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

Umwandlung der Bergmannstraße

Fuß- und Radverkehr – die Begegnungszone als Allheilmittel?

Lehrveranstaltung: Nahmobilität
Sommersemester 2016

Betreuer: Prof. Dr. Oliver Schwedes, Dr. Thorben Prenzel

Bearbeiter: Gruppe: **Kritikphase**

Name
Akkaya, *M.*
Betzin, *K.*
Bürklen, *A.*
Fernandez Jorge, *E.*
Harzer, *S. F.*
Kittelmann, *A.*
Klamann, *M. J.*
Kreßin, *T. F.*
Laudan, *J.*
Martin, *D. F.*
Metzler, *S.*
Oberthür, *S.*
Schuster, *E.*
Stelzer, *L.*

Berlin, den 21. Dezember 2016

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis IV

Abkürzungsverzeichnis V

1 Aufgabenstellung und Methodik 1

2 Nahmobilität 4

3. Bestandsaufnahme 8

3.1. Nutzungsansprüche 8

3.1.1. Einordnung nach Straßenkategorien und Entwurfssituation 8

3.1.2. Fließender Kfz-Verkehr 8

3.1.3. Ruhender Kfz-Verkehr 10

3.1.4. Radverkehr 12

3.1.5. Fußverkehr 15

3.1.6. Öffentlicher Personennahverkehr 17

3.2. Mängelanalyse 18

3.2.1. Fließender Kfz-Verkehr 18

3.2.2. Ruhender Kfz-Verkehr 19

3.2.3. Radverkehr 19

3.2.4. Fußverkehr 20

3.2.5. Öffentlicher Personennahverkehr 20

3.3. Maßnahmenbewertung 20

4 Maßnahmenkonzept 23

4.1 Phase 1 24

4.2 Phase 2 26

4.3 Phase 3 26

5 Öffentlichkeitsarbeit 31

6 Zusammenfassung 34

7 Fazit 36

8 Quellenverzeichnis i

9 Anhang iv

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Allgemeiner Verkehrsplanungsprozess 2
Abbildung 2: Wegevergleich 5
Abbildung 3: Aspekte der Nahmobilität 6
Abbildung 4: Hohe Fahrbahnbreite in der Bergmannstraße/Höhe Gesundheitszentrum 9
Abbildung 5: Schwerverkehrsfahrzeug im Knotenpunkt Bergmannstraße/Nostitzstraße 9
Abbildung 6: Abschnitte mit vorliegenden DTV-Daten im Planungsraum 9
Abbildung 7: Regelwidrig abgestellte Fahrzeuge vor der Ladezone am Gesundheitszentrum 11
Abbildung 8: Regelwidrig abgestelltes Fahrzeug in einer Grundstückszufahrt 11
Abbildung 9: In zweiter Reihe haltende Lieferfahrzeuge im Planungsraum 12
Abbildung 10: Liefervorgang durch Halten in zweiter Reihe 12
Abbildung 11: Belastungsbereiche der Bergmannstraße nach ERA 2010 13
Abbildung 12: Überlastete Anlehnbügel vor dem Gesundheitszentrum 14
Abbildung 13: Nicht genutzte Vorderradklemmen eines ortsansässigen Gewerbes 14
Abbildung 14: Fahrradleiche und wild parkendes Fahrrad an einem Begrenzungspoller 15
Abbildung 15: Fahrradleihstation am östlichen Rand des Planungsraums 15
Abbildung 16: Hohes Aufkommen des Fußgängerlängsverkehrs im Planungsraum 16
Abbildung 17: Auslagen eines Restaurants in der Bergmannstraße 16
Abbildung 18: Nachträglich markierte Sperrflächen der Eckausrundung eines Knotenpunktes im Planungsraum 17
Abbildung 19: Unzureichend abgesenkte Bordsteinkanten eines Knotenpunktes im Planungsraum 17
Abbildung 20: ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet 18
Abbildung 21: Phasen der Umgestaltung der Bergmannstraße 23
Abbildung 22: Praxisbeispiel aus Buenos Aires 27
Abbildung 23: Rad-Service-Station 29

Abkürzungsverzeichnis

FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
UBA	Umweltbundesamt

1 Aufgabenstellung und Methodik

Der öffentliche Raum galt seit jeher als Ergebnis verschiedener Planungsphilosophien. Bestimmte in den 60er Jahren das Leitbild der autogerechten Stadt das Planungsparadigma, steht heute die Planung „von innen nach außen“ im Vordergrund. Konkret bedeutet dies, die Planung nicht mehr allein auf den Motorisierten Individualverkehr (MIV) auszurichten, sondern auf Menschen, die den Straßenraum nutzen. Dies führt auf das Prinzip der Nahmobilität, die die Fortbewegung zu Fuß oder mit dem Rad bis zu einer Reichweite von 5 Kilometern beschreibt. Nahmobilitätskonzepte finden immer häufiger Eingang in die städtische Verkehrsplanung. Als eine von vielen Beispielen seien hier Kopenhagen, London oder Paris zu nennen.

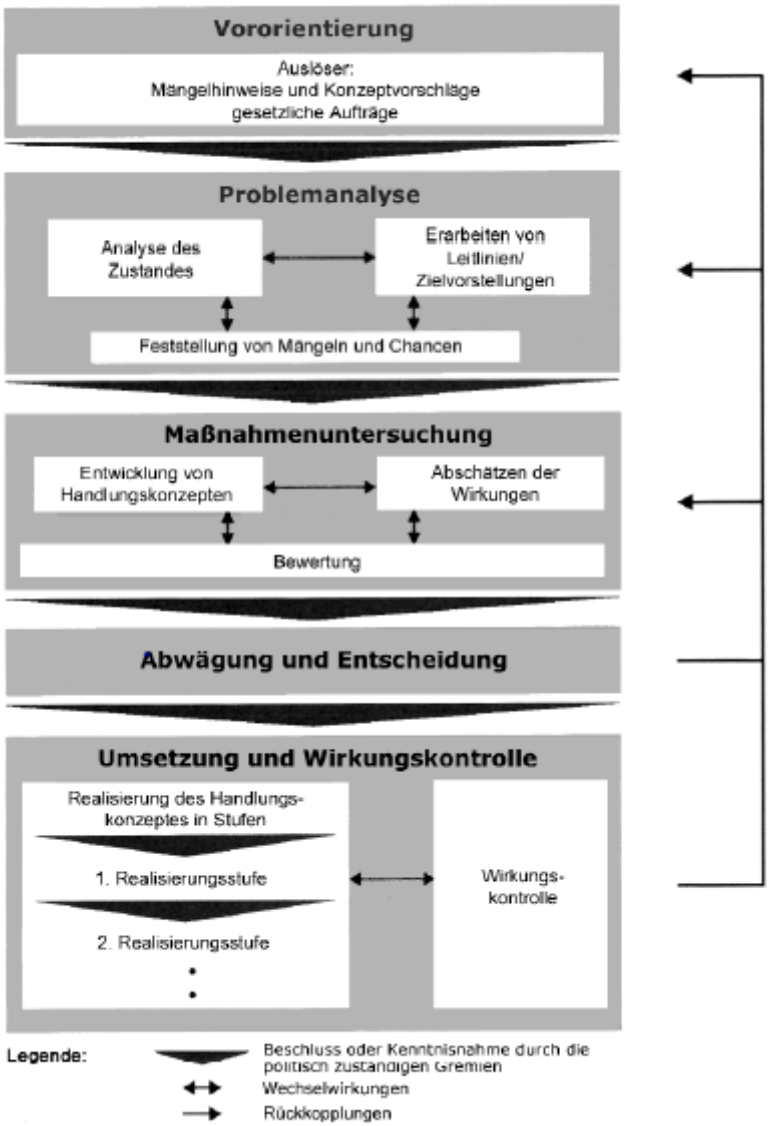
Im Rahmen des neuen Planungsparadigmas stehen der Bergmannstraßen-Kiez im weiten und die Bergmannstraße selbst im engen Sinne im Mittelpunkt der vorliegenden Arbeit. Die Bergmannstraße ist nicht nur Wohngebiet, sondern stellt auch aufgrund der Häuserfassaden aus der Gründerzeit und den zahlreichen Geschäften, Cafés und Restaurants ein beliebtes touristisches Ausflugsziel dar.

Am Beispiel der Bergmannstraße wird deutlich, dass verschiedene Ansprüche an den Straßenraum gestellt werden, die teilweise konträr zueinander laufen. Derzeit laufen Planungen, die Bergmannstraße in eine Begegnungszone umzuwandeln, in der verschiedene Nutzergruppen ihren Platz finden sollen.

Dies wird zum Anlass genommen, diese Planungen zu beleuchten. Ausgangspunkt ist die Fragestellung „Fuß- und Radverkehr – die Begegnungszone als Allheilmittel?“. Die Begegnungszone wird sowohl in ihrer jetzigen Form in der Maaßenstraße als auch in der aktuellen Planung zur Bergmannstraße sehr kritisch gesehen. Auf Basis der aktuellen Diskussion soll im Rahmen dieser Ausarbeitung ein Alternativkonzept entworfen werden, das die Nahmobilität in der Bergmannstraße fördert.

Die Vorgehensweise orientiert sich an dem allgemeinen Verkehrsplanungsprozess.

Abbildung 1: Allgemeiner Verkehrsplanungsprozess



Quelle: Steigerwald / Künne / Vogt 2005, S. 12

Zunächst soll das Thema Nahmobilität kontextualisiert werden. In Kapitel 2 wird eine allgemeine Einführung in das Thema erfolgen. Dabei wird auch darauf eingegangen, welche übergeordneten Planungen, Ziele und Richtlinien in Berlin dem Thema zugrunde liegen.

Anschließend wird in Kapitel 3 der Fokus auf die Bergmannstraße gelegt. Dabei wird zuerst die Entwicklung des Gebiets dargestellt. Des Weiteren werden die verschiedenen Nutzungsansprüche und -konflikte erläutert. Außerdem werden die derzeitigen planerischen Ansätze zur Bergmannstraße kritisch beurteilt und daraus

Probleme und Hindernisse in der Umsetzung abgeleitet. Dieser Abschnitt entspricht dem Schritt der Vororientierung und der Problemanalyse.

Auf Basis dessen wird in Kapitel 4 ein Maßnahmenkonzept für die Bergmannstraße erarbeitet, das die Probleme angemessen berücksichtigt. Dabei wird auch die Umsetzbarkeit in zeitlicher und finanzieller Hinsicht geprüft. Neben der textlichen Form wird das Konzept auch grafisch dargestellt. Dieser Abschnitt entspricht dem Schritt der Maßnahmenuntersuchung sowie der Abwägung und Entscheidung.

