ZUKUNFT DER HERMANNSTRASSE

FUSS- UND RADVERKEHR

DER GRÜNE FADEN

IMPRESSUM

Lehrveranstaltung Nahmobilität
Leitung Prof. Dr. Oliver Schwedes
Betreuung Sandra Reinert
Sommersemester 2018
Fachgebiet für Land-und Verkehrsplanung, Insitut für Land- und Seeverkehr,
Fakultät V - Verkehrs- und Machinensysteme, Technische Universität Berlin

Gestaltung und Bearbeitung der Dokumentation
Gruppe 3 © bei den Autoren, TU Berlin/ Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung 2018

Layout
Julia Gräbel

Zeichnungen
Details: Niklas Birner, Janina Möller; Querschnitte: Victor Martinez, Tim Wendorff

Autor*innen
Niklas Birner, Julia Gräbel, Felix Kornberg, Lukas Kühle, Victor Martinez, Janina Möller und Tim Wendorff

INHALTSVERZEICHNIS

1.EINLEITUNG....9

2.NAHMOBILITÄT....12
2.1 Mobilitätsgesetz....12
2.2 StEP Verkehr....13
2.3 Fuss- und Radverkehrsstrategie....15
2.4 Leitlinien Fahrradparken....16
2.5 Akteuller Stand der Radverkehrsplanung im Bezik Neukölln....17

3_BESTANDSAUFNAHME....23
3.1 Die Hermannstraße Heute....23
3.2 Nutzungsansprüche....26
3.3 Entwicklung....28

4_DAS KONZEPT....32
4.1 Allgemeine Ausführungen zum Entwurf....32
4.2 Abschnitt 1....34
4.3 Input Dutch Junction Design....37
4.4 Input Micro-Depots und Lieferzonen....40
4.5 Abschnitt 2....41
4.6 Input Parken....42
4.7 Abschnitt 3....44
4.8 Abschnitt 4....46
4.9 Input Radwegeführung an Bushaltestellen....47

4.10 Abschnitt 5 48
4.11 Input Speed-Bumps 50
4.12 Abschnitt 6 51
4.13 Input Stadtmobiliar 52
4.14 Abschnitt 7 54
4.15 Abschnitt 8 57

5.ÖFFENTLICHKEITSARBEIT 60

6.FAZIT 66

QUELLEN UND ANHANG 70

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abs.	Absatz
BauOBln	Bauordnung für Berlin
bearb.	bearbeitet
bspw.	beispielsweise
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe
bzgl.	bezüglich
cm	Zentimeter
ebd.	ebenda
i.d.F.v.	in der Fassung vom
i.S.d.	im Sinne des/der
gem.	gemäß
ggf.	gegebenenfalls
Kap.	Kapitel
Kfz	Kraftfahrzeug
km/h	Kilometer pro Stunde
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
m	Meter
MIV	motorisierter Individualverkehr
MobG BE	Mobilitätsgesetz
o.J.	ohne Jahr
o.S.	ohne Seite
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
s.	siehe
SenStadt	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (bis 2011)
SenStadtUm	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (bis 2016)
SenSW	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (seit 2016)
SenUVK	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (seit 2016)
sog.	sogenannter
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StEP	Stadtentwicklungsplan
StVO	Straßenverkehrsordnung
u.a.	unter anderem
vgl.	vergleiche
z.B.	zum Beispiel

1.EINLEITUNG

Über viele Jahrzehnte dominierte der motorisierte Verkehr die Straßen der Städte und prägte bis heute maßgeblich das Stadtbild. Die Folgen der immensen Motorisierung sind Staus sowie eine hohe Lärm- und Schadstoffbelastung. Aufgrund verschiedener Aspekte, die derzeit an Bedeutung gewinnen, wie Klimaschutz, Sicherheit oder Platzmangel in Großstädten, wird die Rolle des Pkws zunehmend in Frage gestellt. Stadtplaner*innen, Verkehrsplan*innern und die Politik stehen vor der Aufgabe die Verteilung und Gestaltung der Verkehrsflächen neu zu denken. Der Straßenraum soll wieder als öffentlicher Raum gedacht werden und den Menschen als Ort der Interaktion zugänglich gemacht werden (vgl. Randelhoff 2017). Denn wenn heute die Straßen aus der Perspektive einer lebenswerten Stadt untersucht werden, ist zu erkennen, dass besonders Fußgängern*innen und Radfahrenden zu wenig Platz zur Verfügung steht. Gefährliche Querungen von Straßen und zu hohes Tempo des motorisierten Kfz-Verkehrs führen zu Unsicherheit unter den Verkehrsteilnehmenden aber beispielsweise auch zu starker Lärmbelastung (vgl. Umweltbundesamt 2017). Neue Ansätze wie *Begegnungszonen* und *Shared Space* versuchen bereits die strenge Trennung der verschiedenen Nutzungsansprüche aufzuheben und den nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden mehr Platz einzuräumen.(vgl. Randelhoff 2017).

Um die Situation von Fußgängern*innen und Fahrradfahrenden zu verbessern, wurde in Berlin das erste Mobilitätsgesetz verabschiedet. Nach dem Prinzip der Nahmobilität soll die Fortbewegung zu Fuß- und mit dem Fahrrad gefördert werden. (vgl. SenUVK o.J.a) Während jedoch in anderen europäischen Städten, wie Paris und London, bereits größere Umbaumaßnahmen mit dem Ziel der Nahmobilitätsförderung umgesetzt wurden, können in Berlin nur langsam Veränderungen wahrgenommen werden. Auch auf innovative Großprojekte wird lange gewartet. Oft werden als kurzfristige Lösung Schutzstreifen auf die Fahrbahn aufgetragen, die später von den Autofahrenden als Kurzparkstreifen genutzt werden (vgl. Haarbach 2018). Von einem einheitlichen Konzept für den Umbau von Straßenräumen, einem >roten Faden<, kann in Berlin (noch) keine Rede sein.

Der Bezirk Neukölln hat es sich zum Ziel gesetzt, eine seiner wichtigsten Magistralen, die 2,7 km lange Hermannstraße, umzugestalten.

Im Rahmen des Seminars *Nahmobiltät* von Prof. Dr. Schwedes am Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung hat sich unsere Projektgruppe zum Ziel gesetzt, ein Konzept für den Umbau zu erarbeiten, welches kompromisslos die Situation der Fahrradfahrenden und der zu Fuß Gehenden, unabhängig von Alter, Geschlecht und Herkunft verbessert. Dabei soll die Sicherheit für beide Nutzer*innengruppen sowie die Aufenthaltsqualität des städtischen Raumes erhöht werden.

Der folgende Bericht stellt die Ergebnisse der Untersuchung zu einem fuß- und fahrradgerechten Umbau der Hermannstraße sowie ein Entwurfskonzept vor.

Um einen Einblick in das weite Themenfeld der Nahmobilität zu geben, setzt sich das zweite Kapitel dieses Berichts zunächst mit diesem Ansatz und seinen Zielen auseinander. Dazu gehört auch, die aktuellen Planwerke und Gesetzgebungen unter dem Aspekt der Nahmobilität zu beleuchten, um herauszufinden, welche Planungen bereits bestehen und inwiefern neue Maßnahmen (sinnvoll) in die bestehenden integriert werden können.

Im dritten Kapitel wird das Untersuchungsgebiet näher vorgestellt. Dabei werden die Eigenarten der Straße sowie die aktuelle Situation auf Schwächen und Chancen analysiert.

Auf Grundlage der Erkenntnisse aus der Bestandsanalyse, wird im vierten Kapitel das Konzept für die Hermannstraße erläutert. Aufgrund des großen Umfangs des Planungsraumes, wird die Straße dazu in 8 Teile unterteilt. Neben dem übergeordneten Konzept werden einzelne wichtige Teilbereiche und -aspekte detaillierter betrachtet.

Im fünften Kapitel werden der Ablauf und die Maßnahmen zur Öffentlichkeitsbeteiligung dargestellt, bevor im sechsten Kapitel abschließend die Erkenntnisse zusammengefasst werden und ein kurzer Ausblick gegeben wird.

2.NAHMOBILITÄT

NAHMOBILITÄT

Der vorliegende Bericht zielt auf die Entwicklung eines umfassenden Nahmobilitätskonzepts für die Hermannstraße ab. Der Begriff *Nahmobilität* wird in der Schweiz als *Langsamverkehr* bezeichnet, sowie auf internationaler Ebene als *active transport* benannt.

Nahmobilität wird als individuelle Mobilität im räumlichen Nahbereich (Quartier, Wohn-, Arbeits- oder Einkaufsumfeld) und aus eigener Kraft verstanden, also vorzugsweise Fuß- und Radverkehr; aber auch alle nicht motorisierten Verkehrsarten, wie Rollschuh-, Roller- oder Inlinerverkehr zählen dazu. Nahmobilität steht für aktive, selbst mobile und muskelbasierte Fortbewegung. „Nahmobilität ist flächensparend und kostengünstig, schafft Begegnung und fördert Urbanität, ist gesund und die einzige originär CO2-neutrale und damit per se klimafreundliche Mobilitätsform“ (Morkisz,Wulfhorst 2010).

Nahmobilität schließt an das Konzept der *Stadt der kurzen Wege* an. Dieses Konzept geht davon aus, dass die elementaren Bedürfnissen der Stadtbewohner*innen in einem kleinen Radius, d.h. in Wohnortnähe befriedigt werden können und die Ziele gefahrlos zu Fuß oder per Fahrrad erreicht werden können. (vgl. Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr 2017: 66)

Das Nahmobilitätskonzept geht aber über den Ansatz der Stadt der kurzen Wege hinaus, da Nahmobilität qualitätsorientierter ist. So wird Nahmobilität zunehmend nicht mehr ausschließlich als ein Zuständigkeitsbereich der Verkehrsplanung betrachtet, sondern als Anforderung und Voraussetzungen für eine lebenswerte Stadt. In diesem Sinn gilt sie als wesentlicher Beitrag zur Aufwertung von städtischen Räumen sowie zur Verbesserung individueller Mobilitätsbedürfnisse. Es werden großzügige Aufenthalts- und Bewegungsflächen zur Verfügung gestellt, die insbesondere die Belange der *schwachen* Verkehrsteilnehmer, wie Kindern, Senioren oder Menschen mit Behinderung berücksichtigen.

Insbesondere im Hinblick auf die Umweltaspekte spielt Nahmobilität eine bedeutende Rolle, da es sich um umwelt- und klimafreundliche sowie flächeneffiziente Mobilität handelt (vgl. Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr 2017: 66). Angaben des Umweltbundesamtes (UBA) zufolge, wird etwa ein Fünftel des in Deutschland ausgestoßenen CO2 durch den Verkehrssektor erzeugt, 84 % davon stammen aus den Abgasen von Autos, Lastwagen und Motorrädern. Damit belastet der motorisierte Individualverkehr durch Treibhausgase und Luftschadstoffe das Klima signifikant. Im Gegensatz zu anderen Bereichen, in denen seit 1999 die CO2-Emissionen deutlich gesenkt werden konnten, steigen diese im Verkehrssektor nach wie vor weiter an. In diesem Zusammenhang gewinnt das Potential der Nahmobilität an Bedeutung, da Kfz-Fahrten in der Hälfte aller der Fälle kürzer als 5 km sind (vgl. UBA 2013). Ebenso gehört Radverkehr zum großen Teil zur Nahmobilität, da nach der Studie Mobilität in Deutschland (vgl. BMVI 2010) zufolge, 40 % der Wege mit dem Rad kürzer als ein Kilometer und zwei Drittel kürzer als zwei Kilometer sind.

2.1 Mobilitätsgesetz

Mit der Zielsetzung das Berliner Verkehrssystem leistungsfähiger zu machen und dadurch alle Menschen in Berlin im täglichen Verkehr weitestgehend sicher, bequem, zuverlässig sowie umwelt- und stadtverträglich an ihre Ziele zu bringen, wurde im Juli 2018 das Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE) verabschiedet (vgl. SenUVK o.J.a; § 1 Abs. 1 MobG BE).

Das deutschlandweit erste Gesetz dieser Art sieht gesonderte Abschnitte für alle Verkehrsmittel vor, die mit ihren jeweiligen Stärken berücksichtigt werden, wobei insbesondere dem Umweltverbund aus Öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), Radverkehr und Fußverkehr aufgrund seiner Flächeneffizienz und Umweltverträglichkeit eine besondere Rolle zukommt (vgl. SenUVK o.J.a.; Präambel, §§ 1 Abs. 2, 4 Abs. 3, 5 Abs. 1 MobG BE). Da noch nicht alle Abschnitte des Gesetzes ausgearbeitet sind, liegt der Fokus derzeit noch verstärkt auf dem ÖPNV sowie dem Radverkehr, daneben existiert jedoch auch bereits ein allgemeiner Teil (vgl. SenUVK o.J.a). An dieser Stelle soll aufgrund des thematischen Schwerpunkts auf Nahmobilität der Gesetzesabschnitt zum ÖPNV nicht näher betrachtet werden.

Wichtigste Eckpunkte des Gesetzes sind einerseits die Schaffung eines neuen Gleichgewichts zwischen den Verkehrsträgern zugunsten des

klimaschonenden Umweltverbundes, damit die Benutzung selbstverständlicher wird sowie andererseits die Verbesserung der Verkehrssicherheit mit einer langfristigen Senkung der Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten auf ein Minimum (*Vision Zero*) (vgl. SenUVK o.J.a; SenUVK 2018a: 2, 12).

Zur Erhöhung der Sicherheit von Radfahrenden sollen nach dem Gesetz an Hauptverkehrsstraßen ausreichend breite Radwege angelegt werden, auf denen sich Radfahrende untereinander gefahrlos überholen können. Zudem sollen an Stellen mit ausreichend Platz durch bauliche Trennungen der Radwege vom Kfz-Verkehr aber auch vom Gehweg Konflikte vermieden werden (vgl. § 43 Abs. 1 MobG BE; SenUVK o.J.a; SenUVK 2018a; Nefzger 2018). Straßenkreuzungen sind auf lange Sicht so anzupassen, dass zwischen Auto- und Radfahrenden optimale Sichtbeziehungen bestehen (vgl. § 38 Abs. 2 MobG BE).

Weiterhin soll die Mitbenutzung von Bussonderfahrstreifen durch Fahrräder nur bei ausreichender Breite erfolgen, auch hier ist eine baulich Separierung zu bevorzugen (vgl. § 33 Abs. 3 MobG BE). Neben dem Sicherheitsaspekt spielt hierbei auch die störungsfreie Abwicklung und somit die Beschleunigung des Busverkehrs eine wichtige Rolle, wodurch der ÖPNV zu einer ernsthaften Alternative gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) entwickelt werden soll. Um auch eine störungsfreie Benutzung der Radwege zu gewährleisten, ist bei der Planung auf eine Gestaltung Wert zu legen, die unzulässiges Befahren und Halten verhindert sowie ausreichend Abstand zu parkenden Autos und einen erschütterungsarmen Oberflächenbelag vorsieht (vgl. § 43 Abs. 1-2 MobG BE).

Um die Integration des Rad- und öffentlichen Nahverkehrs als Bestandteile des Umweltverbundes zu verbessern, sollen 100.000 neue Radabstellmöglichkeiten, davon die Hälfte an Haltestellen des ÖPNV sowie an wichtigen ÖPNV-Knotenpunkten Fahrradparkhäuser und Servicestationen errichtet werden (vgl. § 47 MobG BE; Reidl 2017). Insbesondere bei den Abstellmöglichkeiten, aber darüber hinaus auch bei der Dimensionierung der sonstigen Radinfrastrukturen ist den speziellen Anforderungen von Lastenfahrrädern Rechnung zu tragen, um auch deren Anteil am Verkehr zu stärken (§ 36 Abs. 7 MobG BE).

Bei der Planung sämtlicher Angebote ist gem. § 43 Abs. 2 MobG BE das künftig angestrebte bzw. zu erwartende Radverkehrsaufkommen zu berücksichtigen und die Infrastrukturen dementsprechend zu dimensionieren. Da es ausdrückliches Ziel des Mobilitätsgesetzes ist, den Radverkehrsanteil im öffentlichen Raum wahrnehmbar zu steigern (vgl.§ 36 Abs. 3 MobG BE), müssen die Anlagen mit einer Größe angelegt werden, die diesem Wachstum gerecht wird. Einer nach absehbarer Zeit auftretenden Aus- oder gar Überlastung muss vorgebeugt werden.

Zur Umsetzung dieser und weiterer Maßnahmen sind für die nächsten zwei Jahre insgesamt 200 Millionen Euro vorgesehen (vgl. Reidl 2017). Insgesamt ist es der Anspruch des Mobilitätsgesetzes zum Zwecke einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sowie der Lebensqualität möglichst wenig Raum für Verkehr und die dafür nötige Infrastruktur in Anspruch zu nehmen (vgl. § 4 Abs. 3 MobG BE). Gleichzeitig soll diese Infrastruktur durch den Erhalt und die Ausweitung des Baumbestandes sowie die Anlage von unversiegelten Grünflächen stadtökologisch nachhaltig gestaltet werden (vgl. § 8 Abs. 2-3 MobG BE).

Zwar geht der Berliner Senat mit dem neuen Mobilitätsgesetz einen großen Schritt in Richtung Verkehrswende und gibt für viele Maßnahmen einen konkreten Umsetzungszeitraum sowie das entsprechende Budget vor, allerdings ist auch zu beachten, dass bei einer mangelnden oder zu langsamen Umsetzung keine rechtlichen Konsequenzen drohen (vgl. Reidl 2017). Daher ist es die Aufgabe der Senatsverwaltung für eine zügige und konsequente Umsetzung der geplanten Maßnahmen zu sorgen.

2.2 StEP Verkehr

Der aktuelle Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr existiert seit 2011 und wurde mit einem Zeithorizont bis 2025 aufgestellt. Mit integrierten, strategischen Zielsetzungen und Leitlinien wird ein langfristiger Rahmen für konkrete Maßnahmen und Planungen gesetzt, im Hinblick auf die Frage, wie der Verkehr gestaltet werden muss, damit gleichwertige Mobilitätschancen für alle bestehen und trotzdem die Umwelt möglichst wenig durch z.B. Lärm und Luftschadstoffe belastet wird. Übergeordnete Konzepte, wie

NAHMOBILITÄT

beispielsweise das Verkehrssicherheitsprogramm und die Rad- sowie die Fußverkehrsstrategie (s. Kap. 2.4) wurden und werden auf der Grundlage des StEP Verkehr erarbeitet. (vgl. SenUVK o.J.b; o.J.d). Derzeit befindet sich der StEP Verkehr in der zweiten Fortschreibung, nunmehr mit dem Zieljahr 2030, und berücksichtigt dabei einerseits die bereits erreichten Ziele sowie andererseits auch die veränderten Rahmenbedingungen, wie z.B. Bevölkerungswachstum, technische Innovationen oder Umweltvorgaben (vgl. SenUVK o.J.b; o.J.c).

In der aktuellen Fassung setzt der StEP Verkehr unter der Teilstrategie *Förderung des Umweltverbundes* das Ziel den Anteil der Verkehrsträger des Umweltverbundes am Gesamtverkehrsaufkommen bis 2025 auf 75 % - in der Innenstadt sogar auf 80 % - zu steigern. Zur Erreichung dieses Ziels sollen u.a. ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie ergänzende (Car-)Sharing-Angebote besser integriert werden. Dem Radverkehr sollen größere Anteile des Verkehrsraumes zur Verfügung gestellt und durch den Ausbau von Wegen, Abstellmöglichkeiten, Serviceangeboten sowie Beschilderungen verbesserte Infrastrukturangebote geschaffen werden, um Menschen dazu zu bewegen, vermehrt das Rad zu nutzen. Auch eine Steigerung des Fußverkehrsanteils soll erreicht werden, indem öffentliche Räume hinsichtlich Attraktivität, Bequemlichkeit sowie Sicherheit aufgewertet werden. (vgl. SenStadt 2011a: IX, 61-64)

Gemäß den Teilstrategien “Stadt-, Umwelt- und Lebensqualität” und “Innere Stadt” sollen durch die Anordnung von Tempo-30-Abschnitten an Hauptverkehrsstraßen Lärm- und Luftemissionen wirksam reduziert werden und somit die Aufenthaltsqualität verbessert werden. Die Umgestaltung von Straßenquerschnitten und die Umnutzung der durch Vermeidung von unnötigem Verkehr wiedergewonnenen Räume zugunsten anderer Nutzungen (insbesondere Umweltverbund) sollen Stadtqualitäten zurückbringen und dadurch den Lebensraum in der Innenstadt aufwerten und lebenswerter machen. (vgl. SenStadt 2011a: X-XI, 69-72, 77-79)

Der StEP Verkehr setzt entsprechend der drei Säulen der Nachhaltigkeit sowohl ökonomische als auch soziale sowie ökologische Ziele, die in übergeordnete Qualitäts- und konkretisierte Handlungsziele unterteilt sind (vgl. SenStadt 2011a: 45). Als für die Nahmobilität relevante Maßgaben sind dabei insbesondere die nachfolgenden Ziele von Bedeutung (vgl. SenStadt 2011a: 46-49):

- Berücksichtigung unterschiedlicher Mobilitätsbedürfnisse, unabhängig von Geschlecht, Lebenssituation, Alter oder Einschränkungen
- Verbesserung der Stadtverträglichkeit des Verkehrs, z.B. durch Entlastung sensibler Bereiche wie Wohngebiete oder Ortsteilzentren vom Durchgangsverkehr, durch umfeldgerechte und städtebaulich integrierte Gestaltung von Verkehrsanlagen sowie durch erhöhte Aufenthaltsqualität und damit einhergehend verbesserte Nutzbarkeit des öffentlichen Raum
- Erhöhung der Verkehrssicherheit aller, aber insbesondere der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer und Reduzierung der (tödlichen und schweren) Verkehrsunfälle
- Reduzierung des verkehrsbedingten Flächenverbrauchs und Umnutzung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen
- Entlastung der Umwelt durch Reduzierung von Klimagas-, Luftschadstoff- und Lärmbelastung sowie Reduzierung von Barrierewirkungen
- Steigerung des Verkehrsanteils des Umweltverbundes, u.a. durch Stärkung der Inter- und Multimodalität sowie durch Reduzierung des motorisierten Verkehrsaufkommens

Zudem stellt der StEP Verkehr in seinen Karten zum übergeordneten Straßennetz die Hermannstraße sowohl im Bestand als auch in der Planung für 2025 auf ihrer gesamten Länge als übergeordnete Straßenverbindung dar. Die östlich verlaufende Alternativroute von Süden ins Stadtzentrum entlang der Karl-Marx-Straße soll jedoch von einer übergeordneten Straßenverbindung bis 2025 zu einer örtlichen Straßenverbindung zurückgestuft werden.

Gleiches könnte das Bezirksamt Neukölln auch im Zuge der Umgestaltung für die Hermannstraße beantragen (vgl. SenUVK 2017: 2).

Weiterhin ist der gesamte Bereich Neuköllns nördlich der Ringbahn (wie der gesamte Bereich innerhalb des S-Bahn-Rings) als Gebietskullisse für potenzielle Erweiterungen der Parkraumbewirtschafttungszonen dargestellt.

Hinsichtlich ÖPNV sowie Radverkehr sind für die Hermannstraße keine konkreten Planungen gemäß StEP-Kartenwerk mit dem Horizont bis 2025 vorgesehen.

2.4 Fuß- und Radverkehrsstrategie

Die auf Basis des StEP Verkehr aufgestellte Fuß- sowie Radverkehrsstrategie haben vorrangig eine Abkehr vom MIV zugunsten umweltfreundlicher Nahmobilität zum Ziel (vgl. SenStadt 2011b). Im Folgenden werden beide Strategien vorgestellt.

Fußverkehrsstrategie

Die Fußverkehrsstrategie aus dem Jahr 2011 soll nach eigenen Angaben "dazu beitragen, die Lebensqualität in [der] [...] Stadt auf Dauer zu erhalten und zu verbessern" (ebd.). Entstanden ist das Strategiepapier, um die "Aussagen des Stadtentwicklungsplans Verkehr zur Förderung der nicht motorisierten Verkehrsarten [zu vertiefen]" (SenUVK 2018). Gleichzeitig soll es als Leitfaden für die Berliner Bezirke dienen, der die Umsetzung von fußverkehrsfreundlichen Maßnahmen erleichtert.

Folgende Zielvorgaben sind für den Straßenraum bis zum Jahr 2020 gesetzt:

- ◊ Steigerung der Nutzerzufriedenheit
- ◊ Senkung der Unfallzahlen
- ◊ Barrierefreie öffentliche Räume
- ◊ Umsetzung von Modellprojekten
- ◊ Angemessene Finanzierung

Als Mittel der Überprüfung dieser Ziele werden begleitende Befragungen von zu Fuß Gehenden und Schwachstellenanlysen durchgeführt. Außerdem sollen zehn Modellprojekte vor allem für kurzfristige und fühlbare Verbesserungen sorgen. Hierzu gehören die Umsetzung von Fußverkehrsnetzen und Begegnungszonen in drei bzw. zwei Pilotprojekten sowie die Erprobung von fußverkehrsfreundlichen Ampeln. Für notwendige "Transparenz" (ebd.) und mögliche Projektadaptionen sorgen umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit und ein informatives Internetangebot (vgl. ebd.). Eines dieser Modellprojekte ist der Umbau der Maaßenstraße als Begegnungszone. Dieses wurde bereits 2015 auf Grundlage der Fußverkehrsstrategie abgeschlossen. Ziel der Umgestaltung des Straßenraums ist es, gegenseitige Rücksichtnahme unterschiedlicher Verkehrsteilnehmenden durch die Straßenraumgestaltung zu begünstigen, statt vorzuschreiben (vgl. ebd.). Die Auswertung der Begleitforschung stellt heraus, dass der Umbau grundsätzlich zu den gewünschten Resultaten geführt hat, jedoch noch in gewissen Aspekten Handlungsbedarf gegeben ist (vgl. LK ARGUS 2017). Aus den Erfahrungen in der Maaßenstraße, wird aktuell mit dem Umbau der Bergmannstraße als Begegnungszone, das zweite Modellprojekt, umgesetzt (vgl. raumscript 2018). In einem ersten Schritt wurden sogenannte *Parklets* in den Straßenraum integriert, die vorbeilaufende zum Hinsetzen animieren sollen. Auf diese Weise wird der Straßenraum zum längeren Aufenthalt nutzbar gemacht (s. Kap. 4.13).

Radverkehrsstategie

Im Jahr 2013 erfolgte eine Aktualisierung der bestehenden Radverkehrsstrategie aus dem Jahr 2004. Das Strategiepapier soll als Handlungskonzept und Grundlage für die langfristige strategische Orientierung der Verkehrspolitik in Berlin fungieren. Gemeinsam mit der Fußverkehrsstrategie, wird das übergeordnete Ziel, die Erhaltung und Verbesserung der Lebensqualität in Berlin, verfolgt (vgl. SenUVK 2018). Folgende Ziele werden hierbei bis zum Jahr 2025 formuliert:

- ◊ Steigerung des Radverkehrsanteils auf 18 - 20% an allen Wege
- ◊ Steigerung des Radverkehrsanteils auf 25% an längeren Wegen
- ◊ Steigerung des Anteils der Radfahrenden, die die öffentlichen Verkehrsmittel in ihre Wegeplanung einbinden von 3 auf 5 %
- ◊ Senkung der Unfallzahlen um 40 % getöteter und 30 % verletzter Radfahrende
- ◊ angemessene Finanzierung

(ebd.)

NAHMOBILITÄT

Für die Umsetzung sind acht Modellprojekte genannt die, wie bei der Fußverkehrsstrategie angedacht, "kurzfristig fühlbare Verbesserungen [schaffen], Maßnahmen [testen] und neue Impulse [setzen sollen]" (ebd.: 22). In diesem Rahmen sollen Beschleunigungsmaßnahmen an Hauptrouten, bezirkliche Fahrradrouten, genauso wie Nahbereichskonzepte umgesetzt werden.

Außerdem umfasst die Berliner Strategie neue Lösungen an Knotenpunkten zu erproben und fahrradfreundliche Ampeln zu installieren. Zudem soll das Einkaufen mit dem Fahrrad gefördert und Parkraumkonzepte geschaffen werden. Eine "Partnerschaftskampagne" soll "regelkonforme[s] Verhalten und [...] gegenseitige [...] Rücksichtnahme [zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern fördern]" (ebd.).

