Fachgebiet **Integrierte Verkehrsplanung**

Vom grauen Tunnel zur bunten Vielfalt – Gemeinsam machen wir Platz

PROJEKTBERICHT

31. März 2023

Technische Universität Berlin

Hausarbeit

Lehrveranstaltung: Mobilitätsplanung - Praxisprojekt

Dozent: Prof. Dr. Oliver Schwedes

Berlin, März 2023

Technische Universität Berlin
Fakultät Verkehrs- und Maschinensysteme
Institut für Land- und Seeverkehr

Herausgeber:

Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung
Leitung: Prof. Dr. Oliver Schwedes

Sekr. SG 4, Salzufer 17 – 19, 10587 Berlin
Telefon: +49 (0)30 314-78767
Sekretariat: +49 (0)30 314-25145
Telefax: +49 (0)30 314-27875
oliver.schwedes@tu-berlin.de

www.ivp.tu-berlin.de

© TU Berlin Alle Rechte vorbehalten

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung 1

1 Einleitung.....2

Aufgabenstellung des Fachgebiets an die Projektgruppe.....3

2 Historie und vorangegangene Planungen 4

3 Untersuchungs- und Planungsgebiet 5

3.1 Definition des Untersuchungs- und Planungsgebiet 5

3.2 Gebietsbeschreibung.....7

4 Leitbildprozess 10

5 Bestandsaufnahme (Mängel-Chancen-Bindungen).....20

5.1 Methodik.....20

5.2 Vorgehen.....21

5.3 Ergebnisse.....23

6 Datenerhebung im Feld 31

6.1 Qualitative Beobachtung 31

6.2 Qualitative Interviews 45

6.3 Expert*inneninterviews.....62

7 Zusammenführung und Analyse der Informationen 71

7.1 Herangehensweise für die Analyse 72

7.2 Analysen zu Zielkriterium A 75

7.3 Analysen zu Zielkriterium K 83

8 Strategieentwicklung (SWOT) 90

8.1 Herangehensweise für die Strategie 90

8.2 Strategien zu Zielkriterium A 91

8.3 Strategien zu Zielkriterium K 95

9 Maßnahmenentwicklung 100

9.1 Kategorisierung der Strategien zur Maßnahmenentwicklung 101

9.2 Bundesallee 102

9.3 Bundesplatz 107

9.4 Empfehlungen zur Mainzer Straße 111

9.5 Detmolder-/ Wexstraße inkl. Kreuzungsbereich Bundesallee 114

9.6 Raum unter A 100 und Verbindung mit Kiezzentrum Varziner Platz 120

9.7 Kreuzungsbereich Südwestkorso/ Varziner Straße/ Bundesallee 128

9.8 Weitere Empfehlungen 131

9.9 Empfehlungen zur kurzfristigen Umsetzung 134

10 Reflexion des Arbeitsprozesses und der Methodik 136

11 Fazit 141

12 Literaturverzeichnis 144

13 Anhang 151

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungs- und Planungsgebiet 5
Abbildung 2: Bundesplatz und Bundesallee 9
Abbildung 3: Personas helfen beim Berücksichtigen unterrepräsentierter Bedürfnisse 12
Abbildung 4: Clusterung der finalen Schwerpunktthemen für das Leitbild (Workshop-Ergebnis) 13
Abbildung 5: Aus dem Tafelbild digital aufgearbeitete und priorisierte Cluster des Leitbilds 14
Abbildung 6: Zentrale Themenfelder des Leitbilds 14
Abbildung 7: Herleitung des Zielkriteriums A 19
Abbildung 8: Herleitung des Zielkriteriums K 19
Abbildung 9: Iterativer Prozess der Bestandsaufnahme und Leitbilderarbeitung. 21
Abbildung 10: Arbeitsstand der Bestandsaufnahme zur Vorbereitung der MCB-Pläne vom Dezember 2022. 22
Abbildung 11: Fahrradroute 34
Abbildung 12: Bewegungsprofile 35
Abbildung 13: Standorte der Videoaufnahmen 36
Abbildung 14: Verortung der Erkenntnisse aus den Schulbeobachtungen 37
Abbildung 15: Wochenmarkt 38
Abbildung 16: Fehlende ebenerdige Querung am Volkspark 38
Abbildung 17: Raum unter der A100 39
Abbildung 18: Bundesplatz 40
Abbildung 19: Fahrradabstellanlagen 40
Abbildung 20: Verortung relevanter Ergebnisse der qualitativen Beobachtung 44
Abbildung 21: Informationen mit Ortsmarke, die einem Indikator zum Thema Sicherheit in Bezug auf den Knotenpunkt anwohner*innengerechter Mobilität (Zielkriterium K) aufgenommen wurde. 71
Abbildung 22: Sogenannte SWOT-Matrix für die spätere Zuordnung der Informationen in eines der vier Felder 73
Abbildung 23: Zusammenführung und Analyse der heterogenen Informationen, eingeordnet im Projektablauf 74
Abbildung 24: SWOT-Einordnung der Informationen nach entsprechender Gewichtung und Arbeitsgruppe 75
Abbildung 25: Aufteilung der Indikatoren auf die Schwächen in Bezug auf Zielkriterium A. 76

Abbildung 26: Aufteilung der Indikatoren auf die Chancen in Bezug auf Zielkriterium A.....77
Abbildung 27: Kartierung der SWOT-Bewertung in Bezug auf Zielkriterium A 78
Abbildung 28: SWOT-Einordnung der Informationen nach entsprechender Gewichtung und Arbeitsgruppe 83
Abbildung 29: Aufteilung der Indikatoren auf die Stärken in Bezug auf Zielkriterium K 84
Abbildung 30: Aufteilung der Indikatoren auf die Schwächen in Bezug auf Zielkriterium K.85
Abbildung 31: SWOT-Matrix 90
Abbildung 32: Karte zur Verortung als Übersicht für die folgenden Unterkapitel.....102
Abbildung 33: Anzahl der Kraftfahrzeuge je 24 Stunden (DTV).....104
Abbildung 34: Mögliche Straßenführungen im Bereich des Bundesplatzes 105
Abbildung 35: Platzgestaltung Bundesplatz 107
Abbildung 36: Umgestaltete Mainzer Straße.....113
Abbildung 37: Umgestaltung des Straßenraums in der Detmolder Straße.....115
Abbildung 38: Umgestaltung des Straßenraums in der Wexstraße.....117
Abbildung 39: Straßenraumgestaltung im Kreuzungsbereich Bundesallee/Bundesplatz/Wexstraße/Detmolder Str.....119
Abbildung 40: Aktuelle räumliche Situation 120
Abbildung 41: Neugestaltung des Raums unter der A100 inkl. Varziner Platz 122
Abbildung 42: Beispiel einer Graffitiwand 122
Abbildung 43: Basketballfeld Unterführung 123
Abbildung 44: Beispiel Cross-Trainer.....123
Abbildung 45: Beleuchtung Bahnunterführung.....123
Abbildung 46: Beispiel Bewegungs-Parkour.....123
Abbildung 47: Wasserspiel 125
Abbildung 48: Neugestaltung des Varziner Platzes 125
Abbildung 49: Konfliktpunkte Kreisverkehr und Kreuzung 129
Abbildung 50: Radführung im Kreisverkehr 129
Abbildung 51: Musterlösung Radverkehrsführung an Knotenpunkten mittels umlaufenden Radwegs.....129
Abbildung 52: Begrünung am Kreisverkehr.....130