Abschließend soll sich in Kapitel 5 der Öffentlichkeitsarbeit angenommen werden. Es sollen geeignete Instrumente zur Partizipation von Bürgern und anderen Interessensgruppen entwickelt werden. Entscheidend sind dabei die Bausteine „Information“ und „Mitwirkung“. Auch auf Marketingstrategien wird eingegangen. Dieser Abschnitt entspricht dem Schritt der Umsetzung.

2 Nahmobilität

Der Begriff „Nahmobilität“ bezieht sich auf die nahräumliche Fortbewegung und steht für die Verkehrs- und Mobilitätsplanung auf Quartiers- und Stadtteilebene. Wenngleich der Begriff keinen Rückschluss auf ein bestimmtes Verkehrsmittel oder einen Verkehrsträger zulässt, wird damit nur die Förderung des Rad- und Fußverkehrs gemeint. Der verfolgte Ansatz ist jedoch integrativ, d.h. er zielt auf eine Verträglichkeit aller Verkehrsarten ab.

Über Jahrzehnte hinweg lag der planerische Fokus auf dem Autoverkehr, der Fuß- und Radverkehr wurde vernachlässigt. Im beginnenden 21. Jahrhundert wurde der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) als nationales Planwerk verabschiedet. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) gab eigene Empfehlungen für Rad- und Fußgängeranlagen heraus. Auf kommunaler Ebene, bspw. in Berlin, wurden Fuß- und Radverkehrsstrategien entwickelt, die die drei wesentlichen Bausteine Infrastruktur, Öffentlichkeitsarbeit und Service umfassen. Die Einrichtungen von Begegnungszonen, einer stark vereinfachten Variante des Shared Space, zeigen, dass Nahmobilitätskonzepte längst Eingang gefunden haben in städtische Planungen. Dazu zählt auch die Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs, der im Hinblick auf die steigende Zahl der Lieferdienste besondere Bedeutung beizumessen ist. Vor dem Hintergrund hoher CO_2-Emissionen auf der sogenannten „letzten Meile“[1] diskutieren Logistik- und Verkehrsexperten den Einsatz von Lastenrädern in der Innenstadt.

Indes wird die Fortbewegung zu Fuß oder mit dem Rad in Berlin immer beliebter: 1998 lag der Wegeanteil des Radverkehrs bei 10 % und des Fußverkehrs bei 25 %.[2] 2008 lagen die Werte bereits 13 % bzw. 29 %[3] sowie 2013 bei 13 % bzw. 31 %.[4]

Die steigende Bedeutung der Nahmobilität, die auch als Basismobilität bezeichnet wird, zeigt sich auch an den Begriffen, die im Zusammenhang mit dieser genannt

[1] Vgl. Reichel 2015

[2] Vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (SenStadtUm)

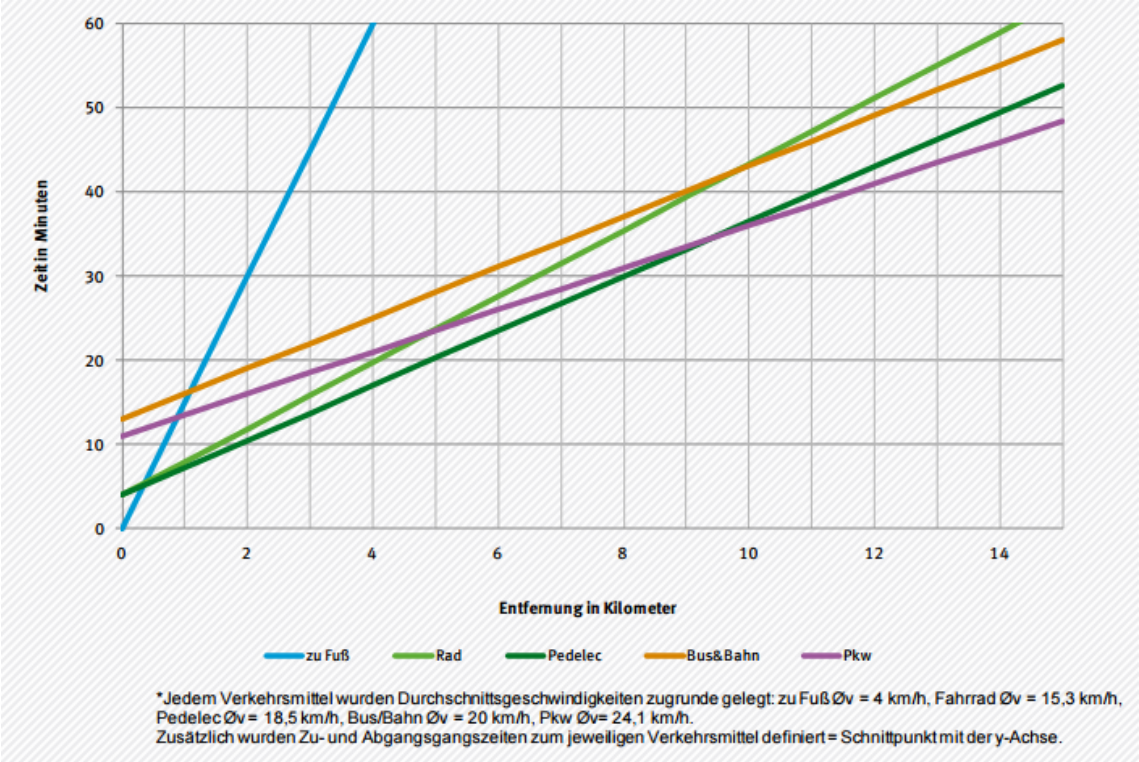
[3] Vgl. SenStadtUm

[4] Vgl. TU Dresden

werden. Schlagworte wie „Lebendigkeit“, „Urbanität“ und „Lebensqualität“ sind durchweg positiv konnotiert und stehen für eine lebenswerte Stadt.[5]

Neben der gesellschaftlichen Wirkung manifestiert sich die Bedeutung von Nahmobilität auch in der Effizienz auf kurzen Entfernungen. Die folgende Abbildung 2 zeigt, dass die Fortbewegung zu Fuß bis zu einer Strecke von 800 Metern sowie mit dem Rad bis 5 Kilometern effizienter ist als mit dem Auto.

Abbildung 2: Wegevergleich

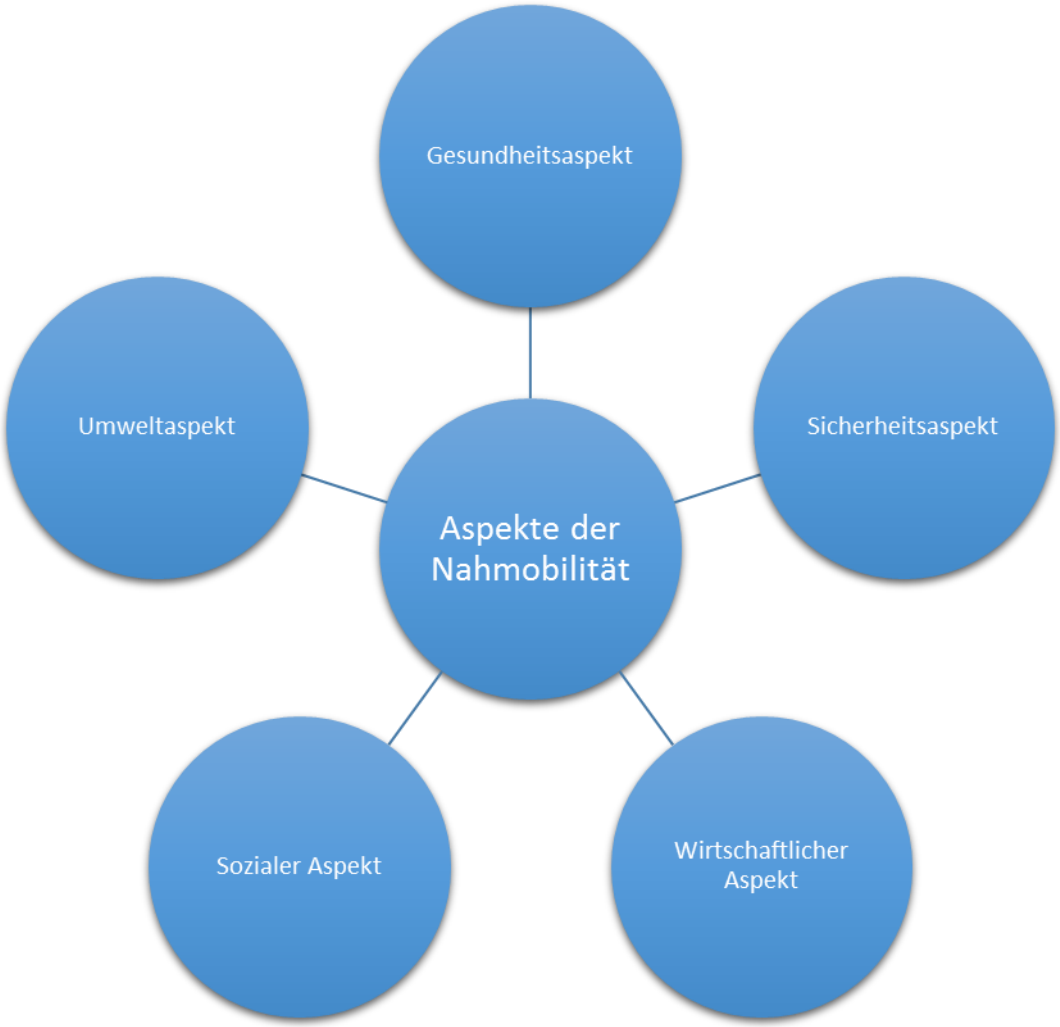


Quelle: UBA

Im Folgenden werden verschiedene Aspekte der Nahmobilität hervorgehoben, die in Abbildung 3 dargestellt werden.

[5] Vgl. Lindner / Wührl 2012, S. 57; S. 76

Abbildung 3: Aspekte der Nahmobilität



Quelle: Eigene Darstellung nach: FGSV 2014, S. 6–7

Besonderer Bedeutung wird dabei dem Umweltaspekt beigemessen. Etwa 50% aller Kfz-Fahrten sind kürzer als 5 Kilometer[6] und entsprechen demnach einer nahmobilen Fortbewegung. Laut Umweltbundesamt (UBA) kann schon die Hälfte dieser Fahrten zu einer Reduzierung der CO_2-Emissionen um 3 % beitragen.[7]

Der wirtschaftliche Aspekt zeigt sich daran, dass knapp 50 % der Einkäufe in der näheren Umgebung stattfinden.[8] In Verbindung mit den Faktoren Effizienz und Mobilitätskosten werden hier Potentiale des Fuß- und Radverkehrs deutlich. Der Fuß-

[6] Vgl. Linder / Wührl 2015, S. 39

[7] Vgl. FGSV 2014, S. 7; zit. n. UBA 2013

[8] Vgl. Linder / Wührl 2015, S. 57

und Radverkehr liegt bei Wegen bis 500 Meter bei etwa 80 %,[9] was die Abhängigkeit lokaler Einzelhändler von dieser Zielgruppe unterstreicht. Für den einzelnen Nutzer spielt der Gesundheitsaspekt eine Rolle. Beispielsweise sind Personen, die regelmäßig zu Fuß gehen oder Rad fahren, weniger anfällig für Herz-Kreislauf-Erkrankungen.

