuzungsbereichen *Mehringdamm—Bergmannstraße, Nostitzstraße—Bergmannstaße, Zossener Straße—Bergmannstraße* und F*riesenstraße—Bergmannstraße* vorhanden (von West nach Ost). Andere Anlagen um sicher die Straße zu überqueren — z. B. Zebrastreifen oder Mittelinseln — existieren nicht (eigene Erhebung).

2.5.2 Einordnung in die RIN

Die „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN) bilden eine methodische Planungshilfe, welche eine konfliktfreie Einordnung des straßenräumlichen Entwurfs in das übergeordnete Verkehrsnetz durch Analyse und Bewertung des Ist-Zustandes gewährleisten soll (vgl. Feuchtinger; Wehner; Gerlach 2008). Dabei sollen die Ziele der Raumordnung und Landesplanung bzw. der Stadt- und Regionalplanung in ein strategisches Gesamtkonzept integriert werden. Die RIN be-

inhalten neben raumordnerischen auch fachplanerische Aspekte, wie die Landschafts-, Umwelt- und Verkehrsplanung. Ziel ist es, vor der konzeptionellen Planungsphase mögliche negative Auswirkungen bereits im Vorfeld zu identifizieren, um diese weitestgehend vermeiden oder mildern zu können. Aus diesem Grund ist eine Einbeziehung der RIN in den Entwurfsprozess unumgänglich und dient diesem Abschnitt als Grundlage.

Eine Untersuchung des Entwurfsgebiets findet nach RIN in drei Schritten statt:

1) Funktionale Gliederung der Verkehrsnetze
2) Bewertung der verbindungsbezogenen Angebotsqualität
3) Qualitätsvorgaben zur Gestaltung von Verkehrsnetzen, Netzabschnitten und Verknüpfungspunkten

Folgende Bereiche des Verkehrs können mit RIN behandelt werden:

- Kfz-Verkehr
- öffentlicher Personenverkehr, inklusive Eisenbahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bus (ÖPNV)
- Radverkehr
- Fußgängerverkehr

Die RIN weisen noch einmal darauf hin, dass eine gute Raumordnung und Verkehrsnetzplanung einen integrativen Ansatz erfordern. Dazu zählen die Integration der Planungsdisziplinen, die Integration der Planungsebenen, die Integration benachbarter Planungsräume sowie die Integration der Verkehrssysteme.

Im ersten Schritt, der funktionalen Gliederung der Verkehrsnetze, werden die zentralen Orte und deren Verbindungswege kategorisiert. Dies erfolgt anhand der Bedeutung einer Gemeinde (von Metropolregion bis Grundstück) hinsichtlich ihres Versorgungs- und Dienstleistungsbedarfes, sowohl aus dem öffentlichen wie aus dem privaten Sektor. Die Kategorie der Zentren, die verbunden werden, entscheiden über die Einordnung in einer der sechs Verbindungsfunktionsstufen (von kontinental bis kleinräumig). So kann ein flächendeckendes Verkehrswegenetz hinsichtlich seiner gesamtheitlichen Verbindungsbedeutung kategorisiert werden. Diese werden separat für jeden der verschiedenen Sektoren des Verkehrs (Kfz, ÖPNV, Rad, Fuß) noch einmal genauer definiert.
In einem zweiten Schritt, der Bewertung der verbindungsbezogenen Angebotsqualität, werden die bestehenden Angebotsqualitäten mit fest definierten Qualitätsvorgaben verglichen. Dies erfolgt anhand von Kriterien und Kenngrößen, welche Aufschluss über mögliche Schwächen im System geben. Aus der Analyse lassen sich Ergänzungs-, Ausbau- und Umbaukonzepte ableiten. Diese Kriterien sind:

- Zeitaufwand,
- Direktheit,
- Sicherheit,
- Kosten,
- Zuverlässigkeit und
- Komfort.

Des Weiteren kommt beim ÖPNV auch Verfügbarkeit und bei nichtmotorisiertem Verkehr der Kraftaufwand hinzu. Eine Beachtung aller Kriterien ist zwar wünschenswert, aber oft nicht vereinbar mit dem Leitziel. Eine Abwägung nach Wichtigkeit ist in der hier gegebenen Reihenfolge zu beachten, jedoch nicht zwingend. Die Ermittlung der Kenngrößen kann durch Messfahrten, Modellrechnungen oder durch die Anwendung von Routenplanern erfolgen. Eine Bewertung wird in einer sechsstufigen Skala (von A bis F) vorgenommen.

Zuletzt werden in dem Arbeitsschritt Qualitätsvorgaben zur Gestaltung von Verkehrsnetzen, Netzabschnitten und Verknüpfungspunkten genutzt, um die bestehende Angebotsqualität zu verbessern. Dabei unterscheiden sich die Qualitätsvorgaben zwischen den einzelnen Verkehrssektoren Kfz-, ÖPNV-, Rad- und Fußverkehr. Eine Vielzahl an Kriterien spielt für den Kfz-Verkehr eine Rolle, jedoch ist vor allem Sicherheit hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeit ein wichtiges Thema. Ebenso sollte in großem Maße auf die Umweltbelastung durch Kfz geachtet werden. Beim ÖPNV ist eine Stärkung der Wettbewerbsposition gegenüber dem Kfz-Verkehr ein Hauptziel, was eine Auslotung der Angebotsqualität erfordert. Gute Erreichbarkeit von Haltestellen, Regelmäßigkeit sowie die interne Sicherheit von Bussen und Bahnen stehen im Vordergrund. Beim Radverkehr ist der Nachhaltigkeitsgedanke ein wichtiger Treiber für die aktive Förderung. Der Ausbau eines zusammenhängenden Radwege-Netzes ist essentiell, um idealerweise Entfernungen bis 10 km attraktiv für die Radnutzung zu gestalten. Die Ziele im Fußverkehr beziehen sich vor allem auf kurze und barrierefreie Wege zu alltäglichen Zielen wie Arbeits-, Ausbildungs-, Versorgungs- und Anschlussstellen zu anderen Verkehrsmitteln sowie verkehrliche und soziale Sicherheit und ausreichend breite Gehwege. Verknüpfungspunkte sind verkehrsmittelübergreifend ein wichtiger Aspekt, um multimodalen, integrierten Verkehr ballungsraumgerecht zu gestalten.

Die *Bergmannstraße* ist aus Sicht der RIN eine angebaute Erschließungsstraße (ES) bzw. laut RASt eine Quartiersstraße der Straßenkategorie Hauptgeschäftsstraße. Das ist vor allem für die Einordnung in den Kfz-Verkehr wichtig, da sich hier innerhalb bebauter Gebiete die Verbindungsfunktion mit der Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion überlagern. Die verschiedenen Nutzungsansprüche sind daher durchaus als problematisch zu betrachten. Die RIN empfiehlt in solchen Fällen eine Lösung, bei der keine der betroffenen Gruppen in unzumutbarer Weise beeinträchtigt werden — oder alternativ eine klare Trennung der Funktionen als übergeordnetes Ziel. Ein solches Vorgehen verlangt allerdings eine Integration des gesamten Quartiers in die Planung.
Hinsichtlich des öffentlichen Personenverkehrs bietet die Bergmannstraße aufgrund ihrer Breite und Funktion als Quartiersstraße nur bedingt die Möglichkeit zur Aufnahme von öffentlichem Personenverkehr. Laut RIN zählt nicht zwangsläufig der Ausbau von Fahrwegen, sondern auch die Bereitstellung von Linienangeboten zur Fahrgastbedienung zu den Verkehrswegen. Betrachtet man die Rahmenbedingungen scheint letzteres für die *Bergmannstraße* die geeignetere Herangehensweise zu sein.

Beim Radverkehr sind vorrangig Berufs-, Ausbildungs-, Freizeit-, Tourismus- und Einkaufsverkehr Ausprägungen der Verbindungs- und Erschließungsfunktion. Die RIN stellt für den touristischen Aspekt Anforderungen an Attraktivität und Schönheit der Wegführung. Da die *Bergmannstraße* in die Kategorie der innergemeindlichen Radverkehrsanbindung fällt und touristisch von Bedeutung ist, sollte diesem Aspekt hier besondere Beachtung zukommen.

Der Fußverkehr erschließt nach RIN nah- und kleinräumige Verbindungen. Maßgebend sind die Ansprüche der Aufenthalts- und Erschließungsfunktion. Dazu zählt eine gute Anbindung an wichtige öffentliche Ziele sowie Fußgängerverkehrsanlagen, die die Aufenthaltsqualität erhöhen.

2.5.3 Einordnung in die RASt

Die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt) sind eine Sammlung planerischer Empfehlungen und Vorschläge zur Gestaltung von Straßen in Innenstädten (vgl. Baier et al. 2006). Das Hauptziel ist die Verträglichkeit der verschiedenen Nutzungsansprüche aller betroffenen Gruppen unter der Wahrung städtebaulicher Zusammenhänge sowie gestalterischer und ökologischer Gesichtspunkte. Explizit wird in RASt eine Reduzierung der Ansprüche für Kfz hinsichtlich Geschwindigkeit und Komfort betont, um Fuß-, Rad- und öffentlichen Personenverkehr zu fördern, damit mittel- bis langfristig problematische Situationen an den Schnittstellen der verschiedenen Verkehrsträger vermieden werden. Insgesamt gibt es eine große Anzahl verschiedener Nutzungsanforderungen für jede der einzelnen Nutzergruppen. Auf diese soll hier nur hingewiesen werden. Folgende (gleichberechtigte) straßenraumspezifische Zielfelder lassen sich aus dem Hauptziel ableiten:

- Soziale Brauchbarkeit einschließlich Barrierefreiheit,
- Straßenraumgestaltung,
- Umfeldverträglichkeit,
- Verkehrsablauf,
- Verkehrssicherheit und
- Wirtschaftlichkeit.

Aufgrund der sich unterscheidenden Ansprüche ist zunächst eine Differenzierung der verschiedenen Straßentypen, wie bereits im vorigen Kapitel aus der RIN abzuleiten, wichtig. Dabei lassen sich die verkehrlichen Merkmale untergliedern in Erschließungsfunktion, Verbindungsfunktion und Verkehrsbelastung. Städtebauliche Merkmale sind Gebietscharakter, Umfeldnutzung und Aufenthalt sowie straßenräumliche Situation.

Diese städtebaulichen und verkehrlichen Merkmale ergeben in ihrer Verknüpfung die Grundlage der Stadtstraßen-Planung, sind in ihrer Komplexität allerdings für die Entwurfspraxis ungeeignet. Aus diesem Grund bietet die RASt eine große Anzahl beispielhafter Entwurfssituationen, wie sie der Planerin bzw. dem Planer typischerweise begegnen.
Drei grundlegende Entwurfsaufgaben sind dabei zu unterscheiden:

- der Umbau (einschließlich Ausbau): Umgestaltung eines Straßenraumes aufgrund funktionaler oder gestalterischer Defizite,
- der Neubau: Re-evaluation der Nutzungsansprüche und entsprechende Neugestaltung des kompletten Straßenraums,
- der Rückbau: Umgestaltung des Straßenraums, um ihn an die noch bestehenden Nutzungen anzupassen.

Die Entscheidung wird ausgehend von regionalen, gesamtgemeindlichen und teilräumlichen Entwurfsvorgaben getroffen. Unter Berücksichtigung und Auswertung vorliegender Unfalldaten, lassen sich mögliche Problemstellen feststellen. Weitere wichtige Entwurfsparameter sind unter anderem Straußenraumquerschnitte, Baustruktur, angrenzende Freiflächen und ortstypische Materialen. All diese Vorgaben und Empfehlungen führen letztendlich zu einem Entwurf, der entweder „geführt“ abläuft, sprich in welchen von vorherein empfohlene Entwurfssituationen eingearbeitet werden. Bei einem individuellen Entwurf hingegen finden die verschiedenen Nutzungsansprüche durch geeignete Kombinationen Beachtung. Nachdem ein vorläufig fertiges Entwurfskonzept steht, soll versucht werden die Auswirkungen abzuschätzen, um daraus eine Bewertung und Re-evaluation des Urentwurfs vorzunehmen. Dabei sind die Interdependenzen der einzelnen Elemente zu beachten.

Die *Bergmannstraße* ordnet sich nach RASt in die Kategorie Gewerbestraße ein. Sie ist eine Erschließungsstraße mit gewerblichen Nutzungen des Handels, Büros und Freizeit mit einer Abschnittslänge zwischen 200 m und 1.000 m. Die Verkehrsstärke liegt bei ca. 346 Kfz pro Stunde im vorderen Straßenabschnitt, im hinteren sind es etwa 238 Kfz pro Stunde (vgl. Grafenhorst 2015). Das sind zwar im Mittel weniger als die 400 Kfz pro Stunde, die für eine solche Straße mindestens geplant sind, die restlichen Rahmenbedingungen beschreiben die Nutzung der Straße jedoch sehr gut. So sind als weitere Nutzungsansprüche Liefern, Laden und Besucherparken vorgesehen. Die autoaffine Struktur ist ebenso gegeben (s. Kapitel 2.5.4) wie der Mangel an Parkraum. Für eine solche Straße bietet die RASt mehrere Nutzungs- und Gestaltungskonzepte.

2.5.4 Einordnung in das Verkehrsnetz Berlins

Die *Bergmannstraße* (Quartiersstraße/ES) geht direkt vom *Mehringdamm* ab, welche ein Teil der Bundestraße 96 (B96) ist, nach RIN eine angebaute Hauptverkehrsstraße (HS). Diese verläuft in Nord-Süd-Richtung durch Berlin und kreuzt in Tempelhof den südlichen *Berliner Ring* (A100) und führt Richtung Innenstadt. Sie hat eine große Bedeutung für den aus Süden kommenden Verkehr stadteinwärts entlang des *Mehringdamms* aufgrund der Verbindungs- und Erschließungsfunktion. Die starke Kfz-Auslastung und Stauanfälligkeit beeinflussen auch die angrenzende *Bergmannstraße,* welche oft als Alternativroute genutzt wird. Zudem verlaufen in Ost-West-Richtung die *Gneisenau-* bzw. *Yorckstraße,* welche ebenfalls eine wichtige Verbindungsachse innerhalb Berlins darstellen und verkehrlich stark ausgelastet sind (angebaute Hauptverkehrsstraße/HS). An allen größeren Kreuzungen in der Nähe der *Bergmannstraße* sind aufgrund der hohen Verkehrsbelastung, des vorhandenen Gefälles, der teils schwierigen Sichtbeziehungen und bekannter Gefahrenpunkte Lichtsignalanlagen vorhanden.

Eine Anbindung an den ÖPNV erfolgt durch die Busse der Linie M19 und 140, mit Halt an der Kreuzung *Mehringdamm/Gneisenaustraße* und *Gneisenaustraße* in West-Ost-Richtung sowie mit Bus Nummer 248 entlang der *Zossener* bzw. *Friesenstraße* und den Linien N42 und N6 an der Kreuzung *Mehringdamm/Bergmannstraße* in Nord-Süd-Richtung. Eine U-Bahn Haltestelle (U6 und U7) ist ebenfalls an der Kreuzung *Mehringdamm/Gneisenaustraße* vorhanden (vgl. BVG 2015). Die U-Bahn-Linien stellen eine zuverlässige und schnelle Verbindung dar und verkehren zu den Stoßzeiten in einem drei bis fünf Minutentakt.

Entlang des *Mehringdamms* und der *Gneisenaustraße* gibt es baulich getrennte Radwege im Seitenraum, die eine Anbindung der *Bergmannstraße* an das Fahrradnetz ermöglichen.

3. Bestehende Planwerke

In diesem Kapitel des Berichts sollen bestehende Alternativkonzepte zur Gestaltung von städtischen Verkehrsräumen mit Beispielen auf Berliner sowie nationaler und internationaler Ebene vorgestellt und erläutert werden. In aller Regel zielen derartige Konzepte auf die Steigerung der Verkehrssicherheit, insbesondere für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer, sowie eine Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität ab. Gegenwärtig am bekanntesten ist hierbei vermutlich der „Shared Space"-Ansatz des niederländischen Verkehrsplaners Hans Mondermann, welcher mittlerweile u. a. in abgewandelter Form vielfach in Deutschland und anderen europäischen Ländern erprobt wurde.

Ein weiteres Konzept, das Ansätze des Shared Space-Gedankens aufgreift, bildet die sogenannte Begegnungszone. Diese ist rechtlich gesehen jedoch nicht in der deutschen Straßenverkehrsordnung (StVO) vorgesehen, sondern lediglich „verkehrsberuhigte Bereiche" (Schrittgeschwindigkeit) und „verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche" (Tempo 10, 20 oder 30). Die Begegnungszone weist hierbei spezifische Merkmale beider Reglungen auf.

Ferner existieren in Deutschland aber noch weitere Regelungsansätze gemäß StVO, welche sich zur Verkehrsberuhigung in urbanen Bereichen eignen. Diese sind Fußgängerzonen, Fahrradstraßen (MIV nur mit Zusatzzeichen erlaubt), Zonen mit Geschwindigkeitsbegrenzungen (z. B. Tempo 30-Zone), Einfahrtsbeschränkungen (z. B. Zufahrt nur für Anlieger), Einbahnstraßen sowie Straßen ohne Parkstände im öffentlichen Raum (vgl. Gerike 2016a)

In den Straßenverkehrsordnungen Frankreichs, Österreichs und der Schweiz haben Begegnungszonen bereits Einzug erhalten (vgl. Schwab 2013). In der schweizerischen „Signalisationsverordnung" ist hierfür festgelegt, dass Fußgänger im gesamten Bereich Vorrang haben, Parken nur auf entsprechend markierten Feldern legal ist und eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h gilt (vgl. Schweizer 2010, S. 12).