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Begründungszusammenhang zwischen Leitbild und Berliner Mobilitätsgesetz.....17
Tabelle 2: Erhebungstermine 32
Tabelle 3: Statistische Informationen der Interviewpartner*innen 47
Tabelle 4: Oberkategorien Atlas.ti 50
Tabelle 5: Bestehende Stärken für das Zielkriterium A 79
Tabelle 6 : Bestehende Schwächen für das Zielkriterium A.....80
Tabelle 7: Potenzielle Chancen für das Zielkriterium A 81
Tabelle 8: Potenzielle Risiken für das Zielkriterium A.....82
Tabelle 9: Bestehende Stärken für das Zielkriterium K 86
Tabelle 10: Bestehende Schwächen für das Zielkriterium K.....87
Tabelle 11: Potenzielle Chancen für das Zielkriterium K 88
Tabelle 12: Potenzielle Risiken für das Zielkriterium K.....89
Tabelle 13: Zielkriterium A - Ausbau-Strategie 91
Tabelle 14: Zielkriterium A - Aufhol-Strategie 93
Tabelle 15: Zielkriterium A - Absichern-Strategie 94
Tabelle 16: Zielkriterium A - Vermeiden-Strategie.....95
Tabelle 17: Zielkriterium K - Ausbau-Strategie 95
Tabelle 18: Zielkriterium K - Aufhol-Strategien 96
Tabelle 19: Zielkriterium K – Absichern-Strategien.....97
Tabelle 20: Zielkriterium K – Vermeiden-Strategien 98
Tabelle 21: Beispiel einer Maßnahmentabelle mit geschätztem Zeithorizont.....101
Tabelle 22: Maßnahmen Bundesallee.....106
Tabelle 23: Maßnahmen Bundesplatz 110
Tabelle 24: Maßnahmen Mainzer Straße.....113
Tabelle 25: Maßnahmen Detmolder Straße.....116
Tabelle 26: Maßnahmen in der Wexstraße 118
Tabelle 27: Maßnahmen Kreuzungsbereich 119
Tabelle 28: Maßnahmen Raum unter A100 und Varziner Platz.....126
Tabelle 29: Maßnahmen Knotenpunktbereich Bundesallee/ Südwestkorso/ Varziner Straße131

Abkürzungsverzeichnis

A 100	Autobahn 100
BVV	Bezirksverordnetenversammlung
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EW	Einwohner*innen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.
FGÜ	Fußgänger*innenüberweg
Kfz	Kraftfahrzeug
LOR	lebensweltlich orientierter Raum
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
MCB	Mängel Chancen Bindungen
MIV	motorisierter Individualverkehr
MobG	Berliner Mobilitätsgesetz
MoVe	Mobilität und Verkehr
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
S-Bahn	Stadtschnellbahn
SPD	Sozialdemokratische Partei Deutschlands
StEP	Stadtentwicklungsplan
SWOT	Stärken Schwächen Chancen Risiken
U-Bahn	Untergrundbahn

Zusammenfassung

In diesem Bericht wird ein Konzept zur Umgestaltung des Bundesplatzes im Berliner Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf nach dem Ansatz der integrierten Verkehrsplanung erarbeitet. Das Konzept beruht dabei zu großen Teilen auf eigens für diesen Bericht erhobenen Daten. Dabei werden zuerst die Probleme und Potentiale des Bundesplatzes identifiziert. Daraus wird ein Leitbild entwickelt, welches die wichtigsten Handlungsfelder sowie ein Zielbild für den zukünftigen Bundesplatz enthält. Mittels verschiedener qualitativer Erhebungsmethoden werden Erkenntnisse gewonnen, die eine genaue Beurteilung der Mängel und Chancen im Untersuchungsgebiet ermöglichen. Diese Erkenntnisse werden zu einem Gesamtbild zusammengeführt und für die darauffolgende Analyse und Strategieentwicklung nach der SWOT-Methodik vorbereitet. Im Anschluss daran werden aus den erarbeiteten Strategien passende Maßnahmen mit konkreten Beispielen abgeleitet. Da der Bundesplatz derzeit ein Schaubild der autogerechten Stadt- und Verkehrsplanung darstellt, steht eine Neuaufteilung der Verkehrsflächen am Bundesplatz im Vordergrund. Dem Ansatz der integrierten Verkehrsplanung folgend, werden dabei die Bedürfnisse der betroffenen Bevölkerungsgruppen und Verkehrsmittel berücksichtigt. Die erarbeiteten Maßnahmen zeigen Möglichkeiten zur Schaffung von Aufenthaltsqualität für alle Nutzer*innen und zur Wandlung des Bundesplatzes in einen Knotenpunkt anwohner*innengerechter Mobilität. Eine zentrale Erkenntnis dieses Berichts ist nicht nur, dass die vorhandene Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr am Bundesplatz überdimensioniert ist und Radfahrende, Zufußgehende sowie die Aufenthaltsqualität durch diese beeinträchtigt werden, sondern dass diese Zustände auch von den Anwohner*innen als negativ wahrgenommen werden. Die Umsetzung von Maßnahmen, die diese Probleme adressieren, ist erwünscht.