Für den Nutzer können neben der Wegedauer auch die Kosten entscheidend bei der Verkehrsmittelwahl sein. Die Anschaffungskosten und der Unterhalt eines Pkw sind weitaus teurer als bei Fahrrädern. Zudem ist die Erschließungsqualität im Rad- und Fußverkehr ähnlich gut wie im Autoverkehr. Insofern ist Nahmobilität auch sozial verträglich. Die subjektive Sicherheit scheint umso höher, je belebter ein Quartier und weniger Angsträume vorliegen. Dies trifft auf die Bergmannstraße zu, die in den nachfolgenden Kapiteln Gegenstand dieser Arbeit sein wird.

An diesen Ausführungen wird deutlich, dass die Sichtaufweise auf die Nahmobilität in den vergangenen Jahrzehnten neue Bedeutung erfahren hat. Diese Arbeit befasst sich mit der Bergmannstraße, die aufgrund ihrer Strukturen und ihres Potentials als prädestiniert für nahmobile Bewegungsformen gilt.

[9] Vgl. Linder / Wührl 2015, S. 57

3. Bestandsaufnahme

3.1. Nutzungsansprüche

3.1.1. Einordnung nach Straßenkategorien und Entwurfssituation

Beim zu untersuchenden Straßenzug der Bergmannstraße handelt es sich um eine angebaute Straße innerhalb bebauter Gebiete des innerörtlichen Straßennetzes Berlins. Der Straßenzug dient der unmittelbaren Erschließung der durch Wohnen, Arbeiten und Versorgung geprägten Ortsteile (Straßenkategorie ES IV nach RIN).

Die RASt 06 unterscheidet in typische Entwurfssituationen, die die nicht mehr überschaubare und für die Entwurfspraxis ungeeignete vorhandene Vielfalt von Straßenräumen in typische Entwurfssituationen zusammenfasst.[10] Durch die bereits durchgeführte Einordnung der Bergmannstraße in die Straßenkategorie ES IV kommen als Entwurfssituation die Quartierstraße, die Sammelstraße sowie die (örtliche) Hauptgeschäftsstraße in Frage.

Aufgrund der örtlichen Lage der Bergmannstraße als Stadtteilzentrum (Bergmannkiez), der geschlossenen Bauweise mit durchgängigem Geschäftsbesatz sowie des Anspruchs linearer Überquerbarkeit liegt die typische Entwurfssituation einer örtlichen Geschäftsstraße vor.

3.1.2. Fließender Kfz-Verkehr

Trotz der abgestellten Fahrzeuge am Fahrbahnrand ist eine Kernfahrbahn von ca. 9 Metern Breite für den fließenden Fahrverkehr vorhanden. Die Breite der Fahrbahn bewirkt, dass die Fahrbahn im Straßenraum als dominierendes Element wahrgenommen wird, was in Abbildung 4 und Abbildung 5 verdeutlicht wird.

[10] Vgl. FGSV 2006, S. 17 f.

Abbildung 4: Hohe Fahrbahnbreite in der Bergmannstraße/Höhe Gesundheitszentrum

Quelle: Eigene Aufnahme

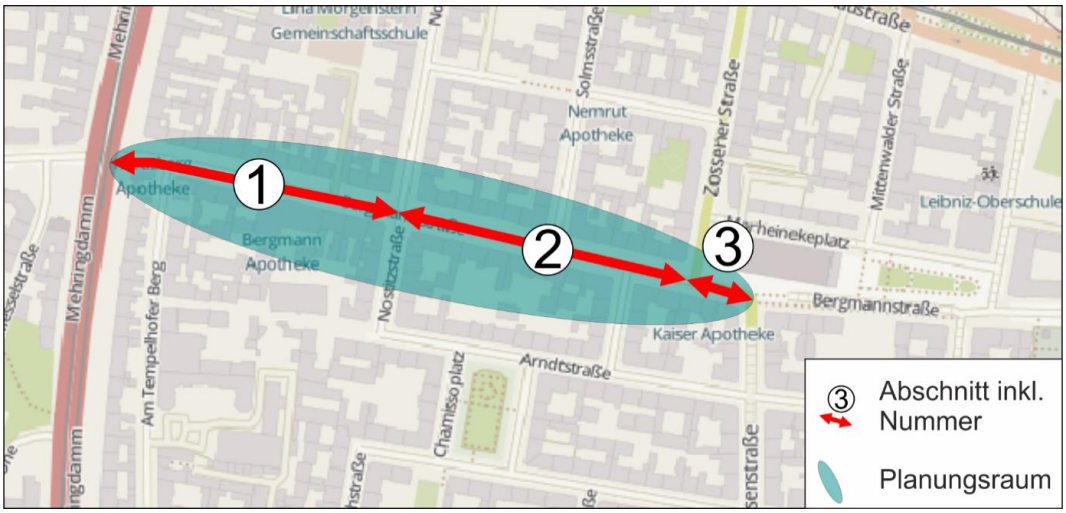
Abbildung 5: Schwerverkehrsfahrzeug im Knotenpunkt Bergmannstraße/Nostitzstraße

Quelle: Eigene Aufnahme

In der Bergmannstraße wurden zuletzt in den 2009, 2012 und 2014 durch die Verkehrslenkung Berlin (VLB) Verkehrserhebungen zur Ermittlung der Verkehrsstärke durchgeführt. Zur Differenzierung der Verkehrsstärken zwischen signifikanten Knotenpunkten wurden dabei Abschnitte gebildet. Die räumliche Einordnung dieser Abschnitte im Planungsraum ist in Abbildung 6 dargestellt.

Tabelle 1 beinhaltet die erhobenen Verkehrsmengen der drei Abschnitte. Die Differenzierung des täglichen Verkehrsaufkommens auf Motorräder, LKWs und Busse liegt ausschließlich für die Zähldaten aus dem Jahre 2009 und für den Abschnitt 3 vor.

Abbildung 6: Abschnitte mit vorliegenden DTV-Daten im Planungsraum



Quelle: Eigene Darstellung (Kartengrundlage: openstreetmap.org)

Tabelle 1: Verkehrsmengen Planungsraum 2009/2012/2014

Nr.	Abschnitt	Lkw > 3,5 t/Tag	Lkw > 3,5 t/Tag	Motorräder/Tag	Busse/Tag	DTV	Anteil Schwerverkehr
1	Zwischen Mehringdamm und Nostitzstraße	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	8.400[12]	k. A.
2	Zwischen Nostitzstraße und Zossener Straße	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	6.000 – 7.000[12]	k. A.
3	Zwischen Friesenstraße und Zossener Straße	267[11]	534[11]	72[11]	195[11]	7.221[11] 8.300[12]	6,4 %[11]

Für eine Erschließungsstraße verhältnismäßig hoch erscheint der Anteil des Schwerlastverkehrs, der sich aus den LKWs mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen (siehe Abbildung 5) sowie den Bussen zusammensetzt. Das relativ hohe Busaufkommen kommt durch die Bedienung dieses Teilabschnitts durch Linienbusse zustande (siehe Kapitel 3.1.6).

Neben den durch Wohnen, Versorgung und Aufenthalt verursachten Quell-, Ziel-, und Binnenverkehr hat die Bergmannstraße auch eine relativ hohe Bedeutung für den Kfz-Durchgangsverkehr. Laut einer im November 2014 durchgeführten Erhebung beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen im Planungsraum 34 %.[13]

3.1.3. Ruhender Kfz-Verkehr

Die breite Fahrbahn der Bergmannstraße wird flächendeckend beidseitig am Fahrbahnrand vom ruhenden Verkehr genutzt. Im Planungsraum ist dies – bis auf wenige Ausnahmen – uneingeschränkt und ohne Bewirtschaftung gestattet. Vor dem

[11] Vgl. SenStadtUm 2016

[12] Vgl. LK Argus, S. 5

[13] Vgl. LK Argus, S. 7

Gesundheitszentrum ist durch das Anordnen von ZZ 1026–35 eine Lieferzone im Zeitraum von 6 bis 16 Uhr (Montag bis Samstag) eingerichtet (siehe Abbildung 7). Auch gegenüber des Gesundheitszentrums (Montag bis Samstag, 8 bis 16 Uhr) sowie östlich der Knotenpunktzufahrt Schenkdorfstraße (Montag bis Samstag, 7 bis 11 Uhr) gelten temporär eingeschränkte Halteverbote, wodurch das Be- und Entladen in einem Zeitraum von drei Minuten gestattet ist.

Abbildung 7: Regelwidrig abgestellte Fahrzeuge vor der Ladezone am Gesundheitszentrum

Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 8: Regelwidrig abgestelltes Fahrzeug in einer Grundstückszufahrt

Quelle: Eigene Aufnahme

Wie in Abbildung 7 zu erkennen, ist die Akzeptanz dieser Regelungen in der Bergmannstraße allerdings nur eingeschränkt ausgeprägt. Trotz des Halteverbots parken Fahrzeuge in der Lieferzone des Gesundheitszentrums (Uhrzeit der Aufnahme innerhalb der Begrenzung des Halteverbots). Auch die Grundstücksein- und ausfahrten (siehe Abbildung 8) sowie die Kreuzungsbereiche werden in der Bergmannstraße, wie bei einer örtlichen Begehung am 18.04.2016 festzustellen war, oft als Stellplatz genutzt. In Verbindung mit den ausgelasteten öffentlichen Stellplätzen beträgt die Kapazitätsauslastung der Stellplätze im Straßenraum daher über 100%.