Abb. 14: Schweizer Verkehrszeichen Begegnungszone (Schweizer 2010, S. 2).

3.1 Lokale und regionale Planwerke (berlinweit)

Im Rahmen des Modellprojekts 5 der Fußverkehrsstrategie der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt von 2011 sollen insgesamt drei Begegnungszonen durch Umbau bestehender Straßen errichtet werden (vgl. SenStadtUm 2016a). Im Folgenden wird genauer auf diese zum Teil schon realisierten Berliner Straßen(-bereiche) eingegangen.

3.1.1 Bergmannstraße und Checkpoint Charlie

In der *Bergmannstraße* im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg steht nach mehrjährigem Vorlauf und umfangreichen Bürgerbeteiligungen die Umsetzung der zweiten Berliner Begegnungszone an.

In einem zweiphasigen Prozess (Start im September 2015 und im Februar 2016) wurden mittels Informationsveranstaltungen, Bürgerwerkstätten und zweier Internetdialoge Anregungen, Kritiken und Ideen gesammelt (vgl. SenStadtUm 2016b).

Nach Beschlussfassung durch die Bezirksverordnetenversammlung sollen die straßenbaulichen Änderungen im Jahr 2017 beginnen. Ferner soll neben der vorstehend erläuterten *Bergmannstraße* ab 2018 der Planungsprozess für eine Begegnungszone rund um den ehemaligen Grenzübergang und heutigen touristischen Anziehungspunkt „Checkpoint Charlie“ im Bezirk Mitte beginnen (vgl. SenStadtUm 2016c).

3.1.2 Maaßenstraße

Die Ende 2015 fertiggestellte Begegnungszone in der *Maaßenstraße* (Schöneberg), ist die erste der drei Begegnungszonen, welche stadtweit umgesetzt werden und erstreckt sich zwischen *Nollendorfplatz* und *Winterfeldplatz*. Zentraler Bestandteil des Umbaus ist die Verringerung des Fahrbahnquerschnitts, in Verbindung mit der Errichtung zusätzlicher Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr, und der Entfall aller Parkflächen für den MIV. Ferner wurde der Radverkehr auf die Fahrbahn verlegt sowie neue Aufenthaltsflächen außerhalb von Cafés und Geschäften mit entsprechenden Stadtmöbeln geschaffen (vgl. SenStadtUm 2016a; SenStadtUm 2016b).

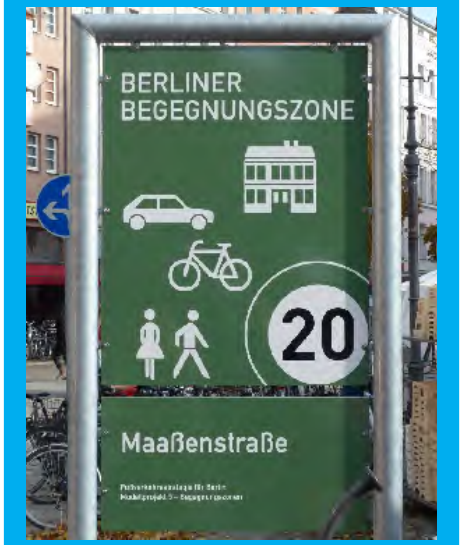


Abb. 15: Berlineigene Zusatzbeschilderung der Begegnungszone Maaßenstraße (SenStadtUm 2016d).

Im Falle Berlins erfolgt die juristisch wirksame Beschilderung der Begegnungszone als „verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ nach §39 StVO, mit einer vorgegebenen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h (vgl. SenStadtUm 2016b), ergänzt um informelle Hinweisschilder (s. Abb. 15). Dieser sieht eine Trennung des MIV und Radverkehrs vom Fußverkehr sowie Geschwindigkeitsbegrenzungen bis maximal 30 km/h vor. Die speziellen Nutzungsregeln der Begegnungszonen befinden sich somit in überwiegender Übereinstimmung mit diesen Regelungen der StVO (vgl. Gerike 2016b).

3.2 Nationale und internationale Konzepte

Auch auf nationaler und internationaler Ebene finden sich zahlreiche Praxisbeispiele für alternative Gestaltungsansätze urbaner Verkehrsräume. Im Folgenden soll auf die bekanntesten — Shared Space und Begegnungszone — eingegangen werden. Nichtsdestotrotz existieren weitere, sich mehr oder weniger ähnelnde Mischformen, wie beispielsweise der „Brühler Stern“ oder der „neue Wall“ in Hamburg (vgl. Winkler 2009, S. 22 ff.).

3.2.1 Shared Space

In der Bundesrepublik erlangte die Kleinstadt Bohmte in Niedersachsen überregionale Bekanntheit, als dort im Mai 2008 das erste deutsche Shared-Space-Vorhaben realisiert wurde. Die *Bremer Straße* wurde hierfür auf einer Länge von ca. 400 m niveaugleich für alle Verkehrsteilnehmenden umge-

baut und in einem einheitlichen Rot gepflastert sowie von nahezu allen Verkehrszeichen „befreit“. Zudem wurden im Seitenraum taktile Leitstreifen für sehbehinderte Personen in die Oberfläche integriert und durch Laternenmasten optisch hervorgehoben. Im Shared Space der Stadt gelten lediglich zwei Verkehrsregeln: Vorfahrt „Rechts vor Links“ sowie ein Tempolimit von 50 km/h für Kfz bzw. 30 km/h für Lkw (vgl. Winkler 2009, S. 18 f.).

Zwischen 2003 und 2008 wurden im Rahmen des gleichnamigen Projekts „Shared Space“ in dem von der Europäischen Union geförderten „INTERREG IIIB North Sea“-Programm in folgenden weiteren Städten Shared-Space-Vorhaben getestet: Oostende (Belgien); Haren, Emmen und Provinz Friesland (Niederlande); Ejby (Dänemark) und im englischen Ipswich (vgl. The North Sea Region Programme Secretariat 2009).

Ferner finden sich in dutzenden weiteren niederländischen Gemeinden Shared Spaces, so z. B. in Drachten (vgl. Winkler 2009, S. 20 f.).

3.2.2 Begegnungszonen

Die bereits in Bezug auf Berlin erläuterten Begegnungszonen finden sich vielfach im benachbarten europäischen Ausland und wurden ebenfalls im Jahr 2008 erstmals in Deutschland (Frankfurt am Main) realisiert (vgl. Winkler 2009, S. 14 ff.).

Die Schweizer Stadt Biel hat 2002 ihren zentralen Platz, welcher erhebliche Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehrsströme aufweist, in eine Begegnungszone umgewandelt. Hierfür wurden umfangreiche bauliche Veränderungen vorgenommen, u. a. die niveaugleiche Gestaltung der Fläche für alle Verkehrsteilnehmenden sowie die überwiegende Entfernung von Verkehrszeichen und Stadtmöbeln (vgl. ebd., S. 16).

3.3 Kontextualisierung mit Nahmobilität

Gemeinsam ist den vorab vorgestellten bestehenden Konzepten und der für Berlin explizit vorhandenen Planwerke die Förderung der Nahmobilität, im Besonderen des Fuß- und Radverkehrs. Im Folgenden werden nun die hierfür zugrundeliegenden Motive dargestellt und in den entsprechenden Kontext gesetzt.

Hierzu erfolgt zunächst die Betrachtung der vergangenen Entwicklung. Insbesondere durch die Orientierung im Zeitraum der 1960er Jahre bis ans Ende der 1980er Jahre in der Stadt- und Verkehrsplanung am Leitbild der „autogerechten Stadt“ kam es in „vielen Regionen letztlich zur Zersiedelung und immer längeren Verkehrswegen, zu höheren Verkehrsleistungen und zur Abwertung öffentlicher Räume“ (Bucksch 2014, S. 62). Der mit dem technischen Fortschritt einhergehende Anstieg der Wegelängen stellt hierbei grundlegend kein Problem dar. Jedoch existiert mittlerweile in westlichen Ländern kaum noch die natürlichste Form der aktiven Bewegung zu Fuß oder Rad im alltäglichen Leben, da sich auf vielen Wegen des Alltags mittels eines motorisierten Antriebs per Auto, Rolltreppe oder Fahrstuhl fortbewegt wird (vgl. Bucksch 2014, S. 63). Dies ist auch anhand der Entwicklung des Anteils des Fußverkehrs am Modal Split ersichtlich. Im Jahr 1976 betrug der Anteil aller zu Fuß zurückgelegten Wege in Deutschland noch 34 %. Bis zum Jahr 2006 ist dieser Wert mittlerweile auf 23 % deutlich gesunken (vgl. Bucksch 2014, S. 63). Darüber hinaus belegen zahlreiche Studien, dass in Deutschland aktuell nur noch etwa ein

Viertel aller Menschen den empfohlenen täglichen Zeitbedarf an körperlicher Aktivität erreicht (vgl. Bucksch 2014, S. 63). Der Bewegungsmangel stellt mittlerweile eines der schwerwiegendsten Probleme in der Gesellschaft und im Bereich der Public Health dar und ist auf Rang 4 der 19 Hauptfaktoren für frühzeitige Sterblichkeit gelistet. Mögliche Krankheiten in Folge von sehr geringer körperlicher Aktivität sind Diabetes, Herzerkrankungen sowie Brust- und Dickdarmkrebs. Wenn alle Menschen in Deutschland die derzeitige Aktivitätsempfehlung erbringen würden, würde die durchschnittliche Lebenserwartung um 0,47 Jahre steigen (vgl. Bucksch, S. 48).

Einen wesentlichen Baustein bei der Problembewältigung und zur Förderung von Bewegung und Aktivität kann dabei die US-amerikanische Leitidee der Walkability darstellen, die seit Ende der 1990er Jahre in der Verkehrsforschung begründet ist und ursprünglich untersuchte, inwiefern die selbstständige und aktive Bewegung zu Fuß durch die umliegende Bebauung beeinflusst wird (vgl. Bucksch 2014, S.131).

Unter dem klassischen, engeren Verständnis des Leitbildes in der Stadt- und Verkehrsplanung werden dabei fünf Hauptelemente verstanden, die die Art der Flächennutzung und der Konnektivität beeinflussen. Erstens der Faktor Density, der den Verdichtungsgrad beschreibt und die Wahrscheinlichkeit, dass alltägliche Belange zu Fuß bzw. per Rad erledigt werden. Diese nimmt mit zunehmender Bebauung- oder Einwohnerdichte deutlich zu. Zweitens die Diversity bzw. die Nutzungsmischung, welche durch eine größere Vielfalt steigt und einen guten Zugang zu vielen verschiedenen Anlaufpunkten bietet. Drittens der Faktor Design, der die Verfügbarkeit und Gestaltung von Straßen und Plätze beschreibt und durch deren hohe Attraktivität einen Anreiz zum zu-Fuß-Gehen bietet. Viertens die Destination, d.h. die Entfernung bzw. möglichst nahe Lage zu wichtigen Zielpunkten. Zuletzt die Distance to transit, welche die kürzeste Wegestrecke zur nächsten ÖPNV-Haltestelle beschreibt und möglichst gering ausfallen sollte, um einen weiteren Anreiz zum Autofahren zu vermindern (vgl. Bucksch 2014, S. 18 ff.).

Gegenwärtig stellt das Leitbild der Walkability darüber hinaus einen ganzheitlichen Planungsansatz dar, der auf der einen Seite sowohl infrastrukturelle, ökologische, politische, wirtschaftliche und soziale Belange sowie deren Einfluss mit betrachtet. Auf der anderen Seite bezieht dieser neben den objektiven Kenngrößen auch z. B. subjektive Faktoren mit in die Betrachtung ein (vgl. Bucksch 2014, S. 21). Dazu zählen verschiedenste Aspekte des sozialen Zusammenlebens, die sowohl die psychische als auch physische Gesundheit zu beeinflussen vermögen. Insbesondere die Sicherheit hat dabei einen hohen Stellenwert. Neben der verkehrsbezogenen Sicherheit, die u. a. durch eine gute Beleuchtung und Querungsmöglichkeiten geschaffen werden kann, ist auch die soziale Sicherheit mit von Bedeutung. Nur in einer Umgebung, in der keine Angst vor Gewalt und Kriminalität herrscht, werden Wege auch nachts zu Fuß zurückgelegt. Weiterhin sind die Ästhetik bzw. das Erscheinungsbild eines Wohnquartiers und die Qualität von Orten maßgeblich durch subjektive Eindrücke bestimmt (vgl. Bucksch 2014, S. 21).

Konkret bedeutet dies, dass im Rahmen der Planungen von Verkehrsinfrastruktur der Fuß- und Radverkehr frühzeitig berücksichtigt werden sollte, um die genannten Vorzüge zu er-

reichen, wie eine höhere Aktivität der Anwohnenden, die hieraus resultierenden positiven Auswirkungen auf die Gesundheit sowie darüber hinaus eine höhere Lebensqualität. Diese wird auch durch einen Rückgang des motorisierten Verkehrs und in Folge dessen eine geringe Umwelt- und Lärmbelastung verbessert. Übergeordnet gilt es zum Gehen animierende Orte, wie Treffpunkte und Kommunikationsorte, besondere Wege mit evtl. räumlichen Besonderheiten, einem barrierefreien Zugang und hoher Attraktivität und Sicherheit zu jeder Tageszeit zu schaffen, um ein Gebiet bzw. Quartier walkable zu gestalten (vgl. Bucksch 2014, S. 61).

Diese Grundsätze werden im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes verfolgt und sind maßgeblicher Bestandteil der nachfolgenden Entwurfsplanungen für die *Bergmannstraße*.

4. Konzept

Mit den vorliegenden konzeptionellen Überlegungen sollen derzeitig vorhandene Nutzungskonflikte sowie räumliche und verkehrliche Defizite in der *Bergmannstraße* behoben werden. Ziel ist es neben den funktionalen verkehrlichen Anforderungen auch den gestalterischen Ansprüchen an die Straßen- und Platzräume der *Bergmannstraße* gerecht zu werden (vgl. FGSV 2011, S. 12 ff.). Nachfolgend werden gestalterische Anforderungen beschrieben, welchen in der konzeptionellen Entwicklung nachgegangen wurden.

Identität

Stärkung der *Bergmannstraße* mit ihren ortstypischen Eigenschaften, darunter in der Aufenthaltsfunktion (vgl. FGSV 2006) aus Sicht der Kunden und aus Sicht der Gastronomie und des Einzelhandels. Es ist eine Unverwechselbarkeit der *Bergmannstraße* im Vergleich zu anderen Berliner Kiezen herzustellen.

Identifikation

Unterstützung der sozialen Interaktionen durch mehr öffentliche Sitzgelegenheiten im Seitenraum. Bürgerbeteiligung bei der Gestaltung und Pflege der seitenräumlichen Begrünung. Darüber hinaus muss ein Verantwortungsgefühl und Interesse der vor Ort lebenden und arbeitenden Bevölkerung für die Straße und den Kiez geschaffen werden. Grundvoraussetzung hierfür ist es, beständige und stabile soziale Milieus zu schaffen.

Soziale Brauchbarkeit

Die soziale Brauchbarkeit öffentlicher Räume definiert sich laut der FGSV durch die Benutzbarkeit, die Aufenthaltsqualität, die Möglichkeiten der Kommunikation und durch Vertrautheit sowie ein vorhandenes Sicherheitsgefühl bei der Bevölkerung. Des Weiteren muss Raum geschaffen werden, um Begegnungen verschiedenster Bevölkerungsschichten untereinander zu erleichtern und ein miteinander statt ein nebeneinander zu erzielen.
Die soziale Brauchbarkeit hängt dabei maßgeblich davon ab, wie der öffentliche Raum für besonders schutzbedürftige Personen zugänglich gemacht wird und welche Flächen ihnen zur Verfügung stehen. Vor allem Senioren und Kinder nutzen die Straßen und Plätze für Begegnungen oder als natürliche Spiel- und Erfahrungsquelle (vgl. FGSV 2011, S. 12).

Orientierung

Ein elementares Grundbedürfnis aller Menschen ist Orientierung. Die erarbeiteten Konzeptvorschläge müssen im gesamten Entwurfsraum wiedererkennbar, kontinuierlich vorhanden und übersichtlich gestaltet sein sowie schnell von allen sich im Straßenraum bewegenden Personen erfasst werden können.
Um eine Orientierung auch über den Kiez hinaus zu gewährleisten, muss eine Verbesserung von Beschilderungen zu den nächst gelegenen Haltestellen des ÖPNV (Wegweisung zur U-Bahnlinie U7, zur Buslinie 248) erfolgen. Ebenso bietet es sich an, die *Bergmannstraße* in ein über den Bezirk hinaus gehendes Fußwegeleitsystem einzubeziehen.

Anregung

Eine Verbesserung der Attraktivität der *Bergmannstraße* birgt Potentiale für das ansässige Gewerbe, indem die Aufenthaltsqualität im Seitenraum gesteigert wird. Hierzu gehört die Gestaltung

des gesamten Straßenraumes mit Gestaltungselementen, wie Bänken, Spiel- und Beschäftigungsmöglichkeiten, als auch eine umfassende Grüngestaltung, um den Personen vor Ort eine gute Interaktion mit ihrem Umfeld zu ermöglichen.