2.5 Leitlinien Parken

Der Planungsleitfaden *Fahrradparken in Berlin* der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung aus dem Jahre 2008, umreißt die Anforderungen, Bauformen, rechtlichen Rahmenbedingungen, Bedingungen am Wohn- und Zielort sowie das Angebot einer Übersicht von Lieferadressen für Fahrradständer und Abstellanlagen (vgl. SenStadt 2008). Als Überarbeitung der ersten Radverkehrsstrategie aus dem Jahre 2004, bietet die Leitlinie grundsätzliche Planungsempfehlungen für zuständige Planungsstellen. Der Leitfaden wendet sich an "öffentliche und private Bauherren, Investoren und Bauträger, Architekten und Planer, Immobilieneigentümer und -verwaltungen, Einzelhändler und Arbeitgeber, Institutionen und öffentliche Stellen" (ebd.). Zugrunde liegt der Gedanke, dass leichte Zugänge zu Fahrradabstellanlagen Nutzer*innen ermutigen sollen das Rad als Verkehrsmittel für tägliche Wegebeziehung zu wählen.

Nach der Leitlinie müssen Fahrradabstellanlagen

- "ausreichend groß sein,
- am Wohnort [...] leicht zugänglich sein,
- am Zielort [...] so nah wie möglich am Eingang angelegt werden,
- [...] dem Rad einen sicheren Stand geben,
- [...] stadtgestalterisch verträglich sein,
- [so angelegt sein, dass] Fahrräder mit dem Rahmen am Fahrradständer sicher angeschlossen werden können und
- für längeres Parken [...] wettergeschützt und möglichst vandalismussicher sein"

(ebd.: 8-9).

Empfohlen werden vor allem Anlehnbügel (s. Abb. 1). Sofern diese für die beidseitige Benutzung vorgesehen werden, sollte der Abstand zwischen den Bügeln 1,20 m nicht unterschreiten, zu anderen Einbauten am Ende einer Reihe sollten grundsätzlich 0,80 m Abstand eingehalten werden. Diese Forderung übertrifft sogar die Empfehlungen des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs e.V. (ADFC), der von einer Mindestbreite von 0,70 m spricht (vgl. ADFC 2010). Allerdings sieht der ADFC hinsichtlich Abstellbügeln Probleme darin, dass abgesperrte Fahrräder umfallen oder wegrollen können. Bei zweiseitiger Benutzung können zudem Verhakungen von Bremszügen auftreten. Aufgrund dessen empfiehlt der Verband eine Variation verschiedener Modelle, die nach der eigens aufgestellten DIN-Norm 79008 geprüft werden können. Eine Überdachung und Beleuchtung der Anlagen sollte in jedem Fall erfolgen (vgl. ebd.).

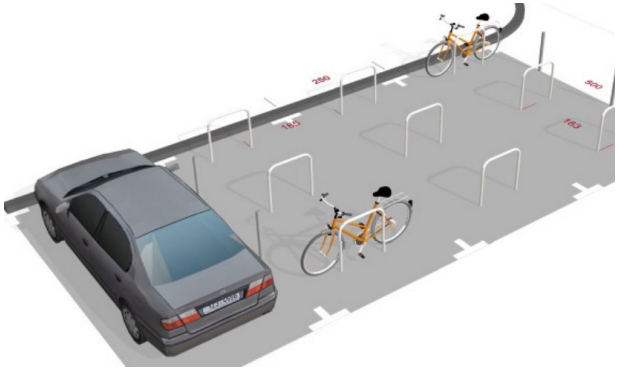

Abb.1: Abstellbügel und Fahrradabstellanlagen im Fahrbahnbereich (Quelle: SenSw 2008)

Weiterhin werden Fahrradabstellanlagen auch im Fahrbahnbereich vorgeschlagen (s. Abb.1), sofern ein "erheblicher Bedarf an Fahrradstellplätzen besteht und ausreichende Gehwegflächen nicht zur Verfügung stehen" (ebd.: 23). Eine Sondernutzungserlaubnis ist hierfür beim zuständigen bezirklichen Tiefbau- oder Ordnungsamt einzuholen. Die Genehmigung erfolgt gebührenfrei, andere Nutzungen des Straßenraums dürfen jedoch nicht erheblich beeinträchtigt werden. (vgl. ebd.).

Die Strategie der Stadt Berlin sieht außerdem vor gem. § 47 Abs. 4 MobG BE (s. Kap. 2.2) bis 2025 "[...] 50.000 Fahrradstellplätze an den Stationen und Haltestellen des ÖPNV sowie weitere 50.000 Fahrradstellplätze im öffentlichen Raum, insbesondere an sozialen und kulturellen Einrichtungen, an Schulen und Einzelhandelseinrichtungen [...] [einzurichten] [...]. An wichtigen Regionalbahnhöfen sowie wichtigen Stationen und Haltestellen des ÖPNV sollen innerhalb von fünf Jahren nach Inkrafttreten [des] Gesetzes Fahrradparkhäuser und Fahrradstationen erstellt werden. Fahrradstationen sind Einrichtungen zum gesicherten Abstellen von Fahrrädern in geschlossenen Räumen, mit Vermietung von Fahrrädern sowie Serviceleistungen für Fahrräder. Ein Fahrradparkhaus ist eine überdachte bauliche Anlage zum Abstellen und Anschließen von Fahrrädern" (ebd.). Durch die Aufnahme in das Mobilitätsgesetz wird deutlich, dass dem Fahrradparken in Zukunft eine erheblich Bedeutung beigemessen wird. Besonders durch die hohe Forderung an Stellplätzen macht sich bemerkbar, dass den Fahrradstellplätzen in der Vergangenheit zu wenig Aufmerksamkeit gewidmet wurde.

2.6 Aktueller Stand der Radverkehrsplanung im Bezirk Neukölln

Im Folgenden wird auf die speziellen Anforderungen der Situation im Berliner Bezirk Neukölln eingegangen und momentane Planungsleitlinien und -strategien vorgestellt.

Forderungen des *Netzweks Fahrradfreundliches Neukölln*

Der Zusammenschluss *Netzwerk Fahrradfreundliches Neukölln* hat fünf zentrale Forderungen für eine fahrradfreundliche Infrastruktur im Bezirk aufgestellt, die wie folgt lauten (vgl. changing cities e.V. 2018a):

- ◊ sichere Radwege an allen Magistralen
- ◊ ein gut ausgebautes und ausgeschildertes Radroutennetz
- ◊ ausreichend sichere Abstellmöglichkeiten überall im Bezirk
- ◊ die Schaffung einer bezirklichen Koordinationsstelle für Belange des Radverkehrs
- ◊ wirkungsvolle Maßnahmen zur Verringerung gesundheitsschädlicher Emissionen

Hinsichtlich einer fahrradgerechten Nahmobilitätsplanung können diese Forderungen als Grundvoraussetzung gesehen werden, um eine verkehrssichere Lösung für die Hermannstraße zu finden.

Bezirksstategie; Ausweichstraßen

Ausgehend von einer Bezirksverordnetenversammlung aus dem Jahr 2015, wurde eine Fahrradstraße (Nummer 23 zu Verkehrszeichen 244.1 nach Anlage 2, StVO) vom nördlichen Ende des Hermannplatzes ausgehend, entlang der Weserstraße, errichtet (vgl. rbb 2017). Strategisch verfolgt der Bezirk das Ziel, eine Ausweichroute in paralleler Streckenführung, zur vielbefahrenen Sonnenallee (20.000 bis 30.000 Fahrzeugen am Tag (vgl. SenSW 2017) zu etablieren. Bereits seit einigen Jahren hat sich die Straße in eine Ausweichstrecke für die Sonnenallee entwickelt, die Entscheidung für die Einrichtung einer Fahrradstraße sei daher aus Sicherheitsgründen entstanden. Langfristig beinhaltet die Bezirksstrategie, die Streckenführung von bisher 500 m auf bis zu 2,3 Kilometer zu verlängern (vgl. rbb 2017).

Da die Hermannstraße jedoch potenziell viele direkte Anlaufpunkte und Ziele für Anwohnende und Vorbeifahrende bereitstellt, sind Ausweichrouten auf parallel verlaufenden Nebenstraßen, anstelle einer Neugestaltung der Hermannstraße weniger geeignet. Ein nahmobilitätsgerechter Umbau der Hermannstraße bietet die Möglichkeit die Passantenfrequenz in der Straße zu erhöhen und somit den lokalen Einzelhandel zu fördern sowie einfache, direkte Wege für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen zu schaffen (vgl. Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte 2015: 57).

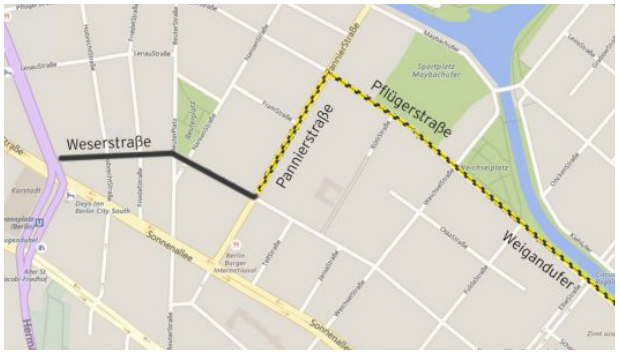

Abb.2: Verlauf der "Fahrradstraße Weserstraße" (Schwarz) und geplante Ergänzung (Schwarz/Gelb) (Quelle: Rbb 2017)

NAHMOBILITÄT

Umbau der Karl-Marx-Straße

Der Umbau der parallel zur Hermannstraße verlaufenden Karl-Marx-Straße begann im Jahr 2011 und soll noch mindestens bis zum Jahr 2021 andauern (vgl. Berliner Morgenpost 2018). Die Planung für die derzeit vierspurige Straße sieht einen Rückbau auf zwei Spuren und eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h vor. Die bisherige Straßenbreite soll beibehalten und somit dem Fuß- und Radverkehr mehr Raum gegeben werden. Eine vorläufige oder temporäre Markierung für den Radverkehr soll kurzfristig aufgemalt werden, bevor im letzten Schritt ggf. ein baulich vom Kfz-Verkehr separierter Radweg angelegt werden soll (vgl. Changing Cities 2018b; Bezirksamt Neukölln 2017).

Insbesondere die Verringerung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h und die Spurreduzierung gelten als besonders innovative Ansätze für eine viel befahrene, innerstädtische Verbindung wie die Karl-Marx-Straße. Der Umbau könnte eine Vorbildfunktion für andere Straßenerneuerungen im Bezirk einnehmen.

Bezirkliche Radrouten und bauliche Trennung von Fahrradwegen Neukölln

Momentan gibt es keine öffentliche Stellungnahmen zu möglichen bezirklichen Radrouten, die Radwegeverbindungen im Bezirk herstellen sollen. Im Umkreis der Hermannstraße wurden in den vergangenen Jahren jedoch vor allem die Zufahrtswege zwischen dem östlichen Teil Neuköllns und dem Tempelhofer Feld verstärkt ausgebaut. Dies ist beispielsweise an der Asphaltierung der Herrfurthstraße zu bemerken.

Abb.3: Geplanter bauliche Trennung des Fahrradwegs in Neukölln (Quelle: Morgenpost 2017)

Die Berliner Senatsverwaltung plant zukünftig, Fahrradwege der Stadt farblich zu markieren und durch bauliche Abgrenzung zur Kfz-Spur abzugrenzen. Dies soll in Form von Grüner Farbe und 90 cm hohen Begrenzungspfählen, zunächst entlang der Hasenheide zwischen Südstern und Hermannstraße auf der südlichen Straßenseite, zwischen den Bezirken Kreuzberg und Neukölln erprobt werden (vgl. Berliner Morgenpost 2017).

Das Pilotprojekt unterstreicht die Bedeutung von Abstandsmarkierung zwischen Fahrbahn und Radstreifen, um das Sicherheitsempfinden der Radfahrer*innen zu stärken. Im Kontext der Hermannstraße tritt in vielen Teilbereichen die Schwierigkeit auf, dass die Zufahrt der Feuerwehr mit dazugehörigem Aufbau der Brand-Löschvorrichtung, aktuell nur knapp unter dem Mindestabstand bedacht ist. Der Abstand zwischen Hauswand und Feuerwehrfahrzeug darf nach §§ 3 und 5 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) 12 m nicht überschreiten. Bei der Planung der Hermannstraße muss diese Brandschutzvorgabe zwangsläufig berücksichtigt werden. Eine Prüfung, ob die Feuerwehrzufahrt auch mit Pfeilerbegrenzung gewährleistet werden kann, muss daher für die Hermannstraße unbedingt erfolgen.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass innerhalb des Bezirks verschiedene Maßnahmen einer direkten Radverkehrsförderung in Planung oder Umsetzung sind. Allerdings ist anzumerken, dass nach Angaben des Bezirks bis zum Jahr 2022 keine Maßnahmen, die die Hermannstraße direkt betreffen, geplant sind (Bezirksamt Neukölln 2016).

3.BESTANDSAUFNAHME

HERMANNSTRASSE

BESTANDSAUFNAHME

3.1 Die Hermannstraße Heute

Für eine nahmobilitätsfreundliche Umgestaltung der Hermannstraße ist eine Bestandsaufnahme ihrer räumlichen und sozialen Eigenschaften als Planungsgrundlage unabdingbar. Wie sieht es derzeit in Neukölln und der Hermannstraße aus, für welche Nutzer*innenbedürfnisse soll überhaupt geplant werden?

Die Hermannstraße ist eine der größten Hauptverkehrsstraßen im Süd-Berliner Bezirk Neukölln und reicht bis an die nord-westliche Bezirksgrenze mit Friedrichshain-Kreuzberg, welche entlang der Hasenheide und dem Hermannplatz verläuft. Die Hermannstraße verbindet den Hermannplatz mit der Autobahn 100 und dem Britzer Damm im Süden Neukölns, wie auf Abbildung 4 zu sehen ist, die Strecke vom Hermannplatz zur Autobahnauffahrt A100 beträgt 2,7 Kilometer, es handelt sich um eine historische Nord-Süd-Verbindung.

Die Hermannstraße wird durch ein sehr heterogenes Bild geprägt. Sehr unterschiedliche lokale Gegebenheiten machen die Hermannstraße sehr vielseitig. Abschnittsweise verfügt die Hermannstraße über starke Erdgeschossnutzungen, wie Gastronomie und Einzelhandel, die die Straße zusätzlich beleben. Die Hermannstraße wird geprägt durch eine dichte Bebauung, am südlichen Ende der Straße jedoch sind die Gebäude niedriger, die Straße und das Leben wird ruhiger und beschaulicher. Am nördlichen Ende Richtung Hermannplatz gibt es ein starkes Gefälle, abschnittsweise befahren Omnibusse die Hermannstraße.

Es gibt auf der Hermannstraße keine durchgehenden Fahrradwege bzw. teilweise gar keine Radinfrastruktur, wodurch eine große Ansatzfläche für Maßnahmen der Nahmobilität bietet. Durch überbreite Fahrspuren für den MIV, von denen Zwei pro Fahrtrichtung vorhanden sind, und fehlende Straßenmarkierungen wird diese Wirkung noch verstärkt. Bedingt durch den starken MIV und die Verbindungsfunktion der Hermannstraße kommt es zu bestimmten Tageszeiten zu erhöhtem Verkehrslärm sowie verminderter Luftqualität, wodurch die Aufenthaltsqualität sinkt.

Auf der Hermannstraße existieren viele Grünflächen, zwei davon sind Friedhöfe. Im südlichen Teil existiert mit dem S- und U-Bahnhof Hermannstraße ein Umsteigepunkt zwischen S- und U-Bahn sowie diversen Buslinien, darunter auch eine Metrobuslinie, die rund um die Uhr verkehrt. Mit der U-Bahn-Linie 8 besteht eine gute Anbindung in den östlichen Teil der Berliner Innenstadt, des Weiteren befindet sich das Tempelhofer Feld in unmittelbarer Nähe. Sollte dieses bebaut werden, ist dementsprechend mit mehr Verkehr zu rechnen. Durch den Anschluss an die Ringbahn sowie die S-Bahn-Linie 45 bestehen weitere überörtliche Verbindungen und eine direkte Anbindung an den Flughafen Schönefeld,

der künftige Flughafen Berlin-Brandenburg International (BER).

Abb.4: Geplanter bauliche Trennung des Fahrradwegs in Neukölln (Quelle: Morgenpost 2017)

BESTANDSAUFNAHME

Bevölkerungsdaten und Sozialstruktur

Bezirk	Neukölln
Fläche	44,93 km²
Einwohnerzahl	325.716
Männer	49,7%
Frauen	50,3%
Bevölerungsdichte	7.249 Einwohner*innen pro km²

Tabelle 1: Sozialdaten Neukölln (Quelle: Eigene Darstellung)

Auf der Hermannstraße existieren gegenwärtig zwei Fahrspuren je Richtung für den motorisierten Individualverkehr (MIV), die jedoch nicht in allen Bereichen durch Fahrbahnmarkierungen auch als solche gekennzeichnet sind. Darüber hinaus gibt es zwischen Hermannplatz und Flughafenstraße gesonderte Fahrradanlagen auf den Gehwegen, teilweise beschränkt sich die Radinfrastruktur aber auch auf kurze Fahrbahnmarkierungen vielen Kreuzungsbereichen. Die Gehweg sind teilweise sehr schmal angelegt ist. Dies ist vor allem im Hinblick darauf problematisch, dass fast auf der gesamten Länge der Hermannstraße die Erdgeschosszone stark durch gewerbliche und gastronomische Nutzungen geprägt ist, die in vielen Fällen auch den Gehweg - mal mehr, mal weniger intensiv - mitbenutzen.

Die erlaubte Geschwindigkeit für den MIV auf der Hermannstraße beträgt 50 km/h. Aktuell verläuft über die Hermannstraße eine große Menge an Durchgangsverkehr. Des Weiteren befahren abschnittsweise mehrere Buslinien der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) die Hermannstraße, die Haltestellen befinden sich fast ausschließlich an den Bahnhöfen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Im südlichen Bereich befindet sich der S- und U-Bahnhof Hermannstraße, der einen wichtigen Knotenpunkt im Gesamtberliner Verkehrsnetz darstellt.

Des Weiteren befinden sich entlang der Hermannstraße mehrere große Grünflächen, bei denen es sich um Friedhöfe handelt. Auf Höhe der Thomasstraße besteht entlang eines der Friedhöfe eine stark vom Radverkehr geprägte Querverbindung zum Tempelhofer Feld (Grüner Weg).

Altersstruktur

Die hier angegebenen Daten sind die bezirklichen Daten für Neukölln. Diese wurden gewählt aufgrund des Mangels an Daten auf kleinerer Ebene für die Hermannstraße. Neukölln weist einen Altersdurchschnitt von 41,3 Jahren auf. Damit reiht sich der Bezirk nach Friedrichshain-Kreuzberg, Mitte und Pankow in die Reihe der jüngeren Bezirke Berlins ein (vgl. Liecke 2016: 10). Grund hierfür ist vor allem der erhöhte Anteil von Jugendlichen und jungen Erwachsenen, gepaart mit weniger Personen im mittleren und hohen Erwachsenenalter. Der Anteil an Einwohner*innen zwischen 21 und 35 Jahren ist im Berliner Vergleich am Dritthöchsten. Der Anteil an 35- bis 65-Jährigen ist allerdings am kleinsten und auch der Anteil der Menschen über 65 Jahre ist gering (vgl. ebd.: 10). Ebenfalls erwähnenswert ist der überdurchschnittlich hohe Anteil von Kindern unter drei Jahren bzw. Jugendlichen im Bereich zwischen 12 und 21 Jahren (vgl. ebd.: 10). Aus dieser Verteilung lassen sich u.a. auch die Bedürfnisse an (Nah-)Mobilität ableiten. Demzufolge ist die Gruppe der Autofahrer*innen eher gering, weshalb dem Auto als Verkehrsträger weniger Bedeutung für die Bewohner*innen Neuköllns zukommt. Die Jugendlichen und jungen Erwachsenen als stärkste Bevölkerungsgruppe, kann durch gezielte Fahrradförderung im Bezirk genau angesprochen werden (s. Kap. 5). Hingegen wäre dem älteren Teil der Bevölkerung eher an einem barrierefreien und dicht getakteten ÖPNV-Angebot sowie einer hohen Aufenthaltsqualität in der Hermannstraße gelegen.

Die Hermannstraße verfügt in Teilen über zwei Fahrstreifen pro Richtung, sowie Anlagen für den Rad-, Fuß- und öffentlichen Verkehr. Letzterer wird auf der Hermannstraße mittels U-Bahnen und Omnibussen abgewickelt. Die verschiedenen Nutzungsansprüche der Straße kollidieren oftmals miteinander, die Frage nach der Flächengerechtigkeit im öffentlichen Verkehrsraum spitzt sich immer weiter zu (vgl. Strößenreuther 2014: 3).

Bevölkerungswachstum

Mit einem Bevölkerungsanstieg von 7,6 % seit 2007 ist Neukölln der am schnellsten wachsende Bezirk Berlins (vgl. Liecke 2016: 15). Vor diesem Hintergrund sind leistungsstarke Verkehrssysteme notwendig. Das betrifft sowohl den ÖPNV, Rad- und Fußverkehrsanlagen, als auch andere

Verkehrsarten und -träger. Allein mit dem Pkw kann ein solches Verkehrswachstum nicht aufgefangen werden.

Vielmehr bedarf es einer Stärkung des ÖPNVs sowie einer Ausrichtung auf das Konzept der Stadt der kurzen Wege. Aufgrund des demografischen Wandels in Deutschland wird der Anteil der Jugendlichen und jungen Erwachsenen in Zukunft womöglich sinken, während sich der Anteil der Menschen über 65 Jahren um mehr als 25 % erhöhen wird (vgl. ebd.: 16f.).

Insbesondere Letzteres spricht ebenfalls für die Gewährleistung einer hohen Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume und einer Verbesserung des barrierefreien ÖPNVs. Für die Hermannstraße bedeutet dies im Einzelnen die Beibehaltung des Busverkehrs an der Oberfläche.

Familienstand und Wohnsituation

Der Sozialbericht Neukölln stellt außerdem heraus, dass Neukölln im Vergleich zu allen anderen Berliner Bezirken hinsichtlich der Beurteilung der Wohnlage mit dem schlechtesten Ergebnis abschneidet. Die Beurteilung der Wohnlage bezieht sich auf verschiedene Kriterien der Wohnqualität. Dabei handelt es sich um Bebauungsdichte, Existenz von Grünflächen, Zustand der Gebäude, Verkehrsanbindung und das allgemeine Straßenbild. Insgesamt leben 87,5 % der Einwohner*innen Neuköllns in “einfachen” Wohnlagen, zahlreiche Regionen im Norden Neuköllns, aber auch Gebiete wie die Gropiusstadt,

Kriterium	Daten	Auswirkung auf Nahmobilität
Altersstruktut	◊ Durschnittsalter: 41,33 Jahre ◊ eröhter Anteil von Jugendlichen und jungen Erwachsenen ◊ überdurchschnittlicher Anteil von Kindern unter drei Jahren	◊ Geringer Anteil an Autofahrenden: Reduzierung dieses Verkehrsträgers altersstrukturell möglich ◊ Fahrradstrategie für junge Leute ◊ Aufenthaltswualität und Sichheit für Kinder und Familien
Bevölkerungswachstum	◊ schnellst wachsender Bezirk (7,6% Bevölerungszunahme seit 2007) ◊ demografischer Wandel: Gruppe der >Über - 65-Jährigen wird erhöht	◊ leistungsstarke und barrierefreie Verkehrssystme (ÖPNV) ◊ Förderung der Stadt der kurzen Wege ◊ Aufenthaltswalität erhöhen
Familienstand/Wohnsituation	◊ 87, 5% in >einfachen< Wohnungen ◊ über 50% der Einwohner*innen mit weniger als der durchschnittlicgen Wohnfläche ◊ erhöhte Zahl an Strafttaten	◊ Erhöhte Sicherhheit und Aufenthaltsqualität im öffetnlichen Raum
Gesundheit/Behinderungen	◊ 34.500 Schwerbehinderte, darunter 664 Kinder ◊ jedes sechste Kind leidet an Übergewicht	◊ Nahmobilität muss rollstuhlrechte bzw. nach dem Zwei-Sinne-Prinzip gestaltet werden ◊ Fahrradinfrastruktur muss Kinder und Erwachsene zum Fahrradfahren animieren

Tabelle 2: Sozialdaten Neuköllns und ihre Auswirkungen auf die Nahmobilität (Quelle: Eigene Darstellung)

BESTANDSAUFNAHME

bestehen zu 100% aus einfachen Wohnlagen. Jeder/m fünften Bewohner*in in Neukölln stehen unter 50 % der durchschnittlichen Berliner Wohnfläche zur Verfügung (vgl. ebd.: 19)

Überdurchschnittlich schneidet Neukölln hingegen in der Kriminalitätsstatistik ab. Gerade in den Gebieten Köllnische Heide und Hasenheide ist die Belastung durch "sozialräumlich beeinflusste Delikte" (Liecke 2016: 19) besonders hoch (vgl. ebd.: 19). Für das Untersuchungsgebiet Hermannstraße bedeutet dies, dass die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit erhöht werden müssen, um den Bewohner*innen ein angenehmes und sicheres Gefühl auf der Straße zu geben.

Gesundheit und sonstige Einschränkungen

Durch die gegebenen sozialen Verhältnisse entstehen besondere gesundheitliche Herausforderungen für den Bezirk Neukölln, die Lebenserwartung ist in Neukölln im Berliner Vergleich am geringsten (vgl. ebd.: 29). Derzeit leben etwa 34.500 Schwerbehinderte in Neukölln, darunter 664 Kinder, womit diese Gruppe 10,7 % der Bevölkerung des Bezirks ausmacht, wodurch Neukölln in diesem Punkt vor allen anderen Bezirken liegt (vgl. ebd.: 29). Daraus geht ein besonderes Mobilitätsbedürfnis hervor, das sich auch in der Hermannstraße wiederspiegeln sollte, damit auch Schwerbehinderte die (Nahmobilitäts-)Infrastrukturen ungehindert nutzen können. Dies betrifft einen rollstuhlgerechten Ausbau sowie das Zwei-Sinne-Prinzip (vgl. DGUV, o.J.) (optisch und akustisch) an Lichtsignalanlagen (LSA) und anderen Gefahrpunkten. Auch im Punkt Gesundheit von Kindern, gibt es in Neukölln Handlungsbedarf. Jedes zweite Kind zeigt bei der Einschulung Sprachdefizite, etwa jedes dritte Besonderheiten in der motorischen Entwicklung und jedes sechste leidet an Übergewicht. Somit liegt Neukölln etwa 100 % über dem Berliner Durchschnitt (vgl. Liecke 2016, S.30). Durch gut ausgebaute Nahmobilitätsinfrastruktur könnte die Bewegung von übergewichtigen Kindern gefördert

Wie Tabelle 2 zeigt, haben all diese sozialen Gegebenheiten Auswirkungen auf die Nahmobilität und deren Planung. Auffällig ist das erhöhte Bedürfnis nach Aufenthaltsqualität und Sicherheit, was durch ein geschicktes Nahmobilitätskonzept gewährleistet werden kann.

3.2 Nutzungsansprüche

Fußverkehr

Der Fußverkehr ist von allen Verkehrsteilnehmern der Schwächste. Das heißt das Risiko bei einem Unfall verletzt oder gar getötet zu werden ist für Fußgänger*innen am höchsten. Daher bedarf der Fußverkehr einer besonderen Aufmerksamkeit bei der Neu- und Umgestaltung der Hermannstraße. Allerdings sind die Fußgänger*innen unter den Aspekten der Umweltbelastung, Verkehrssicherheit, aber auch im Bezug auf die Flächeninanspruchnahme, Teil der verträglichsten Verkehrsarten in einer Stadt (vgl. SenStadt 2011c). Der Fußverkehr umfasst Verkehrsteilnehmer*innen aller Alters- und Bevölkerungsgruppen und muss dementsprechend vielfältig betrachtet werden (vgl. ebd.: 4 f.).

In der Hermannstraße herrscht reger Fußverkehr aufgrund des *Kindl-Boulevards*, der U-Bahnhöfe und der vielfältigen gastronomischen und gewerblichen Nutzung im Erdgeschossbereich der Straße. Die Friedhöfe fördern den Fußverkehr zusätzlich. Durch die Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, wird das Wohlfühlempfinden der Fußgänger*innen gefördert. Allerdings ist der Fußverkehr auch am ehesten betroffen durch Kriminalität und Unsicherheit.