Unterhalb des Gesundheitszentrums ist eine öffentliche Tiefgarage vorzufinden, welche 111 Stellplätze vorzuweisen hat, von denen werktäglich allerdings nur zu etwa 30% ausgelastet sind. Das Parken in der Tiefgarage ist bei Abstempelung durch örtlich

ansässige Einrichtungen für 45 Minuten kostenfrei, danach sind zwei Euro je halbe Stunde zu entrichten.[14]

Aufgrund des flächendeckenden Geschäftsbesatzes in Ebene 0 der Wohnbebauung im Planungsraum spielt der Lieferverkehr eine wichtige Rolle. Vor Ort ist festzustellen, dass Lieferfahrzeuge über den Tag verteilt allgegenwärtig sind und in der Regel in zweiter Reihe halten (siehe Abbildung 9 und Abbildung 10). Dabei ist festzustellen, dass derartige Ladevorgänge den Verkehrsfluss einschränken und zum Teil zu Nutzungskonflikten zwischen Radverkehr und entgegenkommenden Kfz-Verkehr führen. Liefern in zweiter Reihe trägt zudem zur Verkehrsberuhigung und damit zur Einschränkung der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten bei.

Abbildung 9: In zweiter Reihe haltende Lieferfahrzeuge im Planungsraum

Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 10: Liefervorgang durch Halten in zweiter Reihe

Quelle: Eigene Aufnahme

3.1.4. Radverkehr

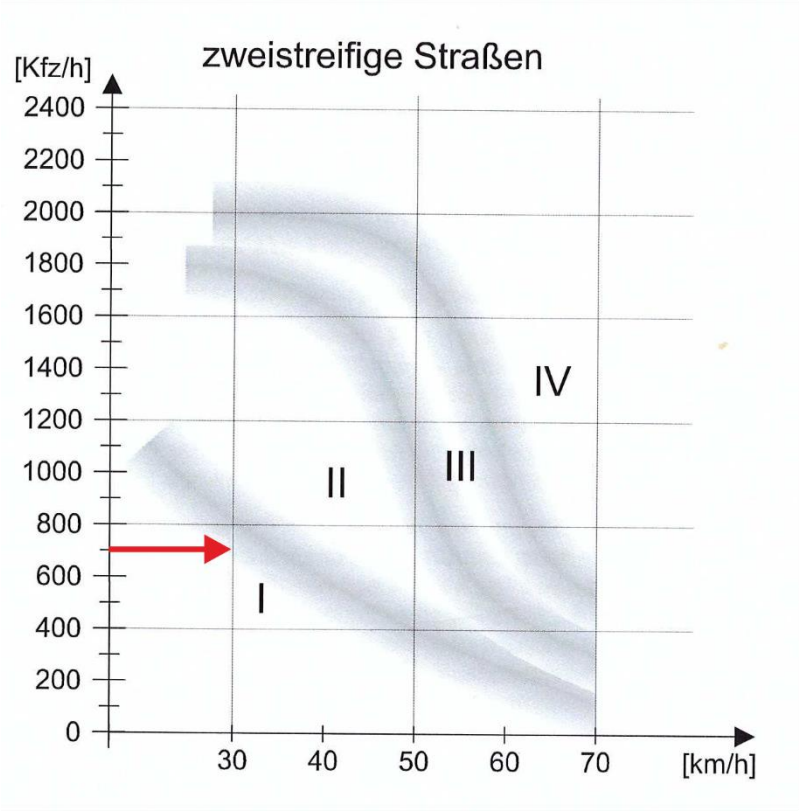
Für den Radverkehr stehen im Planungsraum keine gesonderten Radverkehrsanlagen zur Verfügung. Radfahrende werden im Mischverkehr zusammen mit dem fließenden Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Zwischen der Zossener und der Friesenstraße ist ein Schutzstreifen in Mittellage markiert, der geradeausfahrenden Radverkehr zwischen dem Rechtsabbiege- und dem Geradeausfahrstreifen führt. Östlich des Planungsraums wird der Radverkehr auf einem benutzungspflichtigen Radweg (VZ 237)

[14] Vgl. LK Argus, S. 7

im Zweirichtungsbetrieb geführt. Im Straßenzug Mehringdamm westlich der Bergmannstraße sind Radwege ohne Benutzungspflicht beidseitig vorhanden.

Bei der Ermittlung der überschlägigen Belastung in der Spitzenstunde anhand der vorhandenen DTV-Werte (Division durch 10) und anschließender Konkretisierung des Belastungsbereichs zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen nach ERA fällt auf, dass die vorliegende Radverkehrsführung im Planungsraum richtlinienkonform ist. Bei Belastungsbereich I sind benutzungspflichtige Radwege/Radfahrstreifen auszuschließen. Bei großen Fahrbahnbreiten kann die Gliederung der Fahrbahn durch Schutzstreifen dagegen sinnvoll sein.

Abbildung 11: Belastungsbereiche der Bergmannstraße nach ERA 2010



Quelle: Eigene Darstellung nach ERA 2010

Neben der Infrastruktur für den Fahrverkehr sind zudem die Anlagen für den ruhenden Radverkehr der Bergmannstraße zu betrachten.

Die öffentlichen Anlehnbügel im Seitenraum sind regelmäßig ausgelastet bzw. überlastet. Zum Beispiel die Abstellanlage vor dem Gesundheitszentrum, welche in Abbildung 12 illustriert ist, ist aufgrund der die Kapazität übersteigenden Nachfrage

und der daraus resultierenden Verringerung der Abstände der abgestellten Fahrräder schwer zugänglich.

Die vom öffentlichen Gewerbe zur Verfügung gestellten Fahrradstellplätze sind in der Regel sog. Vorderradklemmen. Diese gewährleisten in der Regel keinen ausreichenden Standschutz für Fahrräder. Außerdem kann das Vorderrad in der dafür vorgesehenen Vorrichtung stark beschädigt werden (sog. „Felgenkiller“). Zudem sind die Abstände zwischen den einzelnen Halterungen oft gering, wodurch eine volle Auslastung bei etwas breiteren Rädern nicht möglich ist. Ein Beispiel für eine Abstellanlage mit Vorderradklemmen im Planungsraum, welche aufgrund ihrer geringen Qualität nicht genutzt und stattdessen daneben wild geparkt wird, ist in Abbildung 15 abgebildet.

Wild parkende Fahrräder, d.h. Fahrräder, die in keiner dafür vorgesehenen Einrichtung abgestellt werden, treten im Planungsraum flächendeckend auf. Abbildung 14 zeigt zwei wild parkende Fahrräder an einem Begrenzungspoller, wobei ein Fahrrad nicht mehr den Sicherheitsanforderungen des Fahrverkehrs genügt. Sog. Fahrradleichen sind im Planungsraum des Öfteren zu finden.

Am östlichen Rand des Planungsraums steht zudem eine Fahrradleihstation der Deutschen Bahn zur Verfügung (siehe Abbildung 15).

Abbildung 12: Überlastete Anlehnbügel vor dem Gesundheitszentrum

Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 13: Nicht genutzte Vorderradklemmen eines ortsansässigen Gewerbes

Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 14: Fahrradleiche und wild parkendes Fahrrad an einem Begrenzungspoller

Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 15: Fahrradleihstation am östlichen Rand des Planungsraums

Quelle: Eigene Aufnahme

3.1.5. Fußverkehr

Die Seitenräume im Planungsraum sind von durchgehend konstanter Breite (ca. 5,00–5,50 m). Das Aufkommen des Fußgängerverkehrs im Planungsraum ist hoch. Durch die örtlichen Einrichtungen werden die Seitenräume sowohl von Anwohnern als auch von Anliegern und Touristen hoch frequentiert (siehe Abbildung 16).

Städtebaulich ist die Bergmannstraße vor allem durch mehrstöckige Wohnblockbebauung mit gewerblicher Nutzung in den Erdgeschossen zu charakterisieren. Aufgrund der vorherrschenden Wohnfunktion sowie der Verfügbarkeit von Restaurants, Bars, Cafés und weiteren gewerblichen Einrichtungen nimmt auch die Aufenthaltsfunktion eine wichtige Rolle ein. Der Seitenraum wird daher oft durch Auslagen von Gewerbetreibenden genutzt, welche die Flächenverfügbarkeit der restlichen Gehbahn einschränken und zu Nutzungskonflikten führen (siehe Abbildung 17). Auch die Anlagen für den ruhenden Radverkehr sowie die vorhandenen Baumscheiben schränken die Gehwegbreite ein.

Abbildung 16: Hohes Aufkommen des Fußgängerlängsverkehrs im Planungsraum

Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 17: Auslagen eines Restaurants in der Bergmannstraße

Quelle: Eigene Aufnahme

Aufgrund des flächendeckenden Parkens am Fahrbahnrand sowie der hohen Fahrbahnbreite ist die Überquerbarkeit der Fahrbahn wegen schlechter Sichtbeziehungen zwischen dem Fahrverkehr und querenden Fußgängern stark eingeschränkt. Auch an den Knotenpunkten sind häufig regelwidrig abgestellte Kraftfahrzeuge zu dokumentieren. In Verbindung mit langen Wegen zur Überquerung ist festzustellen, dass den Nutzungsansprüchen des Fußgängerquerverkehrs im Bestand nicht ausreichend gerecht wird. Die nachträglich markierten Sperrflächen zur besseren Überquerbarkeit werden oft von parkenden Kraftfahrzeugen zugestellt (siehe Abbildung 18), die Bordabsenkungen sind zum Teil nicht barrierefrei von mobilitätseingeschränkten Personen begehbar (siehe Abbildung 19).

Abbildung 18: Nachträglich markierte Sperrflächen der Eckausrundung eines Knotenpunktes im Planungsraum

Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 19: Unzureichend abgesenkte Bordsteinkanten eines Knotenpunktes im Planungsraum

Quelle: Eigene Aufnahme

3.1.6. Öffentlicher Personennahverkehr

Das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs ist aufgrund der räumlichen Nähe zu U-Bahn- und Bushaltestellen als komfortabel zu bewerten (siehe Abbildung 20). Am Marheinekeplatz befindet sich die gleichnamige Bushaltestelle, welche von der Buslinie 248 im 20-Minuten-Takt bedient wird. Die Buslinie 248 verkehrt zwischen Ostbahnhof und Reichartstraße im Bezirk Tempelhof/ Schöneberg.

Am U-Bahnhof Gneisenaustraße, welcher ca. 250 Meter vom Planungsraum entfernt ist, verkehrt die U-Bahn-Linie 7 zwischen Rathaus Spandau und Rudow. Die Linie 7 bedient zudem ebenfalls den ca. 400 m vom Planungsraum entfernten U-Bahnhof Mehringdamm, welcher zusätzlich von der Linie U7 (Alt-Tegel ↔ Alt-Mariendorf) bedient wird. Streckenweise parallel zur U-Bahnlinie 6 wird die Gneisenaustraße von der Buslinie 140 bedient, welche zwischen Tempelhof und Ostbahnhof im 10-Minuten-Takt verkehrt. Die Nachtbuslinien N6, N7 und N42 dienen als nächtlicher Ersatzverkehr für die U-Bahn-Linien U6 und U7. Der U-Bahnhof Gneisenaustraße ist aufgrund des fehlenden Fahrstuhls nicht barrierefrei zugänglich.