1 Einleitung

Städte in Deutschland sind in ihrer heutigen Form stark geprägt von vergangenen Leitbildern. Besondere Wirkung auf die heutige Gestalt wirkte das Bild der autogerechten Stadt. Auch in Berlin wurden Mensch und Umwelt in der Verkehrsplanung dem motorisierten Individualverkehr lange untergeordnet – oder werden es noch immer. Begünstigt durch eine Straßenverkehrsordnung (StVO), die den Kfz-Verkehr stark bevorzugt, werden Verkehrsteilnehmer*innen der aktiven Mobilität (Fuß und Radverkehr) in den Seitenraum der Straße gedrängt und leiden besonders unter den nicht von ihnen verursachten Gefahren und Emissionen des Kfz-Verkehrs. Zusätzlich verstärkt sich der Klimawandel, wodurch Klimaschutz und -anpassung eine zunehmend wichtigere Rolle einnehmen wird. Auch in der Verkehrsplanung, wo diese Themen bisher kaum eine Rolle spielten. Die Einführung von Empfehlungen für die Anpassung aller bisherigen Regelwerke an die Klimaschutzziele (E-Klima) durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Ende 2022 zeigt, dass sich die bislang starken Beharrungskräfte auch hier aufzulösen beginnen. Die Aufnahme nicht-verkehrlicher Nutzungsansprüche und immaterieller Anforderungen an die Straßenraumgestaltung in vorherigen Regelwerken macht die Aufgabe von Planer*innen zunehmend vielseitiger, die komplexen Anforderungen machen Projekte aber auch anspruchsvoller und erfordern interdisziplinäres Verständnis. Ein striktes Anwenden von Richtlinien ist hier nicht mehr ausreichend. Es bedarf einer bedarfsorientierten Mobilitätsplanung, welche die Vielfalt der Gesellschaft berücksichtigt, die Integration der verschiedenen Stakeholder, den Schutz des Klimas sowie weiterer Elemente aus den normativen, fachlichen, politischen und räumlichen Integrationsebenen, um den heutigen Anforderungen gerecht zu werden.

An diesem Anspruch möchte und muss sich der vorliegende, im Seminar „Mobilitätsplanung – Praxisprojekt“ an der Technischen Universität Berlin im Wintersemester 2022/23 für das Gebiet des Bundesplatzes im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf erstellte Bericht messen lassen. Die hier vorgestellten Ergebnisse beruhen auf der Analyse des örtlichen Kontexts und münden im Ziel, Maßnahmen für eine lebenswertere Zukunft zu entwickeln. In fünf unterschiedlichen Kleingruppen wurde der Prozess der Projektausarbeitung aufgeteilt. Die MCB-Gruppe führte die Bestandsanalyse zu Mängeln, Chancen und Bindungen durch und koordinierte die Leitbildentwicklung. Untermauert und aufgegriffen wurde dies durch die Erhebung von Primärdaten. Dafür wurden Gruppen zur Qualitativen Beobachtung, für die Durchführung Qualitativer Interviews mit Anwohner*innen sowie fachlich relevanter Expert*innen gebildet. Insbesondere die Anregungen und Wünsche von den Anwohnenden wurden sorgfältig behandelt. Die ermittelten Informationen wurden dann zur Strategieentwicklung in der SWOT-Analyse entlang der Zielkriterien „Attraktiver Aufenthaltsraum für alle“ und „Knotenpunkt anwohner*innenfreundlicher Mobilität“ aufbereitet und hierfür ein Maßnahmenkonzept entwickelt.

Aufgabenstellung des Fachgebiets an die Projektgruppe

Im Rahmen des Moduls „Mobilitätsplanung – Praxisprojekt“ am Fachgebiet *Integrierte Verkehrsplanung* der Technischen Universität Berlin soll für den Bundesplatz im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf ein Mobilitätskonzept entwickelt werden. Die integrierte Verkehrsplanung verfolgt einen modernen Planungsansatz, welcher den Verkehr möglichst reduzieren und mehr Platz für Rad- und Fußwege schaffen möchte (vgl. Schwedes & Rammert 2020, S. 10). Demnach soll mittels planerischer und verkehrspolitischer Entscheidungen in diesem Wintersemester 2022/2023 eine Präsentation sowie ein Bericht für die konzeptionelle Umgestaltung des Bundesplatzes, die auf eigenen Erhebungen basieren, erstellt werden.

Zu den Erhebungsverfahren gehören qualitative Beobachtungen (z.B. Kamerafahrten mit dem Fahrrad, Begehungen etc.), qualitative Interviews (mit Anwohner*innen) sowie Expert*inneninterviews (z.B. mit dem Bezirk und Senat). Ziel ist es vor allem die Nutzer*innenperspektive am Bundesplatz genau zu erheben. Nach der zu Beginn durchgeführten Bestandsaufnahme und der Datenerhebung im Feld, wird auf Grundlage der Analysen ein verbal-argumentatives Bewertungsverfahren (SWOT-Analyse) durchgeführt. Hierbei werden die Defizite und Potenziale des Gebietes strukturiert aufbereitet. Das angewandte Bewertungsverfahren bildet die Grundlage für eine angemessene Strategieentwicklung bzw. für konkrete Maßnahmen und Empfehlungen für die Umgestaltung des ausgewählten Untersuchungsgebiets. Anschließend werden alle Ergebnisse gemeinsam ausgewertet und zu einem Umgestaltungskonzept entwickelt. Mithilfe dieser Projektarbeit soll aufgezeigt werden, wie es zur Entstehung der Maßnahmen kam und wie die Planung des Bundesplatzes verlaufen ist.

Betreuung: Prof. Dr. Oliver Schwedes

2 Historie und vorangegangene Planungen

Im Jahr 1875 wurde der heutige Bundesplatz unter dem Namen „Straßburger Platz“ angelegt und 13 Jahre später zum Kaiserplatz umbenannt. Nach nur kurzer Zeit, ca. 11 Jahre später, wurde der Platz neugestaltet und mit einem Springbrunnen im Mittelrondell, drei Mittelflächen mit Zierbeten sowie Randbepflanzungen erweitert. 1950 erhielt der Platz dann seinen heutigen Namen „Bundesplatz“, wurde jedoch erst mehrere Jahre nach Kriegsende (1967/68) auch erneut umgestaltet und erhielt mit der Untertunnelung (Bundesallee und U-Bahnlinie 9) sein heutiges Erscheinungsbild. Seitdem haben keine Neugestaltungen mehr stattgefunden, jedoch gibt es zahlreiche Umgestaltungsbemühungen (vgl. Brühl o. J.). Bereits 2010 wurde die Initiative Bundesplatz e.V. gegründet, die sich für die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität am und um den Bundesplatz einsetzt (vgl. Strohmayer 2023).