Radverkehr

Deutschland ist im EU-Vergleich im Bezug auf Fahrradverkehr zwar fortschrittlich, jedoch gibt es Länder, die es besser machen. Länder wie die Niederlande oder Dänemark sind sehr viel weiter entwickelt, Städte wie Amsterdam und Kopenhagen sind für Radfahrer*innen sehr viel besser nutzbar als Berlin, das spiegeln auch die Zahlen der Radfahrenden wieder (vgl. Stork 2018: 5). 113,4 Millionen Wege die in Deutschland täglich mit dem Pkw zurückgelegt werden, könnten durch das Fahrrad ersetzt werden (vgl. ebd.: 30). Die Gründe der Bevorzugung des Pkws anstelle anderer Verkehrsmittel sind vielseitig. Zum einen ist die Fahrradinfrastruktur bisher alles andere als optimal, zum anderen wird das Radfahren als unsicher wahrgenommen (vgl. ebd.: 67). Nur auf 3 % der Berliner Straßen können sich Radfahrer*innen auf eigener Infrastruktur bewegen, die Zahl der per Rad zurückgelegten Wege in Berlin liegt

BESTANDSAUFNAHME

allerdings bereits heute bei 15 % (vgl. Stößenreuther 2014: 2). Bei einer tatsächlichen Zunahme des Radverkehrs auf 20 % an allen, wie gem. Radverkehrsstrategie geplant (siehe Kap. 2.4), können die schon heute zu knapp bemessenen Radverkehrsanlagen dem künftig noch höheren Radverkehrsaufkommen gar nicht mehr gerecht werden. Dabei sind Radinfrastrukturen elementar wichtig für die objektive und die subjektive Sicherheit (vgl. Stork 2018: 72).

Gerade in Verbindung mit möglichem Lieferverkehr durch Lastenräder ist Radinfrastruktur wichtig, worauf im folgenden Abschnitt noch einmal genauer eingegangen wird. 58 % der Verkehrsfläche Berlins sind für Pkw reserviert. Diese teilen sich zu 39 % auf fahrenden und 19 % ruhenden Verkehr auf (vgl. Stößenreuther 2014: 2).

In der Berliner Hermannstraße sieht es im Punkt Radverkehrsanlagen alles andere als optimal aus. Wie zuvor beschrieben, verfügen lediglich Teile über Radinfrastrukturen, oftmals müssen sich Radfahrer*innen den Verkehrsraum mit Anderen teilen (s. Kap. 3.1).

Liefern und Laden

Der Lieferverkehr in der Hermannstraße ist für das dort ansässige Gewerbe zwingend nötig. Da sich der Lieferverkehr nicht komplett vermeiden lässt, etwa durch große Lieferungen und zunehmenden Online-Handel gilt es diesen verträglich zu gestalten. Der Lieferverkehr erzeugt oftmals Stau durch das Halten in zweiter Reihe im Stop-and-Go-Betrieb. Des Weiteren werden durch die Nutzung der Haltestellen und Sonderspuren durch haltende Lieferfahrzeuge oftmals Busse blockiert (vgl. Reichel 2015: 1). Durch das Wachstum des Online-Handels ist der Lieferverkehr allerdings auf dem Vormarsch. Immer öfter halten Lieferfahrzeuge verschiedener Logistik- und Versanddienstleister (vgl. ebd.). Eben diese Lieferfahrzeuge allerdings sind durch das Halten auf nicht dafür vorgesehenen Flächen und das ständige Anfahren und Bremsen eine Gefahr für den Verkehrsfluss und vor allem für die Verkehrssicherheit (vgl. ebd.: 2). Immer wieder kommt es zu Konfliktsituationen zwischen Lieferfahrzeugen, Radfahrer*innen und Fußgänger*innen. Durch die Nutzung von Hauseinfahrten oder des Gehweges durch Lieferfahrzeuge kommt es hier zur Mehrfachnutzung der in ihrer Fläche begrenzten Verkehrsräume (vgl. ebd.), das Zweite-Reihe-Parken stellt ebenfalls ein Problem dar. Letzteres wird in Deutschland bis zu 75 % milder als im EU-Durchschnitt geahndet (vgl. ebd.).

Allerdings stehen dieser Problematik auch Lösungsansätze gegenüber. Liefer- sowie Ent- und Beladungsvorgänge könnten auf die Abend- und Nachtstunden verlegt werden. Dies würde eine geringere Verkehrsbelastung durch die verkleinerte Gesamtzahl an Verkehrsteilnehmern*innen um diese Zeit zur Folge haben. Demgegenüber stehen jedoch mögliche Lärmschutz Beschwerden der Anwohner*innen. Um der Lärmproblematik aus dem Weg zu gehen, könnten geräuscharme Elektrofahrzeuge zum Einsatz kommen.

Eine andere - sowohl leise als auch umweltfreundliche und energieeffiziente - Variante wären Lastenfahrräder. Kleinere Sendungen können per Fahrrad, anstelle von raumfüllenden LKW oder Kleintransportern ausgeliefert werden. Hier wäre allerdings zu prüfen, ob durch die vermehrte Nutzung von Lastenrädern zusätzliche Konflikte mit Fußgänger*innen entstehen. Schlussendlich bleibt festzuhalten, dass Liefern und Laden große Potentiale zur Optimierung bieten (vgl. ebd.: 1).

Möglichkeiten zur Optimierung wären Micro-Depots und Lieferzonen, auf die in Kapitel 4.4 näher eingegangen wird.

Öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr in der Berliner Hermannstraße wird mittels U-Bahnen und Omnibussen abgewickelt (vgl. BVG o.J.). Erstere wird von Maßnahmen zur Umgestaltung der Hermannstraße wenig beeinflusst, da diese unabhängig unterhalb der Straße verkehrt. Lediglich die Anlagen für Fußgänger*innen an den Ein- und Ausgängen der U-Bahnhöfe Boddinstraße, Leinestraße und Hermannstraße sind im Entwurf zu berücksichtigen.

Der Omnibusverkehr nimmt in der Hermannstraße am normalen Straßenverkehr teil und ist daher von Umbauten ebenso betroffen. Ab dem S-Bahnhof Hermannstraße nach Süden verkehrt die Linie M44, welche 24 Stunden Sieben Tage die Woche im Einsatz ist, die Linien 246, 277, 370 und 377 befahren die Hermannstraße im südlichen Teil tagsüber, die Linie N79 nachts. Die

BESTANDSAUFNAHME

Linie N8 befährt die Hermannstraße des Nachts (nicht in Wochenendnächten (Fr/Sa, Sa/So)) vom S-Bahnhof Hermannstraße kommend bis zum Hermannplatz im Norden. Die Auslastung durch Omnibusse ist demnach tagsüber um ein Vielfaches höher als nachts (vgl. BVG o.J.). Es bestehen Möglichkeiten die Haltestellenarten und -lagen anzupassen. Auch im Omnibusverkehr sind Elektrofahrzeuge eine Option um die Aufenthalts- und Lebensqualität in der Hermannstraße zu verbessern.

Motorisierter Individualverkehr

Der MIV ist der Verkehrsteilnehmer mit dem größten Flächenbedarf. Hinzu kommen Luft- und Umweltverschmutzungen durch gängige Verbrennungsmotoren. Die Lärmproblematik ist ein aktuelles Thema, nicht nur im Hinblick auf den MIV, sondern auch im Punkt öffentlicher Personennah- und Lieferverkehr, wie in den vorigen Abschnitten bereits beschrieben. Neben Lärm- und Schadstoffemission spielen auch beim MIV die CO^2-Emissionen eine Rolle. Hier ist ein Trend zu alternativen lärm-, schadstoff- und CO^2-armen Antrieben nötig. Des Weiteren ist eine Reduzierung der Ansprüche des MIV nötig, um eine Förderung des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs zu ermöglichen (vgl. RASt 2006: 3).

Der MIV stellt ein Unfallrisiko für Rad- und Fußverkehr dar. Je nach Gebietscharakter (also Gewerbegebiet, Wohngebiet oder Innenstadtgebiet fällt dieses unterschiedlich hoch aus (vgl. RAst 2006: 5).

Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr beinhaltet ebenfalls Konfliktpotentiale. Gerade durch regelwidrig parkende Pkw auf Radverkehrsanlagen kommt es oftmals zu gefährlichen Situationen. Um den auf den Radanlagen abgestellten Pkw auszuweichen, müssen Radfahrer*innen oftmals bis zu 1,50 m auf die Fahrbahn schwenken und geraten so in Konflikt mit dem fließenden Verkehr, wie Abbildung 5 (rechte Spalte - Mitte) zeigt (vgl. Spork 2017: 3).

Grund dafür ist trotz der für deutsche Verhältnisse geringen Pkw-Besitzquote in Neukölln (Nordneukölln < 200 Pkw/1000 Einwohner, Südneukölln ca. 300-400 Pkw/1000 Einwohner (vgl. SenStadt 2014: 20) die hohe Zahl an privaten Pkw, die im begrenzten öffentlichen Raum - oftmals kostenfrei - abgestellt werden (dürfen).

Neben der Verlagerung von Verkehr durch alternative Verkehrswege, die in den oberen Kapiteln beschrieben wurden, gibt es Möglichkeiten, zusätzliche Parkmöglichkeiten zu schaffen, indem unterausgelastete (private) Parkhäuser und Parkplätze entlang der Hermannstraße besser ausgenutzt werden. Eine Möglichkeit dazu böte beispielsweise das Parkhaus des *Kindl-Boulevard* sowie das Parkhaus und der Parkplatz des *Hermann-Quartiers* (s. Kap. 4.6).

3.3 Entwicklung

Es zeichnet sich ein Trend weg vom MIV hin zu alternativen Verkehrsmittel ab. Damit einher geht die Umwandlung der Neuköllner Hermannstraße von einer Hauptverkehrsstraße in ein modernes Stadtquartier. Der Gebietscharakter beeinflusst die Aufenthaltsqualität und damit das Leben in einer Stadtstraße (vgl. RAst 2006: 5). Eine Verbesserung für Rad- und Fußverkehr ist unumgänglich, die Attraktivität der Hermannstraße für den MIV wird damit gesenkt. Ebenfalls möglich zur Erhöhung der Aufenthalts- und Lebensqualität in der Hermannstraße ist es, z.B. Fahrradfahrer*innen in Parallelstraßen zu verlagern. Das Liefern und Laden kann ebenfalls optimiert werden, hier können Elektrofahrzeuge und Lastenräder zum Einsatz kommen, weiter Micro-Depots und Lieferzonen (siehe Kapitel 4.4).

Dennoch wird neben den alternativen Verkehrswegen immer ein gewisses Pkw-Aufkommen zu finden sein. Durch die Nutzung von Elektroautos kann die CO^2-Emission auf ⅓ - ¼ der Werte von herkömmlichen Verbrennungsmotoren reduziert werden. Zur Erhöhung der subjektiven und objektiven Sicherheit in der Hermannstraße gilt es die Kriminalitätsrate zu senken und Probleme mit Kriminalität in den Griff zu bekommen (vgl. Perdoni 2018).

Abb.5: Collage *Eindrücke aus der Hermannstraße* (Quelle: Eigene Aufnahmen)

4.KONZEPT

KONZEPT

4.1 Entwurfsidee

Radfahrende auf der Hermannstraße haben es nicht leicht. Der Fahrradweg ist entweder viel zu schmal oder erst gar nicht vorhanden. Es verwundert daher nicht, dass viele Menschen mit dem Fahrrad auf die vermeintlich sicheren Gehwege ausweichen, was jedoch zu einem Konflikt mit den zu Fuß Gehenden führt, oder das Rad gleich ganz stehen lassen. Dieser Missstand dient als Ausgangslage für das vorliegende Entwurfskonzept. Das Hauptaugenmerk liegt daher auf der Schaffung einer möglichst durchgängigen, sicheren und einheitlichen Radinfrastruktur, um damit die Konflikte zwischen den verschieden Verkehrsteilnehmenden zu entschärfen und gute Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmenden zu schaffen.

Durch eine konsequente Verbesserung der Radinfrastutur, werden die Voraussetzungen geschaffen, damit das Fahrrad in Zukunft zu einer wirklichen (innerstädtischen) Alternative werden kann. Durch die Trennung der verschiedenen Nutzungsarten, verringert sich das Konfliktpotenzial, wodurch das Sicherheitsgefühl gleichzeitig zunimmt (vgl. Darmstadt fährt Rad 2017a). Dies soll dazu betragen, dass auch Menschen zum Fahrradfahren animiert werden, welche sich heutzutage aufgrund von Sicherheitsaspekten nicht trauen, tägliche Strecken mit dem Fahrrad zurückzulegen, und sich somit sicher und geschützt im Straßenraum bewegen können.

Zudem ist es Anspruch des Entwurfs, im selben Zuge auch die Situation für die zu Fuß Gehenden zu verbessern, da auch diese aufgrund der teils geringen Dimensionen der Gehwege, im Zusammenspiel mit den abschnittsweise massiv auftretenden Erdgeschossnutzungen durch Gastronomie und Einzelhandel, für die zu Fuß Gehenden unzureichend ist.

Um diese beiden Oberziele erreichen zu können, muss die Straßenaufteilung neu gedacht werden. Man sieht bereits auf den ersten Blick, dass momentan der motorisierte Verkehr und dabei besonders der motorisierte Individualverkehr die meiste Fläche der Hermannstraße für sich beanspruchen. Wohingegen für die Fahrradfahrenden überwiegend keine Flächen vorgesehen sind und die zu Fuß gehenden sich den Gehweg oft mit Sondernutzungen, wie Gastronomiebestuhlung oder Warenauslagen sowie mit abgestellten oder gar fahrenden Fahrrädern teilen müssen. Dass der durchschnittlich mit 1,3 Personen besetzte Pkw (vgl. SenStadt 2014: 14) jedoch bei weitem nicht das flächeneffizienteste Verkehrsmittel ist, was die derzeitige Verkehrsraumaufteilung zugunsten des MIV noch ungerechtfertigter erscheinen lässt, ist anhand der folgenden Darstellung gut zu erkennen.

Durch die mit diesem Entwurf vorgeschlagene Umgestaltung der Hermannstraße soll also eine gerechtere Aufteilung des Straßenraums erfolgen und dadurch flächeneffiziente Fortbewegungsarten wie Laufen oder Radfahren, mit allen zugehörigen positiven Effekten gefördert werden. Dabei ist Straßenraum nicht nur ein Verkehrsraum sondern auch ein öffentlicher Raum zwischenmenschlicher Interaktionen. Daher soll im Zuge der Umgestaltung auch die Aufenthaltsqualität in der Hermannstraße verbessert werden, um sie von einem Ort des Transits zu einem Ort des Verweilens zu entwickeln und um zusätzlich auch die

Abb.6: Vergleich Flächenverbrauch Auto, Fahhrad und Bus (Quelle: Adler 2017)

Situation für die ansässigen Gastronomiebetriebe und Einzelhändler zu verbessern.

Das Hauptelement des Entwurfs ist ein durchgängiger, eigenständiger Radweg über die gesamte Länge der Hermannstraße, dessen Priorität durch seine grüne Färbung hervorgehoben werden soll: *Der grüne Faden*.

Dies trägt auch dem Umstand Rechnung, dass die Hermannstraße bereits jetzt nicht nur eine Durchgangsstraße ist, sondern sich viele Ziele des Alltags entlang der Straße befinden. Da mit dem Entwurf diese Nutzungen im Sinne einer Stadt der kurzen Wege gestärkt und zusätzlich die Aufenthaltsqualität verbessert werden sollen, ist daher eine Umfahrung der Hermannstraße auf Alternativ- und Nebenrouten nur begrenzt sinnvoll. Die Hermannstraße benötigt also dringend moderne Radverkehrsanlagen. Diese sollen dem aktuellen Stand der Dinge entsprechend baulich vom Kfz-Verkehr getrennt werden, um ein möglichst hohes Sicherheitsgefühl bei den Nutzenden zu erreichen.

Im Vergleich zu anderen Umbaumaßnahmen zu Gunsten des Radverkehrs, soll in der Hermannstraße eine Radweg entstehen, der nach den sieben goldenen Regeln für ein gutes Radnetz konzipiert wird:

- ◊ Der Radweg ist durchgängig und ein einem einheitlichen Design gestaltet.
- ◊ Der Radweg ist ausreichend breit angelegt. Es wurde festgestellt (vgl. Luise Braun), dass eine Radwegbreite von 2,5 m optimal ist, damit auch für den Gütertransport mit Lastenrädern ausreichend Platz ist, gleichzeitig aber auch Überholvorgänge möglich sind (vgl. Braun 2017).
- ◊ Der Radweg besitzt eine sichere und glatte Oberfläche.
- ◊ Der Radweg hebt sich visuell von anderen Flächen ab und wird auch von anderen Nutzenden wahrgenommen.
- ◊ Der Radweg führt an der Fahrbahn entlang. Er ist frei von Straßenschildern oder sonstigen baulichen Hindernissen.
- ◊ Der Radweg wird auch an Knotenpunkten direkt und sicher geführt.
- ◊ Der Radweg ist baulich vom motorisierten Verkehr sowie vom Gehweg getrennt.

Oft scheitern die Umsetzungen bereits an der ersten Regel. Zudem erscheint die bauliche Trennung gem. Regel sieben, als besonders schwierig umsetzbar, wobei gerade diese so wichtig ist. Dabei kommt es oft zu (vermeintlichen) Problemen mit dem Brandschutz. Damit die Feuerwehr für den zweiten Rettungsweg von außen am Haus anleitern kann, darf der Abstand zwischen Fahrbahnrand und Hauswand maximal 12 m betragen. (vgl. Berliner Feuerwehr 2016) Dabei muss an dieser Stelle erwähnt werden, dass für die Feuerwehr bei vielen Bestandsaltbauten aufgrund eines zu großen baulichen Abstandes zur Straße keine Möglichkeit zum Anleitern besteht. In diesen Fällen gelten Ausnahmeregelungen und es müssen alternative Konzepte für den zweiten Rettungsweg erdacht werden. Um die auf die Gestaltung des Straßenraums wirkenden Restriktionen zu verringern, sollte darüber nachgedacht werden, eine Übertragung dieser alternativen Konzepte auch für den Fall einer Neuplanung zu ermöglichen. Im Entwurf wurde dennoch darauf geachtet, den Abstand von 12 m einzuhalten. Sofern das an einzelnen Stellen nicht möglich ist, muss durch ergänzende Maßnahmen eine Befahrbarkeit der trennenden Elemente für die Feuerwehr, z.B. durch umklappbare Poller gewährleistet werden.

Mit dem Ziel, alles diese Aspekte zu berücksichtigen, soll der grüne (Fahrrad)Faden in der Hermannstraße aufzeigen, dass eine nachhaltige und konzeptionell stimmige Straßenumgestaltung möglich ist, von welcher am Ende alle Verkehrsteilnehmenden, Anwohnenden und Gewerbetreibenden profitieren. Es reicht daher nicht aus, den Bestand mit einem zusätzlich aufgezeichneten Schutzstreifen zu ergänzen, um eine langfristige Verbesserung hervorzurufen. Da aufgrund der Länge und Heterogenität nicht alle Situationen bis ins kleinste Detail beschrieben werden können, werden verschiedene örtliche Situationen und einzelne thematische Aspekte exemplarisch herausgegriffen und vertiefend betrachtet. Für die dazwischenliegenden Bereiche, die immer in etwa die gleiche Straßenbreite aufweisen, sollen schematische Querschnitte eine beispielhafte Aufteilung des Straßenraums aufzeigen.

ABSCHNITT 1

Am nördlichen “Eingang” - vom Hermannplatz, der Hasenheide bzw. der Karl-Marx-Straße kommend - zeigt die Hermannstraße gleich zu Beginn ein neues “Gesicht” mit nur noch einer Fahrbahn je Richtung für den Autoverkehr und einem insgesamt deutlich verringerten Platzangebot für den MIV. Dies kommt in diesem Bereich dem Fuß- und vor allem dem Radverkehr zugute, der nicht mehr wie bisher auf (zu) engen Wegen um Hindernisse wie den stillgelegten Eingang zum U-Bahnhof auf der westlichen Straßenseite oder den bestehenden Baum auf der östlichen Seite “Haken schlagen” muss, sondern nun mit deutlich sanfteren Kurven um diese Elemente herumgeführt wird.

Dies, sowie auch die deutliche Verbreiterung der Radwege auf eine Breite von 2,5 m, trägt insbesondere der Neigung der Hermannstraße in diesem Abschnitt sowie der dadurch gegebenen Überholmöglichkeit (auch von zweispurigen Lastenrädern) Rechnung (s. Kap. 4.1; vgl. Braun 2017). Dadurch entstehen sowohl beim bergab fahren auf der östlichen Straßenseite weniger Konfliktsituationen zwischen schnellen und langsamen Radfahrenden als auch beim Bewältigen der Steigung in Fahrtrichtung Süden, wo kräftigere (oder elektromotorisierte) Radfahrende langsamere leichter überholen können.

Die radverkehrsfreundliche Umgestaltung des Kreuzungsbereichs am Hermannplatz (s. weiterführend dazu Kap. 4.3) liegt zwar außerhalb des hier konkret betrachteten Gestaltungsraums der Hermannstraße, soll aber einerseits einen möglichen Anschluss der neugestalteten Hermannstraße an den Bestand verdeutlichen und zum anderen zeigen, dass es durchaus möglich ist, die Belange des Radverkehrs - in diesem Fall eine räumliche Trennung zu rechtsabbiegenden Kfz (vgl. Darmstadt fährt Rad 2017) - an diesem Knotenpunkt zu berücksichtigen, ohne die Aufteilung der angrenzenden Straßen in großem Umfang ändern zu müssen. So werden derzeit aus fast allen Richtungen kommend die Radwege bereits als Hochbordradwege geführt und auch in fast alle Richtungen - mit Ausnahme Richtung Westen auf der Karl-Marx-Straße - als solche weitergeführt. Diese bestehenden Radwege sowie die geplante Einrichtung eines Radschutzstreifens oder gar einer Protected Bike Lane in der Karl-Marx-Straße (vgl. Bezirksamt Neukölln 2017) wurden im Entwurf des Kreuzungsbereichs berücksichtigt. Sollte es in absehbarer Zeit, wie von SenUVK geplant, zu einer Verlängerung der Straßenbahnlinie M10 zum Hermannplatz kommen (vgl. SenUVK o.J.e), die dann voraussichtlich auch einen Umbau der südlichen Kreuzung nach sich ziehen würde, wäre eine Miteinbeziehung der Radverkehrsbelange in die Umgestaltung durchaus sinnvoll, so dass eine zukünftige “Radverkehrsfreundlichkeit” der Hermannstraße nicht schlagartig an diesem Punkt enden müsste. Zumal der Kreuzungsbereich Hermannplatz/Hermannstraße/Hasenheide/Karl-Marx-Straße seit Jahren zu einem der Unfallschwerpunkte für Radfahrende in Berlin zählt und es allein im Jahr 2017 hier zu 12 Unfälle mit Fahrradbeteiligung kam (vgl. Der Polizeipräsident in Berlin 2017). Auf die derzeitige Aufteilung des Straßenraums im Kreuzungsbereich hat die neue Gestaltung der Hermannstraße nur insofern Auswirkungen, dass künftig nur noch eine der drei von Norden kommenden Kfz-Spuren geradeaus in die Hermannstraße mündet und es sich bei den anderen beiden um eine eigenständige Rechts- bzw. Linksabbiegerspur handelt. In entgegengesetzte Richtung führt in Zukunft nur noch eine (gemeinsame Geradeaus- und Rechtsabbieger-)Spur von der Hermannstraße auf den Hermannplatz, die sich im Kreuzungsbereich in zwei Spuren aufteilt.

Weiterhin ist es im Kreuzungsbereich angedacht die Belange von mobilitätseingeschränkten sowie sehbehinderten Menschen durch möglichst geradlinige Fußgängerfurten, die zusätzlich durch taktile Elemente und die empfohlene Bordsteinabsenkung auf 3 cm ausgestattet sind, zu berücksichtigen. Zudem befinden sich in allen Straßen Mittelinseln, auf denen ein Warten möglich ist, sofern die andere Straßenseite nicht während einer Grünphase erreicht werden kann (vgl. nullbarriere.de o.J.).

Im Fall der Hermannstraße zieht sich diese Mittelinsel auf Grundlage des derzeit bestehenden Mittelstreifens etwa 50 m straßeneinwärts. Mit Ausnahme der Fußgänger*innenfurt im Kreuzungsbereich, soll dieser Mittelstreifen als gepflegte Grünfläche angelegt und mit Bäumen bepflanzt werden, um diesen bisher baumlosen Abschnitt der Hermannstraße sowie den über-

wucherten Mittelstreifen gestalterisch und stadtökologisch aufzuwerten. Ergänzt wird der Mittelstreifen durch zwei weitere Grünstreifen auf den jeweiligen Straßenseiten, die ebenfalls gestalterischen und ökologischen Aspekten Rechnung tragen, aber auch eine klare Abtrennung zwischen Rad- und Fußweg darstellen. Gerade auf der östlichen Straßenseite, wo damit zu rechnen ist, dass bergab fahrende Radfahrer*innen hohes Tempo erreichen, ist diese Trennung im Hinblick auf die Vermeidung von Konflikten zwischen zu Fuß gehenden und Radfahrenden sinnvoll. Um älteren und mobilitätseingeschränkten Personen - insbesondere auf der westlichen, bergauf ansteigenden Straßenseite - ausreichend Möglichkeiten zum Verweilen zu bieten, sollen im Grünstreifen in regelmäßigen Abständen Sitzbänke aufgestellt werden.

Als weiteres Element sieht der Entwurf für diesen Bereich die Anlage von mehreren Fahrradabstellmöglichkeiten unmittelbar in direkter Kreuzungsnähe vor. Die dafür vorgesehene Fläche, die durch einen kleinen Grünstreifen baulich von der Fahrbahn getrennt ist, bietet Platz für etwa 42 Fahrradbügel (siehe auch Kap. 2.5) und stellt somit eine Entlastung für die stark frequentierten Radabstellanlagen rund um den Hermannplatz dar. Um die bestehenden Radabstellanlagen noch stärker zu entlasten, könnte an dieser Stelle ggf. auch über die Einrichtung von sog. Doppelstockparkern nachgedacht werden, um den Platz noch effizienter auszunutzen und zusätzliche Abstellmöglichkeit zu schaffen (vgl. SenStadt 2008: 16).

An die Fahrradabstellanlage schließt südlich ein sog. Micro-Depot an, das als Ausgangspunkt für Logistik- und Paketdienstleister zur Belieferung der umliegenden Straßen per Lastenrad dient (siehe weiterführend dazu Kap. 4.4. Die Bestückung des Micro-Depots erfolgt in diesem Fall per Kleintransporter oder Kleinlaster bis 7,5 t von der hierfür eigens gekennzeichneten und beschilderten Lieferzone, in der bis zu drei beliefernde Fahrzeuge gleichzeitig halten können, ohne den fließenden Verkehr zu behindern.

Somit ist auch eine gleichzeitige Belieferung des ggf. gemeinsam genutzten Depots durch mehrere Dienstleister möglich. Andererseits wäre aber auch eine Anlieferung in Form eines vollständigen Austausches des gesamten Containers denkbar. Auch zu diesem Zweck bietet die vorgesehene Lieferzone ausreichend Platz. Weiterhin sind vor und hinter dem beidseitig zugängigen Depot ausreichend große Aufstellflächen vorgesehen, auf denen auch mehrere zweispurige Lastenräder gleichzeitig beladen werden können. Durch die Führung des Radweges hinter dem Micro-Depot

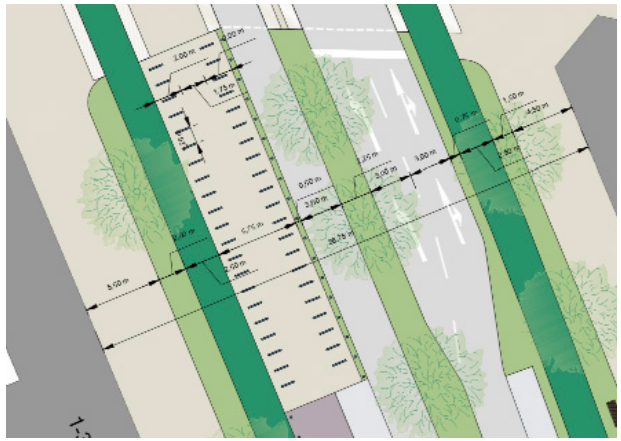

Abb.7: Detailausschnitt Fahrradabstellanlagen ohne Maßstab (Quelle: Eigene Darstellung)

Abb.8: Beispielbeschilderung Lieferverkehr (Quelle: Eigene Darstellung)

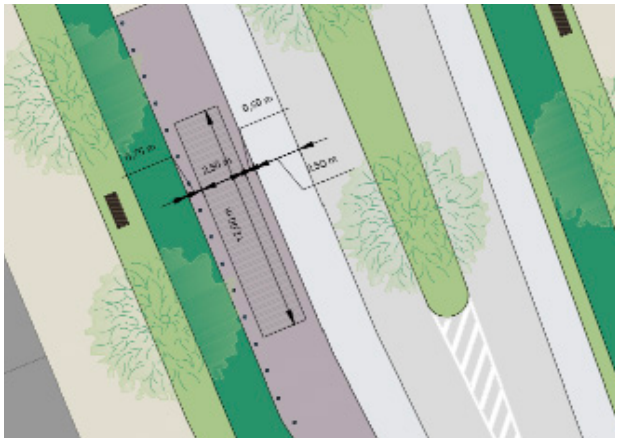

Abb.9: Detailausschnitt Micro-Depot ohne Maßstab (Quelle: Eigene Darstellung)

ABSCHNITT 1

sowie eine Abpollerung zu den Aufstellflächen für die Lastenräder wird vermieden, dass der fließende Radverkehr durch Be- oder Entladungsvorgänge behindert wird. Wie das Micro-Depot jedoch im Detail ausgestaltet sein wird, ist Aufgabe nachgelagerter Planungen. Im Entwurf soll lediglich aufgezeigt werden, dass dieser Standort aufgrund des besonders breiten Straßenraums von mehr als 36 m grundsätzlich dafür geeignet ist.