Abbildung 20: ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet

Quelle: BVG (2016)

3.2. Mängelanalyse

Mit ihrer Lage in Kiez, Bezirk und Stadt und der bereits vorhandenen Nutzungsmischung besitzt die Bergmannstraße ein großes Potential ein noch attraktiverer Ort mit hoher Aufenthaltsqualität zu werden. Die oben beschriebenen Nutzungen und die Verteilung der jeweiligen Ansprüche befinden sich jedoch noch nicht in einem ausgewogenen Verhältnis.

3.2.1. Fließender Kfz-Verkehr

Die Bergmannstraße ist durch ihre Lage zwischen den übergeordneten Straßen „Gneisenaustraße“, „Mehringdamm“ und „Columbiadamm“ von erheblichem Durchgangsverkehr als sogenannter „Schleichweg“ belastet. Auf der Achse Zossener Straße/Friesenstraße hat das Verkehrsaufkommen seit der

Durchbindung der Axel-Springer-Straße in Richtung Alexanderplatz zugenommen. Die Fahrbahn ist unter Berücksichtigung der längs parkenden Kfz mit einer Breite von etwa 9 Metern überdimensioniert. Dies führt regelmäßig zur Überschreitung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Verkehrsfluss wird durch den häufig in der zweiten Reihe haltenden Lieferverkehr aber auch durch Be- und Entladen sowie Parken gestört. Zudem ist die Vorrangregelung an den Knotenpunkten im Untersuchungsgebiet nicht einheitlich. Dies führt zu Unfallhäufungen sowie Verstößen, zum Beispiel gegen die „Rechts-vor-links-Regelung".[15]

3.2.2. Ruhender Kfz-Verkehr

Die Bergmannstraße sowie die angrenzenden Straßen zwischen Gneisenaustraße und Columbiadamm sind von hohem Parkdruck durch Anwohner, Kunden und Beschäftigte gekennzeichnet. Zu den Geschäftszeiten sind sowohl die vorhandenen unbewirtschafteten Kfz- als auch die Radabstellplätze zu 100% belegt. In der Folge parken Kfz ordnungswidrig in Ausfahrten, Kreuzungsbereichen oder in der zweiten Reihe. Radfahrer stellen ihre Fahrräder „wild" im Straßenraum ab. Die vorhandene öffentliche Tiefgarage am Gesundheitszentrum hat hingegen noch freie Kapazitäten. Mögliche Ursachen sind hier die relativ hohen Parkkosten, die mangelhafte Ausschilderung sowie fehlende Informationen zu freien Stellplätzen. Zudem ist erheblicher Stellplatzsuchverkehr zu beobachten. Der Lieferverkehr erfolgt sowohl zeitlich als auch räumlich ungeordnet und wird überwiegend durch Halten in der zweiten Reihe realisiert.[16]

3.2.3. Radverkehr

Der fließende Radverkehr wird gemeinsam mit den Kfz auf der Fahrbahn geführt. Selten ist jedoch auch Radverkehr auf den Gehwegen zu beobachten. Mit Ausnahme des Abschnittes zwischen Friesenstraße und Zossener Straße bestehen keine gesonderten Radverkehrsstreifen. Am Knoten Friesenstraße und Zossener Straße ist die vorhandene Rad-Verkehrsführung in Ost-Westrichtung im Zusammenhang mit dem

[15] Vgl. LK Argus 2015 S. 15 ff.

[16] Vgl. Ebenda

Kfz-Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung konfliktbehaftet. Weitere Konflikte entstehen durch die in zweiter Reihe parkenden Kfz, die uneinheitliche Vorfahrtregelung sowie mit dem Fußverkehr auf den Gehwegen. Die vorhandenen öffentlichen und privaten Radabstellanlagen sind deutlich unzureichend. In der Folge des „wilden“ Fahrradabstellens kommt es zu Konflikten mit dem Fußverkehr. Entlang der Bergmannstraße sind häufig sogenannte „Fahrradleichen“ anzutreffen.[17]

3.2.4. Fußverkehr

Die Breite der Gehwege ist für die vorhandenen und wünschenswerten Nutzungen unterdimensioniert. Die Situation auf den Gehwegen ist von Nutzungsüberlagerungen durch Einzelhandel, Gastronomie und Fußverkehr gekennzeichnet. Im knappen Raum der vorhandenen Gehwege bilden unter anderem ruhender Fahrrad- und Motorradverkehr zusammen mit individuell gestalteten Baumscheiben zusätzliche Barrieren. Durch den ruhenden und fließenden Verkehr auf der Fahrbahn entsteht eine deutliche Trennwirkung. Eine Querung der Fahrbahn ist an vielen Stellen sehr konfliktbehaftet.[18]

3.2.5. Öffentlicher Personennahverkehr

Die nahegelegenen U-Bahnhöfe Gneisenaustraße (250m) und Mehringdamm (400m) sind mit Blick auf den relativ hohen Anteil an Besuchern und Touristen unzureichend ausgeschildert. Die im Verlauf der Zossener Straße und Friesenstraße verkehrende Buslinie 248 ist durch ihren Verlauf besonders störanfällig und häufig überlastet. Die Lichtsignalanlage am Knoten Zossener Straße und Friesenstraße räumt den Bussen keinen Vorrang ein.

3.3. Maßnahmenbewertung

Zu den aufgeführten Mängeln existieren bereits diverse Planungen bzw. Überlegungen zur Beseitigung und verkehrlichen wie auch städtebaulichen Verbesserung. Aus dem

[17] Vgl. LK Argus 2015 S. 15 ff.

[18] Vgl. Ebenda

Jahr 2009 existiert eine Diplomarbeit zur Entwicklung des Straßenraums in der Bergmannstraße. Ein Ingenieurbüro hat im Jahr 2010 die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung untersucht. Die Bürgerinitiative „Leiser Bergmannkiez“ hat im Jahr 2014 ein Positionspapier zur „Begegnungszone“ Bergmannstraße vorgelegt. Den Vorschlägen des BUND aus dem Jahr 2007 folgend, hat der „FahrRat“ des Bezirkes Friedrichshain-Kreuzberg zusätzliche Radabstellanlagen vor und nach Einmündungsbereichen auf der Fahrbahn gefordert.[19]

Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Modellprojektes Begegnungszonen der Fußverkehrsstrategie für Berlin, soll die Bergmannstraße das zweite Pilotvorhaben nach der Maaßenstraße werden. Dazu wurde bereits im Jahr 2014 mit der Durchführung eines breiten Beteiligungsverfahrens begonnen. Dabei wurden mehrere Konzeptvarianten zur Diskussion gestellt. Den vorgeschlagenen Konzeptansätzen ist gemein, dass die vorhandene Fahrbahnbreite zu Gunsten von Gehwegs- und Aufenthaltsflächen reduziert werden soll. Der Knoten Zossener Straße und Friesenstraße soll rad- und fußverkehrsverträglicher umgestaltet werden. Es soll eine Parkraumbewirtschaftung im gesamten Kiez erfolgen und die Parkplätze im Verlauf der Bergmannstraße entfallen. Im Ergebnis der ersten Beteiligungsrunden wurde von der überwiegenden Zahl der Bürger für den Bereich am Gesundheitszentrum der Erhalt des Status Quo zusammen mit konkreten Veränderungsvorschlägen gewünscht. Für den Abschnitt Nostizstraße/ Solmsstraße wurden beidseitig der Fahrbahn breitere Straßenräume für verschiedene Nutzungen bevorzugt, da dieser Vorschlag optisch die größte Anknüpfung an den bisherigen Zustand der Straße biete. Am Knoten Friesenstraße/ Zossener Straße sollte nach Vorstellung der Bürger eine zusätzliche Fußgängerfurt an der Zossener Straße eingerichtet werden.[20]

Die Maaßenstraße solle in keinem Fall als Blaupause für die Bergmannstraße dienen. Es war überwiegend Tenor im bisherigen Verlauf des Beteiligungsverfahrens, dass die gewählte Gestaltung der Maaßenstraße nicht auf die Bergmannstraße angewendet

[19] Vgl. LK Argus 2015 S. 15 ff.

[20] Vgl. Zebralog GmbH & Co. KG 2016

werden sollte. Zum Beispiel wurden die Möblierung, die von Kindern gestalteten Elemente und die Fahrbahnverschwenkung in der Maaßenstraße kritisiert.[21]

Bei der Betrachtung der vorgelegten Konzeptansätze für die Bergmannstraße wird deutlich, dass sehr eng an der bisherigen Straßenraumgestaltung festgehalten wurde. Dies könnte an den begrenzten finanziellen Mitteln liegen. Eine komplette Umgestaltung „mit allen Schikanen die man sich vorstellen kann, wird nicht möglich sein." Zudem soll die Straße weiterhin für den Kfz-Verkehr freigehalten werden. Damit wurden weitergehende Pläne mit einer Fußgängerzone bereits im Vorfeld ausgeschlossen. Auch Konzepte wie „Shared Space" oder Fahrradstraße wurden in den Diskussionen nicht weiter verfolgt. [22]

Stattdessen soll ein Abschnitt der Bergmannstraße in einer ersten Testphase mit sogenannten „Parklets" eine Begegnungszone auf Probe werden. Es handelt sich um temporäre Elemente welche Teile der Fahrbahn als Gehwegverbreiterung separieren und mit Begegnungsmodulen wie z. B. Fahrradstellplätzen, Sitzgelegenheiten oder Grünflächen gestaltet werden.[23]

Die bisherigen Planungen und Überlegungen stellen noch kein Nahmobilitätskonzept dar. Die zur Diskussion gestellten Varianten geben lediglich abstrakte Vorstellungen von einer möglichen Gestaltung des Straßenraumes. Konkrete Ziele etwa zum zukünftigen Modal Split in der Bergmannstraße oder benötigten Stellflächen für Lieferverkehre lassen die realen Planungen bislang offen. Es gibt unter anderem keine integrierte Betrachtung der Themen:

- Radverkehrsinfrastruktur und Services,
- Verbesserung für den ÖPNV durch Information und Vorrang oder
- Parkraumbewirtschaftung im Umfeld.

Im Folgenden werden weiterführende konzeptionelle Überlegungen zur Verbesserung der Nahmobilität in der Bergmannstraße vorgenommen.