4.1 Ausführungen zum konzeptionellen Entwurf

Die konzeptionellen Ansätze der Umgestaltung der *Bergmannstraße* unterteilen sich in die Bereiche Infrastrukturaus- und Umbau, Serviceangebote und begleitende Öffentlichkeitsarbeit.
Da der Großteil der vorhandenen Nutzungskonflikte und Defizite durch infrastrukturelle Unausgewogenheit hervorgerufen wird, fußt der Kern des Konzeptes auf infrastrukturellen Maßnahmen, die von Serviceangeboten und Öffentlichkeitsarbeit flankiert werden (s. Kapitel 5. Öffentlichkeitsarbeit).
Bei der Analyse und Ideenfindung wurde das Entwurfsgebiet zunächst in die Funktionseinheiten Knotenpunkte und Streckenabschnitte zwischen den einzelnen Knotenpunkten eingeteilt. Anschließend konnten die spezifischen Missstände (tabellartische Übersicht s. Anhang 1, S. 64 f.) innerhalb der Funktionseinheiten erhoben und Lösungsvorschläge erarbeitet werden. Durch dieses Vorgehen wurden Nutzungen, die gleiche Flächen in Anspruch nehmen oder zumindest räumlich eng nebeneinander liegen integriert betrachtet, wodurch die Gefahr verringert wurde, die gegenseitige Abhängigkeit vorhandener Defizite und Konflikte zu missachten.
Der nachfolgende Abschnitt wird die verschiedenen Infrastrukturbereiche Fahrbahn, Seitenraum und Knotenpunkte der *Bergmannstraße* behandeln. Es werden die Nutzungskonflikte sowie die geplanten baulichen Maßnahmen vorgestellt.

4.1.1 Rahmenbedingungen und Ausgestaltung der Fahrbahn

Die *Bergmannstraße* kann nach RASt 06 als Quartiersstraße der Straßenkategorie Hauptgeschäftsstraße eingestuft werden. Dieser Straßentyp fungiert als Sammelstraße der Erschließungsstraßen innerhalb des Kiezes und führt den Verkehr zu den nächstgelegenen Hauptverkehrsstraßen (vgl. FGSV 2006, S. 42). In diesem Fall sind das die nördlich gelegene *Gneisenaustraße*, der westlich gelegene *Mehringdamm* und der *Columbiadamm* im Süden. Um Anliegern des Kiezes einen angemessen Anschluss an höhere Straßenkategorien zu gewährleisten, muss dem Kfz-Verkehr ein angemessener Stellenwert in dem Konzept eingeräumt werden. Dennoch darf es selbstverständlich zu keiner unnötigen Mehrbelastung der *Bergmannstraße* aufgrund des auftretenden Kfz-Verkehrs kommen.
Diese Kategorie ist weiterhin durch dichte, meist gründerzeitliche Bebauung, hohe Nutzungsdichte aus Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen sowie besonderen Ansprüchen durch Fußgängerlängsverkehr und Parken charakterisiert. Auftretende Verkehrsstärken liegen zwischen 400 Kfz/h bis 1.000 Kfz/h (vgl. FGSV 2006, S. 42). Die *Bergmannstraße* weist eine Verkehrsstärke zwischen 6.000 bis 8.500 Kfz/24h auf (vgl. SenStadtUm 2013, S. 18).
Die Straßenabschnitte *Am Tempelhofer Berg* und *Nostitzstraße* sowie zwischen *Nostitzstraße* und *Solmsstraße* weisen eine lichte Straßenraumbreite von 26,5 m auf. Davon entfallen 13 m bis 13,5 m auf die Fahrbahn und die angegliederten Parkflächen in Längsaufstellung (vgl. Berlin 2014).

Da die klassischen städtebaulichen Proportionen für einen Straßenraum jeweils 30 % der zur Verfügung stehenden Fläche den Seitenräumen zusprechen und 40 % der Fahrbahn (vgl. FGSV 2006, S. 21) ist in der *Bergmannstraße* ein Ungleichgewicht Zugunsten der Fahrbahn von 2,5 m bis 3 m festzustellen.
Des Weiteren spiegelt sich in der Breite der Fahrbahn und der Gestaltung des Umfeldes nicht wider, dass die Straße in einer Tempo 30-Zone liegt. Die derzeitige geradlinige und monotone Gestaltung der Fahrbahn begünstigt überhöhte Geschwindigkeiten. Außerdem kommt es durch die großzügige Dimensionierung an so gut wie jeder Stelle der *Bergmannstraße* zum Parken in zweiter Reihe und Haltevorgängen des Wirtschaftsverkehrs — seien es Kleinlaster, welche die ansässigen Restaurants und Geschäfte beliefern, oder Handwerker, die ihre Fahrzeuge in zweiter Reihe parken. Hierdurch wird das Straßenbild erheblich gestört und der Verkehrsfluss der Kfz- und Radfahrenden behindert.

Um die überdimensionierte Fahrbahn an die vorhandenen Ansprüche anzupassen, wurde für jeden Fahrstreifen eine Breite von 3,00 m angesetzt, zuzüglich zu 2,5 m für Parkstände in Längsaufstellung bzw. 4,5 m für Parkstände in Schrägaufstellung. Durch gezielte Verwendung abwechselnd gestellter Parkstände in Kombination mit Bepflanzungen wird die Monotonie des derzeitigen Zustandes aufgebrochen.

Stellplätze

Derzeitig stehen ca. 120 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum kostenlos zur Verfügung. Aufgrund der Funktion der Straße als Quartiersstraße, in der ein entsprechender Bedarf an Stellplätzen vorhanden ist, wurden in dem Konzept auf gesamter Länge der Straße weiterhin Stellplätze vorgesehen. Das derzeitige Konzept sieht 70 Stellplätze inklusive Behindertenparkplätze vor. Den größten Verlust wird es dabei im Abschnitt zwischen *Nostitzstraße* und *Solmsstraße* geben (abzüglich 16 Stellplätze). Der Wegfall begründet sich vor allem darin, dass auf der nördlichen Straßenseite der Seitenraum zugunsten des Flanierens vorgezogen wurde, was in dem Wegfall der Stellplätze resultierte.

Stellplätze für Zweiräder

Um der Nachfrage an Abstellplätzen für Fahrräder und motorisierte Zweiräder innerhalb der *Bergmannstraße* zu entsprechen, werden an jeder Zufahrt der *Bergmannstraße* jeweils zwei Kfz-Stellplätze pro Straßenseite in Abstellplätze für Fahrräder und Motorräder umgewidmet. Vor Nahversorgungseinrichtungen werden Flächen auf der Fahrbahn vorgesehen, die Abstellmöglichkeiten für Zweiräder beherbergen. Aufgrund der hohen Nachfrage an Abstellplätzen wird das Angebot entsprechend erhöht.
Somit kann bei entsprechender Nutzung der Stellplätze an den Zufahrten der *Bergmannstraße* der Parkdruck für Fahrräder innerhalb der Straße zurück gehen.

Liefern und Laden

Der regelmäßige Lieferverkehr zum Beliefern des Einzelhandels und der Restaurants soll ausgewiesene Ladezonen im Seitenraum erhalten. Diese befinden sich jeweils hinter Grundstückszufahrten, da hierrüber die entladene Ware ohne Hindernisse (z. B. Bänke, Mülleimer, Fahrradständer) zu den Geschäften transportiert werden kann.
Die Ladezonen befinden sich im Seitenraum teilweise auf den Flächen der Flaniermeile. Hierdurch entstehen zwar Nutzungskonflikte zwischen den zu-Fuß-Gehenden und dem Lieferverkehr. Da sich dieser jedoch nur kurzfristig (evtl. aber mehrmals täglich)

auf den Flächen befindet, wird dieser Konflikt in dieser Konstellation in Kauf genommen. Im Gegenzug erhofft man sich durch die stetige Nutzung der Flächen durch den Fußverkehr, dass die Ladezonen nicht als Parkflächen von Kfz-Führenden genutzt werden, da die Zweckentfremdung und damit die Behinderung der zu-Fuß-Gehenden stark präsent wäre.

Querungsmöglichkeiten zwischen Knotenpunkten

Im Zuge einer Stärkung der Nahmobilität in der *Bergmannstraße* ist die Schaffung direkter Fußwegeverbindungen von zentraler Bedeutung. Die Fahrbahn als auch angrenzende Flächen wie Parkstreifen, Radabstellanlagen oder Absperrungen wirken im Allgemeinen als Barrieren und Hindernisse, durch die Passanten teilweise lange Umwege in Kauf nehmen müssen. Daher gilt es, in regelmäßigen Abständen, baulich und visuell hervorgehobene Querungsmöglichkeiten für zu Fuß Gehende einzurichten. Diese Querungen können einmal auf der freien Strecke eingerichtet werden. Zum anderen können Kreuzungen auf die besonderen Querungsbedürfnisse der Passanten zugeschnitten werden.
Neben den Querungsmöglichkeiten an den Knotenpunkten (s. Kapitel 4.3 Umgestaltung der Knotenpunkte) sind auf den Strecken mehrere bauliche Querungsanlagen vorgesehen, an denen aufgrund der Umfeldnutzungen ein erhöhter Querungsbedarf besteht.

Die Querungsstellen werden mit Seitenraumvorziehungen kombiniert, die die Fahrbahn auf 3,5 m reduzieren. Aufgrund der vorhandenen Verkehrsstärke sind Einengungen der Fahrbahn bis auf 3 m auf kurzen Strecken laut RASt 06 möglich und dem Verkehr zumutbar (vgl. FGSV 2006, S. 72). Die Fahrbahnquerung wird als Plateaupflasterung ausgestaltet, die plan an die Seitenräume anschließt. Die Aufpflasterung wird so ausgestaltet, dass zum Befahren eine deutliche Geschwindigkeitsreduktion erfolgen muss. Die Anrampung muss neben den Kraftfahrzeugen auch von Fahrrädern überwunden werden, was insbesondere bei Radfahrenden mit zusätzlichem Gepäck für Missstimmungen sorgen kann. Von ursprünglichen Vorschlägen, extra flache Rampen für Fahrräder einzubauen, wurde im weiteren Prozess abgesehen, da die Querung den sicheren Übergang der zu-Fuß-Gehenden — insbesondere auch der schutzbedürftigen Personen — garantieren soll. Bei einer flacheren Anrampung für Fahrräder hätte an diesen Stellen nicht auf eine eigenständige Geschwindigkeitsreduktion und eine Rücksichtsnahme der Radfahrenden vertraut werden können.

Zur visuellen Verdeutlichung der Querungsstelle werden helle Bodenbeläge verwendet, die für seheingeschränkte Personen zusätzlich über kontrastreiche Leiteinrichtungen verfügen.
Die Überwege befinden sich zum einem auf Höhe des Gesundheitszentrums der *Bergmannstraße* Nr. 5 mit Nahversorgungseinrichtungen wie Supermärkten und Arztpraxen. Zum anderen befindet sich eine weitere Querung mittig zwischen *Nostitzstraße* und *Solmsstraße,* die ca. 140 m voneinander entfernt liegen. Innerhalb dieses Abschnittes wurde eine Querung eingerichtet, um das Wechseln auf die andere Straßenseite auf halber Strecke zu erleichtern, wodurch sich gleichzeitig die Trennwirkung der Straße durch die Fahrbahn minimiert. Diese Implementierung lässt die *Bergmannstraße* optisch und baulich als zusammenhängende Einheit erscheinen und garantiert mit den Knotenpunkten zusammen zugleich, dass auf der gesamten *Bergmannstraße* in regelmäßigen Abständen die Fahrbahn gequert werden kann.

Neben den baulichen Elementen zur Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeiten weist ein zusätzliches Gefahrzeichen „Fußgänger kreuzen“ (Zeichen 133) mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 10 km/h auf den erhöhten Querverkehr der Fußgänger hin.

4.1.2 Ausgestaltung der Seitenräume

Die Seitenräume auf der nördlichen Straßenseite sind durchschnittlich zwischen 7,5 m und 8 m breit, während die südlichen Seitenräume im Mittel 5,5 m breit sind. Da in der *Bergmannstraße* intensive Seitenraumnutzungen vorzufinden sind, werden mehr Flächen in den Seitenräumen benötigt, als derzeit vorzufinden sind.
Die durch die Verschmälerung der Fahrbahn gewonnene Breite von bis zu 3 m ermöglicht es, auf der nördlichen Straßenseite an den Seitenraum eine Flaniermeile anzugliedern und abschnittsweise auch auf der südlichen Straßenseite Seitenraumverbreiterungen vorzunehmen.
Ansatz hierfür ist es, sowohl den vorhandenen Platz für den hohen Fußgängerlängsverkehr als auch für die intensiven Nutzungen der Restaurants und Geschäfte zu erweitern.
Die Flaniermeile wird in regelmäßigen Abständen mit Sitzgelegenheiten in Kombination mit Begrünungen ausgestattet, die so auszugestalten sind, dass sie an Straßenabschnitten ohne Seitenraumverbreiterung eine klare Abgrenzung zur Fahrbahn schaffen (Abschnitt zwischen *Am Tempelhofer Damm* und *Nostitzstraße*).
Um eine angemessene Aufteilung der Nutzungen auf beiden Straßenseiten zu erreichen, sind auf der südlichen Seite Stellflächen in Längs- und Querrichtung für Kfz vorgesehen.
Auf der südlichen Straßenseite sind zudem Seitenraumvorstreckungen an Stellen vorgesehen, an denen die derzeitig zur Verfügung stehenden Gehwegbreiten kleiner 2,5 m sind. Hierfür werden die Parkstände unterbrochen und durch gestaltete Verweilflächen aufgelockert. Diese Kiezcorner sind mit Sitzmöbeln und einer ansprechenden Bepflanzung gestaltet und explizit zum Verweilen im öffentlichen Raum vorgesehen.
Die Aufweitungen entzerren den Fußgängerverkehr, sodass der derzeitig auftretende „Flaschenhalseffekt“ — schnelles Passieren der Engstelle und gleichzeitiges Stauen der Passierenden vor der Engstelle — behoben wird.

4.2 Umgestaltung der Straßenabschnitte

Nachfolgend werden die Nutzungsansprüche und vorhandenen Defizite der beiden Straßenabschnitte steckbriefartig dargelegt sowie Lösungsvorschläge erörtert.

4.2.1 Straßenabschnitt Am Tempelhofer Berg—Nostitzstraße

Nutzungskonflikte

Es bestehen Nutzungskonflikte zwischen

- Fußgängerlängsverkehr — abgestellte Fahrräder
- Fußgängerlängsverkehr — Auslagen der Gewerbetreibenden
- Fußgängerlängsverkehr — ruhender Kfz-Verkehr in Grundstückszufahrten
- fließender Kfz-Verkehr — zweite-Reihe-Parken
- Parkvorgänge in Zufahrten

Defizite

- Trennwirkung aufgrund der breiten Fahrbahn
- breiter Verkehrsraum für Kfz und ruhenden Verkehr

Legende

- Fahrbahn
- Gehweg
- Ober-/ Unterstreifen
- Aufenthaltsfläche
- Grünflachen
- Grundstückszufahrt
- Ladezone
- Gebäude
- ehem. Straßenverlauf
- Bäume
- Sitzbank
- Radabstellanlage
- Motorradstellfläche
- Parkstände
- Informationssäule
- Laterne
- Flächen für mobilitätsfördernde Geräte

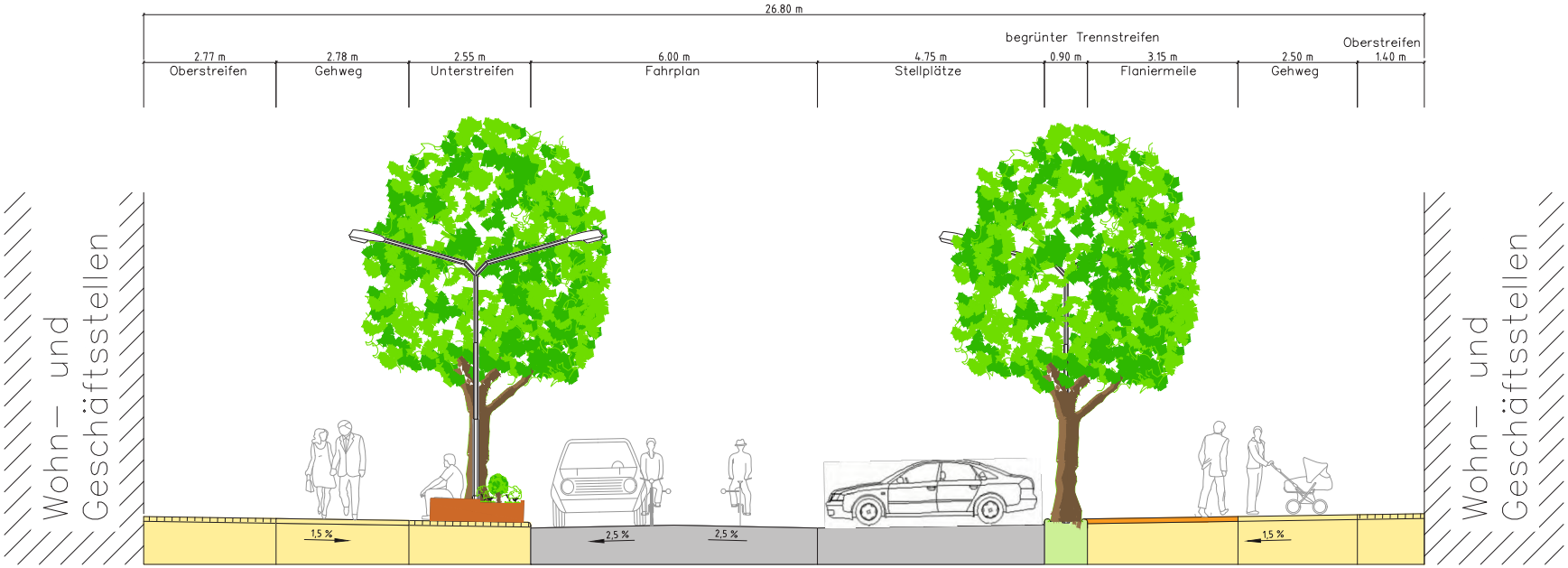
N

M 1: 500

- monotone Straßenraumgestaltung
- Dominanz ruhender Kfz-Verkehr
- Zweckentfremdung Straßenmöblierung