Um für das Eckhaus zur Hasenheide, das durch die neuzuschaffenden Radabstellanlagen einen Abstand von mehr als 12 m zum Fahrbahnrand aufweist, für ausreichende Sicherheit zu sorgen, handelt es sich bei dem Pollern zwischen Micro-Depot und Radweg um umklappbare Poller, so dass die Feuerwehr im Notfall den Radweg und den dahinterliegenden Grünstreifen zu Rettungszwecken befahren kann.

Da sich der Straßenquerschnitt etwa auf Höhe des stillgelegten U-Bahneinganges um einige Meter verschmälert, schwenkt der Radweg an diesem Punkt auf der westlichen Straßenseite Richtung Straße und verläuft dann mit einem Schutzstreifen von 0,75 m, der die Kollisionsgefahr mit sich öffnenden Türen (sog. Dooring) verringert, parallel zum Parkstreifen, der in Richtung Süden an die Stellfläche zur Belieferung des Micro-Depots anschließt. Auch auf der gegenüberliegenden Straßenseite schließt an den per Grünstreifen vom Gehweg getrennten Radweg ein Schutzstreifen und dann der Parkstreifen an, bevor die Fahrbahn beginnt. Diese Straßenraumaufteilung soll aufgrund der in Richtung Süden etwa gleichbleibenden Straßenbreite bis zur Kreuzung Flughafenstraße beibehalten werden. Lediglich die in der Abbildung dargestellte Unterbrechung des Parkstreifens auf der östlichen Straßenseite zugunsten einer besseren Umfahrung des bestehenden Baumes, sowie weiter südlich die Einmündungen der Karlsgarten- und Biebricher Straße stellen Ausnahmen davon dar. Des Weiteren ist aufgrund des großen Abstands zwischen der Kreuzung am Hermannplatz und der nächsten Einmündung an der Karlsgartenstraße auf diesem Abschnitt mindestens eine weitere Querungshilfe, z.B. in Form eines Fußgänger*innenüberwegs vorzusehen, um mobilitätseingeschränkten Menschen das Überqueren der Straße zu erleichtern.

Im Fall von Gehwegüberfahrten ist darauf zu achten, dass auch dort der Radweg die entsprechende Priorisierung durch einen gleichbleibenden, ebenen Oberflächenbelag ohne Unterbrechung durch Bordkanten sowie eine farbliche Hervorhebung erhält (vgl. Darmstadt fährt Rad 2017).

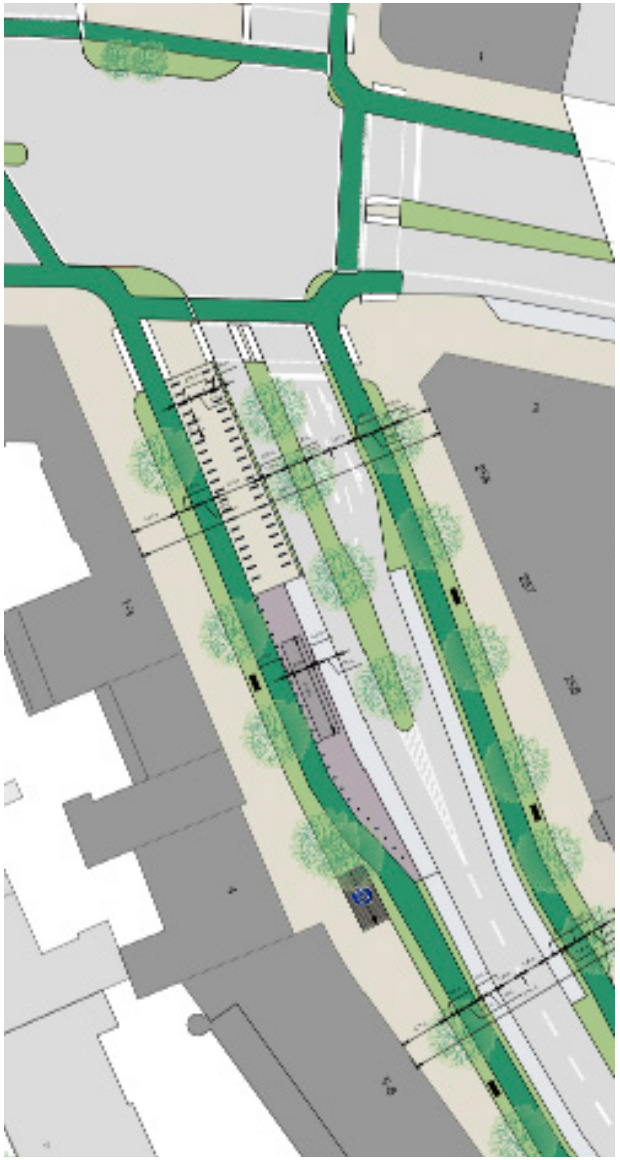

Abb.10: Detailausschnitt Abschnitt 1 ohne Maßstab (Quelle: Eigene Darstellung)

INPUT 1 DUTCH JUNCTION DESIGN

Um entlang der Hermannstraße durchgängig ein sicheres Angebot an Radinfrastruktur anzubieten, sollen nicht nur vom fließenden Kfz-Verkehr baulich getrennte Radwege angelegt werden, sondern auch möglichst viele Kreuzungen fahrradfreundlich gestaltet werden, da sich an diesen bedingt durch Abbiegevorgänge Konflikte und Unfälle häufen (vgl. Darmstadt fährt Rad 2017d). Wie in Kap. 2.4 beschrieben sieht auch die Berliner Radverkehrsstrategie eine radverkehrsfreundliche Umgestaltung von Knotenpunkten vor, um das Radfahren sicherer zu machen.

Als Gestaltungsprinzip liegt der Umgestaltung dabei das *Holländische Modell* (*Dutch Junction Design*) zugrunde, dessen Grundgedanke es ist, die (angestrebte) bauliche Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr von der Strecke auch auf die Kreuzung zu übertragen und somit nicht nur die objektive, sondern vor allem die subjektive Sicherheit der Radfahrenden zu erhöhen. Insbesondere diese subjektive, gefühlte Sicherheit ist maßgeblicher Faktor, um Menschen, die derzeit noch nicht Rad fahren, dazu zu bewegen, das Fahrrad als ernsthafte und eben sichere Alternative im (innerstädtischen) Verkehr in Betracht zu ziehen und sollte daher bei der Umgestaltung von Kreuzungen stets im Hinterkopf behalten werden (vgl. Darmstadt fährt Rad 2017b; 2017c).

Gründe, die für eine konsequente bauliche Trennung und eine Führung des Radwegs neben dem Gehweg statt auf der Straße sprechen, sind einerseits die bessere und leichtere Kommunikation unter nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen, die dazu führt, dass gefährliche Situationen erst gar nicht entstehen oder einfacher gelöst werden können als im Vergleich zu solchen Situationen zwischen Pkw und Radfahrerenden bzw. zu Fuß Gehenden. Andererseits fallen aber auch Unfälle - sollte es doch einmal dazu kommen - unter den nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen weniger schwer und seltener tödlich aus, als es bei Unfällen mit Kfz-Beteiligung der Fall ist (Darmstadt fährt Rad 2017a).

Neben dem Sicherheitsaspekt sprechen jedoch noch weitere Vorteile der >Dutch Junction< für eine Anwendung dieses Prinzips, wie z.B. ein problemloses, ampelunabhängiges Rechtsabbiegen für Radfahrende - wie zuletzt auch von einigen Verkehrspolitikern in Form eines generellen Grünpfeils für Radfahrende ins Gespräch gebracht (Balser 2017; Schlesiger 2017; Kröninger 2017) - oder die Klarheit, Universalität und intuitive Verständlichkeit des holländischen Designs im Vergleich zu den vielen variierenden Ansätzen, die derzeit in Deutschland bestehen (vgl. Darmstadt fährt Rad 2017d).

Maßgebliche Gestaltungselemente der >Holländischen Kreuzung< sind dabei (Darmstadt fährt Rad 2017c)

- eine Verschwenkung des Radwegs im Kreuzungsbereich weg von der Autofahrbahn,
- eine baulich abgesetzte Schutzinsel zwischen Radweg und Kfz-Kreuzungsbereich,
- eine aus Verschwenkung und Schutzinsel resultierende Aufstellfläche für wartende, geradeausfahrende Radfahrer*innen
- eine vorgezogene Haltelinie am “Ende” dieser Aufstellfläche sowie
- eine Priorisierung von Radwegen in Form eines durchgängigen, hindernisfreien Radwegs ohne zu enge Verschwenkungen; bei Hauptverkehrsstraßen zusätzlich unterstützt durch eine durchgängige farbliche Markierung über die kreuzende Straße hinweg,

die im Folgenden kurz näher erläutert werden.

Verschwenkung

Das Verschwenken des Radweges weg von der Autofahrbahn ist der Ausgangspunkt des Designs, da hierdurch der Platz für die Schutzinsel sowie eine Aufstellfläche für rechtsabbiegende, auf geradeaus fahrende Radfahrer*innen wartende Kfz entsteht (vgl. Darmstadt fährt Rad 2017c).

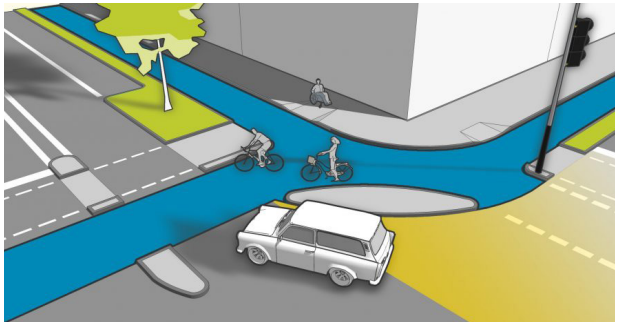

Abb.11: Verschwenkung des Radwegs im Kreuzungsbereich (Darmstadt fährt Rad 2017b)

INPUT 1 DUTCH JUNCTION DESIGN

Im Idealfall wird der Radweg soweit von der Fahrbahn weggeführt, dass hinter der Schutzinsel ausreichend Platz für einen wartenden Pkw ist (s. Abb. 11), so dass dieser in seinem Abbiegevorgang unbeeinflusst von hinter ihm geradeaus fahrendem Kfz-Verkehr auf ebenfalls geradeaus fahrende Radfahrer*innen warten kann und nicht versuchen muss, den Kreuzungsbereich möglichst schnell für nachfolgende (drängelnde) Kfz zu räumen. Zudem ist eine fast senkrechte Warteposition des Kfz zum Fahrradweg möglich, wodurch der Tote Winkel weitgehend eliminiert werden kann (Darmstadt fährt Rad 2017c; 2017d; Wagenbuur 2014). Gleichzeitig sollte aber darauf geachtet werden, dass durch das Verschwenken des Radwegs keine zu engen Kurven entstehen, die ein starkes Abbremsen erfordern und somit den gewonnen Komfort für die Radfahrenden wieder zunichte machen würden.

Schutzinsel

Die Schutzinsel, welche die schützende, bauliche Trennung im Kreuzungsbereich darstellt, sollte mit einem möglichst geringen Kurvenradius ausgeführt werden, da somit eine deutliche Verringerung der Geschwindigkeit von abbiegenden Pkw erreicht werden kann (vgl. Darmstadt fährt Rad 2017b; Wagenbuur 2014).

In speziellen Fällen können diese Schutzinseln so ausgeführt werden, dass sie für Lkw und Busse mit größeren Kurvenradien überfahrbar sind. Nichtsdestotrotz führt die Schutzinsel auch in diesen Fällen dazu, dass Lkw und Bus die Geschwindigkeit soweit reduzieren müssen, dass ein Abbiegen - ggf. mit vorherigem Ausholen - möglich ist, und dadurch eine verbesserte Wahrnehmung von Radfahrenden und zu Fuß gehenden gegeben ist (vgl. Darmstadt fährt Rad 2017b).

Aufstellfläche für Radfahrende

Die Aufstellfläche für Radfahrende (und daneben auch für zu Fuß Gehende), die bei Rot warten müssen, entsteht als Resultat aus der Verschwenkung des Radwegs in Kombination mit der Schutzinsel. Die Aufstellfläche ermöglicht es mehreren Radfahrenden zu warten, ohne dabei den hinter ihnen kreuzenden Radverkehr in Geradeaus-Richtung zu behindern (Darmstadt fährt Rad 2017c; Wagenbuur 2014). Die Schutzinsel bietet dabei bestmögliche Sicherheit, da die wartenden Radfahrenden nicht lediglich auf einer markierten Aufstellfläche im Kreuzungsbereich stehen, sondern durch eine bauliche Trennung vom Kfz-Geschehen auf der Kreuzung separiert sind.

Vorgezogene Haltelinie

Die vorgezogene Haltelinie - ebenfalls ein Ergebnis der Schutzinsel sowie des zurückgesetzten Radwegs in Querrichtung - hat zweierlei positive Folgen: Zum einen stehen wartende Radfahrer*innen bei gleichzeitigem Warten an der roten Ampel nicht mehr neben den wartenden Kfz, sondern einige Meter weiter vorne und somit vollständig in deren Sichtfeld. Zum anderen haben Radfahrende bei gleichzeitiger Grünphase mehrere Meter Vorsprung, so dass sie die Kreuzung in den allermeisten Fällen bereits passiert haben, wenn abbiegende Kfz die Radfurt erreichen (Darmstadt fährt Rad 2017c; 2017d).

Zeitlich verzögert zum abbiegenden Kfz-Verkehr an der Kreuzung eintreffende Radfahrer*innen sind dann immer noch durch das fast senkrech-

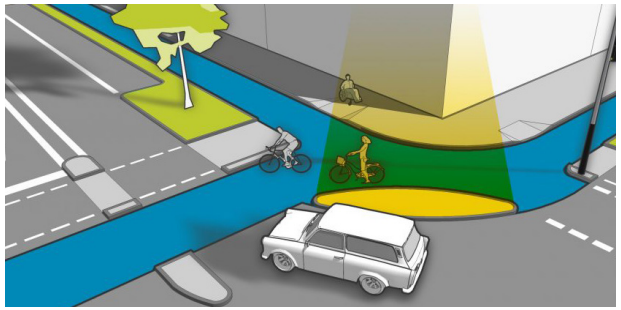

Abb.12: Schutzinsel (Darmstadt fährt Rad 2017c)

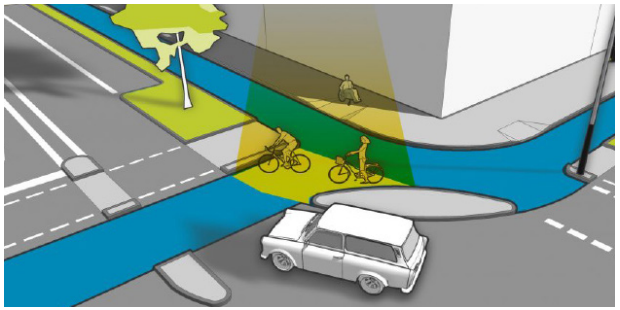

Abb.13: Aufstellfläche (Darmstadt fährt Rad 2017b)

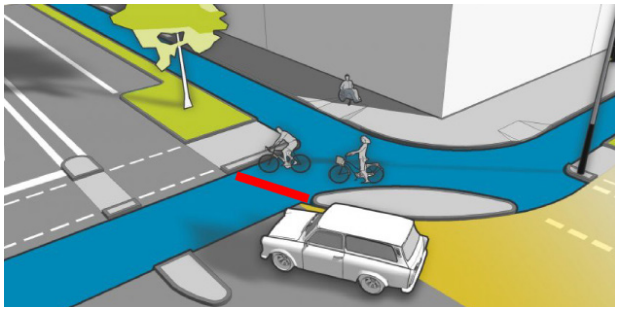

Abb.14: Haltelinie (rot = Rad, orange = Kfz) (bearbeitet nach Darmstadt fährt Rad 2017b)

te Einbiegen des Kfz geschützt, da sie sich dem abbiegenden Kfz nicht im toten Winkel nähern. Neben diesen grundlegenden Gestaltungselementen sollten die Radverkehrsanlagen an den Kreuzungspunkten hindernisfrei ausgeführt werden, so dass das Radfahren in alle Richtungen bordsteinlos möglich ist. Weiterhin sieht das *Holländischc Dcsign* - mindestens entlang der Hauptverkehrsstraße (in den Abb. 15, 16 und 17) - eine durchgängige farbliche Markierung der Radverkehrsanlagen im Kreuzungsbereich vor, wodurch dessen Vorrang vor dem abbiegenden Kfz-Verkehr zusätzlich hervorgehoben und die Aufmerksamkeit von Autofahrern*innen beim Erreichen des zu kreuzenden Radwegs erhöht wird (Darmstadt fährt Rad 2017c; 2017d; Wagenbuur 2014).

Die für die Hermannstraße gemäß den allgemeinen Grundsätzen (s. Kap. 4.1) durchgängige grüne Färbung der Radwege soll dementsprechend auch an Kreuzungen und Einmündungen fortgesetzt werden.

Über die rein bauliche Umgestaltung von Kreuzungsbereichen hinaus besteht noch die Möglichkeit die Priorisierung des Radverkehrs zusätzlich mittels Ampelschaltung zu untermauern. So bieten die zuvor beschriebenen Designelemente zwar schon deutlich mehr Schutz als ein lediglich parallel zur Autofahrbahn abmarkierter Radschutzstreifen oder wie im Fall der Hermannstraße häufig gar keine Radinfrastruktur, allerdings kann die Sicherheit zusätzlich noch erhöht werden, indem geradeaus fahrende Radfahrer*innen und (rechts-)abbiegende Kfz nie gleichzeitig grün haben oder zumindest die Radfahrenden mit gewissem zeitlichen Vorlauf grün bekommen (Wagenbuur 2014).

Da es sich hierbei um ein Leitprinzip zur Umgestaltung handelt, das jeweils an die entsprechenden örtlichen Gegebenheiten angepasst werden muss, ist die exakte Ausgestaltung nicht für alle Kreuzungen dargestellt, sondern nur exemplarisch für die Kreuzungsbereiche am Hermannplatz, an der Flughafenstraße sowie an der Emser Straße aufgezeigt.

Weitere Kreuzungen, die für eine derartige Umgestaltung aufgrund ihrer Größe und des erhöhten Verkehrsaufkommens in Frage kommen, sind z.B. an der Herfurthstraße bzw. Werbellingstraße, der Silbersteinstraße sowie am Mariendorfer Weg/Hertastraße. Darüber hinaus kann eine derartige Umgestaltung aber auch bei untergeordneten und nur einseitigen Einmündungen, wie z.B. der Warthestraße mit ihren zwei getrennten Fahrbahnen, zur Anwendung kommen, um das Bewusstsein für den Radverkehr bei Autofahrenden zu stärken. Weitere Kreuzungen, die für eine derartige Umgestaltung aufgrund ihrer Größe und des erhöhten Verkehrsaufkommens in Frage kommen, sind z.B. an der Flughafenstraße, der Herfurthstraße bzw. Werbellingstraße, der Silbersteinstraße sowie am Mariendorfer Weg/Hertastraße. Darüber hinaus kann eine derartige Umgestaltung aber auch bei untergeordneten und nur einseitigen Einmündungen, wie z.B. der Warthestraße mit ihren zwei getrennten Fahrbahnen, zur Anwendung kommen, um das Bewusstsein für den Radverkehr bei Autofahrer*innen zu stärken.

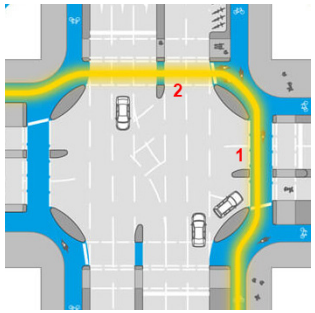

Abb.15: Links abbiegen >Holländischen Design< (bearb. nach Darmstadt fährt Rad 2017c)

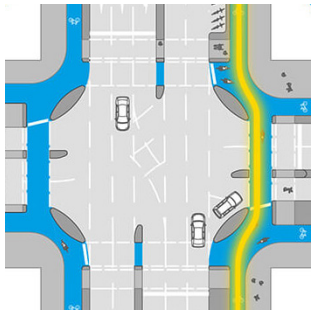
Abb.16: Geradeaus fahren "Holländischen Design" (bearb. nach Darmstadt fährt Rad 2017c)

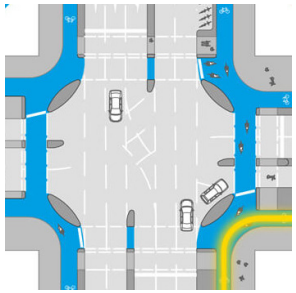
Abb.17: Rechts abbiegen "Holländischen Design" (bearb. nach Darmstadt fährt Rad 2017c)

INPUT 2 MICRO-DEPOTS UND LIEFERZONEN

Laut dem Berliner Mobilitätsgesetz vom 5. Juli 2018 soll eine behinderungs- und störungsfreie Nutzung von Liefer- und Ladezonen gewährleistet werden (vgl. Berliner Mobilitätsgesetz 2018, §22 (1)). Um den Lieferverkehr in der Hermannstraße verträglich abzuwickeln und gleichzeitig andere Verkehrsteilnehmer möglichst geringfügig zu beeinträchtigen, soll der Lieferverkehr mittels Micro-Depots erfolgen. Dabei ist darauf zu achten, dass die Lieferinfrastruktur eine stadtgerechte Abwicklung des Lieferverkehrs zulässt (vgl. Berliner Mobilitätsgesetz 2018, §6 (3)).

Unter Micro-Depots sind kleine Depots im Bereich der Hermannstraße zu verstehen, die durch Lieferfahrzeuge mit Ware versorgt werden. Ein Micro-Depot befindet sich unmittelbar südlich des Hermannplatzes an der Ecke Hasenheide. Die Ware wird anschließend per Lastenfahrrad im Nahbereich verteilt, der Radius eines Lastenrades beträgt dabei bis zu drei Kilometer (vgl. Berliner Woche 2018). In unmittelbarer Nähe der Micro-Depots sind daher Abstellmöglichkeiten für Lastenräder mit ausreichend Platz zum Be- und Entladen vorzusehen. Dies senkt die Umwelt- und Lärmbelastung durch Wirtschaftsverkehr und erhöht dadurch die Aufenthaltsqualität in der Hermannstraße nahezu ohne Einschränkungen für Gewerbe. Durch das Wegfallen des Zweite-Reihe-Haltens bzw. -Parkens sowie des Haltens auf Fahrradwegen durch Lieferfahrzeuge tritt ebenfalls eine Erhöhung der Verkehrssicherheit ein.

Neben den Micro-Depots können außerdem Lieferzonen für Transportfahrzeuge in regelmäßigem Abstand in Betracht gezogen werden. Im letzteren Falle könnten Liefervorgänge auch auf Parkstreifen abgewickelt werden. Dadurch würde der Lieferverkehr auf bestimmte Punkte gebündelt, eine Errichtung von Liefervorrichtungen, wie z.B. Micro-Depots und/oder Packstationen, ist an diesen Punkten ebenfalls denkbar. Das Prinzip der Endauslieferung per Lastenfahrrad wäre das gleiche. In diesen Lieferzonen können ebenfalls Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Lastenräder integriert werden.

Von der Hasenheide ausgehend sind im nördlichen Teil der Hermannstraße bis hin zur Karlsgartenstraße auf beiden Seiten Park- und Lieferzonen vorzusehen. Es bestehen allerdings Unterbrechungen aufgrund von Straßenbegleitgrün und Straßenaufweitungen für gesonderte Abbiegerspuren. Auf den Parkstreifen in der Hermannstraße sind ca. alle 300 Meter Lieferzonen angedacht, welche Markierungen zum Kurzzeitparken erhalten sollen. Zwischen der Briesestraße und der nördlichen Kienitzerstraße kann ebenfalls eine Liefer-/Parkbucht vorgesehen werden, hierüber kann auch die Anlieferung für einen örtlichen Discounter abgewickelt werden, auf der westlichen Seite zwischen Kienitzerstraße und Kopfstraße sind Parkbuchten vorgesehen. Zwischen der Jonasstraße und der Nogatstraße sollen auf beiden Seiten Parkstreifen für Kurzzeitparken existieren. Ab Silbersteinstraße bis Ecke Hertastraße, Mariendorfer Weg und Delbrückstraße sind ebenfalls Parkplätze vorgesehen, sowie zwischen Glasowerstraße und Delbrückstraße und Juliusstraße und Glasowerstraße auf der östlichen Straßenseite. Nähere Informationen dazu sind dem Input 3 zu entnehmen.

Die Lieferzonen sind nur dann effektiv, wenn sie nicht durch parkende Fahrzeuge blockiert werden. Aus diesem Grund werden schärfere Kontrollen durch das Ordnungsamt nötig, darüber hinaus kann auch eine Anpassung der Bußgelder für Falschparken in Erwägung gezogen werden.

ABSCHNITT 2

Die Hermannstraße weist im nördlichen Teil, zwischen Hermannplatz und Flughafen- bzw. Karlsgartenstraße eine Breite von durchgängig rund 30 m auf. Die in Abschnitt 1 beschriebene Aufteilung des Straßenraums soll daher bis dorthin fortgesetzt werden.

Mit einer Breite von 2,50 m bieten die Radwege auch hier genügend Platz zum Überholen von zweispurigen Lastenrädern und ggf. sogar von nebeneinander fahrenden Radfahrer*innen. Die Gehwege mit Breiten von 6,50 m (inkl. Grünstreifen von 1,50 m Breite) beiderseits der Straße bieten ausreichend Platz, so dass auch der Begegnungsfall von mehreren nebeneinander laufenden Fußgänger*innen oder Passanten mit Rollator oder Kinderwagen kein Problem darstellt, wenngleich es sich bei diesem Abschnitt um einen eher ruhigen Teil der Hermannstraße handelt, auf dem in der Regel kein besonders starker Fußverkehr zu verzeichnen ist.

Die Fahrbahn teilt sich zudem in eine Fahrspur pro Richtung mit einer Breite von jeweils 3,25 m sowie einer 2,00 m breiten Parkspur auf beiden Seite. Die Radwege werden auf gleicher Höhe wie die Fußwege errichtet, wodurch sich eine bauliche Trennung des Radwegs zur Fahrbahn bzw. zum Parkstreifen in Form eines Bordes ergibt, die zusätzlich durch einen ausreichend breiten Abstandsstreifen zum Schutz vor *dooring* ergänzt wird (vgl. Abb.: 18).

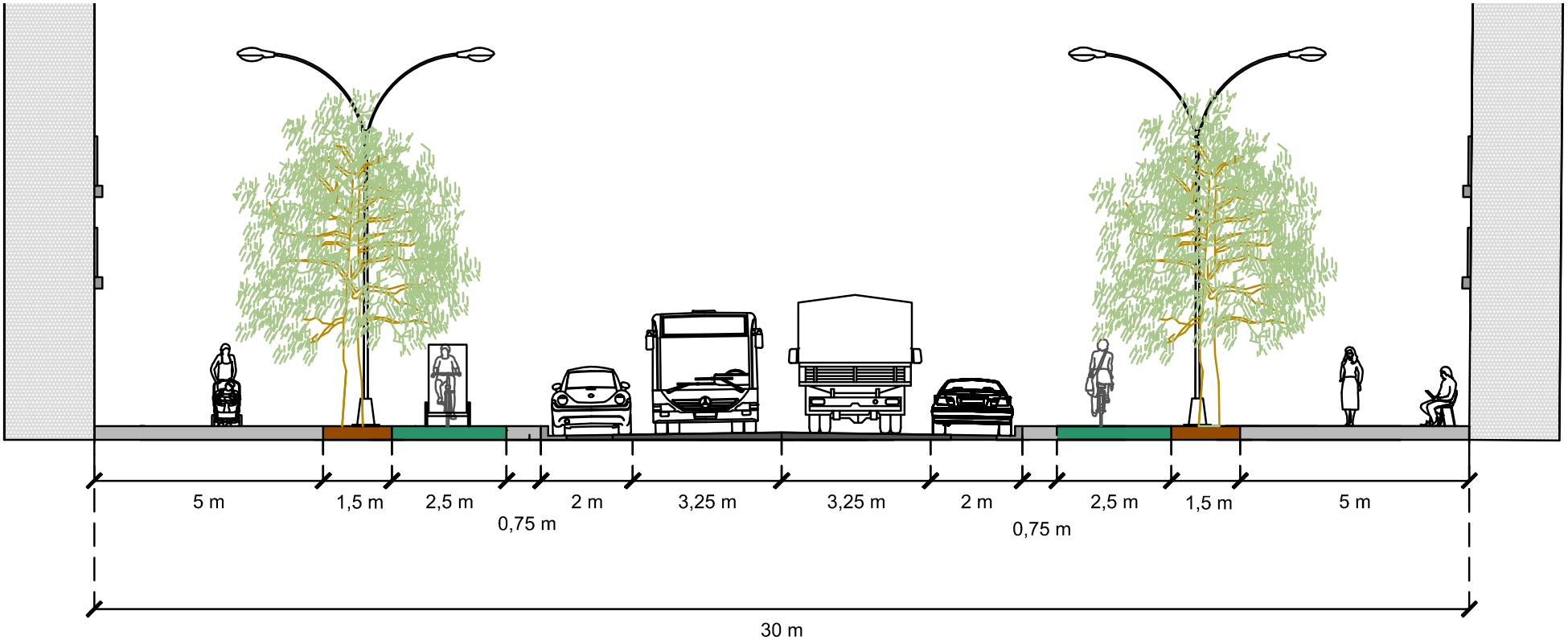

Abb.18: Beispielhafter Querschnitt zwischen Hermannplatz und Karlsgartenstraße ohne Maßstab. (Quelle: eigene Darstellung)

INPUT 3 PARKEN

Im Sinne eines ausgewogenen Nahmobilitätskonzept für den Teilbereich der Hermannstraße, ist es zwangsläufig notwendig, den Parkraum des MIV zu reduzieren. Dies wird durch einen sukzessiven Umbau des Straßenraums vollzogen. Auf diese Weise ist es möglich, gewonnene Fläche zugunsten einer ausgewogenen Nahmobilität zu nutzen. Um dennoch für ein grundsätzliches Stellplatzangebot, vor allem für Anwohnende, aber auch für Kunden*innen zu sorgen, wird primär auf bereits vorhandene, in das neue Konzept integrierbare Strategien gesetzt.