[21] Vgl. LK Argus 2015 S. 52

[22] LK Argus 2016

[23] Korte 2016

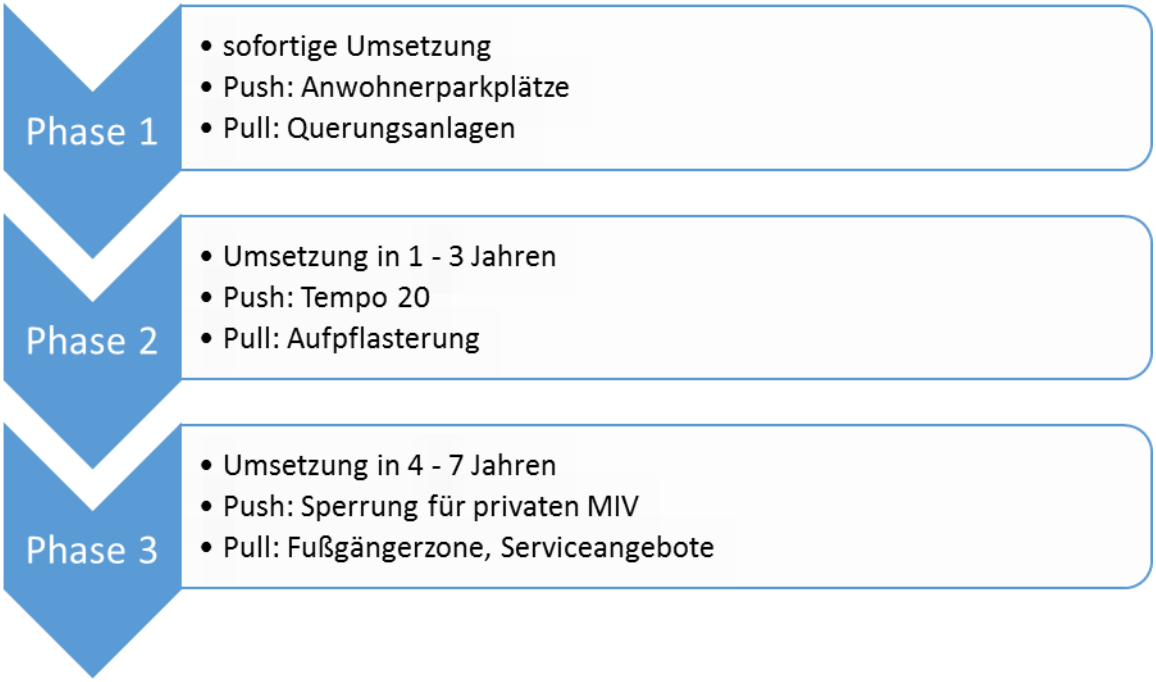
4 Maßnahmenkonzept

Wie in Kapitel 3 deutlich wurde, werden die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen nur unzureichend erfüllt. Aufgrund des hohen Anteils des Fuß- und Radverkehrs soll im nächsten Schritt ein Konzept entwickelt werden, das die Fortbewegung auf diese Weise unterstützt und fördert.

Der Umbau der Bergmannstraße soll in drei Schritten erfolgen, um Anwohnern und Gewerbetreibenden eine Eingewöhnungsphase zu geben. Die nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick darüber.

In jeder Phase werden Push- und Pull-Maßnahmen angewandt, die den MIV-Verkehr zum einen reduzieren bzw. verdrängen (Push), zum anderen den Straßenraum für Fußgänger und Radfahrer attraktiv gestalten sollen (Pull). Die Kombination aus beiden Maßnahmen sorgt für einen sanften Übergang zu einem veränderten Mobilitätsverhalten und höherer Lebensqualität.

Abbildung 21: Phasen der Umgestaltung der Bergmannstraße



Quelle: Eigene Darstellung

4.1 Phase 1

Aus Gründen der Kostenminimierung sollen Umbaumaßnahmen in der ersten Phase nur dann vollzogen werden, wenn sie in den späteren Phasen einen Nutzen bringen.

Einer der größten Konfliktpunkte bei Umbaumaßnahmen besteht im Parkraumangebot. Erfahrungen aus der Vergangenheit, die sich auch bei Öffentlichkeitsbeteiligungen zur geplanten Begegnungszone wiederholten, zeigen, dass der Wegfall an Parkraum vor allem bei Anwohnern und Gewerbetreibenden große Skepsis hervorruft.

Daher sollen neben dem Parkhaus zunächst Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum bestehen bleiben. Die Parkstände sollen nun markiert werden, um sie eindeutig voneinander abzugrenzen. Dabei werden auch Zonen für das Liefern und Laden geschaffen. Letztere werden mit dem Zeichen 286 nach StVO[24] und dem Zusatzschild „Be- und Entladen frei“ gekennzeichnet. Da die Belastung durch parkende Lieferfahrzeuge in der zweiten Reihe im ganzen Querschnitt hoch ist, sollen diese Zonen im Abstand von etwa 50 Metern eingerichtet werden. Das Zeitfenster für Liefervorgänge liegt zwischen 8 und 18 Uhr. Im Zeitraum von 18 bis 8 Uhr stehen diese Zonen, wie auch alle übrigen Parkstände, den Anwohnern zur Verfügung. Das Halteverbotsschild wird daher auch mit dem Zusatzschild „Bewohner mit Parkausweis frei“ ausgestattet. Im Querschnitt wird ein linienhaftes Anwohnerparken eingerichtet. Die Anwohner können, sofern sie Halter eines Fahrzeugs sind, gegen Gebühr einen Bewohnerparkausweis erhalten. In den übrigen Straßen des Bergmannkiezes bleibt das Parkraumangebot zunächst unangetastet. Auch das Parkhaus am westlichen Rand der Bergmannstraße bleibt erhalten. Durch den Wegfall an Parkraum für Gebietsfremde soll die An- und Abreise mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds erwirkt werden.

Die Parkstände vor bzw. hinter den Knotenpunkten sollen dem ruhenden Radverkehr gewidmet werden. Dabei werden überdachte Stellplätze, vorzugsweise Fahrradbügel errichtet, die insgesamt sechs Rädern Platz bieten sollen.

[24] Vgl. StVO, S. 49

Die Parkstände für Lieferfahrzeuge und Lkw erhalten gemäß der RASt eine Breite von 3 Metern und eine Länge von 12 Metern.[25] Die Parkstände für Pkw werden mit 2 Metern Breite und 5,70 Metern Länge bemessen.[26] Dabei wird ein Sicherheitsstreifen von 0,75 Metern Breite für das Öffnen von Türen hinzugefügt.[27] Die Parkfläche für Fahrräder erhalten dieselben Maße wie die eines Pkw-Parkstands.

Ein weiterer Mangel besteht derzeit noch in den fehlenden Querungsmöglichkeiten für Fußgänger. Daher sollen an den Knotenpunkten Am Tempelhofer Berg, Solmsstraße und Schenkendorfer Straße vorgezogene Seitenräume eingerichtet werden. Zum einen verkürzen diese den Querungsvorgang und stellen Sichtverhältnisse her, zum anderen halten sie Fahrzeugführer davon ab, ihr Fahrzeug unmittelbar hinter dem Knotenpunkt abzustellen. Des Weiteren können dort Blumenkübel zur optischen Aufwertung beitragen. Bodenindikatoren erleichtern die Fortbewegung von Sehbehinderten. Die Bordhöhe sollte dann 3 Zentimeter betragen.[28]

Die vorgezogenen Seitenräume sollen 5,70 Meter lang und 2,50 Meter breit sein. Die verbliebene Fahrbahnbreite von 8 Metern ermöglicht nach wie vor den Begegnungsfall Lkw – Lkw.[29] Am Knotenpunkt Nostitzstraße bleibt die Lichtsignalanlage (LSA) erhalten, da das Verkehrsaufkommen zunächst nicht reduziert wird.

Da der Straßenraum in Phase 1 nur unwesentlich verändert wird, beträgt die Geschwindigkeitsbegrenzung ab dem Knotenpunkt Am Tempelhofer Berg weiterhin 30 km/h. Auch die Vorfahrtregelungen bleiben zunächst erhalten. Alle Umbaumaßnahmen können mit sofortiger Wirkung vollzogen werden.

[25] Vgl. FGSV 2006, S. 80

[26] Vgl. FGSV 2006, S. 78

[27] Vgl. FGSV 2006, S. 78

[28] Vgl. DIN 18040-3: 2014-12, S. 21

[29] Vgl. FGSV 2006, S. 27

4.2 Phase 2

In der zweiten Phase soll die Bergmannstraße verkehrsberuhigt ausgebaut werden, um die Dominanz des MIV zu schwächen und gleichzeitig die Nahmobilität zu fördern. Dazu soll ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich eingerichtet werden, in dem Tempo 20 gilt. Durch die verringerte Geschwindigkeit erhöht sich auch die Verkehrssicherheit zwischen den verschiedenen Verkehrsarten.

Des Weiteren werden die Knotenpunktzufahrten gepflastert. Damit soll zum einen die Überquerbarkeit für den Fußgängerverkehr weiter verbessert werden, zum anderen eignet sich diese Maßnahme auch zur Geschwindigkeitsdämpfung. Die Vorfahrtregelungen bleiben zunächst unberührt, da der MIV zunächst nur unwesentlich reduziert wird. Dies gilt auch für die LSA und die Fußgängerfurten im Bereich Heimstraße / Zossener Straße. In diesem Bereich werden die Zufahrten nicht aufgepflastert, um den Fahrkomfort der dort verkehrenden Busse nicht zu beeinträchtigen.

Sowohl die Geschwindigkeitsreduzierung als auch die Geschwindigkeitsdämpfung sollen dazu beitragen, dass der Durchgangsverkehr verringert wird und das Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen erhöht wird.

4.3 Phase 3

Nachdem die Bergmannstraße verkehrsberuhigt und die Querungsmöglichkeiten verbessert wurden, wird in der dritten Phase ein Teil der Straße für den MIV gesperrt. Dies trifft auf den Abschnitt von der Nostitzstraße zur Zossener Straße zu. Die Durchfahrt zur Gneisenaustraße bzw. zum Columbiadamm bleibt somit gewährt. Auch der Busverkehr bleibt unberührt, um das ÖPNV-Angebot im Kiez aufrechtzuhalten. Daher werden die Knotenpunkte Friesenstraße und Zossener Straße nicht umgestaltet.

Der Abschnitt der Bergmannstraße zwischen Nostitzstraße und Zossener Straße wird zur Fußgängerzone umgestaltet. Auf diesem Teilstück konzentriert sich auch ein Großteil des gastronomischen Angebots sowie weiterer touristisch orientierter

Geschäfte. Die Fußgängerzone wird nach StVO mit dem Zeichen 242.1[30] und den Zusatzschildern „Be- und Entladen frei“ sowie „Radfahrer frei“ ausgeschildert.