Bauliche Maßnahmen

Zwischen dem Beginn des Straßenabschnittes bis zu der Fußgängerquerung wird der südliche Seitenraum um 2,8 m verbreitert. Um zusätzlich die Engstelle vor der Hausnummer 2/3 zu entzerren, ist an dieser Stelle eine weitere Aufweitung des Seitenraumes vorgesehen. Diese unterbricht die Schrägaufstellung der ruhenden Kfz und sorgt damit für eine Auflockerung des gesamten Straßenraumes.
Die Stellplätze sind in Schrägaufstellung gewählt worden, um einerseits die wegfallenden Parkplätze auf der nördlichen Straßenseite zu kompensieren, andererseits um auf der schmalen Fahrbahn die Parkvorgänge zu beschleunigen, sodass der fließende Verkehr möglichst wenig durch ein- und ausparkende Fahrzeuge gestört wird.
Für die nötige Straßenraumbegrünung sorgen niedrig wachsende Büsche, die als Trennelement zwischen dem Gehweg und den Parkstreifen eingesetzt werden.
Auf der gegenüber liegenden Straßenseite bleibt der Seitenraum in der bisherigen Breite von ca. 8 m erhalten. Jedoch werden regelmäßig Sitzelemente zwischen den Baumständen vorgesehen, die gleichzeitig eine Abgrenzung zur Fahrbahn bilden.
Auf Höhe des Gesundheitszentrums, das einen erheblichen Quell- und Zielverkehr verursacht, werden die Radabstellanlagen ausge-



baut. Diese sind als eine Art Abstellgasse neben der Fahrbahn ausgestaltet, sodass Radfahrende direkt in diese Gasse einfahren können. Ebenso ist eine Abstellfläche für motorisierte Zweiräder vorgesehen.
Damit der vorhandene Straßenraum nicht nur als Transitzone fungiert, wurde auch hier die Aufenthaltsqualität mit Sitzmöblierungen und Begrünungen gesteigert. Beide Straßenseiten sind hier über eine Plateaupflasterung auf einer verschmälerten Fahrbahn (3,5 m) miteinander verbunden.
Nach der Fußgängerquerung bis zur Kreuzung *Nostitzstraße* ändert sich das Konzept der vorherigen Straßenraumaufteilung. An den nördlichen Seitenraum werden 2 m ergänzt und mitsamt der vorherigen Unterstreifen als Flaniermeile ausgestaltet.
Vor der *Bergmannstraße* 102/103 bietet es sich aufgrund des breiteren Seitenraumes an, eine Liefer- und Ladezone einzurichten.
Auf der anderen Straßenseite wird der Seitenraum um 1,5 m verbreitert und partiell mit Radabstellanlagen ausgestattet.
Auf der Fahrbahn bleibt die Parkraumaufteilung in Schrägaufstellplätze, die mit Grünstreifen aufgelockert sind, bestehen.

4.2.2 Straßenabschnitt Nostitzstraße—Solmsstraße

Nutzungskonflikte

Es bestehen Nutzungskonflikte zwischen

- Fußgängerlängsverkehr — abgestellte Fahrräder
- Fußgängerlängsverkehr — Auslagen der Gewerbetreibenden
- Fußgängerlängsverkehr — ruhender Kfz-Verkehr in Grundstückszufahrten
- fließender Kfz-Verkehr — zweite-Reihe-Parken
- Parkvorgänge in Zufahrten

Defizite

- Trennwirkung aufgrund der breiten Fahrbahn
- breiter Verkehrsraum für Kfz- und ruhenden Verkehr
- monotone Straßenraumgestaltung
- Dominanz ruhender Kfz-Verkehr
- Zweckentfremdung Straßenmöblierung

Bauliche Maßnahmen

Generell sind auf diesem Straßenabschnitt die gleichen Nutzungskonflikte und Defizite vorhanden, wie auf dem vorherigen Abschnitt.
Auf diesem Abschnitt ist die Flaniermeile nördlich der Fahrbahn auf der gesamten Länge vorgesehen. Hierfür wurde der Seitenraum um 1,5 m verbreitert. Zusammen mit den Unterstreifen mit einer Breite von 2,8 m, erhält man eine Breite der Flaniermeile von 4,3 m. Der südliche Seitenraum wird nicht wesentlich verbreitert. Allerdings trennt ein Grünstreifen die Längsparkenden von den Flächen der zu-Fuß-Gehenden.
Mittig dieses Abschnitts ist eine Fußgängerquerung eingerichtet.
Vor den Hausnummern 95 bis 97 befindet sich eine Ladezone in unmittelbarer Nähe mehrerer Restaurants. Da für die Belieferung der Gewerbetreibenden auf der anderen Straßenseite keine gesonderten Lieferzonen ausgewiesen sind, müssen die Lieferanten dazu angehalten werden, die Waren auf den Lieferzonen auf der gegenüberliegenden Straßenseite zu entladen und weitere Wege in Kauf zu nehmen. Inwieweit dies gelingt ist fraglich, zumal vor den Häusern 14 und 15 Einfahrten vorhanden sind, die zum entladen zweckentfremdet werden könnten. Eine Überlegung wäre, diese Zufahrten auch für Liefer- und Ladevorgänge frei zu geben. Durch diese Maßnahme

könnte die Nutzung dieser selten genutzten Flächen eine Entlastung des Lieferproblems darstellen und eine Falschnutzung durch parkende Kfz verhindert werden. Dem gegenüber wechseln die Längsparkstände in Schrägparkstände. Die mittig auf dem Streckenabschnitt gelegene Fußgängerquerung verengt die Fahrbahn abermals auf 3,5 m. Die verbindenden Seitenraumelemente sind als Plätze aufgeweitet. Auf der Flaniermeile wurden die Fahrradstellplätze nach Möglichkeit auf Flächen installiert, an denen sie sich in möglichst geringem Ausmaß in den Bewegungsräumen der zu-Fuß-Gehenden befinden.

4.3 Umgestaltung der Knotenpunkte

Die Knotenpunkte der *Bergmannstraße* sind verkehrlich bedeutsame Bereiche, an denen die Belange unterschiedlicher Verkehrsteilnehmender aufeinander treffen. Hierbei sind insbesondere die Belange der schwachen Verkehrsteilnehmenden, wie Kinder, Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen zu beachten.

Legende

- Fahrbahn
- Gehweg
- Ober-/ Unterstreifen
- Aufenthaltsfläche
- Grünflachen
- Grundstückszufahrt
- Ladezone
- Gebäude
- ehem. Straßenverlauf
- Bäume
- Sitzbank
- Radabstellanlage
- Motorradstellfläche
- Parkstände
- Informationssäule
- Laterne
- Flächen für mobilitätsfördernde Geräte

N

M 1: 500

Querungen

Der Querungsbedarf der zu-Fuß-Gehenden wird an den Knotenpunkten als einer der zentralen Nutzungsansprüche (neben kreuzen des Kfz- & Radverkehrs sowie abstellen von Zweirädern) gesehen. Da das vorliegende Konzept in der *Bergmannstraße* keine Begegnungszone vorsieht, es aber dennoch in den Bereichen der Kreuzungen einer stärkeren Nutzung der Fahrbahn durch alle Verkehrsteilnehmenden gibt als auf der Strecke, werden die Knotenpunkte zu verkehrsberuhigten Bereichen deklariert (s. Abb. 16).

Der Vorteil gegenüber einer Begegnungszone ist die Begrenzung der Fahrzeuggeschwindigkeit auf Schritttempo. Weil dadurch das Geschwindigkeitsniveau aller Verkehrsmittel nahezu identisch ist, wird eine annähernde Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmenden erzielt.

Knotenpunktzufahrten

Alle Knotenpunktzufahrten werden bis ca. 5 m in jeden Knotenpunktarm hinein auf das Niveau der Seitenräume angehoben und mit einer Anrampung versehen (s. Abb. 17).
Das Baumaterial innerhalb der Kreuzungen entspricht jenem der Seitenräume, sodass eine merkliche Reduzierung der Trennwirkung durch die Fahrbahn erreicht wird. Die Seitenräume werden zur *Bergmannstraße* hin vorgezogen, sodass eine Fahrbahnverengung auf 5 m erfolgt. Hier wurde von vorherigen Überlegungen, die Knotenpunktzufahrten auf 4,5 m zu begrenzen Abstand genommen, weil dadurch der Begegnungsfall von Kfz und Kfz im Knotenpunkt erheblich erschwert wäre. Aufgrund auftretender Wartevorgänge vor den Zufahrten der Kreuzungen würde es zu erheblichen Behinderungen des Kfz-Verkehrs und auch des Radverkehrs kommen. Dies könnte in aggressiverem und rücksichtsloserem Zufahren auf die Kreuzung münden bzw. ein Ausscheren der Radfahrenden auf für sie nicht gedachten Flächen, wie der Gegenfahrbahn oder den Seitenraum.
Es ist hervorzuheben, dass den Entwerfenden ein stetiger, wenn auch langsamer Verkehrsfluss für alle Verkehrsarten wichtig ist ohne dabei eine Verkehrsart (hier den motorisierten Verkehr) zu stark zu beschneiden. Ansonsten würde die Gefahr bestehen, dass die *Bergmannstraße* ihrer Funktion als Erschließungsstraße und damit wichtiges Netzelement zwischen Quartiersstraßen und Hauptverkehrsstraßen nicht mehr wahrnehmen kann (s. Kapitel 2. Ortsanalyse).

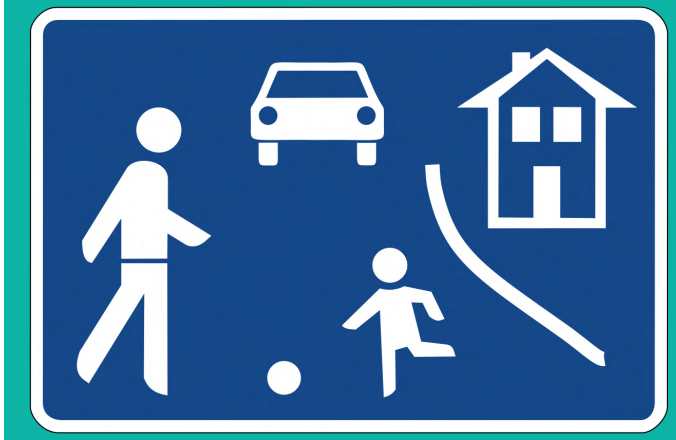


Abb.16: Zeichen 325.1: verkehrsberuhigter Bereich (Fahrtipps.de 2016).

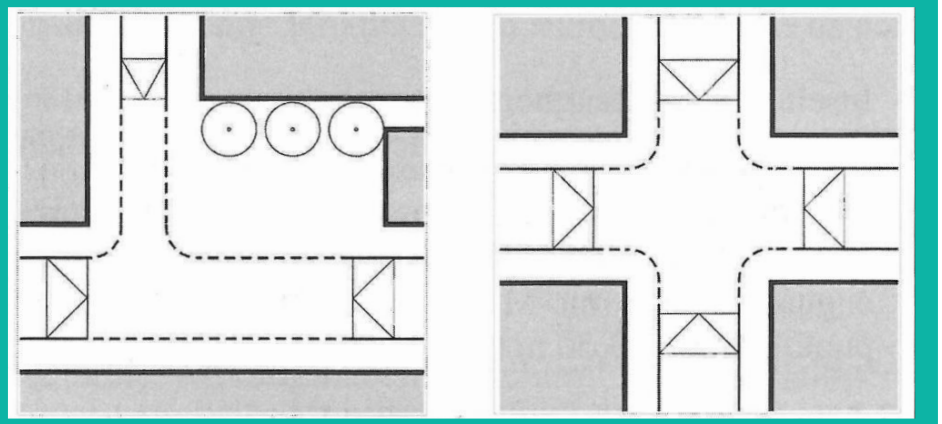
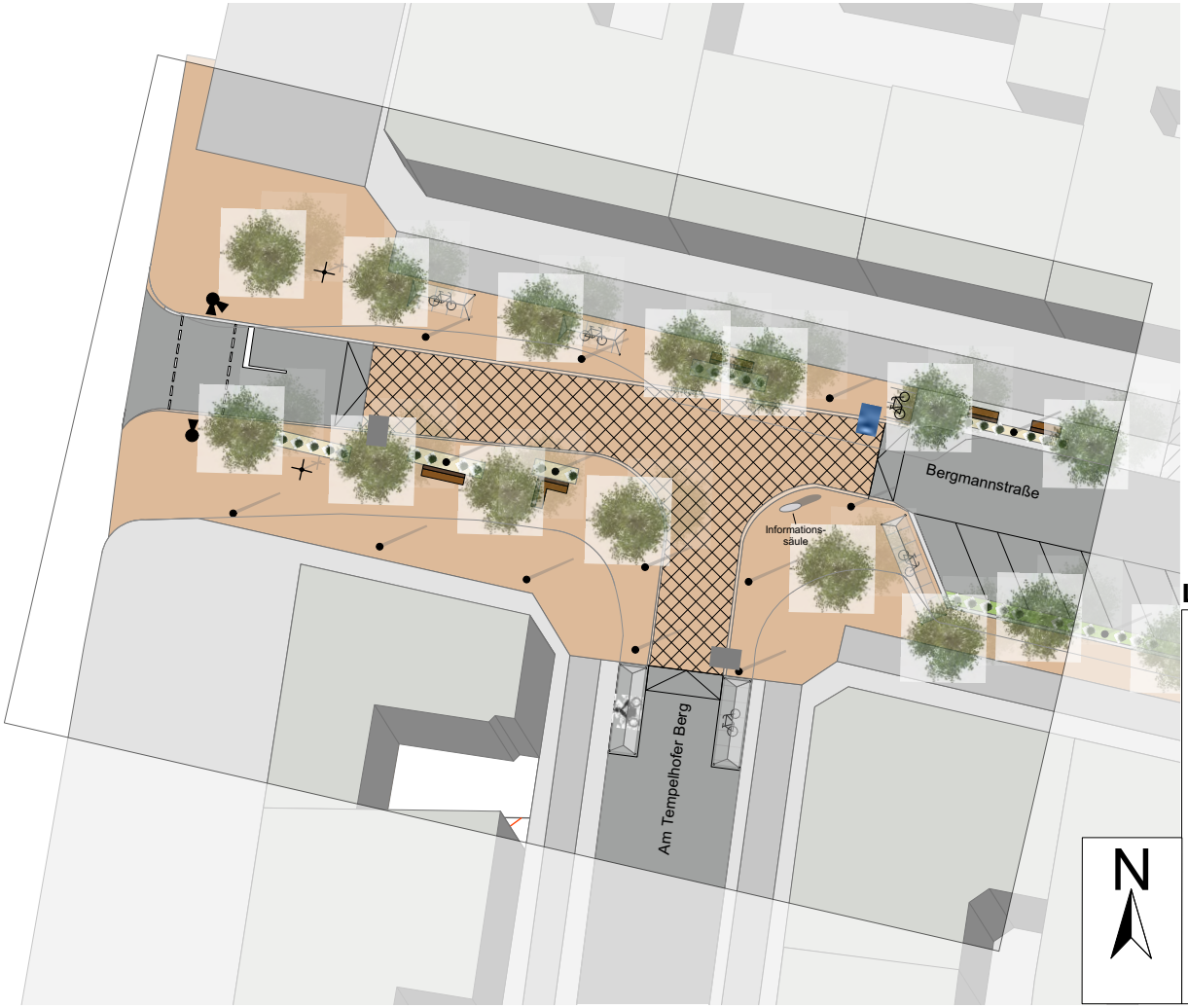


Abb. 17: Prinzipskizze Aufpflasterung von Knotenpunkten (FGSV 2006, S. 108).

Die plane Ausgestaltung der Beläge und das Einsetzen von Mulden zwischen Seitenraum und Fahrbahnbereich erleichtert die Passierbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen oder Personen mit Gepäck, Kinderwagen und Ähnlichem. Durch das Wegfallen der Borde als typisch trennendes Element zwischen Fahrbahn und Seitenraum, wird noch einmal die Einheitlichkeit des gesamten Knotenpunktes unterstrichen.

Nachfolgend werden die Nutzungsansprüche und vorhandenen Defizite der einzelnen Kreuzungen steckbriefartig dargelegt sowie Lösungsvorschläge erörtert.