Im Jahr 2011 wurde eine ehrenamtliche Aufwertung am Bundesplatz durchgeführt. Fokussiert wurde dabei das öffentliche Grün, die Instandsetzung der Statuen und die Schaffung von Sichtachsen. Im Rahmen eines Charrettes kamen u.a. Bürger*innen, die Initiative Bundesplatz e.V. und Studierende der Bauhaus Universität Weimar in einer Planungswerkstatt zusammen. Schließlich wurde 2013 bis 2014 die Zukunftswerkstatt Bundesplatz durchgeführt. Hierbei wurden die städtebaulichen und verkehrlichen Handlungsfelder inklusive der gesamtstädtischen Zusammenhänge analysiert. Zwei Jahre später wurde das Bürger*innenbeteiligungsformat „Paradies Bundesplatz 2030 + Phase 1“ veröffentlicht. Unter der Hauptüberschrift „Großstadträume morgen: nachhaltige Mobilität in attraktiven Quartieren“ wird der Bundesplatz von seiner Ausgangslage bis hin zur Zukunftsstadt analysiert und vorgestellt (Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf 2016). Im Jahr 2021 wurde die Vorstudie der städtebaulichen Aufwertung von Spath+Nagel, beauftragt vom Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf (CW), veröffentlicht. Letztlich wurde am 18.08.2021 ein wegweisender politische Beschluss getroffen: „Das Bezirksamt wird aufgefordert sich beim Senat dafür einzusetzen, den Bundesplatz und die Bundesallee als Pilotenprojekt für den Rückbau der autogerechten Stadt – auch vor dem Hintergrund der Anforderungen des Kilmaschutzes – umzugestalten. Dabei ist der Straßentunnel aufzugeben und die Fahrbahn zu verschmälern und auf zwei pro Richtung zu reduzieren. Bei den Rad- und Fußwegen sind die Qualitätsstandards des Mobilitätsgesetzes umzusetzen. […]“ (Hansen 2020). Diese vorangegangenen Planungen wurden im Vorfeld recherchiert und bei der Umfeldanalyse berücksichtigt. Es wurde jedoch beschlossen, diese für sich stehen und sprechen zu lassen und sich in diesem Semesterprojekt primär auf die mobilitätsfördernden Aspekte zu fokussieren und eine weitere Variante zur Diskussion beizutragen.

3 Untersuchungs- und Planungsgebiet

Zur besseren Verortung des im Projekt behandelten Gebietes wird im folgenden Kapitel ein Überblick über das gewählte Untersuchungs- und Planungsgebiet gegeben. Außerdem wird begründet dargelegt, wie es zur Auswahl des Gebietes kam. Grundlegende Gebietscharakteristika werden vorgestellt.

3.1 Definition des Untersuchungs- und Planungsgebiet

Für die qualitative und quantitative Analyse des Stadtraums Bundesplatz wird zunächst eine räumliche Eingrenzung vorgenommen. Dabei erfolgt eine Unterscheidung zwischen dem Planungsgebiet und dem Untersuchungsgebiet. Das Planungsgebiet ist dabei der Bereich, für den eine konkrete Umgestaltung und Maßnahmen erarbeitet werden. Das Untersuchungsgebiet dagegen ist ein darüberhinausgehender Bereich, der Bedürfnisse an die Planung hat und der von ihr beeinflusst wird. Die Analyse des Untersuchungsgebiets gibt somit den Kontext für die Planung vor.

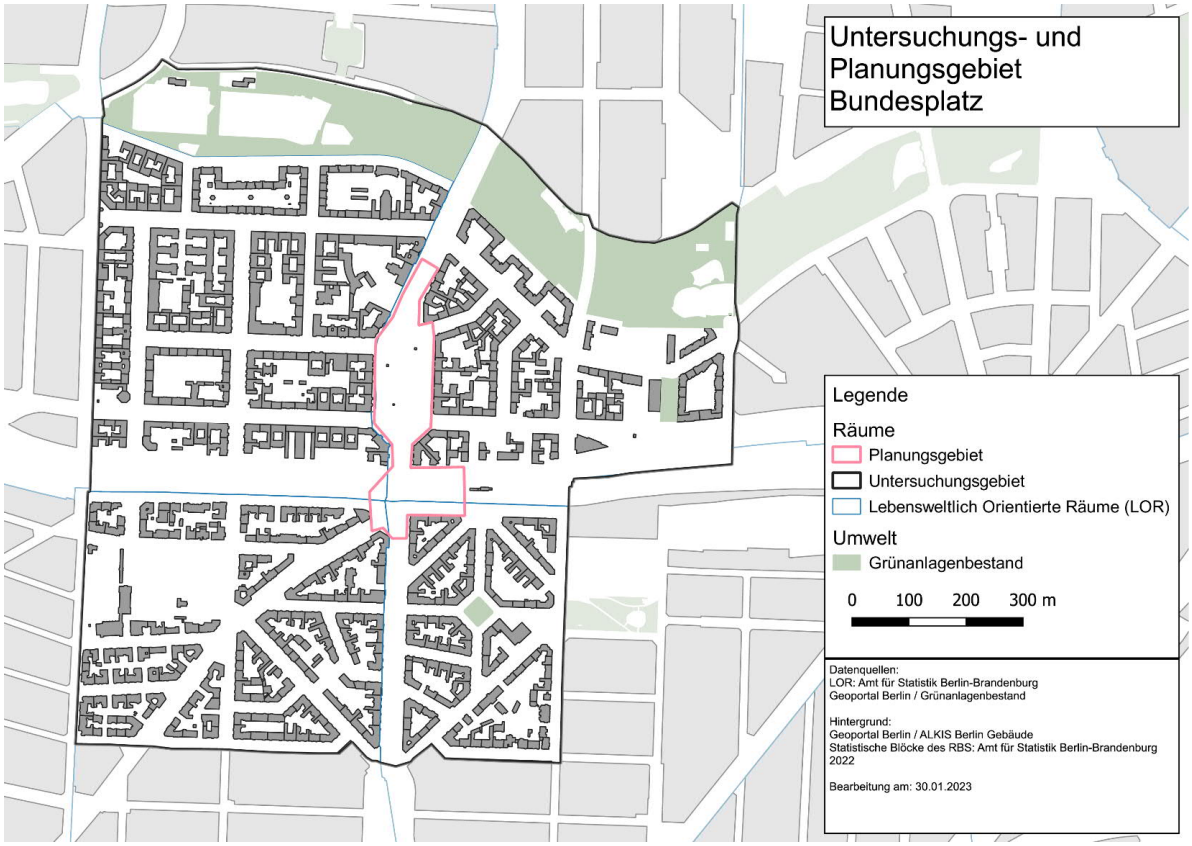


Abbildung 1: Untersuchungs- und Planungsgebiet
Quelle: Eigene Darstellung.