Zunächst ist das bereits vorhandene Parkhaus im *Kindl-Boulevard* als sogenannte Quartiersgarage für Anwohnende angedacht, in welcher die Anwohnenden nicht nur parken können, sondern auch die Möglichkeit haben auf alternative Mobilitätsformen zum MIV umzusteigen. Das Mobilitätsverhalten der Bewohnerschaft wird nämlich am ehesten durch eine Strategie ausgewogener Push- und Pullmaßnahmen beeinflusst, wie den eingeschränkten bzw. in den Quartiersgaragen gebündelten, fußläufig erreichbaren Parkmöglichkeiten sowie der Bereitstellung alternativer Mobilitätsformen. Auf diese Weise kann die Quartiersgarage z.B. auch durch Carsharing, Ladestationen für Elektroautos oder Fahrradverleih und -reparaturwerkstätten ergänzt werden (vgl. Hoffert 2018). Die Einfahrt hierfür befindet sich in der Rollbergstraße. Aktuell bietet der videoüberwachte Parkraum Platz für 500 Pkw. Voraussetzung ist ein preislich ausbalanciertes Parkabonnement für die Anwohnenden, welches auch von diesen angenommen und somit als Alternative zum Parken im Straßenraum genutzt wird oder sogar zur Abschaffung des privaten Pkw bewegt. Momentan (Stand: August 2018) sind bis zu 90 Minuten Parken für Kunden des *Kindl-Boulevard* kostenlos. Die Höchstparkdauer beträgt 12 Euro (vgl. ParkingList 2018). Für eine Erweiterung des Angebots, müsste eine Abmachung mit dem Betreiber *Kindl-Boulevard* getroffen werden. Es könnte beispielsweise der Tarif "Parken für Anwohnende" eingeführt werden. Dieser ermöglicht Anwohnenden oder Arbeitnehmenden des Quartiers die Parknutzung für einen monatlichen Betrag von beispielsweise 20 Euro. Es könnte diesbezüglich auch die Möglichkeit untersucht werden, diesen Betrag über die monatliche Miete der Anwohnenden oder das Gehalt der Arbeitnehmenden abzudecken.

Des Weiteren sind mehrere kürzere Parkstreifen vorgesehen, die genügend Stellplätze für die unterschiedlichen Teilabschnitte der Hermannstraße bereitstellen sollen. Aufgrund dessen sind vom Hermannplatz ausgehend, am nördlichen Beginn der Hermannstraße, im Bereich zwischen Hasenheide und Karlsgartenstraße auf beiden Straßenseiten Park- sowie Lieferstreifen angedacht. Allerdings unter Berücksichtigung kleiner Ausnahmen, so dass auf der westlichen Straßenseite, ein kleiner Abschnitt kurz hinter der Einmündung vom Hermannplatz bzw. der Hasenheide für die Belieferung eines Mikrodepots (s. Input 2) reserviert ist. Außerdem endet der Parkstreifen auf der östlichen Straßenseite aufgrund der Linksabbiegerspur ein wenig früher und eine kurze Unterbrechung muss, aufgrund eines geschützten Baumes, in Kauf genommen werden (s. auch Kap 4.1). Im Bereich zwischen Flughafenstraße und Werbellinstraße werden die vorhanden Parkplätze gestrichen, es ist keine Parkspur eingeplant. Dies begründet sich dadurch, dass der Bus in diesem Abschnitt auf einer Spur mit dem MIV fährt, wodurch aufgrund eines Platzmangels kein Parken zugelassen werden kann. Durch das Parkhaus im *Kindl-Boulevard* ist jedoch grundlegender Parkraum gegeben. Verschiedene kleinere Parkbuchten sind zwischen Briesestraße und dem nördlichen Bereich der Kienitzer Straße, auf der westlichen Straßenseite, angedacht. Der sich in diesem Bereich befindliche Lebensmitteleinzelhandel könnte ebenfalls hierüber beliefert werden. Nach einer kurzen Unterbrechung an der Kreuzung Kienitzer Straße/Hermannstraße, soll eine weitere Parkbucht zwischen der Kienitzer- und Kopfstraße, ebenfalls auf der westlichen Straßenseite, weitere Stellplätze bereitstellen. Dem Parkraum wird in diesem Bereich, zwischen Flughafen- und Okerstraße eine untergeordnete Rolle eingeräumt. Auf diese Weise kann ein breiterer Fußgängerweg eingeplant werden, der aufgrund der Vielzahl an Einzelhandelsgeschäften besonders hoch frequentiert ist.

Mit Ausnahmen der Kreuzungsbereiche Jonas-/Hermannstraße, Warthe-/Hermannstraße, Schierker-/Hermannstraße, Nogat-/Hermannstraße und Emser-/Hermannstraße erstreckt sich ein Parkstreifen zwischen Jonas- und Siegfriedstraße.

Vereinzelte Abschnitte dieses Parkraums werden außerdem speziell als ausgewiesene Lieferzonen in den Bereichen durch Beschilderung ausgewiesen (vgl. Input 2).

Am S- und U-Bahnhof Hermannstraße wird außerdem das bereits existierende Parkhaus *Hermann-Quartier*, ähnlich wie am *Kindl-Boulevard*, zugunsten eines Parkhauses für Anwohnende umfunktioniert. Hierdurch können wegfallenden Parkplätze der Hermannstraße durch einen Teil der 200 Parkplätze (vgl. Hermann-Quartier 2017) der Parkanlage kompensiert werden. Ein preislich angemessener Tarif für Anwohnende sollte hierfür in Kooperation mit dem derzeitigen Parkhausbetreibenden geschaffen werden. Des Weiteren gilt es den Parkplatz unterhalb der Bahnüberführung als Park-and-Ride-Parkplätze nutzbar zu machen. Derzeit wird diese Parkgelegenheit des Einkaufszentrums *Hermann-Quartier* nur selten in Anspruch genommen. Eine solche Parkgelegenheit könnte Autofahrende, die beispielsweise aus Südneukölln kommen anspornen, vom Auto auf die U- oder S-Bahn umzusteigen und den Innenstadtbereich zu meiden.

Insgesamt erstreckt sich der Parkraum auf der neu geplanten Hermannstraße größtenteils im Bereich zwischen Hermannstr./Karl-Marx-Str. und *Kindl-Boulevard*, sowie Jonasstr. und S- und U-Bahnhof Hermannstraße. Die bereits vorhandenen Parkhäuser werden zu nutzbaren Parkmöglichkeiten für Anwohnende umfunktioniert bzw. für Pendelnde nutzbar gemacht. Für Anwohnende des mittleren Planungsbereich werden sich, zum Wohle der Nahmobilität, zwangsläufig längere Wege zum parkenden Fahrzeug ergeben.

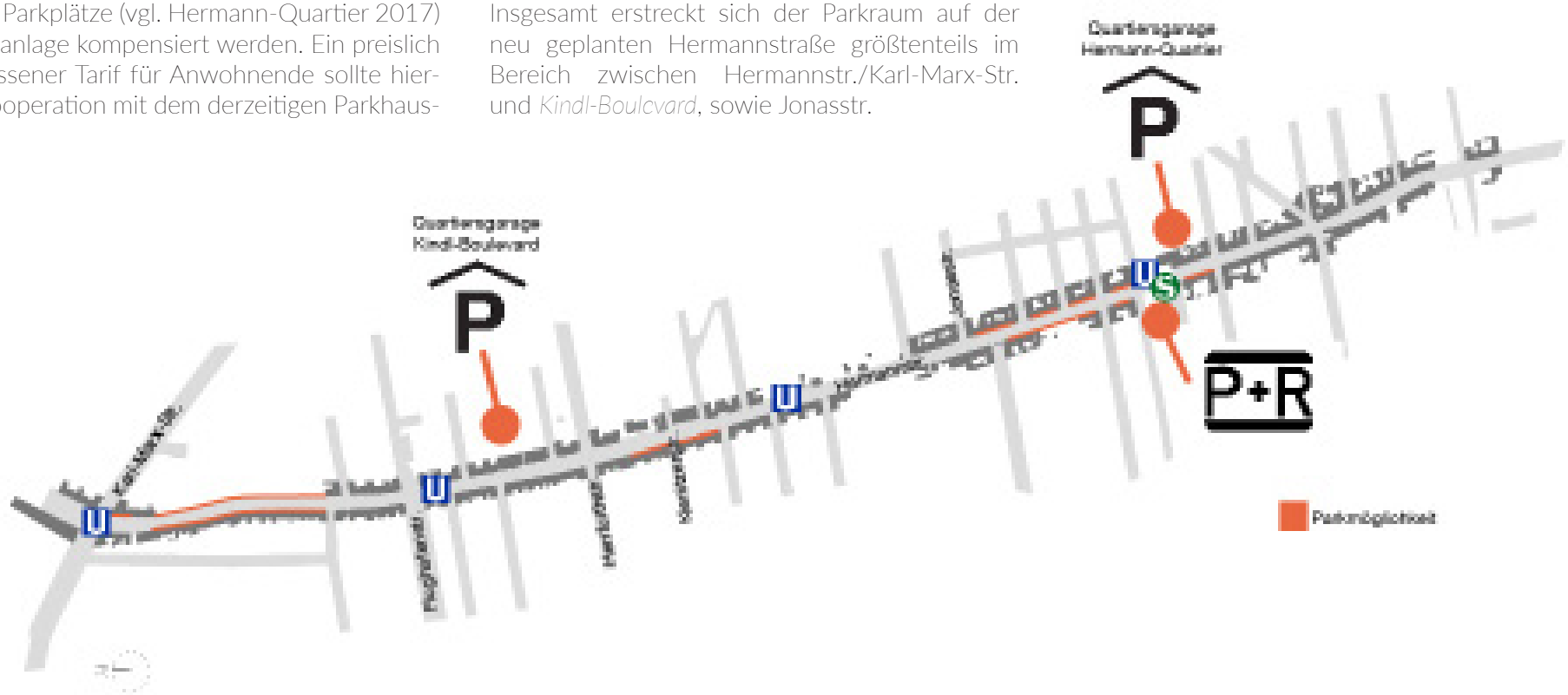

Abb.19: Übersicht der geplanten Parkmöglichkeiten in der Hermannstraße (Quelle: Eigene Darstellung)

ABSCHNITT 3

Der Abschnitt zwischen der Kreuzung Hermannstraße/Flughafenstraße und Werbellinstraße erfordert eine besondere Aufmerksamkeit, da hier verschiedene ÖPNV-Angebote (U-Bahn, Bus) sowie die Vielzahl an Einzelhandelsgeschäften für ein hohes Verkehrsaufkommen sorgen, das wiederum zu einem erhöhten Konfliktpotential zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden beiträgt.

So müssen z.B. Fahrgäste, die aus den in der Mitte der Fahrbahn gelegenen Ausgängen der U-Bahn-Station Boddinstraße kommen, zwangsweise die Fahrbahn überqueren, um ihr Ziel zu erreichen. Für Radfahrende kommen neben diesen querenden Fußgänger*innen derzeit weitere Risikofaktoren hinzu, wie z.B. die gemeinsame Führung mit Bussen oder die unübersichtliche Kreuzungssituation an der Flughafenstraße. Hinzu kommt, dass auf dem gesamten Abschnitt keine Radwege bzw. -streifen vorhanden sind, obwohl auf der Hermannstraße 50 km/h gefahren werden darf. Um Abhilfe zu schaffen, sieht der Entwurf an der Kreuzung Flughafenstraße/Hermannstraße eine Umgestaltung nach dem *Holländischen Modell* (s. Input 1) vor.

Für ein sicheres Queren der Kreuzung sorgen vom MIV baulich getrennte Radwege und Aufstellflächen, in denen Radfahrenden ein geschützter Raum zum Warten geboten wird. Auf diese Weise wird das Unfallrisiko zwischen Radfahrenden und Rechtsabbiegenden gesenkt, da tote Winkel reduziert und auch im Fall von großen Fahrzeugen, wie Gelenkbussen oder Lkw einsehbar werden, die eine häufige Ursache für Unfälle mit Personenschaden darstellen (vgl. Der Polizeipräsident in Berlin 2017).

Bei der Umgestaltung zu einer *holländischen Kreuzung* wird die Anzahl der Fahrbahnen auf der Flughafenstraße nicht verringert, zudem muss der Bordstein nicht vorgezogen werden. Es werden lediglich die beiden Mittelinseln im Kreuzungsbereich der Flughafenstraße baulich etwas verändert, um eine möglichst geradlinige Radwegeführung zu ermöglichen.

Die Mittelinseln in der Hermannstraße, auf der sich jeweils Ausgänge der U-Bahnstation Boddinstraße mit Treppen bzw. Aufzug befinden, werden baulich nicht weiter in den Kreuzungsbereich verlagert. Lediglich die südlich der Flughafenstraße gelegenen Mittelinsel, auf welcher sich der Aufzug zur U-Bahn befindet, wird im hinteren Abschnitt rückgebaut, der Aufzug bleibt jedoch erhalten.

Derzeit dient die Mittelinsel lediglich der Trennung der beiden Fahrbahnen und soll ein Queren der zu Fuß Gehenden abseits der LSA verhindern.

Im Zuge der Neuordnung des Straßenraums unter Fuß-, Fahrrad- und ÖPNV-freundlichen Aspekten ist für die Hermannstraße zwischen

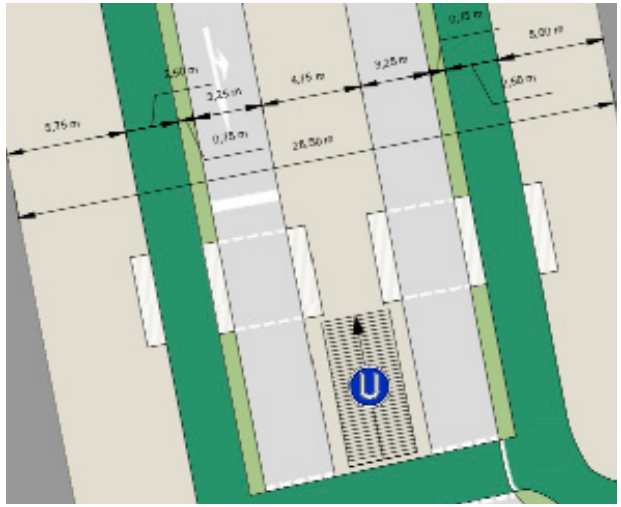

Abb.20: Detailausschnitt Querung ohne Maßstab (Quelle: Eigene Darstellung)

Abb.21: Detailausschnitt Straßenraumaufteilung ohne Maßstab (Quelle: Eigene Darstellung)

Flughafenstraße und Werbellinstraße nur eine 4,00 m breite Bus- und Kfz-Fahrbahn in beide Richtungen vorgesehen, welche auch als Abbiegespur in den Kreuzungsbereichen (Flughafen- und Herrfurth-/Werbellinstraße) sowie für Nebenstraßen (Mahlower-, Selchower- und Rollbergstraße) dient. Diese Straßenbreite ermöglicht Pkws ein Vorbeifahren an haltenden Bussen, lädt jedoch nicht zum Schnellfahren ein. Zum Ein- und Ausstieg sind insgesamt 3,00 m breite Haltestellenkaps an den derzeit bestehenden Bushaltestellen U-Boddinstraße der Linien 104 und 166 (in südlicher Richtung auf Höhe Hermannstr. 45 und in nördlicher Richtung gegenüber Selchower Straße) vorgesehen. Der Radverkehr wird auf Hochbordradwegen hinter den Haltestellen und deren Wartebereichen vorbeigeführt (s. Input 4).

Allerdings ist in diesem Abschnitt eine Verschmälerung des Radweges von 2,50 m auf 2,00 m (bzw. 2,25 m inklusive Schutzstreifen zum Gehweg) nötig, um auch den zu Fuß Gehenden ausreichend Raum zwischen Radweg und Hauswand einzuräumen (s. Abschnitt 4).

Die durch die Neuordnung für den Fußverkehr gewonnene Gehwegfläche von bis zu 3,50 m zusätzlich pro Straßenseite kann zukünftig für die Außenbestuhlung der Gastronomie oder als Aufenthaltsfläche mit Sitzelementen und Begrünung genutzt werden. Derzeit ist die Gehwegsituation auf Höhe des *Kindl-Boulevards* beengt und lädt nicht zum Verweilen ein.

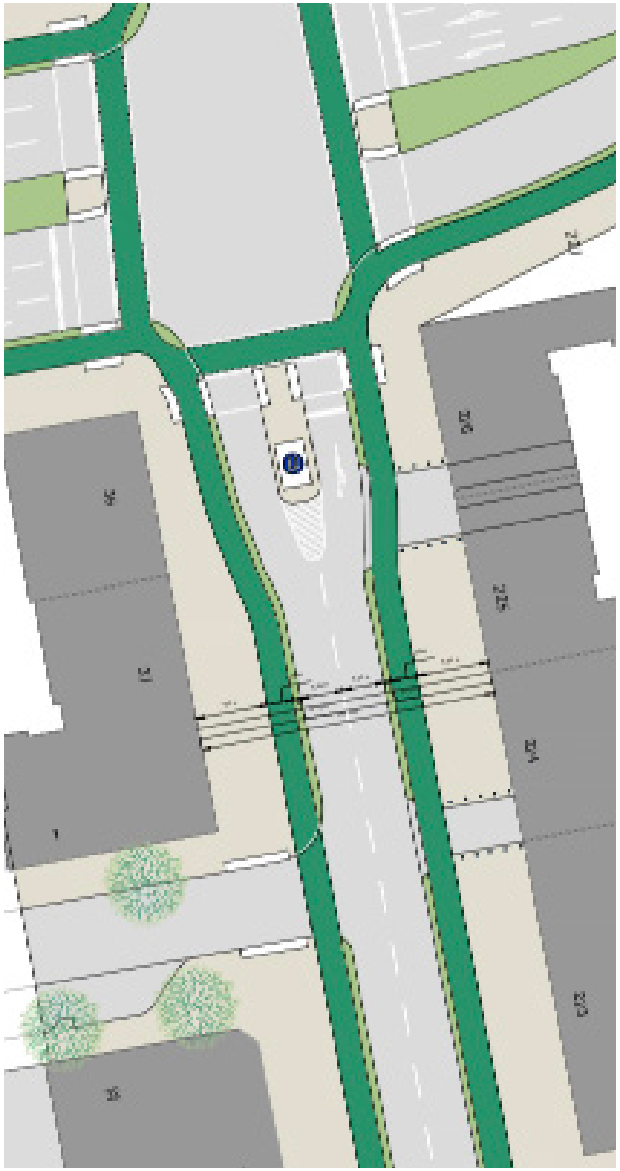

Abb.22: Detailausschnitt Abschnitt 3 ohne Maßstab (Quelle: Eigene Darstellung)

Aufgrund des Busverkehrs auf diesem Abschnitt der Hermannstraße entfällt zudem ein großer Teil der Parkplätze am Fahrbahnrand, die jedoch durch ein (Anwohnenden-)Parkkonzept im *Kindl-Boulevard* substituiert werden (s. Input 3). Dies könnte im besten Fall auch zu einer wirtschaftlichen Belebung des *Kindl-Boulevard* führen und zu einer Verbesserung der Einzelhandelsstruktur beitragen.

ABSCHNITT 4

Die Abbildung stellt beispielhaft die Straßenraumaufteilung im Bereich des *Kindl-Boulevard* dar.

Die Fahrbahn ist auf 4,00 m je Fahrtrichtung verbreitert und als gemeinsame Bus- und Kfz-Spur angelegt, damit die (Gelenk-)Busse der Linien 104, 166 und N8 mir ausreichend Platz rangieren können und Kfz beim Halten des Busses an diesen bei Bedarf vorbeifahren können. Die Fahrbahnbreite ist jedoch wiederrum nicht so großzügig, dass Pkw zum Schnellfahren animiert werden.

Um Konflikte zwischen ein- und aussteigenden Busfahrgästen und Radfahrenden zu vermeiden, sollen die Fahrgastaufstellbereiche mit einer großzügigen Breite von 3,00 m angelegt und die Fahrradwege, die in diesem Bereich nur 2,25 m breit sind, hinter diesen entlang geführt werden (siehe dazu weiterführend Input 4 Radwegeführung an Bushaltestellen).

Aufgrund des erhöhten Platzbedarfs für den Busverkehr entfallen die Parkstreifen auf diesem Abschnitt (siehe Input 3). Die Fußwege werden hingegen mit einer Breite von 5,00 m geplant, um dem hohen Fußverkehrsaufkommen rund um den *Kindl-Boulevard* und die benachbarten Nutzungen gerecht zu werden (vgl. Abb.: 23).

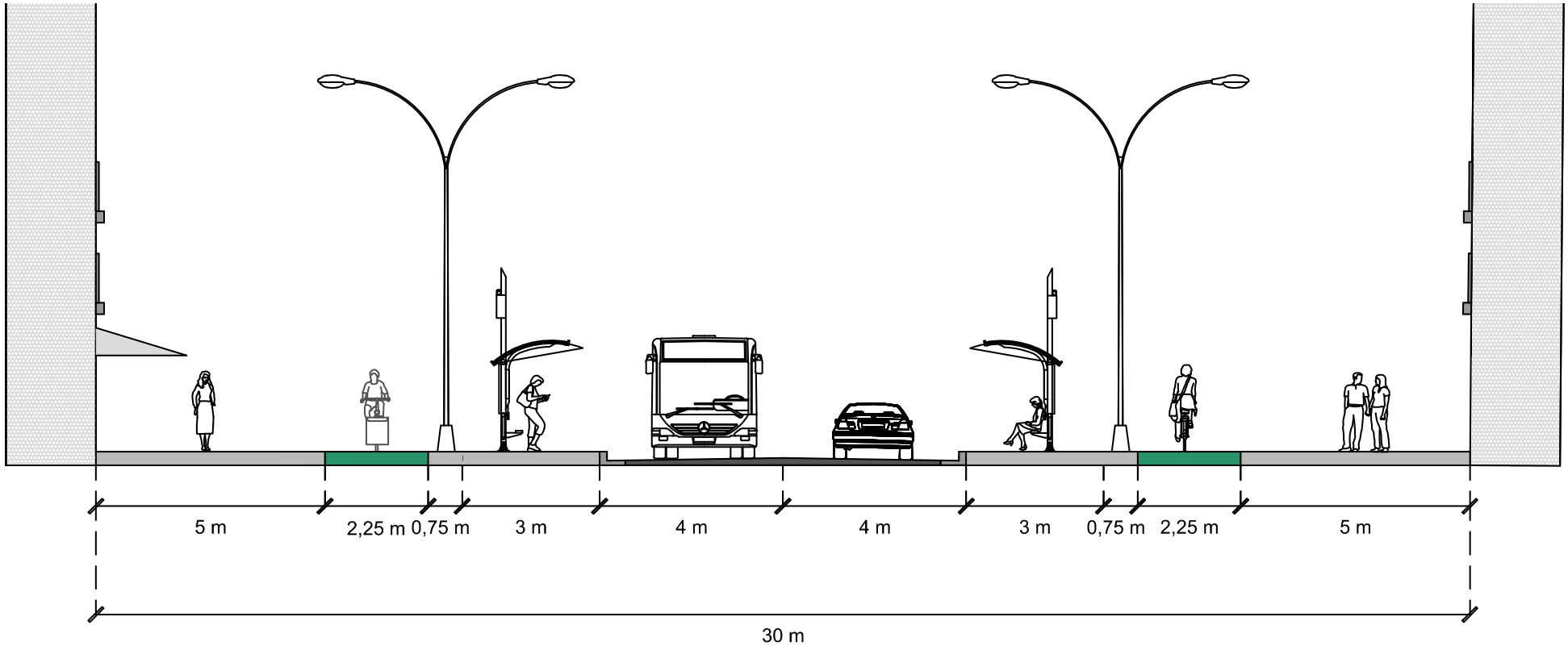

Abb.23: Beispielhafter Querschnitt nahe dem *Kindl-Boulevard*, auf Höhe der Rollbergstraße ohne Maßstab. (Quelle: eigene Darstellung)

INPUT 4 RADWEGEFÜHRUNG AN BUSHALTESTELLEN

Der ÖPNV ist als Alternative zum MIV anzulegen. Dies betrifft im Entwurf des *grüncn Fadcns* vor allem Omnibusse, die U-Bahnlinie unter der Hermannstraße bleibt von den Maßnahmen weitestgehend unberührt. Wenn immer möglich, werden auf der Hermannstraße verbreiterte Fahrspuren für eine gemeinsame Nutzung von Bussen und Kfz eingerichtet, auf denen die Omnibusse zügig verkehren können, um eine Takteinhaltung auch bei hohem Verkehrsaufkommen zu gewährleisten. Bushaltestellen sollen als Haltestellenkaps ausgeführt werden, an welche die Busse, ohne einschlagen zu müssen, heranfahren können, sodass jeder Zu- und Ausstieg des Fahrzeugs barrierefrei nutzbar ist. Zudem spart dies Zeit bei der Bedienung der Haltestelle und erhöht so die Pünktlichkeit der Busse und damit einhergehend die Attraktivität des ÖPNV. Die Radwege werden an den Haltestellenkaps auf der Rückseite des Fahrgastunterstandes bzw. des Wartebereichs auf Gehwegniveau herumgeführt (vgl. Beispiele in Abbildung 24, Abbildung 25 und Abschnitt 4), um ein barrierefreies Aus- und Einsteigen in die Omnibusse zu gewährleisten sowie den Radverkehr trotzdem durchgängig und sicher weiterzuführen.

Zwar können so Konflikte mit den wartenden bzw. einsteigenden Fahrgästen an der Haltestelle entstehen, wenn beispielsweise unaufmerksame Fahrgäste ohne zu gucken auf den Radweg treten oder Radfahrende Fahrgäste beim Aus- und Einsteigen übersehen. Jedoch sind diese Unfälle meist weniger schwerwiegend als Konflikte von Radfahrenden mit Kfz oder Bussen, welche sich bspw. oftmals auf gemeinsam genutzten Bus- und Radspuren beim Uberholen an Haltestellen ereignen. Auch wird durch den, weiterhin vom motorisierten Verkehr separierten, Radweg das Konzept des *grüncn Fadcns* auch an den Haltestellen weitergeführt. Zur weiteren Beschleunigung und Erhöhung der Fahrplantreue des ÖPNV (vgl. Berliner Mobilitätsgesetz 2018, §22 (2)) kann ebenfalls eine LSA-Bevorrechtigung für Omnibusse eingerichtet werden. Diese darf aber in keinem Fall zu Lasten der zu Fuß Gehenden oder Radfahrenden programmiert werden, da der ÖPNV eine Alternative zum MIV darstellen und nicht zu einer Konkurrenz des ÖV mit den nicht-motorisierten (nahmobilien) Verkehrsarten führen soll.