4.3.1 Knotenpunkt Bergmannstraße—Am Tempelhofer Berg



Nutzungskonflikte

Es bestehen Nutzungskonflikte zwischen

- Querungsbedarf Fußgänger — fließender Kfz-Verkehr

Defizite

- Trennwirkung aufgrund der breiten Fahrbah
- räumlicher Bruch zwischen den Straßenräumen der *Bergmannstraße*, die hinter *Am Tempelhofer Berg* beginnt und dem Abschnitt der Straße zwischen Kreuzung *Mehringdamm* bis zur Einmündung *Am Tempelhofer Berg*
- im Vergleich zu nördlichen Seitenraumabschnitten mit begrünten Baumscheiben mangelnde Begrünung im südlichen Seitenraum vorhanden

Legende

Fahrbahn	Bäume
Gehweg	Sitzbank
Ober-/ Unterstreifen	Radabstellanlage
Aufenthaltsfläche	Motorradstellfläche
Grünflachen	Parkstände
Grundstückszufahrt	Informationssäule
Ladezone	Laterne
Gebäude	Flächen für mobilitätsfördernde Geräte
ehem. Straßenverlauf	

- fehlende Sitzmöglichkeiten und Aufenthaltsflächen
- einfahrender Durchgangsverkehr vom *Mehringdamm* durch die *Bergmannstraße* bis zur *Zossener Straße*
- mangelnde Anzahl von Radabstellanlagen und Stellplätzen für Motorräder

Bauliche Maßnahmen

Um die räumliche Einheit der *Bergmannstraße* bis zur Kreuzung *Mehringdamm—Bergmannstraße* zu komplettieren, wird der Seitenraum beidseitig der Fahrbahn verbreitert.
Die Verbreiterung der Seitenräume lässt Raum für den Einsatz von Radabstellanlagen nördlich der Fahrbahn sowie die Installation von Sitzelementen und Begrünungen.
Der gesamte Knotenpunkt wird von der Einfahrt *Mehringdamm* bis kurz hinter die Straße *Am Tempelhofer Berg* aufgepflastert, um eine sofortige Beruhigung des Verkehrs zu erzielen und einen deutlichen visuellen Bruch zum *Mehringdamm* zu erreichen. Hierzu wird die Fahrbahn von derzeitig 13 m auf zunächst 6 m und ab der Aufpflasterung schließlich auf 5 m verengt.

Weitere Maßnahmen

Um weiterhin der Bedeutung des kreuzenden Fußverkehrs Rechnung zu tragen, wird durch eine qualitative räumliche Gestaltung und den Einbau zweckdienlicher Stadtmöblierungen der Verkehrsraum für Fußgehende zugänglich gemacht und dem Kfz-Verkehr angemessen Bedeutung entzogen.
Baumpflanzungen werden bis zur Kreuzung *Mehringdamm* fortgeführt — insbesondere auf der südlichen Straßenseite — um den Alleecharakter zu vervollständigen, der auf der restlichen *Bergmannstraße* vorzufinden ist. Ebenso werden vorhandene Baumlücken auf der Nordseite geschlossen.
Um die Aufenthaltsqualität zu steigern und das Verweilen auf dem Platz zu ermöglichen, werden Sitzgelegenheiten vorgesehen.

4.3.2 Knotenpunkt Bergmannstraße—Nostitzstraße

Nutzungskonflikte

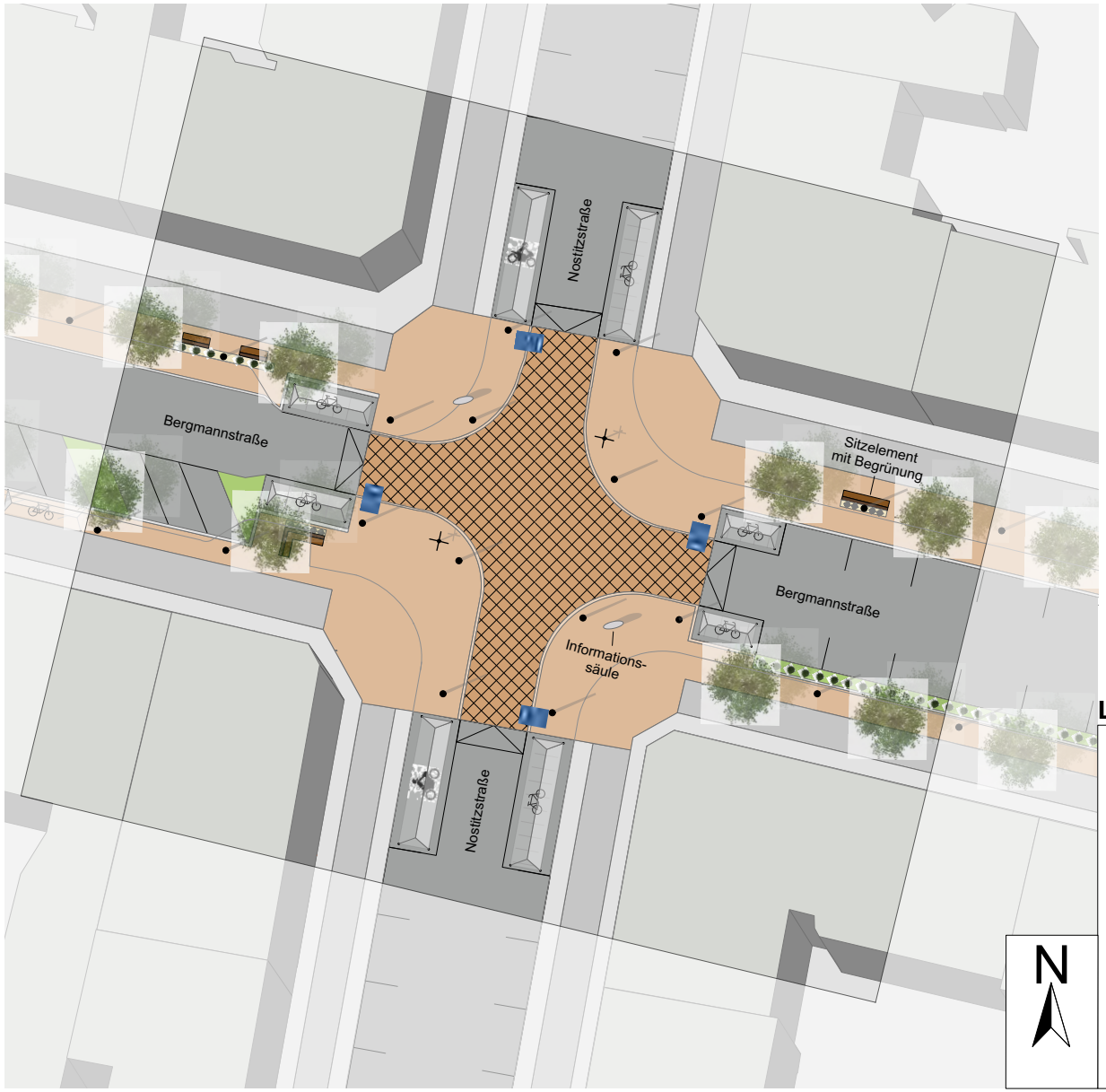
Es bestehen Nutzungskonflikte zwischen
- Querungsbedarf Fußgänger — fließender Kfz-Verkehr
- abgestellten Fahrrädern/Motorrädern — Fußverkehr

Defizite

- ungleiche Verteilung des Verkehrsraums auf die vorhandenen Nutzungen
- Abpollerungen von Grundstückszufahrten befinden sich im Bewegungsraum der Fußgänger
- fehlende Sitzmöglichkeiten und Aufenthaltsflächen
- fehlende Begrünung

Bauliche Maßnahmen

Der Knotenpunkt *Bergmannstraße—Nostitzstraße* ist der einzige vierarmige Knotenpunkt im Entwurfsgebiet, womit verkehrliche Beziehungen in vier mögliche Richtungen berücksichtigt werden müssen. Da der Querungsbedarf der zu-Fuß-Gehenden ausgeprägt ist, muss diesem durch bauliche Mßnahmen entsprochen werden. Die Ein- und Abbiegeverkehre in und aus der *Nostitzstraße* sind geringer ausgeprägt, als der Längsverkehr auf der *Bergmannstraße*. An diesem Knotenpunkt wird ebenso das Prinzip der Aufpflasterung verwendet (s. Karte S. 40).



Legende

- Fahrbahn
- Gehweg
- Ober-/ Unterstreifen
- Aufenthaltsfläche
- Grünflachen
- Grundstückszufahrt
- Ladezone
- Gebäude
- ehem. Straßenverlauf
- Bäume
- Sitzbank
- Radabstellanlage
- Motorradstellfläche
- Parkstände
- Informationssäule
- Laterne
- Flächen für mobilitätsfördernde Geräte

4.3.3 Knotenpunkt Bergmannstraße—Solmsstraße/ Schenkendorfstraße

Nutzungskonflikte

Nutzungskonflikte bestehen zwischen

- Fußgängerlängsverkehr — abgestellten Fahrrädern und motorisierten Zweirädern
- Fußgängerlängsverkehr — Auslagen der Gewerbetreibenden
- fließender Kfz-Verkehr — zweite Reihe parkende Kfz bzw. Lkw

Defizite

- fehlende Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr
- fehlende Beschilderung für Entfernungen zum ÖPNV und zu wichtigen Punkten in näherer Umgebung zu dem Kiez

Bauliche Maßnahmen

Eine gesonderte Ausgestaltung wurde für die Teilknotenpunkte *Solmsstraße* und *Schenkendorfstraße* und der dazwischen liegenden Strecke vorgesehen. Aufgrund gleicher Bauweise und der räumlichen Nähe beider Einmündungen zueinander, werden sie als bauliche Einheit zusammengefasst. Dies erleichtert zudem die Ausweisung des verkehrsberuhigten Bereiches einmalig auf die gesamte Länge und die gemeinsame Gestaltung. Die Kreuzungen und der Bereich dazwischen werden konzeptkonform wie in Kapitel 4.3 beschrieben aufgeflastert.

Weil zwischen den Einmündungen *Solmsstraße—Schenkendorfstraße—Zossener Straße* jeweils ca. 40 m liegen, wurde sich insbesondere aus Gründen der visuellen Homogenität und der besseren Befahrbarkeit dazu entschieden, von der *Solmsstraße* bis zur *Zossener Straße* die gesamte Strecke aufzupflastern.

Weitere Maßnahmen

Die Art der oben beschriebenen Gestaltung erlaubt es, großzügig Flächen zum Verweilen bereit zu stellen. So soll gegenüber der Einmündung *Schenkendorfstraße* ein Platz der Generationen entstehen, auf dem Spielangebote für Kinder und mobilitätsfördernde Geräte für Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen angeboten werden (s. Abb. 18 und 19), sodass das Miteinander in der Straße gefördert wird.

Abb. 18: Trainingsgerät Armkurbel Q. (Giro Vitale 2016).

Abb. 19: Bank mit Radtrainer Q (Giro Vitale 2016).

Um den Unterhalt der Spiel- und Bewegungsgeräte sicher zu stellen, bietet es sich an, über Patenschaften die hiesigen Gewerbetreibenden miteinzubeziehen. So können beispielsweise Gewerbetreibende Spielfiguren für das Schachspiel auf dem Platz verwalten und an Interessierte gegen eine kleine Aufwandsentschädigung verleihen.

4.3.4 Knotenpunkt Bergmannstraße—Zossener Straße/Friesenstraße

Nutzungskonflikte

Nutzungskonflikte bestehen zwischen

- Fußgängerlängsverkehr — abgestellten Fahrrädern im Seitenraum
- Fußgängerlängsverkehr — Auslagen der Gewerbetreibenden

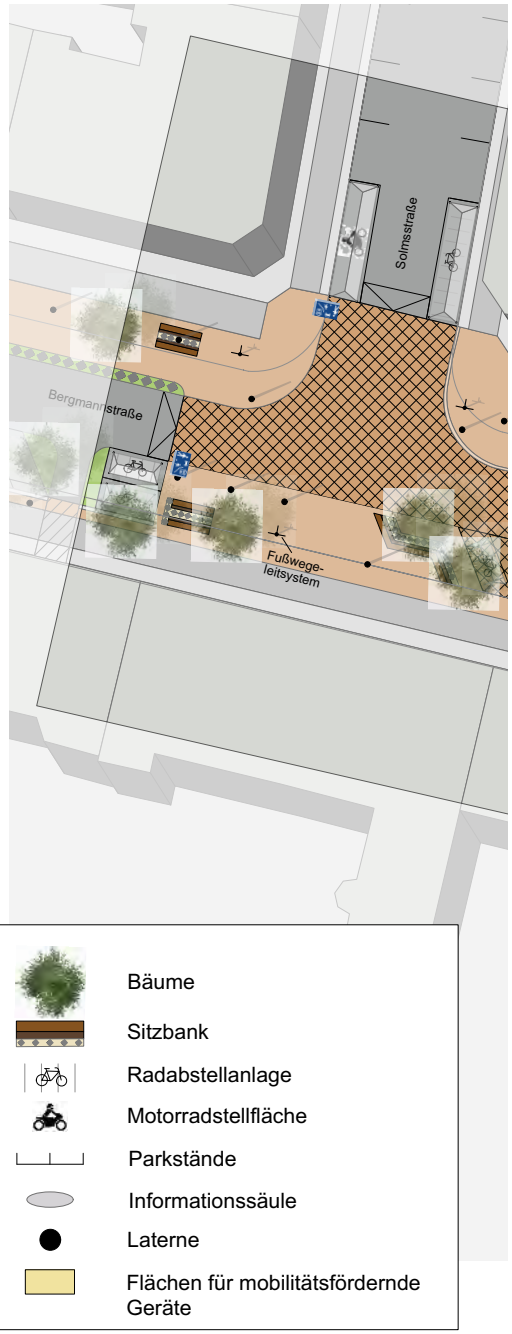
Defizite

Folgende Defizite sind vor Ort ausgemacht worden:

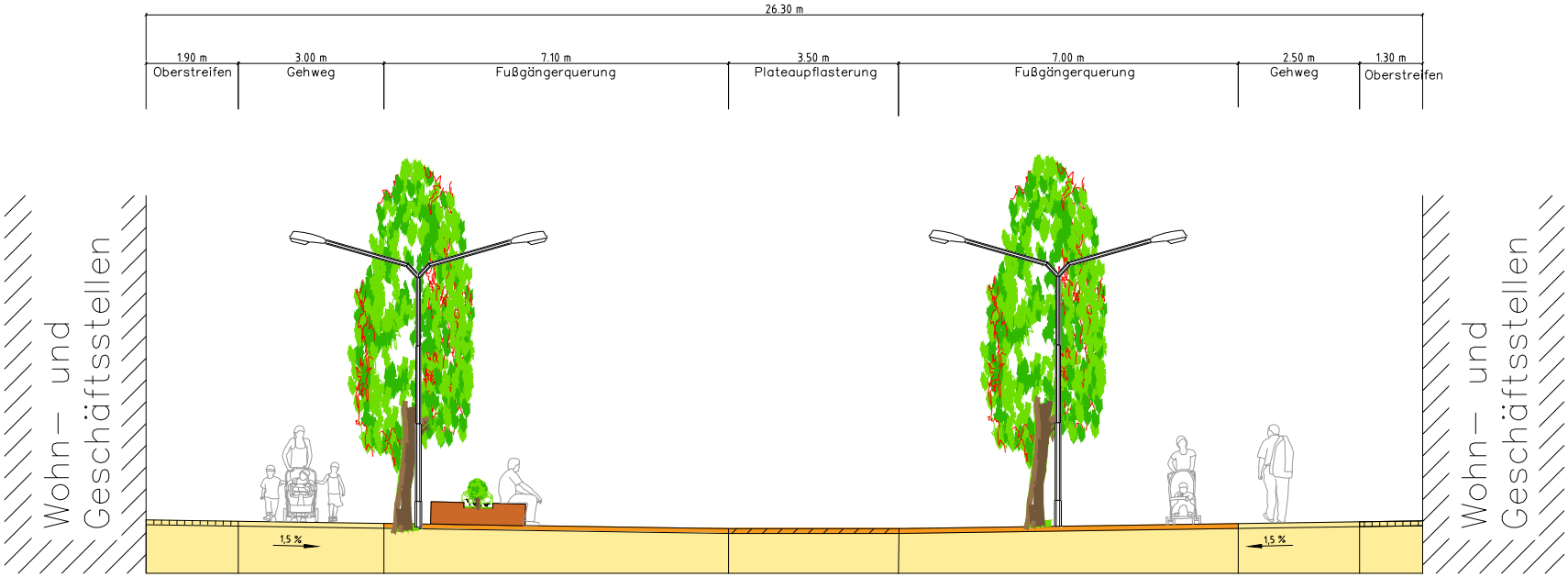
- fehlende Querungsmöglichkeiten über die Fahrbahn für den Fußverkehr
- sehr hohe Trennwirkung vorhanden aufgrund der Fahrbahnbreite von 13,5m sowie eingebauten Absperrungen zwischen Fahrbahn und Seitenraum
- wenig vorhandene Begrünung
- Mangelangebot an qualitativ hochwertigen Radabstellanlagen
- vorhandener Durchgangsverkehr über die *Zossener Straße* aus nördlicher Richtung zum *Mehringdamm* und umgekehrt
- aufgrund der hohen räumlichen Trennung im Straßenraum kommt es zu einem funktionalen Bruch zwischen beiden Straßenseiten

Bauliche Maßnahmen

Dieser Knotenpunkt nimmt in dem Entwurfsgebiet eine gesonderte Stellung ein.
Bei vor Ortsbegehung konnte beobachtet werden, dass ein bedeutender Teil der Kfz die *Bergmannstraße* als Ausweichstrecke nutzen, um die Kreuzung *Mehringdamm/Gneisenauerstraße* zu umfahren. Somit ist eines der Ziele der Umgestaltung den Verkehrsfluss so stark herabzusetzen, dass aufgrund der Verlangsamung das subjektive Empfinden eines Zeitersparnisses über diese Route nicht mehr existent ist und der Durchgangsverkehr deutlich zurückgeht.
Auf der Höhe *Zossener Straße/ Bergmannstraße* kommt es zu einem städtebaulichen und verkehrlichen Bruch. Die Trennwirkung kommt hier durch die Straße und deren Verkehrsführung mitsamt der signaltechnischen Steuerung sowie der eingebauten Geländer im Seitenraum stark zum Tragen. Des Weiteren ist die derzeitige Führung der Radfahrenden aus westlicher Richtung suboptimal, da sie von der Fahrbahn auf den Seitenraum geführt werden.
Derzeitig wird das Stadtbild durch die Verkehrsflächen für den mo-



Schenkendorfstraße
Platz der Generationen
Begegnungsfläche
Fußwege-
leitsystem
Zossener Straße
Zossener Straße
1,55m
2,45m
0,60m
5,00m
3,00m
2,50m
3,00m
5,000m
5,00m
4,50m



torisierten Verkehr dominiert. Maßgeblich für die Trennwirkung sind die sehr breite Fahrbahn (ca. 13,5 m) sowie die Signalisierung durch Lichtsignalanlagen an der Kreuzung *Nostitzstraße* und *Zossener Straße*. Im teilweise sehr begrenzten Seitenraum müssen Fußverkehr, Aufenthaltsflächen, Auslagen von Restaurants und Abstellanlagen für Fahrräder koexistieren.