Die Grundlage der Festlegung des Untersuchungsgebietes stellen die lebensweltlich orientierten Räume (LOR) dar, die die Berliner Bezirke in kleinere, sozial und baulich homogene Einheiten aufteilen. Die

beiden unmittelbar an den Bundesplatz angrenzenden und durch die Bundesallee getrennten LOR ergeben eine West-Ost-Ausdehnung von der Blissestraße bis zur Kufsteiner Straße. Diese deckt sich mit dem Einzugsgebiet der Station Bundesplatz des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), da sich die Grenzen der LOR jeweils ungefähr auf halbem Weg zur nächsten Station befinden. In Nord-Süd-Richtung eignen sich die Grenzen der LOR allerdings weniger gut für das Untersuchungsgebiet. So reicht der östliche LOR im Norden bis zur Berliner Straße und damit weit über das Einzugsgebiet des Bundesplatzes hinaus.

Als natürliche Teilung dieses LOR und damit als Begrenzung des Untersuchungsgebietes kann der Volkspark Wilmersdorf herangezogen werden. Der Volkspark selbst wurde dabei als große und wichtige Grünstruktur noch zum Untersuchungsgebiet gezählt. Analog dazu wird auch auf der Seite des westlichen LOR der Volkspark zum Untersuchungsgebiet gezählt. Im Süden entspricht die Grenze der beiden LOR der Bezirksgrenze zwischen Charlottenburg-Wilmersdorf und Tempelhof-Schöneberg und folgt damit auch dem Verlauf der A 100. Das Einzugsgebiet der ÖPNV-Station Bundesplatz reicht allerdings bis weit südlich der Bezirksgrenze und auch die Nahversorgungszentren nördlich und südlich von ihr sind insbesondere bei zukünftigen Überlegungen nicht separat voneinander zu betrachten.

Ein weiterer Grund, warum die Bezirksgrenze als Grenze des Untersuchungsraumes ungeeignet ist, ist dass der Tunnel der Bundesallee bis weit südlich von ihr verläuft und Anpassungen des Tunnels im Bereich des Bundesplatzes zwingend auch Auswirkungen südlich der Bezirksgrenze haben. Eine Erweiterung des Untersuchungsgebietes in Richtung Süden scheint daher naheliegend. Als südliche Begrenzung wird die Achse Taunusstraße – Albestraße gewählt, da südlich davon von einer stärkeren Orientierung in Richtung Friedrich-Wilhelm-Platz, statt in Richtung Bundesplatz, auszugehen ist.

Das Planungsgebiet umfasst in erster Linie den Bundesplatz selbst, also den Bereich, in dem sich die Bundesallee spangenhaft aufweitet und die Rampen in den Kfz-Tunnel führen. Ergänzt wird diese Fläche in Richtung Süden um die Kreuzung der Bundesallee mit der Wex-/Detmolder Straße und den Bereich des S- und U-Bahnhofs Bundesplatz, inklusive des heute als Parkraum genutzten Raumes unter der A 100, der auch als Zuweg zur S-Bahn aus Richtung Bernardstraße genutzt wird. Insbesondere die ÖPNV-Station ist durch ihre namentliche und räumliche Nähe integraler Bestandteil des Stadtraums Bundesplatz und ihr Umfeld bietet große Potenziale für eine Neugestaltung. Weiterhin soll auch Kreuzungsbereich Südwestkorso/Varziner Straße/ Bundesallee zum Planungsgebiet gehören, da er die Zuwege zum ÖPNV-Knoten betrifft und für die verkehrliche Gestaltung des Bundesplatzes relevant ist.

Sowohl der Varziner Platz als auch der Bundesplatz sind zwei wichtige Quartierszentren mit Einzelhandel und dem Potenzial als wichtige Fläche für soziale Interaktion und Aufenthalt zu dienen. Die Verbindung beider Zentren ist bisher durch bauliche und verkehrliche Barrieren (A 100, Ringbahn,

stark befahrene Bundesallee) jedoch stark eingeschränkt. So fehlt bislang eine zusammenhängende bzw. -führende Planung, was vmtl. durch die Lage in zwei unterschiedlichen Bezirken verstärkt wird.

Die Auswirkungen verkehrlicher Maßnahmen nehmen jedoch keine Rücksicht auf willkürlich gezogene Zuständigkeitsbereiche einzelner Bezirke, weshalb eine Ausweitung des Gebiets über die Bezirksgrenze hinweg als sinnvoll und geradezu nötig erachtet wurde, auch um auf dieses strukturelle Defizit hinzuweisen. Reflexion: Im Verlauf der Bearbeitung wurde deutlich, dass im Zusammenspiel mit einem nun einladenderen Bundesplatz insbesondere die Mainzer Straße ein wichtiger Raum für das Gelingen des Gesamtkonzeptes ist. Daher werden im Maßnahmenkapitel (Kapitel 9) auch Empfehlungen für einzelne Orte gegeben, die an das Planungsgebiet angrenzen, aber ursprünglich nicht Teil dessen waren.

3.2 Gebietsbeschreibung

Das Gebiet rund um den Bundesplatz kann städtebaulich durch die zum Großteil erhaltene geschlossene und halboffene Blockbebauung mit Schmuck- und Gartenhöfen bzw. geschlossene Blockbebauung mit Hinterhöfen aus der Zeit von 1870 bis 1918 charakterisiert werden. Die vier- bis fünfgeschossige Bebauung zur vorwiegenden Wohnnutzung ist dementsprechend dicht, was sich auch in einer überdurchschnittlichen Einwohner*innendichte widerspiegelt. Diese liegt je nach Block zwischen 93 und 723 Einwohner*innen (EW) je Hektar (ha) Fläche. Im Vergleich dazu wird die durchschnittliche Bevölkerungsdichte Berlins mit 42 EW/ha und für den Innenstadtbereich mit 119 EW/ha angegeben (SenSBW 2021a). Ein ”herausragendes stadtstrukturelles Merkmal” (Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf 2021a) des Gebiets ist der Volkspark Wilmersdorf, der als große, zusammenhängende Grünfläche die dichte Bebauung aufweitet. Der Bundesplatz selbst war, als er noch Kaiserplatz hieß, städtebaulich repräsentativ angelegt. Durch die im weiteren Verlauf des Kapitels beschriebene Verkehrsinfrastruktur wird der heutige Bundesplatz in seiner städtebaulichen Funktion als Stadtplatz zerschnitten und wird dabei weder seiner ursprünglichen Funktion noch seinem hohen Potential gerecht. Trotzdem ist er als Standort für Versorgungs- und Erholungseinrichtungen für die Bevölkerung relevant.

Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf gibt für die Bezirksregion Volkspark Wilmersdorf, die neben dem Untersuchungsgebiet noch weitere Gebiete im Norden und Westen dessen umfasst, eine insgesamt schrumpfende Bevölkerung mit einem Durchschnittsalter von 44,8 Jahren an. Dieser Wert liegt über dem für das Land Berlin, aber unter dem des Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf. Ebenfalls zwischen den Werten für Berlin und dem Bezirk liegt der Anteil ausländischer Staatsbürger*innen an der Gesamtbevölkerung mit 23,5 % sowie der Anteil von Transferleistungsempfänger*innen. Die soziale und wirtschaftliche Situation der Einwohner*innen wird einem mittleren Status und vorwiegend stabiler Dynamik zugeordnet (Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf 2021).

Im Untersuchungsgebiet befinden sich überwiegend nahversorgungs- und zentrenrelevante Einrichtungen des Einzelhandels sowie Dienstleistungsangebote. Das Angebot ist geprägt von kleinen Betrieben, die die Grundversorgung sicherstellen. Räumliche Schwerpunkte bilden hier die unmittelbar an den Bundesplatz angrenzenden Bebauungen, die Wex- und Detmolder Straße sowie die Mainzer Straße (vgl. Acocella et al. 2021, S. 177–180).

Im öffentlichen Personennahverkehr ist das Untersuchungsgebiet primär erschlossen durch eine unterirdische U-Bahn-Strecke in Nord-Süd-Richtung und eine in Dammlage verlaufenden S-Bahn-Strecke in West-Ost-Richtung. Beide Strecken werden im dichten Takt befahren und treffen im Bahnhof Bundesplatz aufeinander. Auf der U-Bahn-Strecke verkehrt die U9, die dem Verlauf der Bundesallee folgt und nach Süden eine Verbindung nach Steglitz, nach Norden eine Verbindung zum Bahnhof Zoo sowie weiter in Richtung Wedding herstellt. Auf der S-Bahn-Strecke verkehren die Ringlinien S41 und S42 sowie die S46 nach Königs Wusterhausen. Parallel zu den Gleisen der S-Bahn verlaufen noch zwei weitere Bahngleise, die allerdings aktuell nicht elektrifiziert sind und täglich nur von wenigen Güterzügen genutzt werden.

Die meistbefahrene Achse des motorisierten Straßenverkehrs befindet sich in Form der sechsstreifigen A 100 parallel zu den S-Bahngleisen in Hochlage. Ergänzt wird diese durch die ebenfalls in West-Ost-Richtung verlaufende Achse aus vierstreifiger Wex- und zweistreifiger Detmolder Straße. Unmittelbar westlich beziehungsweise östlich des Untersuchungsgebiets münden diese in Anschlussstellen der A 100. Wichtigste Nord-Süd-Straßenverbindung des Untersuchungsgebiets ist die Bundesallee, die nördlich des Bundesplatzes sechsstreifig auf Geländeniveau verläuft und sich ab dem Bundesplatz aufteilt in einen vierspurigen Tunnel und zwei einstreifige Spangen, die die Verbindung zur Wex- und Detmolder Straße und damit zur A 100 herstellen. Eine weitere Straße des Untersuchungsgebiets, die wie die bisher genannten Straßen Teil des übergeordneten Straßennetzes ist, ist der Südwestkorso, der unmittelbar südlich der Eisenbahnbrücken in südwestliche Richtung von der Bundesallee abzweigt. (vgl. Abbildung 2)

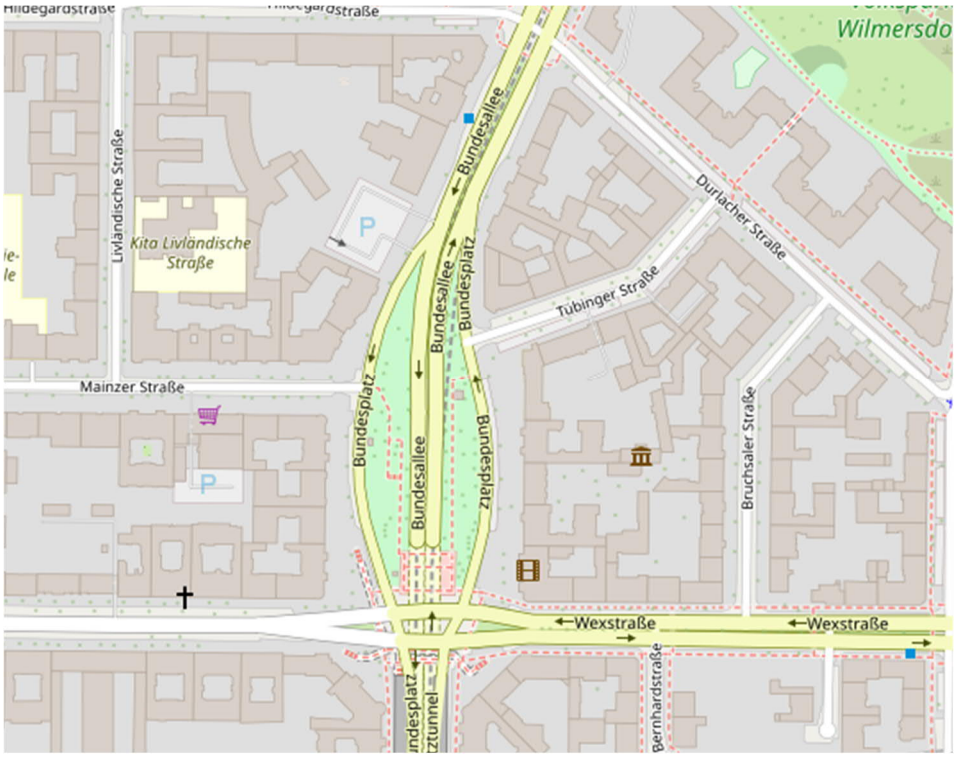


Abbildung 2: Bundesplatz und Bundesallee

Quelle: OpenStreetMap contributors 2023

Für den Radverkehr befinden sich im Untersuchungsgebiet Routen des Radnetzes nach dem Berliner Radverkehrsplan. Radvorrangrouten verlaufen am Rand des Untersuchungsgebietes nördlich des Volksparks Wilmersdorf in Ost-West-Richtung sowie in der westlich ans Untersuchungsgebiet angrenzenden Blissestraße. Zum Ergänzungsnetz gehört die Hildegardstraße, die westlich der Bundesallee parallel zur Detmolder Straße verläuft und dann gemeinsam mit dem Volkspark Richtung Südosten abknickt, die Prinzregentenstraße kreuzt und schließlich am östlichen Rand des Untersuchungsgebietes die Wexstraße erreicht. In Nord-Süd-Richtung besteht eine durchgängige Ergänzungsroute in der östlich gelegenen Prinzregentenstraße. Die Bundesallee selbst ist erst südlich der Hildegardstraße Teil des Ergänzungsnetzes. Südlich der Bezirksgrenze zählen auch die im 45°-Winkel zur Bundesallee verlaufenden Südwestkorso, Görres- und Sarrazinstraße zum Ergänzungsnetz.