An den Ein- und Ausgängen zur Fußgängerzone werden versenkbare Poller installiert. Diese werden per Funk bedient, um Rettungsfahrzeugen im Notfall eine schnelle Durchfahrt zu gewährleisten. Neben Liefer- und Rettungsfahrzeugen erhalten auch die Polizei, Müllabfuhr und Räumfahrzeuge Zugang. Des Weiteren können Begleiter von Schwerbehinderten gegen Vorlage eines Ausweises und einer Kaution sich Zutritt mit dem eigenen Pkw verschaffen.

Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf die Fußgängerzone.

Um Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr zu entschärfen, wird zur Trennung der Verkehrsströme in der Mitte des Straßenraums ein 4 Meter breiter Zweirichtungsradweg eingerichtet. Dieser weist die Charakteristika eines Radschnellwegs auf[31], womit dem hohen Radverkehrsaufkommen Rechnung getragen wird. Im Bereich der Marheinekehalle passierten bei einer Erhebung von 2014 ca. 6000 Radfahrer zwischen 7 und 19 Uhr den Querschnitt.[32] Der Radweg wird mit Piktogrammen markiert und mit flachen Pollern abgegrenzt, die von Lieferfahrzeugen bzw. im Notfall von Rettungsfahrzeugen überfahren werden können. Abbildung 22 zeigt dazu ein Praxisbeispiel aus Buenos Aires.

Abbildung 22: Praxisbeispiel aus Buenos Aires

Quelle: Parabuenosaires

[30] Vgl. StVO, S. 40

[31] Vgl. Lindner / Wührl 2012, S. 61

[32] Vgl. LK Argus 2015, S. 25

Um die Trennwirkung aufzuheben und den Fuß- und Radverkehr in den Vordergrund zu stellen, wird der Straßenraum niveaugleich ausgestaltet. Dabei wird für den Fußgängerraum rutschfester Pflasterbelag und für den Radweg Asphalt verwendet.

Die Lieferzeiten sind wegen des hohen Fuß- und Radverkehrsaufkommens werktags auf 7–11 und 17–18 Uhr begrenzt. Die Lieferzonen aus Phase 1 bleiben erhalten bzw. werden als solche markiert.

Die Anwohnerparkplätze fallen weg, stattdessen wird im Bergmannkiez ein flächenhaftes Anwohnerparken eingerichtet. Durch diese Maßnahme fällt der Parksuchverkehr weg. Dadurch werden Konflikte zwischen MIV und dem Fuß- und Radverkehr minimiert, die eliminierten Parkflächen können als Aufenthaltsflächen für Fußgänger genutzt werden. Es entfällt auch der Parkraum für Ortsfremde, die jedoch auf das Parkhaus nahe dem Gesundheitszentrum ausweichen können. Dessen Kapazitäten sind, wie in Kapitel 3.1.3 deutlich geworden, noch unzureichend ausgeschöpft. Dazu soll auch am Eingang der Bergmannstraße ein dynamisches Parkleitsystem errichtet werden, das die verbleibenden Stellplätze anzeigt und ggf. auf alternative Parkmöglichkeiten hinweist.

Bei der Umgestaltung wird der Fokus nicht nur auf die Infrastruktur, sondern auch auf die Öffentlichkeitsarbeit (Kapitel 5) und auf Serviceangebote gelegt. Als Teil des übergeordneten Radwegenetzes kommt der Bergmannstraße eine Verbindungsbedeutung zwischen Zielen in Schöneberg-Wilmersdorf und Neukölln zu.[33] Aus diesem Grund sollen an den Knotenpunkten Mehringdamm sowie Zossener Straße/ Friesenstraße Wegweisschilder errichtet werden.

Die in Phase 1 errichteten Abstellanlagen bleiben zunächst erhalten. Je nach Nutzungsintensität kann das Angebot noch erweitert werden. Zwischen Nostitzstraße und Solmsstraße wird des Weiteren neben dem Radweg noch eine Rad-Service-Station mit Luftpumpen und Werkzeug, ähnlich dem Beispiel aus Innsbruck in Abbildung 23, eingerichtet.

[33] Vgl. SenStadtUm 2014a

Abbildung 23: Rad-Service-Station

Quelle: Progress Außenwerbung GmbH

Daneben wird Platz geschaffen für ein Verleihsystem.

Der Bestand an Bäumen, Beeten und Blumenkübeln bleibt erhalten. Des Weiteren laden Holzbänke alle 10–20 Meter zum Verweilen ein. Diese werden bevorzugt rückseitig zum Radweg bzw. verstärkt in den Knotenpunkten Solmsstraße und Schenkendorfer Straße errichtet. Beide Knotenpunkte sind durch Poller für den MIV ausnahmslos zum Abbiegen gesperrt, um die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer zu erhöhen.

An den Knotenpunkten Mehringdamm und Friesenstraße werden Stadtpläne installiert, die über das Angebot an Geschäften, gastronomischen Angeboten, den letztgenannten Serviceangeboten, der Aufenthaltsfläche auf dem Marheinekeplatz sowie Verkehrsanbindungen samt Entfernungen informieren. Damit soll dem immateriellen Nutzungsanspruch der Orientierung Rechnung getragen werden.

Die Fußgängerzone hat gegenüber der Begegnungszone den wichtigen Vorteil, dass die Qualität des Radverkehrs entsprechend des beschriebenen Konzeptes nicht abnimmt,

sondern aufgewertet wird. Die Begegnungszone erhebt zwar den Anspruch, alle Verkehrsarten zu integrieren, das Beispiel Maaßenstraße verdeutlicht jedoch die einseitige Förderung des Fußverkehrs. Der Radverkehr wird dort auf einer schmalen Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Des Weiteren mangelt es dort an Zonen zum Liefern und Laden, die in der Fußgängerzone berücksichtigt werden.

Von der Planung einer Fahrradstraße wird aufgrund des hohen Aufkommens des motorisierten Verkehrs abgesehen. Zwischen Nostitzstraße und Zossener Straße ergab eine Erhebung von 2014 eine Verkehrsstärke von 5700 Kfz in 24 Stunden.[34] Umgerechnet auf die Spitzenstunde ergeben sich etwa 570 Kfz, was den laut RASt 06 empfohlenen Richtwert von 400 Kfz/h übersteigt.[35] Darüber hinaus würde diese Maßnahme den Radverkehr fördern, sie böte jedoch keine Verbesserung für den Fußgängerverkehr. Die Variante, dafür den Seitenraum zu verbreitern und als Aufenthaltsraum anzubieten, wäre nicht im Sinne des Lieferverkehrs, da die verbleibende Fahrbahn zu schmal wäre.

[34] Vgl. SenStadtUm 2014b

[35] Vgl. RASt 06, S. 86

5 Öffentlichkeitsarbeit

Im Folgenden wird dargelegt, wie das Maßnahmenkonzept, welches im vorangegangen Kapitel erläutert wurde, der Öffentlichkeit präsentiert wird und welche Informations- sowie Partizipationsmöglichkeiten bestehen.

Die Maßnahmen wurden in drei Phasen unterteilt. Jedem Schritt werden dabei geeignete Strategien und Konzepte zugeordnet um bestmögliche Information, Akzeptanz und bestenfalls Mitwirkung der Bevölkerung hervorzurufen. Wenn Projekte einen unmittelbaren Einfluss auf das tägliche Leben von Menschen haben, ist es folgerichtig im Vorfeld mit den Betroffenen die Auswirkungen des Vorhabens zu diskutieren. Somit ergeben sich für Phase 1 der Maßnahmen einige Schritte, die durchgeführt werden sollten.

Vor Beginn der ersten Stufe, empfiehlt es sich die Anwohner zu informieren. Dies kann zuerst über Anwohnerpost geschehen, aber auch über Info-Lotsen, die sich in dem entsprechenden Bereich befinden und für Fragen zur Verfügung stehen.

Des Weiteren ist das Anbringen von Informationstafeln sinnvoll. Diese beinhalten alle wichtigen Hinweise zum Projekt, Schaubilder von der geplanten Entwicklung, den Zeitraum der Maßnahmen sowie alle notwendigen Kontaktmöglichkeiten. Ein Informationsabend für Anwohner und interessierte Bürger vorab, kann dabei helfen etwaige Widerstände, Missverständnisse oder bestehendes Konfliktpotenzial zu minimieren. Zusätzlich lässt sich aus dem lokalen Wissen der Betroffenen auf Bedürfnisse schließen und neue Anregungen gewinnen und es ermöglicht zusätzliche Einblicke in den Bauabschnitt. Das Einbinden der Bürger in den Entscheidungsprozess hat zusätzlich den Vorteil, dass die Planung transparent wird und eine höhere Akzeptanz für das Vorhaben geschaffen wird.

Ebenfalls vor Projektbeginn bietet sich eine exklusive Kooperation mit einer Berliner Zeitung (beispielsweise Berliner Morgenpost oder Berliner Zeitung) an. Der Medienpartner begleitet das Vorhaben über den kompletten Zeitraum der Maßnahmenumsetzung und kann so über Planung und Fortschritte informieren. Eine Projekt-Webseite, welche auch auf den Infotafeln aufgeführt ist, kann weiterführendes

Material und noch mehr Bilder von den zukünftig umzusetzenden Maßnahmen bieten sowie eine weiterführende Plattform zum Austausch zwischen Bürgern und Projektleitung darstellen. Zusätzlich dazu kann eine Info-Hotline ein Weg sein, um direkten Kontakt zwischen den Anspruchsgruppen und den Entscheider herzustellen. Dadurch kann der Abstand abgebaut und Skepsis und Ablehnung entgegengewirkt werden. Eine Befragung nach Abschluss der ersten Phase dient dazu Vor- und Nachteile aufzudecken und kann dazu beitragen, dass noch Anpassungen vorgenommen werden können, um die Lebensqualität der Anwohner noch effektiver zu gestalten.

In Phase 2 werden die in der ersten Phase initiierten Vorgehensweisen beibehalten und aktualisiert (beispielsweise die Schautafeln). Zusätzlich können Anwohner zur Mitgestaltung des öffentlichen Raumes aufgerufen werden. Exemplarisch zu nennen sind die Querungsmöglichkeiten oder die errichteten Blumenkübel.

Die Berichterstattung des Medienpartners kann gegen Ende der Phase Vorher-/Nachher-Aufnahmen des Abschnittes zeigen und zudem auf die kommenden Veränderungen eingehen. Auch die Webseite sollte regelmäßig auf den neusten Stand gebracht werden. Sowohl was Bild- als auch was Informationsmaterial betrifft. Weitere Informationsabende können vom allgemeinen öffentlichen Interesse abhängig gemacht werden.

Per Anwohnerpost sollte weiter in regelmäßigen Abständen informiert werden und zusätzlich abgefragt werden, in wie weit sich die bis dahin erfolgten Umgestaltungen auswirken. Im Besonderen soll dabei ein Augenmerk auf die Parkraumsituation gelegt werden. Sind die geschaffenen Anwohnerparkplätze ausreichend oder hat sich die Situation verschärft? Aus den gewonnenen Erkenntnissen können Rückschlüsse für mögliche Planungsanpassungen in Phase 3 gewonnenen werden.