Abb.24: Radweg hinter Bushaltestelle London (Quelle: Atkin 2015)

Abb.25: Radweg hinter einer Bushaltestelle. (Quelle: Wagenbuur 2013)

ABSCHNITT 5

Eine der direkten Zufahrtswege zum beliebten Ausflugsziel “Tempelhofer Feld” verläuft ausgehend von der Karl-Marx-Straße über die Thomasstraße und die Verlängerung “Grüner Weg” durch den St. Thomas Kirchhof II Friedhof. Besonders bei Radfahrenden ist diese Verbindung beliebt und es besteht vor allem zu Berufsverkehrszeiten ein hohes Fahrradaufkommen aus westlicher und östlicher Richtung. Um aus Richtung der Karl-Marx-Straße zum Tempelhofer Feld zu gelangen, muss die Hermannstraße auf Höhe der Thomasstraße ohne LSA überquert werden; eine solche befindet sich erst rund 70 m weiter nördlich an den Ausgängen der U-Bahnstation Leinestraße oder etwa 120 m südlich auf Höhe Jonasstraße. Der Großteil der Radfahrenden und zu Fuß Gehenden queren diese teilweise stark befahrene Stelle der Hermannstraße deshalb direkt, um Umwege zu vermeiden. Dies birgt ein hohes Unfallrisiko für alle Verkehrsteilnehmenden, denn die Kfz-Fahrenden werden oftmals durch plötzlich querende Fußgänger*innen und Radfahrer*innen überrascht.

Aufgrund dessen ist es an dieser Stelle sinnvoll, eine Temporeduzierung des motorisierten Verkehrs auf maximal 30 km/h einzuführen und somit eine sicherere Querungsmöglichkeit zu schaffen. Des Weiteren wird der Durchgangsverkehr zwischen Karl-Marx-Straße und dem Tempelhofer Feld auf diese Weise gefördert. Die Abstände der Fahrzeuge sollen sich durch die Temporeduzierung erhöhen und mehr Zeit für die Querung der Hermannstraße geben. Hierfür wird unter anderem im Bereich der Thomasstraße eine Aufpflasterung auf die Fahrbahn aufgebracht, welche in Input 5 näher erläutert wird. Jedoch ist eine Temporeduktion nicht nur an der Querung Thomasstraße sinnvoll, sondern vielmehr bietet sich eine Einführung von Tempo-30 auf dem gesamten Abschnitt zwischen Oker- und Jonasstraße an. Hier befinden sich auf beiden Straßenseiten große parkähnliche Friedhöfe, die von den Anwohnenden als halböffentliche Grünflächen zu Naherholungszwecken genutzt werden, wodurch mit einer erhöhten Frequentierung von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden zu rechnen ist. Zudem befinden sich rund um die Jonasstraße diverse Gastronomiebetriebe, die den Straßenraum vor den Lokalen als Außenbereich mitnutzen.

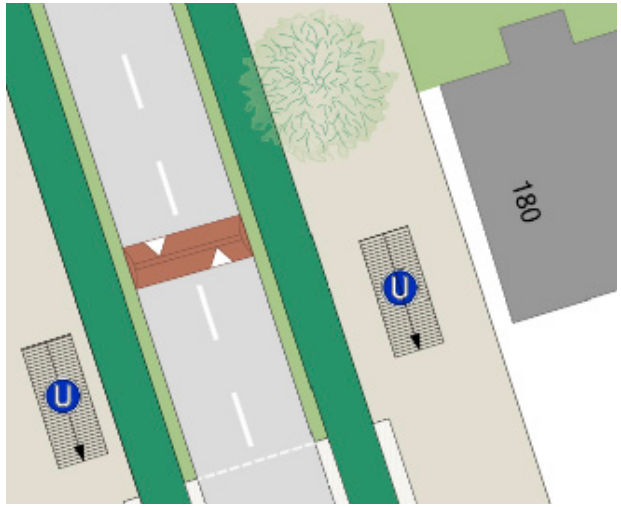

Abb.27: Detailausschnitt Übergang U-Bahn ohne Maßstab (Quelle: Eigene Darstellung)

Abb.26: Berliner Kissen in einer verkehrsberuhigten Zone (Quelle: Holz 2017)

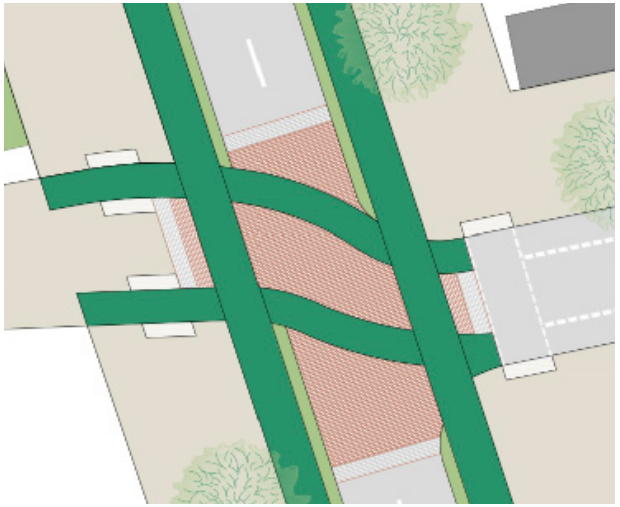

Abb.28: Detailausschnitt *Speed-Bump* ohne Maßstab (Quelle: Eigene Darstellung)

Die Aufenthaltsqualität an den Fahrbahnrändern und in den nahegelegenen Grünflächen würde durch ein Tempo-30-Limit an dieser Stelle gesteigert werden. Hierfür werden zusätzliche Bremsschwellen in Form von *Berliner Kissen* nördlich des Fußgängerübergangs an den U-Bahnausgängen Leinestraße sowie auf Höhe der Jonasstraße auf die Fahrbahn gepflastert (vgl. Beispiel in Abbildung 26). Motorisierte Fahrzeuge werden an diesen Fahrbahnaufpflasterungen gezwungen zu bremsen, Rad- und Fußverkehr bleiben baulich davon unberührt.

Zu den Maßnahmen für reduzierte Geschwindigkeit auf dem Abschnitt zwischen Okerstraße und Jonasstraße kommt die allgemein im Konzept des *Grünen Fadens* fortlaufende Verbesserung der Radinfrastruktur. Der Radweg wird auch hier beidseitig mit 2,50 m Breite und getrennt vom MIV mit grünem Oberflächenbelag durchgehend fortgeführt, was das Radfahren komfortabel und sicher machen soll. An der Kreuzung der Thomasstraße/Grüner Weg, wo sich die großflächige Aufpflasterung befindet, wird der Radweg auch über die Hermannstraße von West nach Ost in die Thomasstraße geführt.

Es wird keine neue LSA installiert, sondern durch die Entschleunigung und gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden das Queren erleichtert und Wartezeiten an der Ampel vermieden. In der Thomasstraße bleibt die Straßenraumaufteilung weiterhin erhalten.

Hier werden die Radfahrenden im Mischverkehr geführt, es befinden sich Parkstreifen am Fahrbahnrand und eine Spur in jede Richtung für den MIV. Es könnte überlegt werden, auch die Thomasstraße im Zuge der nahverkehrsfreundlichen Umgestaltung der Hermannstraße mit umzugestalten, da die Straße eine viel befahrene Direktverbindung zur Sonnenallee für Radfahrende darstellt und entsprechend gute Radinfrastruktur aufweisen sollte. Beispielsweise könnte der Parkstreifen wegfallen. In der Hermannstraße wird jedoch im beschriebenen Abschnitt auch auf Parkplätze aufgrund der geringeren Breite des Straßenquerschnitts verzichtet. Anwohner*innen können aber weiterhin in den Seitenstraßen oder in der neu einzurichtenden Quartiersgarage am *Hermann-Quartier* parken. Lediglich für Kleintransporter bis 7 t oder Lastenräder steht ein 3 x 5 m großer Lieferparkplatz neben der Packstation am Eingang des Grünen Weges bereit. Hier darf nur kurzzeitig fuer die Belieferung der Packstation gehalten werden. Die Packstation könnte auch noch ausgebaut werden und als Pendant zum Lieferdepot am Hermanplatz dienen.

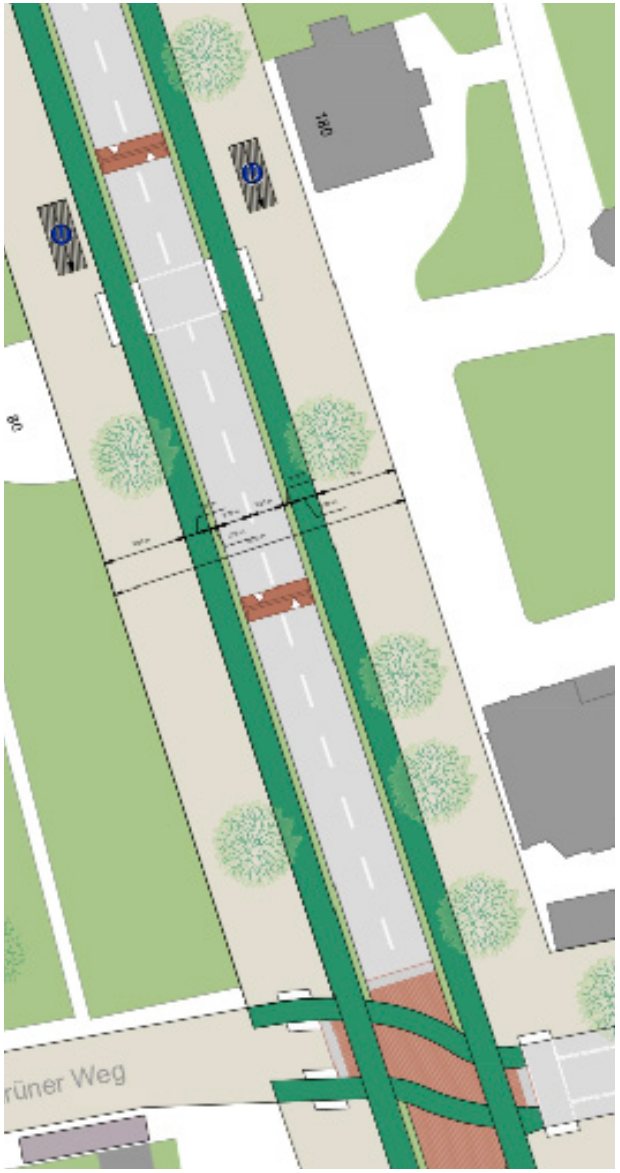

Abb.29: Detailausschnitt Abschnitt 5 ohne Maßstab (Quelle: Eigene Darstellung)

INPUT 5 SPEED BUMPS

Die Schweiz experementiert schon seit Jahren mit dem Modell der *Begegnungszonen*, in denen der Kraftfahrer auf der Fahrbahn den überquerenden zu Fuß Gehenden und Radfahrenden Vortritt gewähren muss. Diese Zonen werden nun auch verstärkt in höher belasteten Hauptverkehrsstraßen angewendet (vgl. GDV 2009). In Deutschland, wie bspw. in Hamburg (vgl. IGS 2009) und Nordrhein-Westfalen (VM NRW 2008), werden zunehmend Abwandlungen der sogenannten *Shared Space Räume* kreiert, um die Interaktionen zwischen allen Verkehrsteilnehmern auf der Fahrbahn zu verbessern.

Als Teil der Rad- und Fußverkehrsförderung auf der Hermannstraße dienten diese Projekte als Inspiration den Verkehr auf der Hermannstraße punktuell zu entschleunigen. Dabei hat sich der Bereich rund um die Kreuzung Hermannstraße / Thomasstraße und den südlichen Ausgang des U-Bahnhofes Leinestraße als ein Abschnitt herauskristallisiert, welcher aufgrund seiner Verbindungsfunktion zum Tempelhofer Feld besonders hohen Querungsbedarf im Hinblick auf Fuß- und Radverkehr aufweist. Daher wird dieser Bereich hinsichtlich seiner Querungsmöglichkeiten neu gestaltet und gleichzeitig eine reduzierte Geschwindigkeit von 30 km/h angeordnet. Desweiteren wird im Kreuzungsbereich eine Aufplasterungsfläche entstehen, welche die Kraftfahrenden optisch und fahrdynamisch zu einer langsameren Fahrweise veranlassen und die Überquerbarkeit der Fahrbahn für zu Fuß Gehende und Radfahrende erleichtern soll.

Die Aufpflasterungsfläche bestehen aus einer ganz bzw. annähernd auf die Gehbereiche angehobenen Fläche und vier Rampen (an jeder Einmündung eine, wobei die Anrampung auf dem Grünen Weg durch den St. Thomas Kirchhof II eine weniger starke Entschleunigungsfunktion ggü. den restlichen Verbindung aufweisen soll), welche jeweils eine Neigung von 1:15 bis 1:10 aufweisen. In Verbindung mit einem Belagswechsel auf der Fahrbahn soll die Aufpflasterung den Übergangsbereich vom Hauptverkehrsstraßennetz zu Tempo 30 wirkungsvoll verdeutlichen (Abb. 30).

Die Farb- und Texturunterschiede der Pflastersteine in Kombination mit der Niveauangleichung sollen zusätzlich zur Geschwindigkeitsreduktion auf den hohen Querungsbedarf an dieser Stelle hinweisen.

Einzig und allein der Radweg entlang der Hermannstraße soll auch im Kreuzungsbereich durchgängig asphaltiert werden und sich farblich von den umliegenden gepflasterten Flächen unterscheiden, um die Priorisierung des Radverkehrs sowohl visuell als auch haptisch zu verdeutlichen und den Radfahrenden eine erschütterungsfreie, komfortable Fahrt zu ermöglichen. Durch die farbliche Unterscheidung kann zudem die Aufmerksamkeit von kreuzenden Verkehrsteilnehmer*innen im Kreuzungsbereich erhöht werden (vgl. Abb. 30).

Wichtig bei der Anlage dieses Kreuzungsbereiches ist auch die Einbeziehung von Leitelementen für seheingeschränkte Personen. Die fehlenden Höhenunterschiede sind einerseits für mobilitätseingeschränkte Menschen wie z. B. für ältere Leute mit Rollatoren, Menschen im Rollstuhl oder auch Eltern mit Kinderwagen besonders vorteilhaft, stellen jedoch für seheingeschränkte Verkehrsteilnehmende ein besonderes Orientierungsproblem dar.

Zum Erhalt der Verkehrssicherheit ist der Einbau entsprechender Leitelemente von Nöten, so dass auch für kognitiv eingeschränkte Nutzergruppen eine problemlose Orientierung im Raum geschaffen wird (vgl. FGSV 2014: 18).

Abb.30: Radweg hinter einer Bushaltestelle. (Quelle: Cycling around the bus stop 2013)

ABSCHNITT 5

Südlich der Jonasstraße ist der Seitenraum der Hermannstraße stark durch gastronomische Einrichtungen geprägt. Auch in diesem Abschnitt beträgt die mittlere Breite des Straßenraumes rund 28,00 m.

Die Fahrbahn wird auch hier in einen Fahrstreifen je Richtung mit einseitigem Parken (Ostseite) und angrenzendem Radweg aufgeteilt. Die Fahrstreifen weisen hierbei eine Breite von jeweils 3,25 m auf und der Parkstreifen wird mit einer Breite von 2,00 m angelegt. Die Radwege werden auch in diesem Abschnitt unverändert mit einer großzügigen Breite von 2,50 m fortgeführt, um ein reibungsloses Überholen eines Lastenrades zu ermöglichen. Sofern die Radwege nicht durch den Parkstreifen vom fließenden Kfz-Verkehr getrennt sind, ist eine bauliche Trennung in Form eines Bordes vorgesehen.

Eine Besonderheit in diesem Abschnitt stellen sog. Parklets dar, die je nach Bedarf variabel im Parkstreifen aufgestellt werden können und somit den Seitenraum der Hermannstraße mit ihrer geschützten Fläche noch attraktiver für das Verweilen vor den Lokalitäten machen. Kleine Borde auf der straßeninneren Seite des Gehwegs stellen eine zusätzliche bauliche Trennung zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden dar. (vgl. Abb. 31).

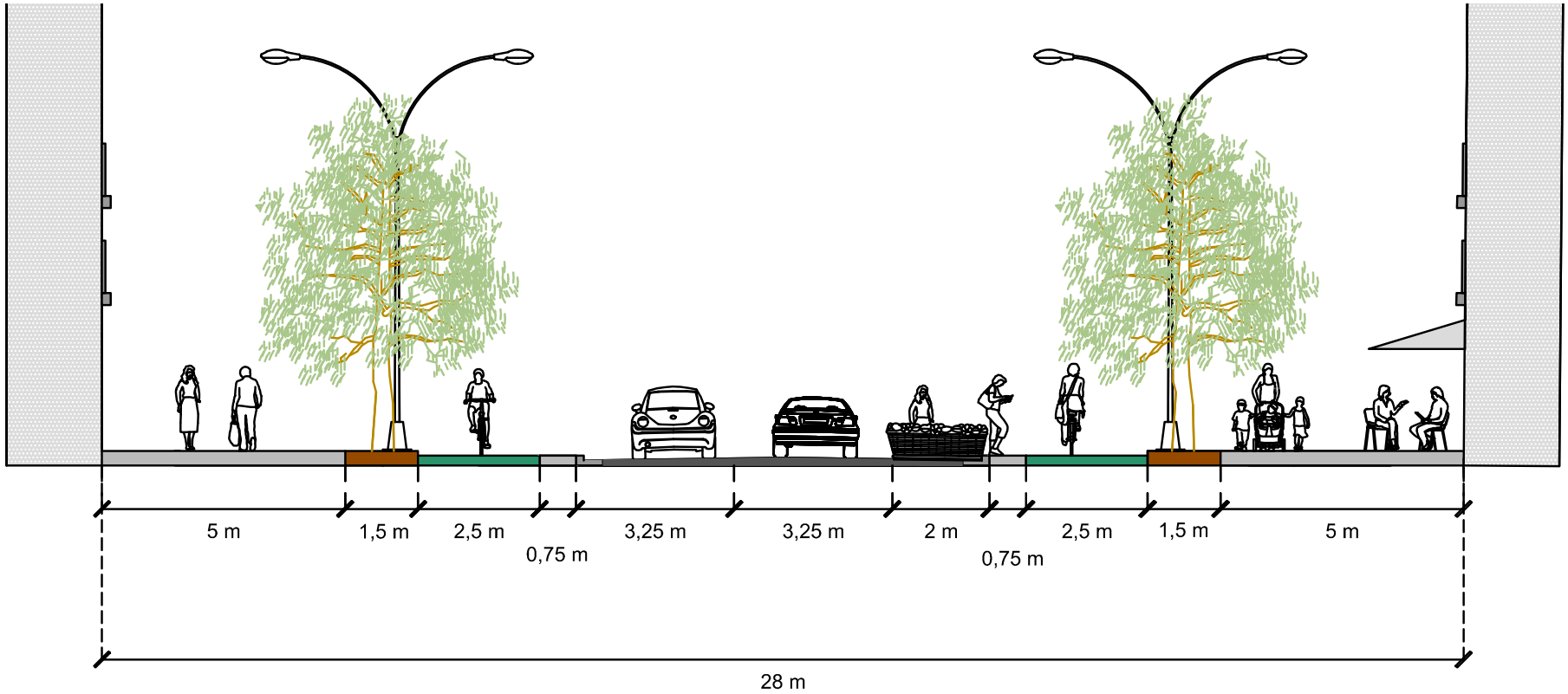

Abb.31: Beispielhafter Querschnitt zwischen Jonasstraße und Emser Straße ohne Maßstab (Quelle: eigene Darstellung)

INPUT 6 STADTMOBILIAR

Von der Stärkung der Nahmobilität soll auch die lokale Gastronomie sowie der lokale Einzelhandel profitieren. Die Verbesserung von Wegeverbindungen und einer höheren Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum soll ermöglichen, so viele Aktivitäten wie möglich im Quartier auszuüben und dadurch die lokale Wirtschaft zu fördern (vgl. Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. 2015: 57).

Mehr als 50 % der Menschen legen ihre Wege bis 1.000 m zu Fuß oder mit ihrem Fahrrad zurück, bei Wegen bis zu 500 m sind es sogar mehr als 80 % (vgl. MID 2008).

Parklets

Bis zu 25 % der Flächen in deutschen Städten sind Straßen und Gehwege und bestimmen somit den städtischen Raum immens. Mitte des 20. Jahrhunderts wurde der Straßenraum zugunsten des Autos umgebaut. Während den motorisierten Verkehr große Flächen zur Verfügung gestellt wurden, blieben für den Fuß-und Radverkehr nur keine Flächen übrig welche zumeist mangelhaft gestaltet und aufgrund ihrer zu geringen Größe überfüllt sind (vgl. San Francisco Parklet Manual 2015: 2). Um die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ohne großen Aufwand zu verbessern, wurden in einigen Städten Parkplätze (temporär) zu Aufenthaltsräumen umgewandelt. Das Konzept dieser sogenannten Parklets wurde in San Francisco entwickelt und bereits in vielen anderen Städten wie Stuttgart, Wien oder São Paulo angewendet. Ein Parklet kann als eine Erweiterung des Fußweges verstanden werden. Dafür werden Parkplätze zu Aufenthaltsorten für Menschen umgestaltet. Die Möglichkeiten der Umgestaltungen sind dabei sehr vielfältig. Im besten Fall reflektiert jedoch das Parklet den Charakter und die Bedürfnisse der unmittelbaren Umgebung und so wird für jeden Ort eine individuelle Lösung geschaffen (vgl. Parklet-Stuttgart 2018). Da die Nutzungen und die Ansprüche an den öffentlichen Raum einem ständigen Wandel unterliegen, werden die Parklets üblicherweise mit mobilen Elementen ohne festes Fundament gestaltet. Dadurch ist das Parklet mobil, flexibel, kostengünstig und anpassungsfähig. Oft werden Parklets als Sitzmöglichkeiten in der Nähe

Abb.32: Beispiel für eine Parklet in Stuttgart (Quelle: Parklet-Stuttgart 2018)

Abb.33: Parklet mit Sandkasten in Stuttgart (Quelle: Parklet-Stuttgart 2018)

INPUT 6 STADTMOBILIAR

von Cafés oder ähnlichen gastronomischen Angeboten aufgebaut. Es handelt sich hierbei aber nicht um Privateigentum, welches nur von Konsument*innen des anliegen Gastronomiebetriebs genutzt werden darf, sondern ist ein Teil des öffentlichen Raums der von allen genutzt werden kann und auch genutzt werden soll. Das Parklett dient als Treffpunkt für die Anwohnerschaft ohne Konsumzwang und soll den Nachbarschaftscharakter stärken.

Parklets können als Sitzfläche, als Spielplatz oder als Nachbarschaftsgarten gestaltet werden oder Autostellplätze können zu Fahrradstellplätzen umgewandelt werden. Dabei ist auch eine Kombination von Sitzgelegenheiten und Fahrradstellplätzen denkbar. Die Parklets werden von den Initiator*innen gemeinsam mit den Anwohner*innen konzipiert. Die Pflege kann in Form von Patinnen und Paten gestaltet werden, zum Beispiel lokale Vereine oder Geschäfte (vgl. Raumlabor für nachhaltige Mobilitätsstruktur 2018).

Für die Hermannstraße sollen an ausgewählten Stellen, wie zum Beispiel zwischen der Jonasstraße und der Emserstraße, Parkelts installiert werden. Dieser Abschnitt bietet für die Umsetzung an, da es auf der östlichen Seite einige Gastronomiebetriebe gibt, die eine Paten*inneschaft übernehmen könnten und auch einen positiven Nutzen aus den Parkelts genierien könnten. Denkbar sind aber auch andere Standort weiter nördlich oder auch im Süden können Parklets als Nachbarschaftstreffpunkt z.B. vin Form von kleinen Spielplätzen oder Sitzanlagen integriert werden.

Sitzgelegenheiten und Fahrradabstellanlagen

Obwohl die meisten Parklets Sitzelemente und Abstellanlagen enthalten, müssen zusätzlich ausreichend Sitzgelegenheiten und Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum geschaffen werden. Besonders ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen sind darauf angewiesen, in regelmäßigen Abständen Bänke oder andere Sitzmöglichkeiten erreichen zu können, da sie längere (oder auch kurze) Strecken nur mit Sitzpausen bewältigen können. Besonders in Neukölln, wo der Altersdurchschnitt überdurchschnittlich hoch ist, ist es besonders wichtig ausreichend Ausruhmöglochkeiten zu schaffen.

Auf der anderen Seite brauchen Fahrradfahrende ausreichend Stellplätze, nicht nur in der unmittelbaren Nähe der öffentlichen Verkehrsmittel, sondern auch an den Supermärkten, Restaurants, Cafés oder anderen gewerblichen Angeboten. Dabei orientiert sich die Umsetzung an den in Kapitel xy aufgezeigten Vorgaben.

Zusammen tragen diese einfach, aber wirkungsvollen Maßnahmen dazu bei, die Aufenthaltsqualität in der Hermannstraße zu verbessern und die Straße für alltägliche Aktivitäten angenehmer und benutzer*innenfreundlicher zu gestalten

Abb.34: Stadtmobiliar Wien (Quelle: wien.at o.J.)

Abb.35: Stadtmobiliar in der Meidlinger Straße Wien (Quelle: wien.at 2010)

ABSCHNITT 7

Der grundlegende Ausgangspunkt, auf den die Umgestaltung des Bereichs um den S- und U-Bahnhof Hermannstraße aufbaut, ist die Verlegung der Bushaltestellen (Fahrtrichtung Süden) von der Brücke in den westlich der Hermannstraße gelegenen Teil der Siegfriedstraße. Hierbei kommt dem Entwurf zugute, dass bedingt durch die Endhaltestelle in der Siegfriedstraße ohnehin bereits haltestellenähnliche Busbuchten bestehen, die lediglich geringfügig zu richtigen Zugangsstellen umgebaut werden müssen. Andererseits ist es aber nötig, die Fahrbahn der Siegfriedstraße vor der Einmündung in die Hermannstraße nach Norden zu verlegen, um den Bussen mit teils großen Schleppkurven das Rechtsabbiegen in die nunmehr nur eine Fahrspur der Hermannstraße zu ermöglichen, ohne dass diese die südliche Gehwegecke vollständig überfahren müssen. Zu diesem Zweck müssen die an dieser Einmündung momentan existierenden Fahrradständer weichen bzw. verlegt werden (s.u.).

Durch die Verlegung der Bushaltestellen können die Fahrgäste die Busse erreichen ohne deutlich längere Wege als derzeit zurücklegen zu müssen. Zudem muss der Bus nach Einbiegen in die Hermannstraße sich nicht noch einmal auf der rechten Spur einordnen und dort halten, um Passagiere zusteigen zu lassen. Vielmehr kann der Bus direkt nach dem Einbiegen in die Hermannstraße die Fahrt in Richtung Süden beginnen und hält erst wieder an der nächsten Station in der Silbersteinstraße bzw. am Mariendorfer Weg.

Durch eine intelligente Ampelschaltung, wie in den folgenden Abbildungen schematisch dargestellt, soll Konflikten zwischen einbiegenden Bussen und geradeausfahrenden Auto- bzw. Radfahrenden einerseits sowie mit querenden Fußgängern*innen andererseits vorgebeugt werden.