4 Leitbildprozess

Im Folgenden wird auf die Entstehung und Verwendung des Leitbildes eingegangen. Es wird erläutert, welche Funktion dieses im Bearbeitungsprozess hat und welche Schritte unternommen wurden, um das Leitbild in der Gruppe partizipativ und zugleich mit konkretem Ortsbezug zu entwickeln.

Definition: Was verstehen wir unter einem Leitbild?

Zu Beginn stand eine Klärung der Funktion und Stellung des Leitbildes im Bearbeitungsprozess des Projekts. Hierfür erarbeitete die MCB-Gruppe einen ersten Vorschlag auf Basis eines gemeinsamen Brainstormings, welches dann anhand einschlägiger Definitionen aus der Literatur und den Teilnehmer*innen des Projektseminars diskursiv validiert bzw. erweitert wurde.

Für die Bearbeitung stellten sich dabei zwei Grundfragen, die wie folgt beantwortet wurden:

Frage 1: „Was ist ein Leitbild für uns?"

- Es bietet eine klare Zielvorstellung davon, wie der Bundesplatz zukünftig aussehen soll!
- Es illustriert den anzustrebenden und real erreichbaren Idealzustand (*nicht: Utopie*)!
- Es schafft eine Basis zur Ableitung anschaulicher, klarer und leicht verständlicher Kernziele!
- Es verkörpert im Kleinen, was wir uns für die ganze Stadt vorstellen!
- Es ist lokal spezifisch, geht auf örtliche Besonderheiten ein und ist nicht beliebig!

Frage 2: „Was soll das Leitbild für den Bearbeitungsprozess leisten können?"

- Es setzt den Rahmen für die Bearbeitung und gibt Orientierung, worauf wir hinarbeiten!
- Es setzt auf bereits etablierte Planwerke auf, die als handlungsleitend für den weiteren Arbeitsprozess angesehen werden: im Berliner Mobilitätsgesetz (MobG, hier insb. §§1-25), in den relevanten Stadtentwicklungsplänen (StEPs) sowie anderen politischen Programmen!
- Es ermöglicht eine Abwägung, welche Inhalte bzw. Themen für die Bearbeitung relevant sind, welche nicht. Damit ist das Leitbild Grundlage der im Prozess notwendigen Priorisierung!

Aus der Literatur wurden u.a. folgende Zitate von Schellhase (2000, S. 42) und Häußermann (1998, S. 123) zur Überprüfung herangezogen, die sich mit der intuitiven Herangehensweise weitgehend decken:

- „Ein als idealtypisch angesehener zukünftiger Entwicklungsverlauf, der Entscheidungsträgern als Orientierungsrahmen dient und an dem sie ihre Entscheidungen und ihr Handeln ausrichten"
- „Leitbilder [...] sind Projektionen in die Zukunft; sie enthalten Aussagen darüber, was längerfristig gewollt wird, und die Erwartung, dass es auch umsetzbar ist."

Unklar blieb an dieser Stelle zunächst noch, ob folgende Aussage ebenfalls aufgenommen werden sollte:

- *Es nimmt Bezug auf vorangegangene Planungen und ist verankert im Ergebnis des vorangegangen Werkstattverfahrens mit dem zugehörigen Bericht „Paradies Bundesplatz" (Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf 2016).*

Diskursiv wurde im Verlauf des Leitbildprozesses entschieden, sich für die Bearbeitung von dieser Formulierung ein Stück zu befreien, da keine*r der Teilnehmenden des Seminars an dem damaligen Werkstattverfahren teilgenommen hatte und sich die Rahmenbedingungen seit 2015 verändert haben.

Weg zum Leitbild? (Prozess) - Ablauf Leitbildprozess:

Nachdem nun ein gemeinsames Verständnis über die Funktion des Leitbildes geschaffen worden war, wurde sich im nächsten Schritt der inhaltlichen Ausgestaltung gewidmet. Hierzu erstellte die MCB-Gruppe zunächst einen ersten Vorschlag möglicher Schwerpunkte. Dieser wurde erarbeitet auf Grundlage zentraler Aussagen der maßgebenden Plan- und Gesetzeswerke (Mobilitätsgesetz; StEP Mobilität & Verkehr (MoVe) und Klima konkret), der Grundlagen guter Stadtentwicklung gemäß der Neuen Leipzig Charta sowie erster Rechercheergebnisse zum Untersuchungs- und Planungsraum Bundesplatz, u.a. zur Historie, der städtebaulichen Situation, auch insb. aus der Analyse vorliegender Sozial-, Umwelt- und Verkehrsdaten.

Das Fundament eines gemeinsam entschiedenen Leitbilds ist jedoch, dass dieses auch unter Beteiligung aller Teilnehmenden des Projektseminars erstellt wurde. Aus diesem Grund wurde sich dafür entschieden, den Leitbild-Entwurf aus der MCB-Gruppe zunächst hintanzustellen und die Schwerpunkte des gemeinsamen Leitbilds im Rahmen eines internen Workshops zu entwickeln. Hierfür moderierte die MCB-Gruppe einen mehrstufigen, zweistündigen Erarbeitungsprozess, der dem Trichtermodell folgt. Hierdurch wurde gewährleistet, dass der Rahmen zunächst möglichst weit geöffnet ist und ein freies Assoziieren auf Grundlage des bisherigen Wissens und persönlichen bzw. fachlichen Erfahrungsraums ermöglicht wird, um ein großes Spektrum von Themen und Bedarfen abzudecken, die dann später in einzelne Themenfelder geclustert und auf wenige Schwerpunktthemen fokussiert werden.

Dafür wurde folgender Erarbeitungsprozess durchgeführt:

Schritt 1: Öffnen, mit Ziel der Vollständigkeit des Leitbilds:

Hierfür wurde mit Karteikarten in Kleingruppen gearbeitet, wobei jede Gruppe etwa 5-10 Post-Its und 10 Minuten zur Verfügung hatte, um aus ihrer Sicht folgende Frage zu beantworten:

„Was sind aus eurer Sicht wichtige Aspekte für die zukünftige Entwicklung am Bundesplatz?"