Ziel der Umplanung des Knotenpunktes ist es die vorhandenen Defizite insbesondere für den querenden Fußverkehr zu lindern. Außerdem wird das Ziel verfolgt, das Angebot an Radabstellanlagen quantitativ und qualitativ zu erhöhen. Darunter wird die Erhöhung der Anzahl verfügbarer Anlagen verstanden. Zum anderen sind größtenteils überdachte und beleuchtete Stellflächen vorgesehen, an denen Fahrräder an Abstellbügeln diebstahlsicher angeschlossen werden können.

In diesem Zusammenhang soll die Aufenthaltsqualität nicht nur im Seitenraum der Markthalle sondern auf dem gesamten Straßenquerschnitt erhöht werden.

Weil für die derzeitige Trennwirkung die derzeitig vorhandene Knotenpunktform verantwortlich ist, kann als alternative Knotenpunktvariante ein Kreisverkehr in Betracht gezogen werden. Der maßgebliche Vorteil eines Kreisverkehrs an der Kreuzung *Bergmannstraße—Zossener Straße* ist, dass die Qualität des Querens für die Fußgänger erhöht wird. Zur weiteren funktionalen Gliederung werden Aufpflasterungen, Engstellen mit Querungsmöglichkeiten und ausgestaltete Lichtkonzepte und Begrünungen eingesetzt. Abbildung 20 zeigt schematisch die Schritte der Umgestaltung einer Kreuzung hin zu einem Kreisverkehr auf.

Um den Kraftfahrzeugnutzern die besondere Bedeutung der straßenräumlichen Situation zu verdeutlichen, wird das Oberflächenmaterial der Fahrbahn an das der Seitenräume angepasst. Somit

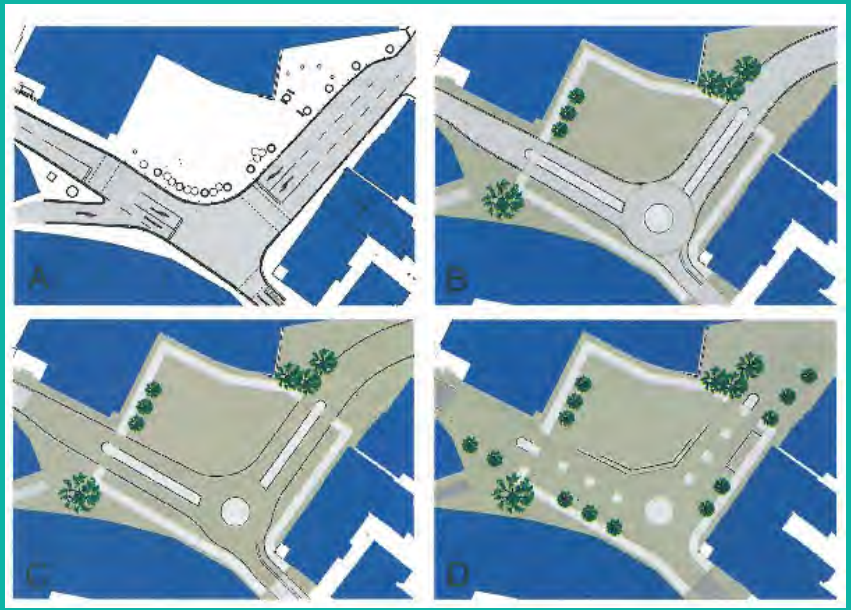


Abb. 20: Umgestaltung einer Platzsituation (FGSV 2011, S.19).

vereinen sich der Platz vor der Marheinekemarkthalle und der Straßenraum mit Beibehaltung der Separation zwischen den Verkehren.

Da der Erfolg oder Misserfolg solcher Maßnahmen maßgeblich von subjektiven Empfindungen der Verkehrsteilnehmenden abhängt, sollten diese durch Befragungen erhoben werden. Vor allem sollen Kinder, Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen Ziel des Monitorings sein (s. Kapitel 5. Öffentlichkeitsarbeit).

4.4 Begrünungs- und Gestaltungskonzept

Neben den derzeit nicht ausreichend vorhandenen Aufenthaltsflächen für Fußgänger ist die Ausweitung der Begrünung der *Bergmannstraße* ein wichtiger Aspekt, um die Nahmobilität in der Straße zu stärken.

Das Konzept sieht vor, die vorhandenen Baumreihen mit Nachpflanzungen zu vervollständigen. Mit gezielten Neupflanzungen von Bäumen in den bestehenden Baumreihen wird der vorhandene Alleecharakter vervollständigt und die Gliederung des Straßenraumes gestärkt. Außerdem wird die Allee bis zur Kreuzung *Mehringdamm* fortgeführt, um den derzeitig vorhandenen Bruch, der auf dem Abschnitt *Mehringdamm—Am Tempelhofer Berg* vorzufinden ist, zu eliminieren. Dank des verbreiterten Seitenraums auf der südlichen Straßenseite zwischen *Am Tempelhofer Berg* und *Nostitzstraße* stehen Flächen zur Verfügung, um die Baumreihe zwischen den oben genannten Kreuzungen zu komplettieren.
Der Fortlauf der Baumreihen wird lediglich an den Knotenpunkten unterbrochen, um die verkehrliche Situation den Verkehrsteilnehmenden entsprechend visuell zu unterstreichen und eventuelle Sichtbehinderungen zu minimieren.
Ebenso wird die Querungsstelle vor der *Bergmannstraße* Nr. 5 durch ein sogenanntes Baumtor visuell hervorgehoben. Gleiches gilt für die Einfahrt von der *Zossener Straße* in die *Bergmannstraße.*

Zur räumlichen Auflockerung der vorhandenen Senkrechtstellplätze zwischen *Nostitzstraße* und *Solmsstraße* sind Grünstreifen mit Baumpflanzungen vorgesehen.

Eine niedrigwachsende gehwegbegleitende Begrünung in Form von Sträuchern oder Büschen werden einerseits als Querschnittselement genutzt, um zwischen den Parkständen und dem Seitenraum eine Abgrenzung zu erhalten. Gleichzeitig werden die Fußgänger zu den nächsten Querungsstellen geleitet, sodass eine Querung der Fahrbahn an Stellen von vorhandenen Parkständen erschwert wird und das Risiko von plötzlich hervortretenden Fußgängern zwischen parkenden Autos minimiert wird.
Darüber hinaus werden zur Steigerung der Aufenthaltsqualität an Orten mit Sitzgelegenheiten zusätzlich Hochbeete an den Rückseiten der Sitzbänke angelegt (s. Abb. 21).

Da es sich bei dem vorgeschlagenen Begrünungskonzept um ein Bündel von Maßnahmen handelt, das vor allem in der späteren Pflege einen gewissen (finanziellen) Aufwand bedarf, wird hier vorgeschlagen, über Baum- bzw. Pflanzenpatenschaften einen Anteil des finanziellen und personellen Aufwands zu kompensieren (s. auch Kapitel 5. Öffentlichkeitsarbeit).

Abb. 21 Gestaltungsmöglichkeit von Sitzelementen (Q. Club L94 2012).

5. Öffentlichkeitsarbeit

Die bauliche Veränderung einer Straße, vor allem in Zusammenhang mit einem neuartigen oder veränderten Nahmobilitätskonzept, stellt einen großen Eingriff in das Leben der dort ansässigen Bürger und Geschäftsleute dar. Ein Nahmobilitätskonzept beinhaltet nicht nur bauliche Veränderungen, sondern auch Verhaltensänderungen, welche durch geeignete Öffentlichkeitsarbeit angeregt werden müssen. Aus diesem Grund ist es formell wie informell notwendig hinreichende Partizipationsformen, in Verbindung mit Marketingkonzepten und Informationsmaterialien, zu gestalten.

Grundsätzlich besteht Uneinigkeit zwischen Planenden sowie Anwohnenden und Geschäftsleuten darüber, was in einer Straße zu verändern ist und was nicht. Der Erfolg eines Entwurfes bzw. dessen Umsetzung und Verstetigung steigt mit der Höhe der Beteiligung und Entscheidungsmöglichkeit der Betroffenen Personen. Daher ist es ratsam, die Betroffenen bereits bei der Zielsetzung, vor der Plan- bzw. Entwurfsgestaltung, einzubinden. Hierbei ist es nötig, dass Vorschläge und Änderungswünsche der Betroffenen auch tatsächlich berücksichtigt und umgesetzt werden. Jedoch sei zu erwähnen, dass Beteiligung nicht erzwungen werden kann, sondern freiwillig geschieht und, wie zuvor erwähnt, ggf. einer top-down Aktivierung bedarf.

Es ist zunächst zu unterscheiden zwischen gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligungsverfahren, die beispielsweise im Rahmen von Bebauungsplan- und Planfeststellungsverfahren einzuhalten sind und solchen, die freiwillig gestaltbar sind. Da das vorliegende Konzept im Falle eines Umsetzungsvorhabens zwangsweise entsprechende gesetzliche Verfahren durchlaufen muss, fokussieren sich die folgenden Vorschläge auf informelle Möglichkeiten (vgl. IVP 2016, S. 5).

Der ganzheitliche Beteiligungsprozess sollte mit den unterschiedlichen Stufen und Veranstaltungen im Vornherein zeitlich und strukturell gut durchgeplant und abgestimmt werden, damit die verschiedenen Ergebnisse an geeigneter Stelle zusammengeführt werden können. Der Zeitplan sollte so gestaltet sein, dass alle Ergebnisse bei der endgültigen Planung berücksichtigt werden können.
Gemäß Abbildung 22 steigt die Einflussnahme der Interessensgruppen mit zunehmender Stufe. Die im Folgenden vorgeschlagenen Konzepte zur Partizipation sehen im Wesentlichen Informationen und Mitwirkungsmöglichkeiten vor.
Die weiteren Stufen, Mitentscheidungen bzw. Entscheidungen, benötigen deutlich mehr Ressourcen (Zeit, Personal, Finanzen) durch intensivierte interaktive Prozessschritte und breiter gefächerte Formate, wie beispielsweise Zukunftswerkstätten, Arbeitsgruppentreffen der interessierten Kreise usw. Grundsätzlich empfiehlt es sich, trotz gesteigertem Zeit- und Kostenbedarf alle Stufen der Partizipation zu nehmen.

Es existieren verschiedene Interessensgruppen, wie Bürger (Kinder, Senioren, etc.), politische Mandatsträger, städtische Verwaltung, Interessenverbände usw. (vgl. IVP 2016, S. 7). Bezogen auf die *Bergmannstraße* sei eine Gruppe beispielhaft und exklusiv genannt: die Anwohnerinitiative Bergmannstraße 69 („Begegnungszone Nein – Danke!“). Diese Interessensgruppe setzt sich unter

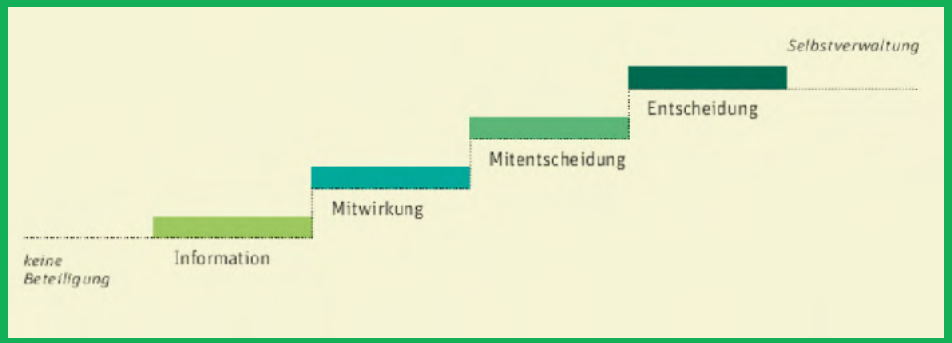


Abb. 22: Stufen der Partizipation (SenStadt Berlin 2011, 26).

anderem für den Erhalt des Charakters der Straße, Parkplatzerhaltung und die Entschleunigung des Kfz- sowie Fahrradverkehrs ein. Grundlegender Wunsch des Aktionsbündnisses ist es, eine „normale Straße“ zu bleiben bzw. zu behalten (vgl. Aktionsbündnis Bergmannstraße 2016).

Wie in Kapitel 2.1 erwähnt, liegt der Anteil der Kinder und Jugendlichen im Bergmannkiez mit 15 % bis 17 % leicht über dem Berliner Durchschnitt von 14,7 %. Außerdem befinden sich drei Schulen in den Nebenstraßen der Bergmannstraße sowie vier weitere in der näheren Umgebung. Kinder und Jugendliche gehören unter anderem zu den schützenswerten Mitgliedern unserer Gesellschaft, weshalb ihre Rechte in der Kinderrechtskonvention festgeschrieben sind. Dort wird unter anderem auch ihr Recht auf Beteiligung unter Art. 12 aufgeführt. Das bedeutet unter anderem, dass die Meinung von Kindern auch bei Verwaltungsverfahren beachtet werden muss. Denn machen Kinder schon früh die Erfahrung, dass es sich bloß um eine „Alibibeteiligung“ handelt, kann dies später zu Beteiligungs- und sogar Politikverdrossenheit führen.

Aufgrund der genannten Aspekte wird dringend empfohlen die Bedürfnisse und Wünsche der Kinder und Jugendlichen in die Planung mit einzubeziehen.

Die Atmosphäre der *Bergmannstraße* ist stark geprägt durch die Vielzahl an Einzelhändlern und gastronomischen Betrieben, die i. d. R. oftmals Bedenken gegenüber infrastrukturellen Veränderungen haben. Beispielsweise befürchten viele Händler, dass bei Verringerung der Parkflächen ein Teil des Umsatzes der Pkw-Kunden verloren geht. Es ist daher sinnvoll dieser Interessensgruppe durch Informationen zu Befragungen, Untersuchungen und Studien darzulegen, dass sie durch die Veränderung sogar mehr Umsatz generieren können. Beispielsweise durch eine neue Kundengruppe oder verstärkte Anteile von anderen Kundengruppen (Fahrradfahrer, Senioren usw.).