Neben dem Platzgewinn durch die Verlegung der Bushaltestelle kann weiterer Raum für Fuß- und Radverkehr gewonnen werden, da der Querschnitt der Hermannstraße wie zuvor bereits genannt auch in diesem Abschnitt künftig nur noch eine Fahrspur je Richtung - statt wie bisher zwei zuzüglich Busspur - aufweist. Dieser Platz wird zuvorderst für die konsequente und kontinuierliche Führung des baulich separierten Radweges genutzt, der auch in diesem Bereich auf beiden Straßenseiten 2,5 m breit ist. Somit kann hier die unbefriedigende Situation für Radfahrende, die derzeit im Mischverkehr auf der (tagsüber) stark frequentierten Busspur fahren müssen, sicherer gestaltet werden. Während auf der westlichen Straßenseite künftig keine Bushaltestelle mehr für Konflikte sorgen kann, wird der Radweg auf der östlichen Straßenseite nach dem niederländischen Vorbild (s. Input 1) hinter den Fahrgastaufstellflächen der Bushaltestelle geführt, um das Auftreten brenzliger Situationen mit aussteigenden Passagieren zu minimieren (vgl. Wagenbuur 2013). Da es sich bei dieser Bushaltestelle für

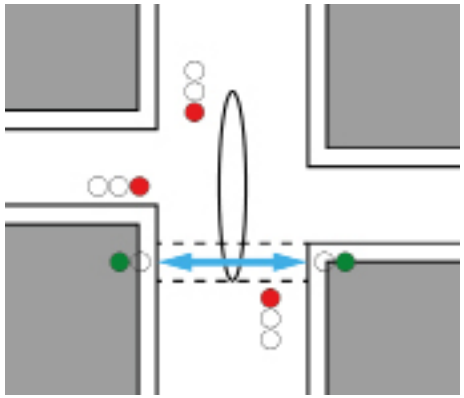

Abb.36: schematische Darstellung einer möglichen LZA-Schaltung an Kreuzung Hermannstraße/Siegfriedstraße zur Verhinderung von Konflikten 1 (eigene Darstellung)

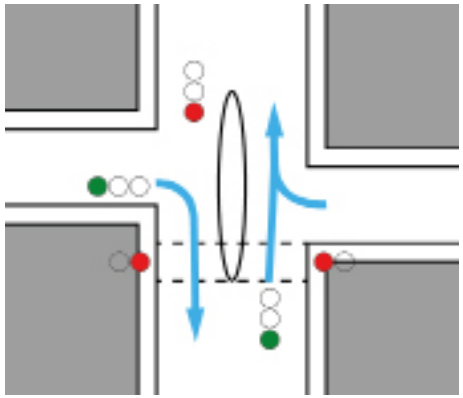

Abb.37: schematische Darstellung einer möglichen LZA-Schaltung an Kreuzung Hermannstraße/Siegfriedstraße zur Verhinderung von Konflikten 2 (eigene Darstellung)

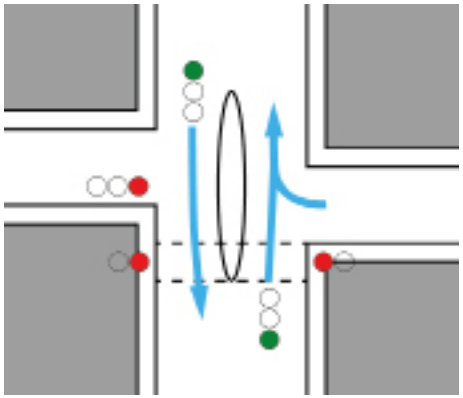

Abb.38: schematische Darstellung einer möglichen LZA-Schaltung an Kreuzung Hermannstraße/Siegfriedstraße zur Verhinderung von Konflikten 3 (eigene Darstellung)

alle Linien (bis auf eine sowie die Nachtbuslinie) um die Endhaltestelle handelt, stellen einsteigende und zum Bus eilende Fahrgäste im Vergleich zu aussteigenden Passagieren eher geringes Konfliktpotential dar. Da an dieser Stelle jedoch mehrere Buslinien verkehren und es daher dazu kommen kann, dass mehrere Busse gleichzeitig an der Haltestelle Fahrgäste aussteigen lassen, wird die Station weiterhin als Mehrfachhaltestelle angelegt.

Gerade auch im Hinblick darauf, dass die bauliche Trennung zwischen den beiden Kfz-Fahrspuren südlich der Mittelinsel in Form eines kleinen Mittelstreifen erhalten bleiben soll, stellt eine Mehrfachhaltestelle die beste Möglichkeit dar, um einen größeren Rückstau zu vermeiden. Durch die bauliche Trennung wird vermieden, dass hinter haltenden Bussen wartende Kfz die Gegenfahrbahn zum Überholen nutzen und dadurch andere

Abb.39: Detailausschnitt Bushaltestelle (Quelle: Eigene Darstellung)

Verkehrsteilnehmer*innen ggf. in Gefahr bringen. Da, wie oben bereits dargelegt, an dieser Bushaltestelle fast ausschließlich Ausstiege stattfinden, kann davon ausgegangen werden, dass die Wartezeit hinter haltenden Bussen überschaubar bleibt.

Um den hier endenden Bussen das Erreichen des Wartebereichs in der Siegfriedstraße zu erleichtern und somit den Durchgangsverkehr in Richtung Norden möglichst von Behinderungen frei zu halten, soll es auch künftig an der Kreuzung zur Emser Straße eine ausreichend lange Linksabbiegerspur geben. Im Entwurf wird außerdem verdeutlicht, dass auch diese Kreuzung dazu geeignet ist nach dem *Dutch Design* (s. Input 1) radverkehrsfreundlich umgestaltet zu werden.

An den Einmündungen der Siegfriedstraße in die Hermannstraße hingegen müssen keine besonderen Vorkehrungen getroffen werden, um diese für Radfahrende sicherer zu gestalten, da es sich bei beiden Straßenabschnitten um Einbahnstraßen handelt und ein Einfahren von der Hermannstraße aus nicht erlaubt ist. Dementsprechend kann es hier nicht zu Konflikten mit Radfahrenden im Toten Winkel von rechtsabbiegenden Kfz kommen.

Der Abschnitt der Hermannstraße zwischen Emser Straße und Siegfriedstraße weist aufgrund des reduzierten Platzbedarfs für den Kfz-Verkehr noch ausreichend Platz für zwei kurze Park- und Lieferstreifen auf, die an dieser Stelle (z.B. für die Belieferung der Gewerbeeinheiten im Bahnhof) strategisch wichtig sind, da im nachfolgenden Abschnitt bis zum Mariendorfer Weg keine weiteren Park- oder Lieferstreifen mehr vorgesehen sind. Eine entsprechende Beschilderung zum Schutz vor Dauerparkern (s. Input 2) ist hier durchaus sinnvoll.

Dies ist zum einen darin begründet, dass der auf der Brücke gewonnene Platz für die Errichtung weiterer Radabstellanlagen genutzt werden soll - einerseits als Ersatz für die entfallenden Bügel in der Siegfriedstraße, andererseits aber auch als zusätzliches Angebot der überlasteten Abstellmöglichkeiten an diesem wichtigen Verkehrsknotenpunkt. Zum anderen ist weiter südlich an der Kreuzung mit der Silbersteinstraße eine Linksabbiegerspur vorgesehen, die gewährleisten soll, dass in Richtung Osten abbiegende Busse analog zur Emser Straße (s.o.) nicht zum Hindernis für nachfolgende Fahrzeuge werden.

Abb.40: Detailausschnitt Querung Hermannstraße (Quelle: Eigene Darstellung)

ABSCHNITT 7

Eine weitere Begrenzung des ohnehin schon limitierten Raumes ergibt sich in diesem Bereich durch die U-Bahnausgänge beiderseits der Straße. Diese sind auch der Grund dafür, dass die Radwege auf diesem Abschnitt nur eine Breite von 2,0 m aufweisen.

Die U-Bahnausgänge sowie der in der Fahrbahnmitte liegende Aufzug sind darüber hinaus auch ausschlaggebend dafür, dass in diesem Bereich keine Busspur vorgesehen ist, da diese maximal eine Länge von 100 m hätte und damit nur einen äußerst geringen Beschleunigungseffekt für die Busse mit sich bringen würde, bevor diese sich wieder in den regulären Verkehr einordnen müssten.Auch für die Kreuzung Hermannstraße/ Silbersteinstraße ist eine radverkehrsfreundliche Umgestaltung nach den in Input 1 beschriebenen Grundsätze denkbar, u.a. da hier viele Buslinien in verschiedene Richtungen verkehren und daher gute Sichtbeziehungen zu Radfahrenden essentiell sind, um Unfälle zu verhindern.

Perspektivisch könnte auch über eine Einbeziehung des unter der Brücke auf der Ebene der Bahngleise gelegenen, derzeit gänzlich ungenutzten Parkplatzes des *Hermann-Quartiers* nachgedacht werden. Dieser böte sich beispielsweise für ein Park+Ride- bzw. Bike+Ride-Angebot an.

In beiden Fällen müsste jedoch ein Zugang von und zur Brücke geschaffen werden, um einen schnellen Übergang vom Auto bzw. Fahrrad zu den Verkehrsmitteln des ÖPNV zu schaffen. Dies wäre beispielsweise in Form einer einfachen Stahltreppenkonstruktion denkbar, die vermutlich vergleichsweise kostengünstig und schnell an der Brücke montiert werden könnte. Allerdings wären dafür, sowie für die fällige Mitbenutzung der Parkhauszufahrt, komplexe Abstimmungen und vertragliche Vereinbarungen inkl. finanzieller Aufwandsentschädigungen mit dem Betreiber des *Hermann-Quartiers* nötig.

Um den Parkplatz darüber hinaus für Bike+Ride nutzen zu können, müsste eine radverkehrstaugliche Rampe von der Brücke ausgehen, die den nicht unwesentlichen Höhenunterschied ausgleichen würde, jedoch möglicherweise mit hohen Kosten sowie Platzmangel an dieser Stelle einherginge.

Beide Varianten wären zwar mit erheblichem Abstimmungs-, zeitlichem sowie finanziellem Aufwand verbunden, gleichwohl könnte jedoch der S- und U-Bahnhof Hermannstraße durch diese Maßnahmen als wichtiger Knotenpunkt weiterentwickelt und damit der Umstieg auf den Umweltverbund attraktiver gestaltet werden.

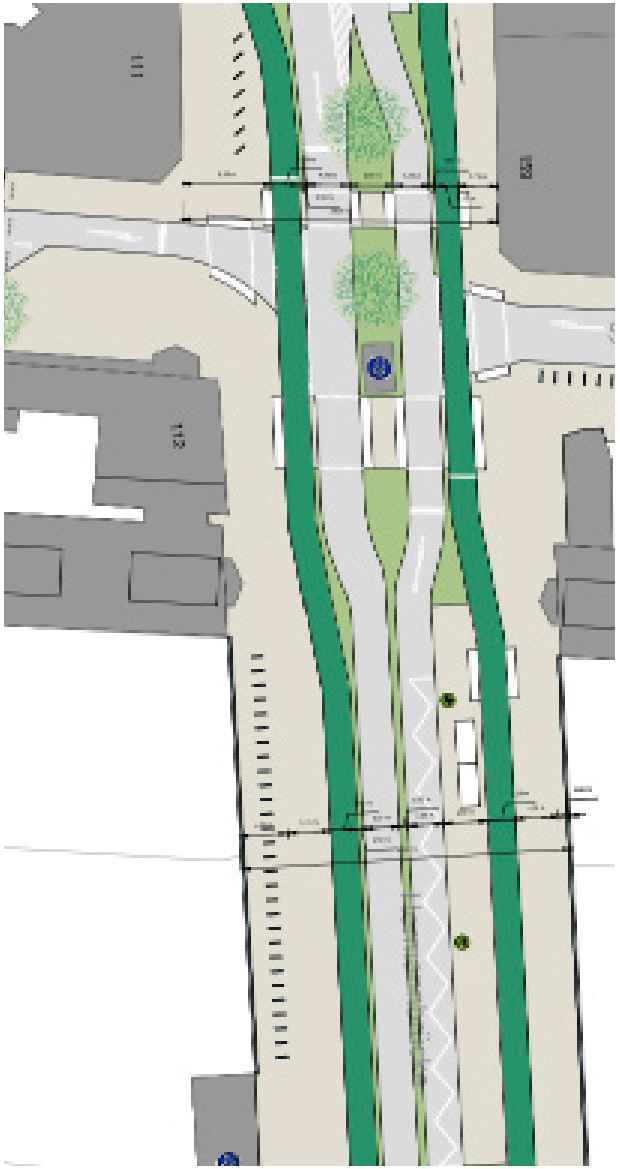

Abb.41: Detailausschnitt Abschnitt 7 ohne Maßstab (Quelle: Eigene Darstellung)

ABSCHNITT 8

Südlich des S-Bahnhofes verschmälert sich der Querschnitt auf überwiegend 24,00 m Breite.

Aufgrund des zunehmenden Baumbestandes wird in diesem Bereich der Radweg zur Straßeninnenseite verlegt, um einerseits den zu Fuß Gehenden mehr Platz zu eröffnen und andererseits die 2,50 m breiten Radwege bis zur Anschlussstelle der A100 weiter fortzuführen.

Die Fahrbahn unterteilt sich auch hier in eine Spur je Fahrtrichtung mit einseitigem Parken (Ostseite), wobei die Fahrstreifen auf je 3,25 m verschmälert wurden.

Der Parkstreifen bemisst in dieser Sektion ebenfalls eine Breite von 2,00 m (vgl. Abb.: 42).

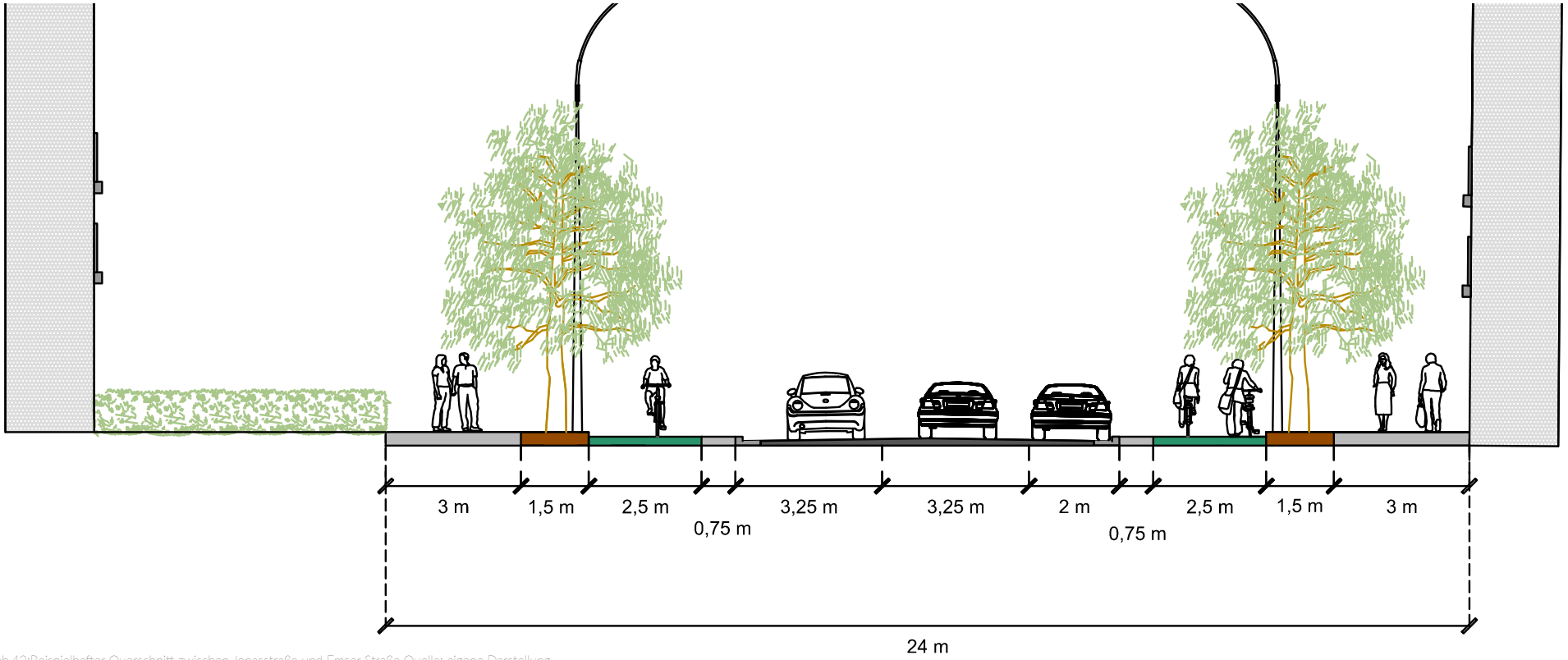

Abb.42:Beispielhafter Querschnitt zwischen Jonasstraße und Emser Straße Quelle: eigene Darstellung

5.ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Planung heißt Veränderung. Durch einen baulichen Eingriff in den Straßenraum werden zumeist Gewohnheiten und Routinen der ansässigen Bürger*innen und Geschäftsleute gestört. Veränderungen können Ängste auslösen, zu Verunsicherungen führen und Probleme bereiten. Auslöser ist die zunehmende Komplexität von Planungen, aber auch die zeitliche Dimension und die damit einhergehende nachlassende Nachvollziehbarkeit der Bearbeitungsschritte. Daher ist es heutzutage wichtiger denn je sowohl formelle als auch informelle Partizipationsverfahren, in Verbindung mit Marketingkonzepten und Informationsmaterialien, durchzuführen. Nur so können Uneinigkeiten zwischen Planenden sowie Anwohnenden und Geschäftsleuten möglichst eingedämmt und eine hohe Akzeptanz für die Veränderungsmaßnahmen erzeugt werden. Dabei ist es wichtig, die betroffenen Personen möglichst früh in den Planungsprozess mit einzubeziehen, um Vorschläge und Änderungswünsche der Betroffenen auch tatsächlich zu berücksichtigen und ggf. mit in die Planung zu integrieren.

Die Partizipationsverfahren unterscheiden sich grundsätzlich in gesetzlich vorgeschriebene Beteiligungsverfahren, welche im Baugesetzbuch und im Verwaltungsverfahrensgesetz festgehalten sind und in solche, die keiner gesetzlichen Pflicht unterliegen. Letztere sind allerdings jene Verfahren, die für eine gute Akzeptanz und für eine hohe Identifizierung der Betroffenen vor Ort sorgen. Da diese Verfahren meist mit hohem Zeit- und Kostenbedarf verbunden sind, ist es umso wichtiger diese so zu gestaltet , dass alle Ergebnisse möglichst effizient genutzt und bei der endgültigen Planung berücksichtigt werden können. Aus diesem Grund richten sich die folgenden Vorschläge ausschließlich auf die informellen Möglichkeiten der Beteiligungsverfahren und bilden einen Ansatz für ein ganzheitliches Planungskonzept.

Die Partizipation als solches setzt sich aus verschiedenen Stufen zusammen, welche vom Informieren der Beteiligten über Mitwirkung und Mitentscheidung bis hin zur Selbstverwaltung der Planung führt. Diese Stufen sind zeitlich voneinander abgegrenzt und steigen in der Einflussnahme mit zunehmender Stufe (vgl. SenStadt 2011d: 26; nach Lüttringhausen 2000: 66 ff.). Dabei ist nicht nur das Timing dieser Stufen im Planungsprozess von enormer Bedeutung, sondern auch die Kommunikation der einzelnen Veranstaltungen spielt dabei eine grundlegende Rolle. Wie in Abbildung 43 zu sehen, steigt das Interesse der Beteiligten mit zunehmender Planungszeit und -fortschritt, jedoch sinkt die mögliche Einflussnahme gleichermaßen.

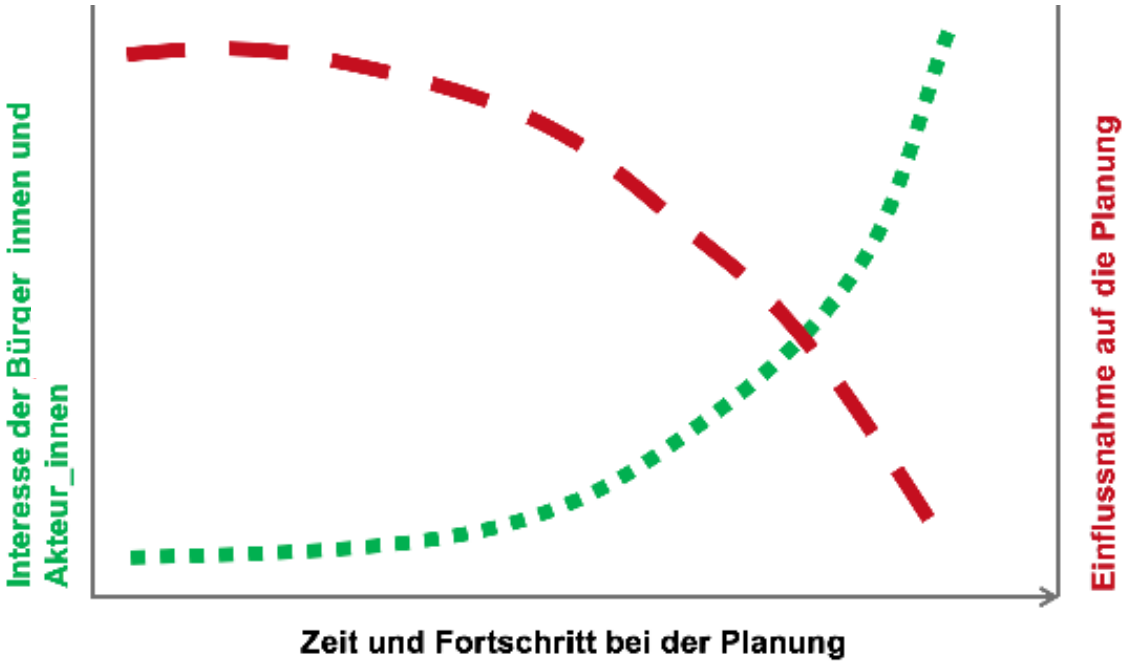

Abb.43: Partizipationsdilemma (Quelle: S. Reinert (2018): 15; nach FGSV (2012): o.S.)

Um dieses sogenannte *Partizipationsdilcmma* möglichst zu vermeiden, ist eine frühe Interessensgewinnung der Bürger*innen von Nöten.

Wie aus dem Kapitel 3.1 Bevölkerungsdaten und Sozialstruktur ersichtlich wurde, prägt sich der Bezirk Neukölln und damit auch die Hermannstraße durch ein hohes Aufkommen an Kindern und Jugendlichen, aber auch die Bevölkerungsgruppe von Einwohner*innen und Einwohnern mit Migrationshintergrund liegt über dem Berliner Durchschnitt. Gerade diese beiden Gruppen tendieren jedoch dazu bei Partizipationsverfahren des Öfteren vernachlässigt zu werden. Hier ist also nicht nur das Timing der Verfahren ein wichtiger Faktor, sondern auch die Erreichbarkeit jeder vor Ort ansässigen Interessengruppe. Dahingehend wird empfohlen bei der Organisation und Durchführung der Beteiligungsverfahren das Augenmerk auf einen mehrsprachigen Informationsaustausch zu legen und die Wünsche und Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen mit in die Planung einzubeziehen.

Des Weiteren sind in der Hermannstraße eine Vielzahl von Einzelhändlern und gastronomischen Betrieben anzutreffen, welche i. d. R. Ängste gegenüber infrastrukturellen Veränderungen schüren. Bei vielen lokal ansässigen Geschäftsleuten gibt es oftmals Bedenken, dass durch die infrastrukturellen Veränderung, wie beispielsweise eine Verringerung der Parkflächen, ein Teil der Pkw-Kunden*innen "verloren geht". Demzufolge ist es sinnvoll diese Interessengruppen durch Vorabinformationen über die Planungen aufzuklären, beispielsweise durch Informationsveranstaltungen und Partizipationsverfahren. Zudem sollte der Irrglauben, dass Pkw-Kunden die stärkste Kaufkraft hätten, beispielsweise durch entsprechende Studien und Forschungsprojekte entkräftet werden und das Kaufkraftpotential von zu Fuß gehender und fahrradfahrender Kundschaft als Chance aufgezeigt werden (vgl. Schwedes 2018).

Beteiligung während der Planung

Wie im vorherigen Abschnitt erläutert, ist eine frühzeitige Einbeziehung der Ortsansässigen notwendig, um etwaige Wünsche und Bedürfnisse mit in die Planung zu integrieren. Dazu empfiehlt es sich im ersten Schritt die Informationen eines geplanten Umbaus in Zeitungsartikel und durch öffentlich ausgehängten Plakaten zu publizieren. Hierdurch soll das Ziel verfolgt werden, die Beteiligten auf den geplanten Umbau hinzuweisen und gleichzeitig Interesse für die Teilnahme an der Planung zu wecken. Dazu können beispielsweise erste Visionen präsentiert und gleichzeitig die Bürger*innen dazu aufgefordert werden an der gestalterischen Planung mitzuwirken.

Als weiterer Schritt können Bürgerversammlungen einberufen werden, um Interessierten die Möglichkeit zu eröffnen ihre Meinungen zu den geplanten Entwürfen kundzugeben und erste Resonanzen aufzufassen. Eine Art Kiezspaziergang mit Meinungsumfragen zu bestimmten Situationen vor Ort könnte eine Variante des ersten Austausches darstellen. Dazu wäre es empfehlenswert die Bürgerversammlungen so zu organisieren, dass es überschaubare Teilnehmerzahlen pro Sitzung gibt, um Kritik und Änderungswünsche sowie Bedenken besser diskutieren zu können. Dies könnte beispielsweise durch mehrere Abende und begrenzte Teilnehmerzahlen sowie einer Vorabanmeldung realisiert werden.

Anschließend können entsprechende Print- und digitale Informationen über das Vorhaben erstellt und an öffentlichen Orten zur Verfügung gestellt werden. Dabei sollte die Präsentationsweise wiederum auf die unterschiedlichen Zielgruppen (Kinder / Familien, Einwohner*innen mit Migrationshintergrund, Senioren etc.) angepasst werden. Eine digitale Version der Informationsbereitstellung sollte im heutigen Zeitalter und bei solch einer großen Umbaumaßnahme über die gesamte Dauer der Umgestaltung zur Verfügung stehen. Dabei könnte die digitale Version stetige Informationen zu beispielsweise dem Fortschritt oder etwaige Problematiken bereitstellen. Über eine Implementierung einer (online) Austauschplattform ist ebenso nachzudenken. Formen wie eine separate Internetseite oder eine App der Stadt mit Implementierungsmöglichkeiten für weitere Bauvorhaben ist dahingehend empfehlenswert.

Zusätzlich zu den Informationsabenden könnten zwei Tage für eine Zukunftswerkstatt und ein separater *Krcativtag* für Kinder und Jugendliche festgelegt werden, sodass zusätzlich zu den Diskussionen die Änderungswünsche auch eine visuelle Dokumentation erfahren.

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Der *Krcativtag* könnte beispielsweise durch einen Projekttag vor Ort realisiert werden, bei dem die Kinder und Jugendlichen mit Kreide einen Platz nach ihren Wünschen umgestalten und zusätzlich in Wunschboxen Skizzen der neuen Hermannstraße einwerfen können. Die Einladungen dazu sollen per Brief an die Anwohnenden und Gewerbetreibenden der Hermannstraße sowie der angrenzenden Nebenstraßen geschickt werden.

Nach der Auswertung und Aufbereitung der einzelnen Ergebnisse könnte ein neuer Entwurf der Hermannstraße über die oben angesprochenen digitalen Informationsträger öffentlich zur Verfügung gestellt werden. Zusätzlich sind Kanäle wie das örtliche Bürgerbüro und weitere kostenlose Anlaufstellen mit den Informationen zu versorgen. Dies kann mittels eines Flyers oder einer Broschüre geschehen, um auch die Menschen zu erreichen, welche nur eingeschränkten Zugriff auf etwaige Technik besitzen.

Strategie (Ergänzung zum Grünen Faden)

Als Teil einer ganzheitlichen Umgestaltung der Hermannstraße sind zusätzlich zu den harten Umbaumaßnahmen auch weiche Maßnahmen notwendig, um eine nachhaltige Wirkung zu generieren. Im Zuge des geplanten Imagewechsels der Hermannstraße werden einzelne Teilprojekte realisiert, die als Ganzes die Strategie des Grünen Fadens bekräftigen sollen.

So wird beispielsweise angestrebt eine Kooperation mit jedem einzelnen Fahrradladen entlang der Hermannstraße zu schließen, um öffentliche Service- oder auch Luftstationen in das Straßenbild zu integrieren und so die Attraktivität der Strecke für Radfahrende zu steigern.

Des Weiteren bezieht sich der Fokus der Umgestaltung auf eine grundsätzliche Steigerung der Verkehrssicherheit und auf eine Neugestaltung der Flächenaufteilung, sodass eine neu geregelter und nahmobilitätsfördernder Verkehrsablauf entsteht. So werden im Zuge der Umbaumaßnahmen attraktive Fuß- und Radstrecken entstehen die zusätzlich mit Rad- und Fußverkehrsfreundlichen Querungsanlagen vervollständigt werden.

Zusätzlich sollen mehr Grünanlagen bzw. ein dichterer Baumbestand die Hermannstraße in einem neuen Licht erscheinen lassen. Die Farbe Grün trägt hierbei nicht nur einen umweltfreundlichen Charakter, sondern wird auch gleichzeitig die neue Farbe der Fahrbahnoberfläche für die Radfahrenden.

Abb.44: Fahrradwelt an der Hermannstraße (Quelle: Eigene Darstellung)

Abb.45: Beispiel Service- oder auch Luftstation Wien (Quelle: Rupp 2015)

FAZIT

FAZIT

In deutschen Großstädten gewinnen Faktoren wie Klimaschutz und die Bewerkstelligung des Platzmangels zunehmend an Bedeutung.

Die gezielte Förderung der Nahmobilität ist ein Instrument um Städte von Lärm- und Schadstoffemissionen zu befreien und die Aufenthaltsqualität zu steigern. Das Leitbild der *Stadt der kurzen Wege* verschafft Radfahrer*innen und Fußgänger*innen ein größeres Sicherheitsempfinden und macht es möglich, ehemalige Autofahrer*innen zu ermutigen das eigene Mobilitätsverhalten, zugunsten der Nahmobilität, zu verändern. In Berlin sind im internationalen Vergleich in den vergangenen Jahren nur wenige innovative Großprojekte zur Förderung des Radverkehrs umgesetzt worden. Kurzfristige Abhilfe wurde vor allem mit kleinen, schnellen Maßnahmen geschaffen. Einheitliche, quartiers- oder bezirksübergreifende Konzepte sind bislang nur selten vorzufinden.