Die letzte Phase bringt den größten Einschnitt für die Anwohner. Daher sollte hier darauf geachtet werden, dass Bürgeranfragen ernst genommen und zügig beantwortet werden. Während der Bauarbeiten können Begehungen mit Interessierten eine Möglichkeit sein Verständnis zu schaffen und Fragen zu klären.

Nach Abschluss der Baumaßnahmen kann auch hier über die Beteiligung bei der Mitgestaltung der neu entstandenen Fußgängerzone nachgedacht werden. Die Anwohner sollten selbst mitentscheiden können, wie und wo sie sich wohlfühlen. Durch die Fußgängerzone entfallene Parkplätze können durch eine mögliche Kooperation mit dem Parkhaus kompensiert werden. Anwohner können dann zu einem sehr günstigen Preis einen Stellplatz dauerhaft anmieten oder bei Bedarf nutzen.

Abschließend bleibt festzuhalten, dass eine durchgehende und bestmögliche Information der Anwohnenden angestrebt werden muss, da diese viele Vorteile mit sich bringt, auch wenn sie einiges an Aufwand erfordert.

6 Zusammenfassung

Die Nahmobilität und die damit verbundene Förderung des Rad- und Fußverkehrs gewinnt in der heutigen städtischen Verkehrs- und Raumplanung eine immer größere Bedeutung. Am Beispiel der Bergmannstraße in Berlin-Kreuzberg wurde daher unabhängig von der bereits bestehenden Planungen einer Begegnungszone ein alternatives Konzept zur rad- und fußgängerfreundlichen Umgestaltung der Straße entwickelt. Die Erstellung des Konzepts orientiert sich an dem allgemeinen Verkehrsplanungsprozess und umfasst eine Einführung in das Thema der Nahmobilität, eine Bestands- und Mängelanalyse sowie die Maßnahmenplanung für die Bergmannstraße. Darüber hinaus wurden Hinweise zur Öffentlichkeitsarbeit erarbeitet.

In der Vororientierung werden die Potenziale der Nahmobilität und deren umfassende Bedeutung für die heutige Verkehrsplanung anhand verschiedener Aspekte (Umwelt, Gesundheit, Sicherheit, Wirtschaft und Soziales) erläutert. Auf Basis der typischen örtlichen Geschäfts- und Erschließungsstraße wird daher für die Bergmannstraße eine nahmobile Gestaltung des Straßenraums empfohlen. Damit sollen insbesondere die aus der Problem- und Mängelanalyse ermittelten Nutzungskonflikte behoben werden. Zum Beispiel wird der Radverkehr (geführt ohne gesonderte Markierungen oder einer Radverkehrsanlage) durch die in zweiterreihe-parkenden Fahrzeugen und der Fußverkehr durch Barrieren und Sperrflächen stark beeinträchtigt.

Darauf aufbauend wird mit dem Maßnahmenkonzept ein dreiphasiger Prozess erläutert, in denen eine zeitlich gebundene Umsetzung von möglichen Push- und Pull-Maßnahmen entwickelt wurde. Sofortmaßnahmen, wie zum Beispiel Anwohnerparkplätze oder Querungsanlagen sind demnach innerhalb eines Jahres umzusetzen (Phase 1) wohingegen verkehrsbeeinflussende Maßnahmen wie zum Beispiel Temp20 oder einer Aufpflasterungen in kurz-und mittelfristigen Zeithorizonten (1-3 Jahre) zu realisieren sind (Phase 2). Mit der Phase 3 wird ein wesentlich längeres Zeitfenster von 4-7 Jahren verfolgt, in denen u. a. der MIV durch eine teils vollständige Sperrung ausgegliedert und eine Fußgängerzone mit reichlich Serviceangeboten sowie ein Zweirichtungsradweg eingerichtet wird. Für die Umsetzung der einzelnen Phasen

wird eine begleitete Öffentlichkeitsarbeit zur Akzeptanz in der Bevölkerung vorgestellt. Hierfür werden hinreichend geeignete Informations- und Partizipationsmöglichkeiten für jede einzelne Phase erläutert und eine Vorgehensweise empfohlen.

7 Fazit

Die Fortbewegung mit dem Rad oder zu Fuß (Nahmobilität) hat sich in den letzten Jahren zunehmend gesteigert und ist insbesondere in den Städten bereits ein wichtiger Bestandteil der gesellschaftlichen Entwicklung geworden. Auf Basis der räumlichen Begebenheiten in der Bergmannstraße ist daher ein lukratives Nahmobilitätskonzept für die Umgestaltung des Straßenabschnitts zu empfehlen.

Die bisherigen Planungsansätze orientieren sich jedoch stark an der aktuellen Straßenraumgestaltung, da aufgrund von finanziell begrenzten Möglichkeiten eher auf umsetzbarere Gestaltungselemente zurückgegriffen wird. Mit dem entwickelten fuß- und radverkehrsfreundlichen Entwurf sind die bisherigen bestehenden Konflikte in der Bergmannstraße durchaus zu lösen.

In den darin vorgestellten Phasen 1 und 2 wird jedoch nur eine Verkehrsberuhigung erreicht. Zur vollständigen Aufhebung der Nutzerkonflikte ist die Umsetzung der Phase 3 notwendig. Mit der Errichtung einer Fußgängerzone und eines Zweirichtungsradweges werden die Konflikte zu Gunsten des Rad- und Fußverkehrs behoben. Im Gegensatz zu einer Begegnungszone wird mit diesem Entwurf neben der Qualität für den Fußverkehr auch die Radverkehrsqualität stark verbessert.

Hinsichtlich des vernachlässigten Kfz-Verkehrs ist aufgrund der aktuell sehr hohen Verkehrsbelastung (DTV2014 zwischen 6.000–8.500 Kfz/Tag) zuvor eine Umlegungsberechnung mit Modellen und Prognosen für den Durchgangsverkehr in die benachbarten Straßen unbedingt durchzuführen.

Die vorgestellte Vorgehensweise für die Umsetzung des Maßnahmenkonzepts liefert hierbei eine umfassende Grundlage von Informations- und Partizipationsmöglichkeiten. Im Planungsprozess können diese Mahnahmen jedoch im Einzelfall abweichen, sodass durchaus weitere Öffentlichkeitsarbeiten erforderlich sind.

8 Quellenverzeichnis

BVG (2016): *Interaktive Karte.* Abgerufen am 26. August 2016 von: http://fahrinfo.bvg.de/Fahrinfo/bin/query.bin/dn?&ujm=1

DIN 18040-3 (2014): Norm DIN 18040 Dezember 2014. *Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum.* Abgerufen am 06. September 2016 von: https://secure.beuth.de/cmd%3Bjsessionid=M3NXNKVA4HJBRGLSHFZQDMKC.4?workflowname=instantdownload&customerid=6956955&docname=2250588&contextid=eeas&servicerefname=eeas&LoginName=bgolze2

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) (2006): *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06).* Köln.

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) (2014): *Hinweise zur Nahmobilität. Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene.* Köln.

Korte, J. (5. August 2016): *Eine Testphase für die Begegnungszone Bergmannstraße!* Abgerufen am 9. August 2016 von Neues Miteinander in der Bergmannstraße: https://www.begegnungszonen.berlin.de/eine-testphase-fuer-die-begegnungszone-bergmannstrasse

Lindner, F.; Wührl, B. (2012): *Nahmobilität 2.0*. 2. Auflage. Abgerufen am 22. August 2016 von Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.: http://www.agfs-nrw.de/uploads/tx_ttproducts/datasheet/NM2.0_Broschuere_web_2015.pdf

LK Argus. (November 2015): Berliner Begegnungszone Bergmannstraße. *Zwischenbericht zur Bestandsaufnahme*. Berlin.

LK Argus. (2016): *Neues Miteinander in der Bergmannstraße*. Abgerufen am 9. August 2016 von Video: Öffentlichkeitsbeteiligung Begegnungszone Bergmannstraße: https://youtu.be/ul4XGcmFN-Q

Parabuenosaires: Abgerufen am 12. September 2016 von: http://parabuenosaires.com/wp-content/uploads/2015/11/microcentro-peatonal-0.jpg

Progress Außenwerbung GmbH: Abgerufen am 12. Septermber 2016 von: http://www.progress-sbg.at/blog/wp-content/uploads/2013/11/CLFahrrad-Service-Terminal-Innsbruck-49.jpg

Reichel, J. (2015): *Schöne neue Lieferwelt*. VCD: fairkehr magazin. Heft 5, 2015.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (SenStadtUm): *Mobilitätsdaten für Berlin und seine Bezirke – „Mobilität in Städten – SrV 2008“*. Abgerufen am 22. August 2016 von http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/mobilitaet/

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (SenStadtUm) (2014a): *Übergeordnetes Fahrradroutennetz*. Abgerufen am 12. September 2016 von: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/mobil/fahrrad/radrouten/download/uebergeordnetes_fahrradroutennetz.pdf

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (SenStadtUm) (2014b): *Verkehrsstärkenkarte*. Abgerufen am 19. September 2016 von: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/lenkung/vlb/download/verkehrsmengen_2014.pdf

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (SenStadtUm) (2016): *FIS-Broker.* Abgerufen am 25. August 2016 von: http://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp

Steigerwald, G.; Künne, H.; Vogt, W. (2005): Stadtverkehrsplanung. Grundlagen, Methoden, Ziele. 2. Auflage. Heidelberg: Springer.

StVO (2013): Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 17.Juni 2016 (BGBl. I S. 1463) geändert worden ist.

TU Dresden: *Mobilitätssteckbrief für Berlin (Wohnbevölkerung)*. Abgerufen am 22. August 2016 von:

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/download/SrV_2013_Berlin_Steckbrief.pdf

Umweltbundesamt (UBA) (2013): *Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz*. UBA-Texte. Heft 19, 2013. Abgerufen am 22. August 2016 von: http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/4451.pdf

Umweltbundesamt (UBA): *Wegevergleich*. Abgerufen am 22. August 2016 von: http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/bilder/dateien/wegevergleich_von_tuer_zu_tuer_im_stadtverkehr.pdf

Zebralog GmbH & Co. KG. (März 2016): Neues Miteinander in der Bergmannstraße. Berlin

9 Anhang

Anhang 1: Bergmannstraße Phase 1 (mit Piktogrammen)

Anhang 2: Bergmannstraße Phase 2 (mit Piktogrammen)

Anhang 3: Bergmannstraße Phase 3 (mit Piktogrammen)

Anhang 4: Bergmannstraße Regelquerschnitt