5.1 Beteiligung bei der Planunsgphase

Zunächst soll ein offener Informationsabend stattfinden, zu dem die Bürger und Gewerbetreibenden der *Bergmannstraße* und anliegenden Nebenstraßen im längeren Vorfeld eingeladen und detailliert über den ersten, vorliegenden Entwurf informiert werden. Idealerweise sollten den Betroffenen mehrere Entwürfe mit Alternativen und Abstufungen vorgestellt werden. Durch verschiedene Varianten kann unter Umständen schneller und deutlicher herausgestellt werden, was die Betroffenen präferieren bzw. überhaupt nicht wünschen.
Entsprechende Print- und digitale Informationen über das Vorhaben sollen vorab erstellt und für alle Beteiligten zugänglich sein, beispielsweise durch das örtliche Bürgerbüro, Parteibü-

ros oder in den Ladengeschäften sowie der Markthalle. Darüber hinaus sollen die Informationen auf die unterschiedlichen Zielgruppen (Menschen mit Migrationshintergrund, Senioren etc.) ausgerichtet sein.
Um allen Beteiligten die Chance zu geben an so einem Abend teilzunehmen und die Gruppengröße überschaubar zu halten, empfehlen sich zwei Termine mit entsprechender Anmeldung. Je nach Ressourcen (Zeit, Personal, Finanzen) und Anmeldungen/tatsächlicher Beteiligung können an diesem Abend bereits kleine Diskussionsgruppen/Runde Tische gebildet werden, an denen Kritik und Änderungswünsche sowie Bedenken aufgenommen und dokumentiert werden. Durch die kleinen Diskussionsrunden bzw. Runden Tische kann bereits eruiert werden, wie viel Bedarf seitens der Betroffenen für Mitbestimmungen/Mitentscheidungen besteht.
Parallel dazu soll eine eigenständige Internetseite für das/die Vorhaben in der *Bergmannstraße* eingerichtet werden, um verschiedene Zwecke zu erfüllen:

- Informationsbereitstellung in Form von Text, Karten und anderen digitalen Medien
- Implementierung eines Beschwerdemanagements und Forums zum Austausch aller Beteiligten
- Bereitstellung von Informationen zur *Bergmannstraße* für die Phase nach der Umgestaltung
- Einrichtung eines Forums zum Diskutieren des Entwurfs zwischen allen Beteiligten

Für die Kinder und Jugendlichen sollte ein separater Kreativtag gestaltet werden, an dem sie beispielsweise eine Fotosafari in der *Bergmannstraße* unternehmen und darüber diskutieren, welche Wünsche sie für die Veränderungen haben. Diese sollen zum Schluss in einem Wunschstadtplan oder einer Agenda schriftlich festgehalten werden.

Neben den Informationsabenden sollen zwei Tage für eine Zukunftswerkstatt festgelegt werden, sodass möglichst viel Zeit für die einzelnen Phasen und Diskussionen bestehen. Die älteren Jugendlichen sollen die Ergebnisse des Kreativtages mit in die Zukunftswerkstatt einbringen und vertreten. Nach der Realisierungsphase bestehen gegebenenfalls bereits praktisch umsetzbare Maßnahmen. Die Einladungen dazu sollen per Brief an die Anwohnenden und Gewerbetreibenden der *Bergmannstraße* sowie die der angrenzenden Nebenstraßen geschickt werden.

Nach Prüfung und Verarbeitung der Änderungswünsche aller Beteiligten soll der neue Entwurf über die oben genannte Website öffentlich zur Verfügung stehen und erneut die Möglichkeit geben, Meinungen dazu zu äußern. Für Personen, die nicht die Möglichkeit oder Fähigkeiten besitzen auf diese Seite zuzugreifen, sollen entsprechende Printmedien im örtlichen Bürgerbüro, zum Beispiel im Büro des Stadtteilausschusses Kreuzberg e. V. (*Bergmannstraße* Nr. 14), bzw. einer entsprechenden Anlaufstelle (kostenlos) zur Verfügung stehen.

5.2 Langfristige Beteiligungsmöglichkeiten

Sobald der finale Entwurf fertiggestellt und das Planfeststellungsverfahren angelaufen ist, soll ein Begegnungsraum in der *Bergmannstraße* geschaffen werden. In diesem soll der finale Entwurf als architektonisches Modell ausgestellt sein, Informationsmaterialien bereitstehen und bereits Beteiligungsmöglichkeiten für die Phase nach dem Umbau angeboten werden. Letztere in Form

von Listen für Patenschaften neu zu pflanzender Bäume in der *Bergmannstraße* und Patenschaften für die Begrünung und Pflege von Baumscheiben. Die Interessierten sollen zum Zeitpunkt der Umsetzung einen Gutschein für den Einkauf von Pflanzen und Gestaltungsmaterialien erhalten, um die Baumscheiben ästhetisch gestalten zu können und so die Attraktivität und optische Aufenthaltsqualität der Straße zu erhöhen.

Darüber hinausgehend könnte ein Kinder- und Jugendfond für den Bergmannkiez initiiert werden, auf den sich Kinder und Jugendliche mit Projekten im und für den Kiez bewerben können und organisatorische wie auch finanzielle Unterstützung bekommen. Dies kann die Begrünung der Schulhöfe sein oder auch ein Platzkonzert auf dem Marheinkekeplatz. Die Jury sollte ebenfalls aus Kindern und Jugendlichen verschiedenen Alters bestehen, welche im Kiez wohnen oder dort zur Schule gehen. Damit diese Anwohnergruppe „sichtbar“ im Straßenraum wird, sollte ihnen die Möglichkeit gegeben werden z. B. ein „Straßeneingangsschild“ oder einen Kinderzebrastreifen für die Bergmannstraße zu gestalten. Alternativ dazu ist auch ein bleibender, aufgezeichneter Kinderschulweg auf dem Bürgersteig denkbar.

Zudem sollte nach der Umsetzung der Maßnahmen eine Evaluiertung für weitere ähnliche Projekte durchgeführt werden, um den Erfolg der Umgestaltung gerade in Bezug auf die Erhöhung des Fuß- und Radverkehrsanteils am Modal Split zu messen. Da der Erfolg oder Misserfolg solcher Maßnahmen maßgeblich von subjektiven Empfindungen der Verkehrsteilnehmenden abhängt, sollten diese durch Befragungen erhoben werden. Vor allem sollen Kinder, Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen Ziel des Monitorings sein.

5.3 Marketing während der Bauphase

Wenige Zeit vor Spatenstich zum Umbau der *Bergmannstraße*, sollen die zu veränderden Flächen in der Straße auf dem Boden in einer positiven Farbe (beispielsweise grün bzw. für Menschen mit Farbsehschwäche gelb oder hellblau) so gekennzeichnet werden, dass allen Beteiligten ersichtlich wird, wie die Straßenfläche nach dem Umbau aussehen wird (s. Entwurf). Als Beispiel sei eine Vergrößerung der Baumscheiben bzw. des Trottoirs genannt. Hintergrund dessen ist der Gedanke an eine gesteigerte Annahme bzw. Akzeptanz der Beteiligten durch einen Wiedererkennungseffekt mit den Entwürfen/Plänen sowie der Möglichkeit sich bereits vor dem Umbau vorstellen zu können, wie die Straße im Nachgang — zumindest schematisch — aussehen wird.

Zum Spatenstich soll ein großes Straßenfest stattfinden, auf dem die Beteiligten in Kontakt kommen und sich gleichzeitig von der alten *Bergmannstraße* verabschieden können. Im Zuge dessen sollen die einzelnen Personen die Möglichkeit haben selbst an dem Abriss entsprechender Flächen teilzunehmen. Als Beispiel sei hier das Zerschlagen/Abtragen eines Bordsteines oder Fällen/Zerlegen eines Baumes genannt. Diese Art der Beteiligung soll dafür sorgen, dass sich die Menschen, die in der Straße leben, mit einbezogen fühlen, Teil der Gesamtunternehmung sind, das Gefühl der aktiven Teilhabe am Prozess haben — sowohl physisch als auch psychisch — und selbst ein Teil der aktiven Veränderung sind. Besonders letzteres verhindert im Idealfall das Enstehen eines Feindbildes im Sinne von „Die haben alles verändert!“.
Auf Grund des möglichen Verletzungsrisikos soll die Beteiligung kontrolliert durch qualifiziertes Baupersonal erfolgen.

Eine Umsetzungsidee dazu ist, dass die Straße in einzelne Abschnitte oder Bereiche aufgeteilt wird, die abgegrenzt sind und entsprechendes Kontrollpersonal zugewiesen bekommt. Alle, die sich an den Abrissmaßnahmen aktiv beteiligen wollen, stellen sich dann in einer Schlange bei den einzelnen Stationen auf und kommen nacheinander an die Reihe.

5.4 Informations- und Orientierungskonzept

Während der Bauphase sollen über die zuvor genannte Internetseite alle Bauschritte und -zustände für alle Interessierten verfolgbar sein. Gerade für Menschen, die affin gegenüber modernen Medien sind, sollen verschiedene Sticker oder Informationszettel auf der Straße angebracht sein, auf denen sich ein QR-Code zum abscannen und der Verweis/Hinweis auf die Bergmann-Webseite befindet.

Abb. 23: Beispielhaftes Motivationsschild (gemessen vom Marheineke-platz) (eigene Darstellung).

Aufgrund des geforderten neuen Nahmobilitätskonzeptes sind zunächst zielgruppenspezifische, ansprechende Beschilderungen zur Motivationssteigerung der körperlichen Aktivität und Förderung der Gesundheit durch Fuß- und Radverkehr geplant. Diese beinhalten beispielsweise Wegebeschilderungen zu Sehenswürdigkeiten mit Auskunft über Streckenlänge in km, die durchschnittliche Gehzeit in Minuten oder in Schritten in Abhängigkeit der Zielgruppe. Letzteres ist, sofern zweisprachig aufgeführt, auf Grund des Maßes „Fuß“ gegebenenfalls eingängiger für Touristen. Die Angabe in Wegezeit hingegen ist unter Umständen für Kinder („Um fünf bist du aber wieder zu Hause!“) motivierender und allgemein lässt sich durch die Zeitangabe leichter abschätzen, ob diejenige Person noch ihren Termin einhalten kann („Ich habe noch 10 Minuten Zeit, bis ich Dietmar treffe. Schaffe ich das noch zu Fuß?“).

Um die Motivation im Fußverkehr zu steigern, sind innerstädtische Pilgerwege — von der *Bergmannstraße* aus beginnend — auf Schildern oder Broschüren ausgewiesen. An bestimmten Stationen dieser Wege stehen Schilder mit Hinweisen, wie viel die Agierenden für ihr Herz-Kreislauf-System oder ihre Muskeln getan haben („Dieser Weg hat 500 Kalorien verbrannt“; „Heute hast du etwas für dein Herz getan.“).

Um die Motivation zielgruppenspezifisch anzupassen sind verschiedene Slogans denkbar:

Für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene bis 30 Jahren:

- „Triff deine nächste große Liebe in 500 m am Marheineckeplatz“
- „Fang Pikachu und tu was für dein Herz“
- „Catch them all — und deine Gesundheit!“

Letztere beiden Slogans beziehen sich auf die Beliebtheit der Pokemon-App für Smartphones und dem Umstand, dass sich die Spieler zum Ausüben/Ausführen des Spiels aktiv in der Stadt bewegen müssen.

Für 30-Jährige und Älter:

- „Von hier bis zur Markthalle und du kannst dir ein Stück Torte gönnen!“

Ein exemplarisches Schild zeigt Abbildung 21. Weitere Beispielschilder sind dem Anhang (s. Anhang 2, S. 64) zu entnehmen.
Besonders in Zeiten von sogenannten Fitnesstrackern wie Jawbone und Fitbit Flex, die nicht nur die geleisteten Schritte zählen, sondern auch den Puls messen und andere Informationen zur statistischen Übersicht auf das Smartphone senden, ist die Verknüpfung mit einer Bergmann-App denkbar. Diese könnte dann digital die zuvor beschriebenen Schilder ersetzen und individueller durch GPS-Tracking die Geh-Erfolge anzeigen. Denn durch die Schilder entstehen zwangsweise feste Fixpunkte. Besser wären daher individuelle Startpunkte auf der App durch GPS-Datenübertragung.

Für die Menschen, die nicht die Möglichkeit haben sich die App herunterzuladen oder keinen Zugriff auf die Bergmann-Seite haben, sowie für Touristen, sollen ovale Litfaßsäulen mit digital-Wänden strategisch in der *Bergmannstraße* (s. Abb. 24) verteilt werden. Diese sollen über einen Bildschirm verfügen, über den man per Touchfeld die Bergmann-Seite bedienen kann. Die zuvor genannten Pilgerwege können dort digital abgerufen und die Route eingesehen werden. Darüber hinaus soll eine digitale Ansicht über die Ladengeschäfte und deren Standorte in der *Bergmannstraße* bestehen. Diese sei angelehnt an die Etagen-Übersichten/Orientierungstafeln in Einkaufshäusern oder den Geschäftetafeln in großen Einkaufsstraßen (s. Schloßstraße in Steglitz-Zehlendorf). Bei Bedarf soll der Nutzer einzelne Rubriken anwählen können, zum Beispiel „Cafes“. Wird diese Rubrik angeklickt, werden optisch nur die Geschäfte in der *Bergmannstraße* hervorgehoben, die der Kategorie entsprechen. Auf Wunsch können die einzelnen Geschäfte dann angeklickt und mehr Informationen gesammelt werden, beispielsweise die Weiterleitung auf die Internetseite des Geschäftes.

Ebenfalls sollen die Säulen den Austausch der Bürger durch eine Fläche mit „Suche-Biete“ Annoncen fördern und langfristig die Anwohner über geplante Aktionen, wie Festlichkeiten, Baumaßnahmen usw., informieren. Gleichzeitig stellen die Säulen kostenlose HotSpots für Wlan-Zugang dar.
Durch die Schaffung dieser Säulen hat grundsätzlich jeder Mensch, der in der Bergmannstraße mobil ist, die Möglichkeit die genannten Informationen zu erhalten.

Die Kombination und Diversität der einzelnen Maßnahmen und Bestandteile sind als Äquivalent zur Vielfalt, die in der Bergmannstraße (und angrenzenden Straßen) lebenden Bewohner und Besucher, zu sehen. Auf diese Weise soll sich für jeden Einzelnen ein Konzeptaspekt ergeben, in dem er oder sie sich wiederfinden und sich so ein lebendiger und lebenswerter Kiez entwickeln kann.

Abb. 24: Digitale Litfasssäule von Fujitsu (Computerworld 2010).

6. Fazit

Mit dem konzeptionellen Straßenraumentwurf der *Bergmannstraße* soll gezielt der Fußverkehr in Längs- und Querrichtung sowie die Aufenthaltsqualitäten der gesamten Straße gestärkt werden, ohne dabei die anderen Nutzungsansprüche stark zu vernachlässigen. Durch die Neuausbildung der bestehenden Borde wird der Straße eine völlig neue Struktur verliehen und somit die verfügbaren Nutzungsflächen sinnvoll umverteilt. Von einer kompletten Priorisierung des Fußverkehrs gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden wird auf Grund der Einteilung der *Bergmannstraße* nach RIN bzw. RASt abgesehen, da sich die Erschließungs- mit der Aufenthaltsfunktion überlagert und diverse konträre Nutzungsansprüche bestehen. Bei einem solchen Konfliktfall soll daher auf eine möglichst gerechte Verteilung der vorhandenen Fläche geachtet werden, die mit dem vorliegenden Entwurf gegenüber der aktuellen Situation erfüllt wird.

Mit dem Gesamtkonzept aus räumlicher Trennung von Verkehrswegen einerseits und Möglichkeiten des querenden Fußgängerverkehrs andererseits wird sensibel auf punktuelle Nutzungsansprüche reagiert. Wegen der fehlenden Priorisierung des Fußverkehrs kann per se nicht die Bezeichnung Begegnungszone verwendet werden. So kann die Umgestaltungsform der *Bergmannstraße* im Volksmund seinen ganz eigenen Namen finden, damit die Akzeptanz nicht durch den bereits zuvor negativ geprägten Begriff der Begegnungszone, wie im Falle der *Maaßenstraße* in Berlin, erschwert wird.

Der grundlegende Erfolg der Veränderung einer Straße steht und fällt nicht nur durch die Art der Straßenraumgestaltung, sondern auch mit der Akzeptanz der betroffenen Personen. Denn ein verändertes Nahmobilitätskonzept beinhaltet nicht nur bauliche Veränderungen, sondern in der Regel auch Verhaltensänderungen. Daher ist dringend zu empfehlen, alle interessierten Parteien frühstmöglich und intensiv in den Beteiligungs- und Entscheidungsprozess mit einzubeziehen. Es ist erforderlich, dass nicht nur das Gefühl der Beteiligung oder der Mitentscheidung vermittelt wird, sondern die Anmerkungen und Wünsche der Betroffenen auch tatsächlich (sichtbar), im Rahmen der Möglichkeiten, verwirklicht werden.

Quellen

Literatur:

Baier; Eilrich; Heinz; Krause; Lerner; Maier; Seyboth; Steinbrecher (2006). Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf. Köln: FGSV Verlag.

Bucksch, Jens; Schneider, Sven (Hrsg.) (2014). Walkability, 1. Auflage, Bern: Verlag Hans Huber.

FG Straßenplanung und -betrieb TU Berlin (Hrsg.) (2016). Übungsumdruck zur VL Entwurf von Straßenverkehrsanlagen außerhalb bebauter Gebiete. Berlin: s. n.

Feuchtinger, Max-Erich; Wehner, Bruno; Gerlach, Jürgen (2008). Richtlinien für integrierte Netzgestaltung RIN. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung. Köln: FGSV Verlag.

FGSV (Hrsg.) (2006). RASt: Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen. Köln: FGSV Verlag GmbH.

FGSV (Hrsg.) (2008). RIN. Köln: FGSV Verlag GmbH.

FGSV (Hrsg.) (2011). Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Überquerungsbedarf. Köln: s. n.

FGSV (Hrsg.) (2012). RAL, 2012. Köln: FGSV Verlag.

ILS (Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein Westfalen) (Hrsg.) (2001). Fußverkehr – Eine Planungshilfe für die Praxis. ILS: Dortmund.

Lorenz, Kasper (1956). Die Klothoide als Trassierungselement. Bonn: Dummlers Verlag.

SenStadtUm (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt) (Hrsg.) (2013). Fußverkehrsstrategie für Berlin „Modellprojekt Begegnungszonen“. Berlin: s. n.