Seit der Verabschiedung des Berliner Mobilitätsgesetz ist jedoch eine gewisse Aufbruchstimmung festzustellen. Der **Grüne Faden** für die Hermannstraße soll an dieser Stelle ansetzen und ein bezirksübergreifendes Konzept bereitstellen, das auch auf die individuellen Gegebenheiten der einzelnen Teilbereiche der Straße eingeht. Der durchgehende Faden, dargestellt durch den kontinuierlichen grün gefärbten Radweg, stellt unter Beweis, dass eine stringente Umgestaltung des Straßenraums, auch an einer stark befahrenen Neuköllner Magistrale wie der Hermannstraße, möglich ist.

Der **Grüne Faden** verfolgt im Sinne der Berliner Radverkehrsstrategie das Ziel, den Radverkehrsanteil zu erhöhen. Hierbei wird dem Grundgedanken nachgegangen, dass ein erhöhtes Sicherheitsempfinden zu einer Zunahme an Radfahrer*innen führt. Aufgrund Dessen ist eine überdurchschnittliche Radspurbreite und ein zusätzlicher Sicherheitsabstand zu parkenden und fahrenden Autos festgelegt. Zudem sorgen bauliche Trennungen an kritischen Bereichen, wie Bushaltestellen und Kreuzungen für ein erhöhtes Sicherheitsempfinden.

Radfahrende sollen in Zukunft vom **Grünen Faden** als Durchgangsstraße profitieren, jedoch soll gleichzeitig auch die Aufenthaltsqualität gefördert werden, um kleinräumig Verbesserungen im Bereich der Hermannstraße zu schaffen.

Das Leitbild der *Stadt der kurzen Wege* wird dahingehend bedient, dass durch die Temporeduzierung auf 30 km/h und die Schaffung von Aufpflasterungen, Querungen der Straße erleichtert werden. Zudem sorgen, umstandslos zu installierende, Parklets für eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Die Schwierigkeit am *Einzelhandelsstandort Hermannstraße* ist es, Lieferverkehr, Nahmobilität sowie MIV in Einklang zu bringen. Hinsichtlich des Lieferverkehrs werden einerseits konventionelle Lieferzonen eingerichtet und innovative Lösungen, wie Micro-Depots und Auslieferungen per Lastenrad erprobt.

Allgemein lässt sich feststellen, dass der **Grüne Faden** weitreichende Änderungen für die Nahmobilität vornimmt, jedoch wird die Bestandssituation behutsam behandelt. Die Baumstruktur wird erhalten und partiell sogar ergänzt. Die Verschmälerung der Pkw-Fahrbahn kann zudem auf bestehenden Spuren stattfinden, Änderungen müssen nur im Seitenraum vorgenommen werden. Der Parkstreifen und der Radweg können auf der bestehenden Fahrbahn angelegt werden. Zudem werden durch eine gezielte öffentliche Beteiligung Ideen generiert und Anregungen aus der Zukunftswerkstatt eingebunden. Während der Bauphase werden außerdem alle notwendigen Informationen über den Bauprozess bereitgestellt. Durch die Patenschaften für die Parklets wird zudem ein Gefühl der Teilhabe unter den Bewohnern hervorgerufen.

Nach dem Stadtentwicklungsplan Verkehr für Berlin ist die Hermannstraße momentan als “Übergeordnete Straßenverbindung” gekennzeichnet. Nach einem erfolgreichen Rückbau der Fahrzeugspuren und einer partiellen Einführung von Tempo-30 müsste die Rückstufung in eine “örtliche Straßenverbindung” langfristig wohl eingeplant werden, da die Verkehrsbelastung durch den Spurrückbau deutlich ausgereizt sein wird. Des Weiteren ist die

zukünftige Entwicklung im Umkreis der Hermannstraße zu beobachten. Eine viel-diskutierte Bebauung des Tempelhofer Felds würde beispielsweise zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen führen. Die konkreten Auswirkungen auf den Verkehrsfluss können bislang jedoch noch nicht abgesehen werden, da es nach aktuellem Stand noch keine Planungen gibt.

Abschließend lässt sich sagen, dass der Grüne Faden für die Hermannstraße ein Konzept darstellt, das einerseits innovative Ansätze in die Verkehrsplanung Neuköllns einbringt, andererseits aber auch behutsam mit der Bestandsstruktur der Straße umgeht. Aufgrund Dessen handelt es sich um einen realitätsnahen Einschnitt in die momentane Begebenheiten der Hermannstraße. Die Situation für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen werden innerhalb der Straße gefördert und die Aufenthaltsqualität durch die getroffenen Maßnahmen erhöht.

QUELLEN &ANHANG

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb.1: Abstellbügel und Fahrradabstellanlagen im Fahrbahnbereich (Quelle: SenSw 2008) 16

Abb.2: Verlauf der “Fahrradstraße Weserstraße” (Schwarz) und geplante Ergänzung (Schwarz/Gelb) (Quelle: Rbb 2017) 17

Abb.3: Geplanter bauliche Trennung des Fahrradwegs in Neukölln (Quelle: Morgenpost 2017) 18

Abb.4: Geplanter bauliche Trennung des Fahrradwegs in Neukölln (Quelle: Morgenpost 2017) 23

Abb.5: Collage *Eindrücke aus der Hermannstraße* (Quelle: Eigene Aufnahmen) 29

Abb.6: Vergleich Flächenverbrauch Auto, Fahhrad und Bus (Quelle: Adler 2017) 32

Abb.7: Detailausschnitt Fahrradabstellanlagen ohne Maßstab (Quelle: Eigene Darstellung) 35

Abb.8: Beispielbeschilderung Lieferverkehr (Quelle: Eigene Darstellung) 35

Abb.9: Detailausschnitt Micro-Depot ohne Maßstab (Quelle: Eigene Darstellung) 35

Abb.10: Detailausschnitt Abschnitt 1 ohne Maßstab (Quelle: Eigene Darstellung) 36

Abb.11: Verschwenkung des Radwegs im Kreuzungsbereich (Darmstadt fährt Rad 2017b) 37

Abb.12: Schutzinsel (Darmstadt fährt Rad 2017c) 38

Abb.13: Aufstellfläche (Darmstadt fährt Rad 2017b) 38

Abb.14: Haltelinie (rot = Rad, orange = Kfz) (bearbeitet nach Darmstadt fährt Rad 2017b) 38

Abb.15: Links abbiegen >Holländischen Design< (bearb. nach Darmstadt fährt Rad 2017c) 39

Abb.16: Geradeaus fahren “Holländischen Design” (bearb. nach Darmstadt fährt Rad 2017c) 39

Abb.17: Rechts abbiegen “Holländischen Design” (bearb. nach Darmstadt fährt Rad 2017c) 39

Abb.18: Beispielhafter Querschnitt zwischen Hermannplatz und Karlsgartenstraße ohne Maßstab. (Quelle: eigene Darstellung) 41

Abb.19: Übersicht der geplanten Parkmöglichkeiten in der Hermannstraße (Quelle: Eigene Darstellung) 43

Abb.20: Detailausschnitt Querung ohne Maßstab (Quelle: Eigene Darstellung) 44

Abb.21: Detailausschnitt Straßenraumaufteilung ohne Maßstab (Quelle: Eigene Darstellung) 44

Abb.22: Detailausschnitt Abschnitt 3 ohne Maßstab (Quelle: Eigene Darstellung) 45

Abb.23: Beispielhafter Querschnitt nahe dem *Kindl-Boulevard*, auf Höhe der Rollbergstraße ohne Maßstab. (Quelle: eigene Darstellung) 46

Abb.24: Radweg hinter Bushaltestelle London (Quelle: Atkin 2015) 47

Abb.25: Radweg hinter einer Bushaltestelle. (Quelle: Wagenbuur 2013) 47

Abb.27: Detailausschnitt Übergang U-Bahn ohne Maßstab (Quelle: Eigene Darstellung) 48

Abb.26: Berliner Kissen in einer verkehrsberuhigten Zone (Quelle: Holz 2017) 48

Abb.28: Detailausschnitt *Speed-Bump* ohne Maßstab (Quelle: Eigene Darstellung) 48

Abb.29: Detailausschnitt Abschnitt 5 ohne Maßstab (Quelle: Eigene Darstellung) 49

Abb.30: Radweg hinter einer Bushaltestelle. (Quelle: Cycling around the bus stop 2013) 50

Abb.31: Beispielhafter Querschnitt zwischen Jonasstraße und Emser Straße ohne Maßstab (Quelle: eigene Darstellung) 51

Abb.32: Beispiel für eine Parklet in Stuttgart (Quelle: Parklet-Stuttgart 2018) 52

Abb.33: Parklet mit Sandkasten in Stuttgart (Quelle: Parklet-Stuttgart 2018) 52

Abb.34: Stadtmobiliar Wien (Quelle: wien.at o.J.) 53

Abb.35: Stadtmobiliar in der Meidlinger Straße Wien (Quelle: wien.at 2010) 53

Abb.36: schematische Darstellung einer möglichen LZA-Schaltung an Kreuzung Hermannstraße/Siegfriedstraße zur Verhinderung von Konflikten 1 (eigene Darstellung) 54

Abb.37: schematische Darstellung einer möglichen LZA-Schaltung an Kreuzung Hermannstraße/Siegfriedstraße zur Verhinderung von Konflikten 2 (eigene Darstellung) 54

Abb.38: schematische Darstellung einer möglichen LZA-Schaltung an Kreuzung Hermannstraße/Siegfriedstraße zur Verhinderung von Konflikten 3 (eigene Darstellung) 54

Abb.39: Detailausschnitt Bushaltestelle (Quelle: Eigene Darstellung) 55

Abb.40: Detailausschnitt Querung Hermannstraße (Quelle: Eigene Darstellung) 55

Abb.41: Detailausschnitt Abschnitt 7 ohne Maßstab (Quelle: Eigene Darstellung) 56

Abb.42:Beispielhafter Querschnitt zwischen Jonasstraße und Emser Straße Quelle: eigene Darstellung 57

Abb.43: Partizipationsdilemma (Quelle: S. Reinert (2018): 15; nach FGSV (2012): o.S.) 60

Abb.44: Fahrradwelt an der Hermannstraße (Quelle: Eigene Darstellung) 62

Abb.45: Beispiel Service- oder auch Luftstation Wien (Quelle: Rupp 2015) 62

QUELLENVERZEICHNIS

ADFC - Allgemeiner Deutscher Fahrradclub e.V. (2010): Hinweise zur Planung von Fahrradabstellanlagen , [on-line], URL: https://www.adfc-bayern.de/fileadmin/user_upload/images/01_Menue_links/Service_Dienstleistungen/Abstellanlagen/ADFCBy2015_Hinweise_Planung_Abstellanlagen_web.pdf [31.07.2018].

Atkin, Ross (2015): Naked streets, floating bus stops – and how cycling infrastructure can endanger the blind, [on-line], URL: https://www.citymetric.com/transport/naked-streets-floating-bus-stops-and-how-cycling-infrastructure-can-endanger-blind-1327 [19.09.2018].

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahhradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (2015): Nahmobilität 2.0, [on-line], URL: https://www.zukunft-mobilitaet.net/165000/mobilitaet-auf-dem-land/strassenraum-interaktion-bausteine-wandel-mobilitaet-foerderung/, [11.09.2018].

Balser, Markus (2017): Radeln bei Rot - ganz legal, in: Süddeutsche Zeitung, [on-line], URL: https://www.sueddeutsche.de/auto/strassenverkehr-radeln-bei-rot-ganz-legal-1.3406955, [03.09.2018].

Berliner Mobilitätsgesetz vom 5. Juli 2018. Verkündet als Artikel 1 des Gesetzes zur Neuregelung gesetzlicher Vorschriften zur Mobilitätsgewährleistung vom 5. Juli 2018 (GVBl. S. 464)

Berliner Mobilitätsgesetz (2018): §22, Absatz 1 URL:http://gesetze.berlin.de/jportal/portal/t/let/page/bsbeprod.psml/action/portlets.jw.MainAction?p1=s&eventSubmit_doNavigate=searchInSubtreeTOC&showdoccase=1&doc.hl=0&doc.id=jlr-MobGBEpP22&doc.part=S&toc.poskey=#focuspoint [05.09.2018]

Berliner Mobilitätsgesetz (2018): §36, Absatz 3 URL:http://gesetze.berlin.de/jportal/portal/t/pvp/page/bsbeprod.psml/action/portlets.jw.MainAction?p1=18&eventSubmit_doNavigate=searchInSubtreeTOC&showdoccase=1&doc.hl=0&doc.id=jlr-MobGBEpP36&doc.part=S&toc.poskey=#focuspoint [05.09.2018]

Berliner Mobilitätsgesetz (2018): §22, Absatz 2 URL: http://gesetze.berlin.de/jportal/portal/t/let/page/bsbeprod.psml/action/portlets.jw.MainAction?p1=s&eventSubmit_doNavigate=searchInSubtreeTOC&showdoccase=1&doc.hl=0&doc.id=jlr-MobGBEpP22&doc.part=S&toc.poskey=#focuspoint [05.09.2018]

Berliner Morgenpost GmbH (2017): Berlins Radwege bekommen Poller und einen grünen Belag vom 07.11.2017, [on-line], URL: https://www.morgenpost.de/berlin/article212470885/Berlins-Radwege-bekommen-einen-gruenen-Belag.html [31.07.2018].

Berliner Morgenpost GmbH (2018): Karl-Marx-Straße bleibt mindestens bis 2021 Baustelle vom 03.05.2018, [on-line], URL: https://www.morgenpost.de/berlin/article214190735/Karl-Marx-Strasse-Dritter-Bauabschnitt-jetzt-gestartet.html [27.07.2018].

Berliner Woche (2018): Paketzusteller starten vom Depot aus in den Kiez URL:https://www.berliner-woche.de/prenzlauer-berg/c-umwelt/paketzusteller-starten-vom-depot-aus-in-den-kiez_a165989 [05.09.2018]

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) (o.J): Fahrtauskunft, [on-line], URL: https://fahrinfo.bvg.de/Fahrinfo/bin/query.bin/dn?&ujm=1 [07.09.2018]

Bezirksamt Neukölln von Berlin (2016): Stärkung des Radverkehrs: Neukölln investiert 6 Mio. Euro und lädt „Fahr-Rat“ ins Rathaus ein, [on-line], URL: https://www.berlin.de/ba-neukoelln/aktuelles/pressemitteilungen/2017/pressemitteilung.571489.php [12.09.2018].

Bezirksamt Neukölln (2017): Stärkung des Radverkehrs: Neukölln investiert 6 Mio. Euro und lädt „Fahr-Rat“ ins Rathaus ein, [on-line], URL: https://www.berlin.de/ba-neukoelln/aktuelles/pressemitteilungen/2017/pressemitteilung.571489.php, [08.09.2018].

Braun, Luise (2017): Auswirkungen der steigenden Bedeutung des Lastenrades auf die Planung von Radverkehrsanlagen im urbanen Raum, Berlin

Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVI) (2010): Mobilität in Deutschland 2008 [on-line], URL:[on-line], URL:http://parklet-stuttgart.de/info/, [11.09.2018].

Changing Cities e.V. (2018a): Das Netzwerk Fahrradfreundliches Neukölln fordert, [on-line], URL: https://fahrradfreundliches-neukoelln.de/netzwerk/zentrale-forderungen [27.07.2018].

Changing Cities e.V. (2018b): Vorschlag zur Erprobung einer breiten und geschützten Radspur auf der Karl-Marx-Straße, [on-line], URL: https://fahrradfreundliches-neukoelln.de/wp-content/uploads/2016/12/Vorschlag-Radspur-KMS_20161212.pdf [12.09.2018].

Darmstadt fährt Rad (2017a): 7 goldene Regeln für ein gutes Radnetz, [on-line], URL: http://www.darmstadtfaehrtrad.org/?page_id=545, [08.09.2018].

Darmstadt fährt Rad (2017b): Kreuzungsdesign Deluxe - Teil 1 Einleitung, [on-line], URL: http://www.darmstadtfaehrtrad.org/?p=671, [03.09.2018].

Darmstadt fährt Rad (2017c): Kreuzungsdesign Deluxe - Teil 2 Designelemente, [on-line], URL: http://www.darmstadtfaehrtrad.org/?p=961, [03.09.2018].

Darmstadt fährt Rad (2017d): Kreuzungsdesign Deluxe - Teil 3 Funktion, [on-line], URL: http://www.darmstadtfaehrtrad.org/?p=1070, [03.09.2018].

Der Polizeipräsident in Berlin, Dir E BVkD VSD 3 (2017): Sonderuntersuchung Radfahrerverkehrsunfälle in Berlin 2017, Verkehrslagebild, [on-line], URL: https://www.berlin.de/polizei/aufgaben/verkehrssicherheit/verkehrsunfallstatistik/#radfahrer [18.09.2018].

Deutsche Gesellschaft für Unfallverhütung (o.J.): Gestaltung im Zwei-Sinne-Prinzip, [on-line], URL: https://www.dguv.de/barrierefrei/grundlagen/anwendung/ergonomie/zwei-sinne/index.jsp [10.09.2018].

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) (2012): Hinweise zur Beteiligung und Kooperation in der Verkehrsplanung. Köln.]

Haarbach, Madeln (2018): Neuer Parkplatzstreifen in der Karl-Marx-Straße eröffnet [on-line], URL: https://leute.tagesspiegel.de/neukoelln/macher/2018/05/09/44013/neuer-parkplatzstreifen-in-der-karl-marx-strasse-eroeffnet/?utm_source=TS-Leute&utm_medium=link&utm_campaign=leute_newsletter, [11.09.2018].

Habringer, Jürgen (2017): Ökobilanz! Elektroauto ist besser als Verbrenner, [on-line], URL:http://www.emobilitaet.wien/2017/01/oekobilanz-elektroauto-ist-besser-als-verbrenner/ [04.09.2018].

Hermann-Quartier (2017): Anfahrt. [on-line], URL:http://www.hermann-quartier.com/anfahrt, [03.09.2018].

Hoffert, Johanna (2018): Umgang mit ruhendem Kfz-Verkehr in Berlin, in: PLANERIN 03/2018.

Holz, Frauke (2017): Verkehr - Straßenschilder ohne Wirkung?, in: Mitteldeutsche Zeitung, [on-line], URL: https://www.mz-web.de/salzlandkreis/verkehr--strassenschilder-ohne-wirkung--25561398 [18.09.2018].

Kröning, Anna (2017): Bei Rot fahren soll Radeln in der Stadt sicherer machen, in: Die WELT, [on-line], URL: https://www.welt.de/politik/deutschland/article162636462/Bei-Rot-fahren-soll-Radeln-in-der-Stadt-sicherer-machen.html, [03.09.2018].

Liecke, Falko (2016): Bezirksamt Neukölln von Berlin, Abteilung Jugend und Gesundheit, Planungs- und Koordinierungsstelle Gesundheit: Sozialbericht Neukölln - Zur sozialen Lage der Bevölkerung 2016. (Beruhend auf Daten des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg von 2014/2015). S. 1-38. URL:https://www.berlin.de/ba-neukoelln/politik-und-verwaltung/stelle-fuer-qualitaets-entwicklung-planung-und-koordination/gesundheits-und-sozialberichterstattung-143578.php [29.08.2018]

QUELLENVERZEICHNIS

LK ARGUS (2017): Begegnungszone Maaßenstraße Vorher-Nachher-Untersuchung Modellprojekt 5 der Fußverkehrsstrategie Berlin, [on-line], URL: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/fussgaenger/strategie/download/begleituntersuchung_maaszenstr_verkehr.pdf [25.07.2018].

Morkisz, Sabina; Wulfhorst (o.J.): Nahmobilität durch aktive Angebotspolitik – Strategien und Beispiele in Planerin 4/2010 Nahmobilität

Nefzger, Emil 2018: Mehr Rechte für Radler, [on-line], URL: http://www.spiegel.de/auto/aktuell/mobilitaetsgesetz-berlin-schafft-gleichberechtigung-fuer-radler-a-1215356.html, [31.08.2018].

nullbariere.de (o.J.): DIN 18040-3 Überquerungsstellen, [on-line], URL: https://nullbarriere.de/din18040-3-querungsstellen.htm, [08.09.2018].

Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (2017): Planungshilfen für die Bauleitplanung, [on-line], URL: https://www.bestellen.bayern.de/application/eshop_app000000?SID=1367952163&ACTIONxSESSxSHOWPIC(BILDxKEY:%2703500219%27,BILDxCLASS:%27Artikel%27,BILDxTYPE:%27PDF%27), [11.09.2018].

ParkingList BW GmbH (2018): Parkhaus Kindl Boulevard - Berlin, [on-line], URL: https://www.parkinglist.de/parkplatz/Berlin/parkhaus-kindl-boulevard-berlin-9313 [29.08.2018].

Parklet-Stuttgart (2018): Parklets für Stuttgart [on-line], URL:http://parklet-stuttgart.de/info/, [11.09.2018].

Perdoni, Silvia (2018): Kriminalitätshotspot Hermannstraße - Neukölln und seine Zwei Gesichter, [on-line], URL:https://www.berliner-zeitung.de/berlin/kriminalitaets-hotspot-hermannstrasse-neukoelln-und-seine-zwei-gesichter-29650554 [01.09.2018]

Randelhoff, Martin (2017): Straßen als Räume für Mobilität und menschliche Interaktion [on-line], URL:http://parklet-stuttgart.de/info/, [11.09.2018].

Raumscript (2018): Fußverkehrsstrategie Berlin Modellprojekt 5 - Begegnungszonen Pilotvorhaben Bergmannstraße Probelauf mit zwei Parklets, [on-line], URL: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/fussgaenger/bergmannstrasse/download/parklet_befragung_auswertung.pdf [25.07.2018].

rbb - Rundfunk Berlin-Brandenburg (2017): Radfahrer erobern die Weserstraße Neukölln hat seine erste Fahrradstraße vom 18.09.2017, [on-line], URL: https://www.rbb24.de/panorama/beitrag/2017/09/erste-fahrrad-strasse-neukoelln-westerstrasse.html [27.07.2018].

Reallabor für nachhaltige Mobilitätsstruktur, Universität Stuttgart (Hrsg.) (2018): Realexperiment Parklets für Stuttgart. In: Stuttgart in Bewegung - Bericht von Unterwegs, Berlin.

Reichel, Johannes (2015): Schöne neue Lieferwelt fairkehr VCD-Magazin für Umwelt, Verkehr, Freizeit und Reisen 05/2015

Reidl, Andrea 2017: Verkehrswende in der Hauptstadt, [on-line], URL: https://www.zeit.de/mobilitaet/2017-08/berliner-mobilitaetsgesetz-volksentscheid-fahrrad-senat/komplettansicht, [31.08.2018].

Reinert , Sandra (Hg.) (2018): UE 01 Partizipationsverfahren, SE Nahmobilität, SS2018.

Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (RAST) (2006): Städtebauliche Merkmale Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Arbeitsausschuss Stadtstraßen Erschienen im Jahr 2006

Roxin, Cornelia (2017): Grevesmühlen plant weitere Parkverbote, in: Ostsee-Zeitung, [on-line], URL: http://www.ostsee-zeitung.de/Mecklenburg/Grevesmuehlen/Grevesmuehlen-plant-weitere-Parkverbote, [12.09.2018].

Rupp, Christian (2015): Öffentliche Luftpumpen: Netz wurde ausgeweitet, [on-line], URL: https://www.fahrradwien.at/2015/08/27/oeffentliche-luftpumpen-netz-wird-ausgeweitet/ [20.09.2018].

San Francisco Planning Department (2015): San Francisco Parklet Manual v.2.2 [on-line], URL:https://pavementtoparks.org/wp-content/uploads//2015/12/SF_P2P_Parklet_Manual_2.2_FULL1.pdf, [11.09.2018].

Schlesiger, Christian (2017): Grüne: Radfahrer sollen bei Rot rechts abbiegen dürfen, in: WirtschaftsWoche, [on-line], URL: https://www.wiwo.de/politik/deutschland/strassenverkehr-gruene-radfahrer-sollen-bei-rot-rechts-abbiegen-duerfen/20507604.html, [03.09.2018].

Schwedes, Oliver (2018): 2Rad1kauf0Eimissionen. Berlin

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (SenStadt) (2008): Fahrradparken in Berlin Leitfaden für die Planung, [on-line], URL: https://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/sites/default/files/leitfaden_fahrradparken_0.pdf [27.07.2018].

SenStadt (2011a): Stadtentwicklungsplan Verkehr Berlin. [on-line], URL: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/step_verkehr/download/Stadtentwicklungsplan_Verkehr_Berlin_gesamt.pdf, [02.09.2018].

SenStadt (2011b): Fußverkehrsstrategie für Berlin Verkehrspolitik Ziele, Maßnahmen, Modellprojekte, [on-line], URL:https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/fussgaenger/strategie/download/fuss_broschuere.pdf [25.07.2018].

SenStadt (2011c): Mobilitätsprogramm 2016 des Stadtentwicklungsplans Verkehr Erschienen im März 2011

SenStadt (2011d): Handbuch zur Partizipation. Berlin.

SenStadt (2014): Berliner Verkehr in Zahlen 2013, [on-line], URL:https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/download/Mobilitaet_dt_komplett.pdf [08.09.2018]

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW) (2017): "Umweltatlas Berlin - Verkehrsmengen 2014 (Ausgabe 2017)". [on-line], URL: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/karten/pdf/07_01_2014.pdf [27.07.2018].

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) (o.J.a): Berliner Mobilitätsgesetz, [on-line], URL: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/mobilitaetsgesetz/, [31.08.2018].

SenUVK (o.J.b): Stadtentwicklungsplan Verkehr, [on-line], URL: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/step_verkehr/index.shtml, [02.09.2018].

SenUVK (o.J.c): Stadtentwicklungsplan Verkehr. Zweite Fortschreibung, [on-line], URL: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/step_verkehr/fortschreibung/index.shtml, [02.09.2018].

SenUVK (o.J.d): Stadtentwicklungsplan Verkehr. Einführung, [on-line], URL: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/step_verkehr/einfuehrung/index.shtml, [02.09.2018].

SenUVK (o.J.e): Straßenbahnverlängerung vom S+U-Bhf. Warschauer Straße bis zum U-Bhf. Hermannplatz, [on-line], URL: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/oepnv/netzplanung/de/tram_hermannplatz.shtml, [08.09.2018].

SenUVK (2017): Berliner Straßennetz, Erläuterung zur Klassifizierung des übergeordneten Straßennetzes von Berlin, [on-line], URL: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/strassen_kfz/strassennetz/download/erlaeuterung_klassifizierung_strassennetz.pdf, [11.09.2018].

SenUVK (2018a): Berlin unterwegs. Deutschlands erstes Mobilitätsgesetz, [on-line], URL: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/mobilitaetsgesetz/download/mobilitaetsgesetz_broschuere.pdf, [31.08.2018].

SenUVK (2018b): Fußverkehrsstrategie Modellprojekt 5: Begegnungszonen, [on-line], URL: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/fussgaenger/strategie/de/begegnungszonen.shtml [25.07.2018].

QUELLENVERZEICHNIS

SenUVK (2018c): Radverkehrsstrategie für Berlin Ziele, Maßnahmen, Modellprojekte, [on-line], URL: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/rad/strategie/download/Fahrradstrategie.pdf [12.09.2018].

Spork, Niklas (2017): Parkspuren in Fahrradspuren - am Beispiel der Hermannstraße in Berlin Neukölln Technische Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung Erschienen am 11.08.2017

Stork, Burkhard (2018):Radverkehr für alle! Wie wir ganz viele auf das Rad bekommen, Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC) Erschienen am 03.05.2018

Stößenreuther (2014): Wem gehört die Stadt ? - Der Flächen-Gerechtigkeits-Report Mobilität und Flächengerechtigkeit - Eine Vermessng der Berliner Straßen Agentur für clevere Städte Erschienen am 05.08.2014

Umweltbundesamt (2017): Fachbroschüre - Straßen und Plätze neu denken [on-line], URL:https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/180109_uba_broschuere_strassen_und_plaetze_neu_denken.pdf, [11.09.2018]

Wagenbuur, Mark (2013): Riding around the bus stop, [on-line], URL: https://bicycledutch.wordpress.com/2013/09/05/riding-around-the-bus-stop/, [08.09.2018].

Wagenbuur, Mark (2014): Junction design in the Netherlands, [on-line], URL: https://bicycledutch.wordpress.com/2014/02/23/junction-design-in-the-netherlands/, [03.09.2018].

wien.at (2010): FußgängerInnen-Zone Meidlinger Hauptstraße - Neugestaltung, [on-line], URL: https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/architektur/oeffentlicher-raum/strassen-plaetze/fuzo-meidlingerhauptstrasse.html [19.09.2018].

wien.at (o.J.): Handlungsfelder des Fachkonzepts Öffentlicher Raum , [on-line], URL: https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/oeffentlicher-raum/handlungsfelder.html [19.09.2018].