Internetquellen:

Airbnb (Hrsg.) (o. J.). Suche: Bergmannstraße, Berlin; URL: https://www.airbnb.de/s/Bergmannstra%C3%9Fe--Berlin?guests=1&search_by_map=true&sw_lng=13.38440277070913&sw_lat=52.4848215125072&ne_lng=13.403028030108544&ne_lat=52.494935246962875&zoom=15&ss_id=esjqxf9f&ss_preload=true&source=bb&s_tag=UckUR3sF (Zugriff am 10.09.2016).

Aktionsbündniss Bergmannstraße (Hrsg.) (2016). Begegnungsbergmannblog Ararat, URL: http://begegnungbergmannblog.ararat-berlin.de/?p=1323 (Zugriff am 27.09.2016).

Berlin.de (Hrsg) (2016). Das offizielle Hauptstadtportal: Sehenswürdigkeiten – Bergmannstraße, 2016. URL: http://www.berlin.de/sehenswuerdigkeiten/3560259-3558930-bergmannstrasse.html (Zugriff am 10.09.2016).

Berliner Sportclub Eintracht/Südring 1931 e. V. (Hrsg.) (o. J.). Willy-Boos-Sportanlage; URL: http://www.bsc-eintracht-suedring.de/willi-boos-sportanlage (Zugriff am 11.09.2016).

BVG (Berliner Verkehrsbetriebe) (2015). U Mehringdamm, Berlin, 2015. URL: http://www.bvg.de/de/standortplan/9017101 (Zugriff am 19.09.2016).

Ferdinand-Freiligrath-Schule (Hrsg.) (2015—2016). Schulprofil; URL: http://www.ferdinand-freiligrath-schule.de/schulprofil/ (Zugriff am 11.09.2016).

Gerike, Regine (2016a). Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. URL: http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/343762/?markers=229,306&xOffset=-239 (Zugriff am 04.09.2016).

Gerike, Regine (2016b). Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich. URL: http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/83666/ (Zugriff am 04.09.2016).

Grafenhorst, Wolfgang (2015). Straßenverkehrszählung Berlin 2014, Verkehrslenkung Berlin (VLB). URL: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/lenkung/vlb/download/verkehrsmengen_2014.pdf (Zugriff am 25.09.2016).

Heilige-Kreuz-Passion (Hrsg.) (2015a). Veranstaltungskalender; URL: http://www.heiligkreuzpassion.de/veranstaltungskalender/eventslist (Zugriff am 10.09.2016).

Heilige-Kreuz-Passion (Hrsg.) (2015b). Laib & Seele; URL: www.heiligkreuzpassion.de/soziales/ueberwindung-von-armut/laib-und-seele (Zugriff am 10.09.2016).

Heilig-Kreuz-Passion (Hrsg.) (2015c). Die Geschichte der Passionskirche; URL: http://www.heiligkreuzpassion.de/info/heilig-kreuz-passion/ (Zugriff am 10.09.2016).

Hotel Sarottihöfe Berlin (Hrsg.) (o. J. a). Die Sarotti-Höfe; URL: http://hotel-sarottihoefe.de/das-hotel/die-sarotti-hoefe.html (Zugriff am 10.09.2016).

Hotel Sarottihöfe (Hrsg.) (o. J. b). Umgebung; URL: http://hotel-sarottihoefe.de/umgebung.html (Zugriff am 10.09.2016).
IVP (2016). Nahmobilität, Partizipation, In: ISIS-Forum (Zugriff am 27.09.2016).

Leibnitz-Schule Berlin (Hrsg.) (2016). Startseite; URL: http://leibnizschule-berlin.de/ (Zugriff am 11.09.2016).

Lina-Morgenstern-Schule (Hrsg.) (o. J.). Lina Morgenstern – die Gemeinschaftsschule im Bergmannkiez; URL: http://lina-morgenstern-gemeinschaftsschule.de/ (Zugriff am 11.09.2016).

Marheineke Markthalle (Hrsg.) (2016). Geschichte; URL: http://meine-markthalle.de/geschichte/ (Zugriff am 10.09.2016).

SenStadtUm (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt) (Hrsg.) (2014). Berliner Mietspiegel / Wohnlagekarte Berlin – groß; URL: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/mietspiegel/de/wk_gross.shtml (Zugriff am 26.09.2016).

SenStadtUm (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt) (Hrsg.) (2015a). Monitoring Soziale Stadtentwicklung Berlin, 2015. URL: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten_stadtentwicklung/monitoring/ (letzter Zugriff: 16.09.2016).

SenStadtUm (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt) (Hrsg.) (2015b). Berliner Mietspiegel 2015; URL: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/mietspiegel/de/strassensuche.shtml?sid=12 (Zugriff am 26.09.2016).

SenStadtUm (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt) (Hrsg.) (2015c). Umweltatlas Berlin, 09.01 Umweltgerechtigkeit (Ausgabe 2015); In: http://stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/d901_06.htm (Zugriff am 24.09.2016).

SenStadtUm (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt) (Hrsg.) (2016a). Fußverkehrsstrategie, Modellprojekt 5: Begegnungszonen. Berlin: URL: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/fussgaenger/strategie/de/begegnungszonen.shtml (Zugriff am 02.09.2016).

SenStadtUm (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt) (Hrsg.) (2016b). Verkehrspolitik: Besseres Miteinander, Begegnungszone Maaßenstraße. Berlin: URL: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/fussgaenger/strategie/download/begegnungszone_maassenstr_flyer.pdf (Zugriff am 02.09.2016).

SenStadtUm (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt) (Hrsg.) (2016c). Fußverkehrsstrategie — Modellprojekt 5, Begegnungszone Bereich um den Checkpoint Charlie. Berlin: URL: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/fussgaenger/strategie/de/begegnungszone_checkpoint_charlie.shtml (Zugriff am 02.09.2016).

SenStadtUm (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt) (Hrsg.) (2016d). Fußverkehrsstrategie - Modellprojekt 5, Begegnungszone Maaßenstraße in Schöneberg. Berlin: URL: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/fussgaenger/strategie/de/begegnungszone_maassenstrasse.shtml (Zugriff am 02.09.2016).

Schmelzwerk (Hrsg) (o. J.). Location; URL: www.schmelzwerk-berlin.de/index.php?article_id=7 (Zugriff am 10.09.2016).
Schul- und Sportamt Friedrichshain-Kreuzberg (Hrsg.) (2015). Einschulungsbereich Kreutzberg 2016-17. In: https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/aemter/schul-und-sportamt/schule/artikel.162441.php (Zugriff am 24.09.2016).

Schwab, Dieter (2013). Begegnungszonen in Österreich seit Anfang April 2013. Wien (Österreich): URL: http://www.walk-space.at/images/stories/pdf/Begegnungszone_Oesterreich_Feb.2013.pdf (Zugriff am 06.09.2016).

Schweizer, Thomas (2010). Begegnungszonen in der Schweiz – ein Erfolgsmodell. Zürich (Schweiz): URL: http://fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/artikel_1007_begegnunszone.pdf (Zugriff am 03.09.2016).

The North Sea Region Programme Secretariat (Hrsg.) (2009). SHARED SPACE — Reconciling people, places and transport. Viborg (Dänemark): URL: http://archive.northsearegion.eu/iiib/project-presentation/details/&tid=14&theme=3 (Zugriff am 03.09.2016).

Winkler, Ronald (2009). Shared Space, Mehr Sicherheit durch weniger Regeln im Verkehr? München: URL: https://www.adac.de/_mmm/pdf/fi_shared_space_1109_238776.pdf (Zugriff am 04.09.2016).

Vortragsfolien:

IVP (Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung), UE 02 Partizipationsverfahren, SE Nahmobilität, SS 2016.

Abbildungsquellen:

Deckblatt: Fis-Broker, digitale farbige Orthophotos 2016 (Zugriff am 21.09.2016).

Abb. 1: Panorama der Bergmannstraße an der Kreuzung Mehringdamm. Clarissa Livingston (eigene Aufnahme 2016).

Abb. 2: Anteil der Kinder und Jugenlichen im Bergmannkiez (gelb = 13 bis unter 15 %, orange = 15 bis unter 17 %); In: Fis-Broker – Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.) (o. J.). Kinder und Jugendliche 2010; URL: http://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?Szenario=fbinter_jsc (Zugriff am 24.10.2016).

Abb. 3: Ansprechende Fassaden aus der Gründerzeit. Anna Volkmer (eigene Aufnahme 2016).

Abb. 4: Marheineke Markthalle mit Kirchtums der Passionskirche im Hintergrund. Anna Volkmer (eigenen Aufnahme 2016).

Abb. 5: Schmelzwerk in den Sarotti-Höfen. Anna Volkmer (eigene Aufnahme 2016).

Abb. 6: Ausschnitt der Denkmalkarte (rot = Baudenkmal, hellrot = Denkmalbereich Ensemble, hellorgange = Denkmalbereich Gesamtanlage). In: Fis- Broker – Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.) (o. J.). Denkmalkarte Berlin; URL: http://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?Szenario=fbinter_jsc (Zugriff am 24.10.2016).

Abb. 7: Nutzung des Oberstreifens für Auslagen der Läden und Sitzbereiche der Cafes und Restaurants. Anna Volkmer (eigenen Aufnahme 2016).

Abb. 8: Gestaltung der Baumscheiben mit Pflanzen und Sitzgelegenheiten, Nutzung des Unterstreifens zum Abstellen für Fahrräder und für Aufsteller der Geschäfte und der Gastronomie. Anna Volkmer (eigene Aufnahme 2016).

Abb. 9: Kartierung der Nutzungen (eigene Darstellung). Grundlage: Berlin, Kartographieverbund (2014). Geodaten Berlin. Berlin: s.n.

Abb. 10: Nähere Umgebung (Fis-Broker, K5 Farbausgabe).

Abb. 11: Ersatz fehlender Abstellmöglichkeiten durch private Fahrradständer. Anna Volkmer (eigene Aufnahme 2016).

Abb. 12: Fahrradabstellanlagen auf einem ehemaligen Parkplatz. Clarissa Livingston (eigene Aufnahme 2016).

Abb. 13: Bike-Sharing Station der Deutschen Bahn an der Kreuzung Mehringdamm-Bergmannstraße. Anna Volkmer (eigene Aufnahme 2016).

Abb. 14: Schweizer Verkehrszeichen Begegnungszone. In: Schweizer, Thomas (2010). Begegnungszonen in der Schweiz – ein Erfolgsmodell. Zürich (Schweiz): URL: http://fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/artikel_1007_begegnunszone.pdf (Zugriff am 03.09.2016).

Abb. 15: Berlineigene Zusatzbeschilderung der Begegnungszone Maaßenstraße. SenStadtUm (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt) (Hrsg.) (2016d). Fußverkehrsstrategie - Modellprojekt 5, Begegnungszone Maaßenstraße in Schöneberg. Berlin: URL: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/fussgaenger/strategie/de/begegnungszone_maassenstrasse.shtml (Zugriff am 02.09.2016)

Abb. 16: Zeichen 325.1: verkehrsberuhigter Bereich Q. (Fahrtipps.de 2016).

Abb. 17: Prinzipskizze Aufpflasterung von Knotenpunkten. In: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006). Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, S. 108; Köln: FGSV Verlag GmbH.

Abb. 18: Bank mit Radtrainer Q. In: Giro Vitale (2016). Bewegungsapparate. URL: http://www.giro-vitale.de/giro-vitale,deutsch,galerie.html (Zugriff am 24.09.2016).

Abb. 19: Trainingsgerät Armkurbel Q. In: Giro Vitale (2016). Bewegungsapparate. URL: http://www.giro-vitale.de/giro-vitale,-deutsch,galerie.html (Zugriff am 24.09.2016).

Abb. 20: Umgestaltung einer Platzsituation. In: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2011). Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Überquerungsbedarf, S. 19; Köln: FGSV Verlag GmbH.

Abb. 21: Gestaltungsmöglichkeit von Sitzelementen. In: Club L94 Landschaftsarchitekten (2012). Umgestaltung der Innenstadt Baunatal. URL: http://www.clubl94.de/projekte/archiv/baunatal-umgestaltung-der-innenstadt/ (Zugriff am 23.09.2016).

Abb. 22: Stufen der Partizipation. In: Sen Stadt (2011). Stufen der Partizipation, S.26. In: Vorlesung Partizpiation im Modul Nahmobilität 2016, Sandra Reinert.

Abb. 23: Beispielhaftes Motivationsschild. Luise Braun (eigene Darstellung 2016).

Abb. 24: Digitale Litfasssäule von Fujitsu. In: Computerworld (2010). Digitale Litfassäule von Fujitsu. URL: http://www.computerworld.ch/news/artikel/digitale-litfasssaeule-von-fujitsu-51256/ (Zugriff am 27.09.2016).

Quellen Geodaten:

Berlin, Kartographieverbund (2014). Geodaten Berlin. Berlin: s. n.

Anhang 1: Übersichtstabelle Nutzungskonflikte und Defizite Bergmannstraße

	KP **Bermannstr./** **Am Tempelhofer Berg**	**KP** **Bergmannstr./Nostitzstr.**	**KP** **Bergmannstr./Solmsstr. und Schenkendorfstr.**	**KP** **Bergmannstr./Zossenerstr. und Friesenstraße**
Nutzungs-konflikte	Querungsbedarf Fußgänger vs. Fließenden Kfz-Verkehr	Querungsbedarf Fußgänger vs. Fließenden Kfz-Verkehr	Fußgängerlängsverkehr vs. Abgestellte Fahrräder Fußgängerlängsverkehr vs. Auslagen Gewerbetreibende Fließender Kfz-Verkehr vs. / 2.Reihe parken	Fußgängerlängsverkehr vs. Abgestellte Fahrräder Fußgängerlängsverkehr vs. Auslagen Gewerbetreibende
Defizite	Trennwirkung Räumlicher Bruch zw. Mehringdamm und Am Tempelhofer Berg Fehlende Seitenraum-begrünung Bergmannstraße wird als Ausweichroute zu Mehringdamm-Gneisenauerstraße genutzt Abpollerungen im Verkehrsraum der Fußgänger Sichtbeziehungen in Knotenpunkt-bereichen eingeschränkt Fehlende Sitzmöglichkeiten und Aufenthaltsflächen	ungleiche Verteilung des Verkehrsraums auf die vorhandenen Nutzungen Abpollerungen von Grundstückzufahrten befinden sich im Bewegungsraum der Fußgänger Fehlende Sitzmöglichkeiten und Aufenthaltsflächen Fehlende Begrünung	Querungsmöglichkeiten für zu Fuß gehende Beschilderung ÖPNV und Beschilderung von Sehenswürdigkeiten	Querungsmöglichkeiten für zu Fuß gehende nicht ausreichend vorhanden Höhe Trennwirkung aufgrund der Fahrbahn und baulichen Elementen im Seitenraum (Gitter) sowie den vorhandenen LSA Wenig Begrünung Fehlen von Radabstellanlagen Knotenpunkt wird als Ausweichroute zur Gneisenauerstraße/Mehringdamm genutzt Städteräumlicher Bruch und fehlende funktionale Einheit des Straßenraumes zwischen Zossener Straße und Friesenstraße

	Strecke Am Tempelhofer Berg-Nostitzstraße	Strecke Nostitzstraße-Solmsstraße
Nutzungs-konflikte	Fußgängerlängsverkehr vs. Abgestellte Fahrräder Fußgängerlängsverkehr vs. Auslagen Gewerbetreibende Fußgängerlängsverkehr vs. Ruhender Kfz-Verkehr in Grundstückszufahrten Fließender Kfz-Verkehr vs. / 2.Reihe parken Parkvorgänge in Zufahrten	
Defizite	Breiter Verkehrsraum für Kfz und ruhendenVerkehr Monotone Straßenraumgestaltung Dominanz ruhender Kfz Verkehr Zweckentfremdung Straßenmöblierung Nicht genutzte Elemente (Telefonzellen, Imbissbuden) im Seitenraum verkommen und mindern Straßenraumqualität Fehlende Flächen für den Wirtschaftsverkehr und Kurzzeitparken Abpollerungen von Zufahrten auf Flächen des Fußverkehrs Fehlende barrierefreie Querungsmöglichkeiten Straßenraumaufteilung entspricht nicht dem Bedarf der vorhandenen Nutzungen Keine öffentl. Verweilmöglichkeiten oder Spielflächen für Kinder Wenig Möglichkeiten der Interaktion beider Straßenseiten untereinander Belange mobilitätseingeschränkter Personen und sehbehinderter Personen nicht nachgekommen Kontrastarme Gehbahn (problematisch für Sehbehinderte) Querungsmöglichkeiten liegen nicht in „natürlicher“ Bewegungsrichtung der zu Fuß gehenden Fahrradleichen und heruntergekommene Stadtmöblierung Abschnittsweise zu viele Personen auf den Gehwegen Tempo 30-Zone spiegelt sich nicht in Straßenraumgestaltung wider Tempo 30-Zone beginnt nicht ab Einmündung Mehringdamm	

Anhang 2: Weitere Schilder

Gemessen von
Marheinekeplatz

Gemessen von
Bergmannstraße/Nostitzstraße

Gemessen von
Bergmannstraße/Mehringdamm

Gemessen von
Bergmannstraße/Solmsstraße

Gemessen von
Bergmannstraße/Schenkendorfstraße

Gemessen von
Bergmannstraße/Zossener Straße