Schritt 2: Fokussieren auf Nutzer*innen-Perspektive durch den Einsatz von Personas:

Im zweiten Schritt sollte die zu erwartende Verengung auf den eigenen Erfahrungshorizont zielgerichtet auf vier im Vorhinein bewusst ausgewählte Nutzer*innen-Gruppen erweitert werden, mit der Frage:

„Mit Blick auf die konkrete Person, gibt es Aspekte, die zum Gesammelten noch fehlen? Müssen Aspekte angepasst werden?“

Um die Bearbeitung dieser Frage zu erleichtern, wurden von der MCB-Gruppe in der Vorbereitung vier Personas entwickelt (vgl. Abbildung 3). Personas sind prototypische, vereinfachte aber zugleich lebensnahe Abbilder beispielhafter Personengruppen, welche für das Projekt (bzw. Produkt) als Nutzer*innen zentral sind. Personas werden insb. im Bereich des Produktdesigns genutzt, um die Perspektive von Menschen in den Erstellungsprozess einzubringen, die nicht Teil des Design-Teams sind. Hierdurch soll es den Teilnehmenden erleichtert werden, sich in die Belange und Interessen, aber auch Hürden entsprechender Personen hineinzuversetzen und im Entwurf so besser berücksichtigen zu können (vgl. Wächter 2022). Es hilft dabei zu hinterfragen, für wen die geplanten Veränderungen welche möglichen Auswirkungen haben (sollen bzw. könnten). Dies soll dabei unterstützen, rechtzeitig zu erfassen, wer bisher noch nicht (ausreichend) mitgedacht war und die spezifischen Charakteristika oder Bedürfnisse der prototypischen Personas, als von diesen nicht selbst betroffenen Person, besser nachempfinden zu können.

Abbildung 3: Personas helfen beim Berücksichtigen unterrepräsentierter Bedürfnisse

Quelle: Eigene Darstellung bzw. CC0-Lizenz

Ziel dieser Übung war es, nicht in der Gruppe vorhandene Perspektiven zu stärken und im Prozess mitzudenken. Dabei wurden insb. die Perspektiven von bzw. auf Kinder, Jugendliche und Familien, mobilitätseingeschränkte Personen sowie Gewerbetreibende priorisiert. Überlegt wurde zudem, ob sich diese Übung auch noch auf die Belange von Obdachlosen, drogen- bzw. alkoholabhängigen Menschen, nicht-deutschen Personen, auf Autofahrende sowie Flora und Fauna (Biodiversität bzw. Tiere können nicht für sich sprechen) erweitern ließe. Hiervon wurde jedoch aufgrund zu großer Komplexität bzw. begrenzter Zeitressourcen vorerst verzichtet. Aufgabe war es nun, bereits geschriebene Karteikarten mit Blick auf die Personas zu konkretisieren oder weitere Aspekte auf neuen Karten zu ergänzen.

Schritt 3: Clusterung der Karten zur Fokussierung:

Im nächsten Schritt wurden die von den vier Gruppen beschriebenen Karteikarten themenweise ergänzt an der Tafel gesammelt (vgl. Abbildung 4) und bereits thematisch geclustert sowie zusammenfassende Überschriften für jeden Cluster gegeben. Zuletzt wurde dann noch einmal kritisch hinterfragt, ob abseits der Karten etwas weiterhin Fehlendes ergänzt werden muss.

Abbildung 4: Clusterung der finalen Schwerpunktthemen für das Leitbild (Workshop-Ergebnis)
Quelle: Eigene Aufnahme

Schritt 4: Überprüfung des Ergebnisses anhand des vorbereiteten Leitbild-Entwurfs:

Das Ergebnis wurde nun noch einmal mit dem Entwurf der MCB-Gruppe vergleichend gespiegelt und diskursiv noch fehlende bzw. anders gelagerte Schwerpunkte in beiden Entwürfen besprochen. Idee war, dass der vorbereitete Entwurf den Wissensvorsprung der Mitglieder der MCB-Gruppe zum Ende in die Diskussion einbringen sollte und somit als Prüfrahmen für das Gesamtergebnis dienen sollte.

Schritt 5: Bewertung zur Priorisierung von Themenschwerpunkten:

Im nächsten Schritt konnten pro Person 3 Punkte auf Karteikarten vergeben werden, um die für die Gruppe wichtigsten Cluster zu identifizieren, welche dann in die Formulierung des Leitbildes einfließen sollten. Wichtig: Alle anderen genannten Themen bleiben für die Bearbeitung weiterhin relevant.

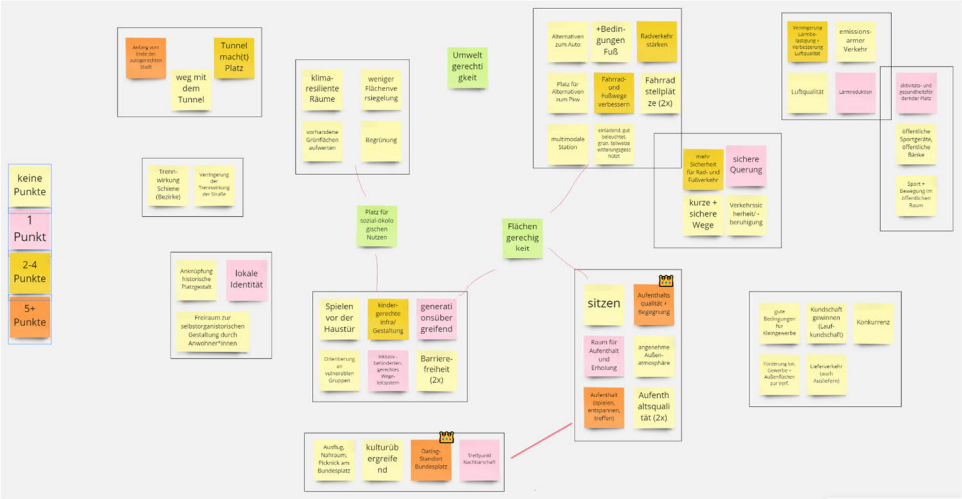


Abbildung 5: Aus dem Tafelbild digital aufgearbeitete und priorisierte Cluster des Leitbilds
Quelle: Eigene Darstellung

Schritt 6: Formulierung ("Zeichnen") des Leitbilds

Aus den priorisierten Themenfeldern wurden nun im Plenum erste Ansätze für eine Formulierung des Leitbilds in einer „Catchy Phrase“ als Headline bzw. Titel und einem erklärenden Text von 2-3 Sätzen gesammelt, bspw. wurde mit dem „Dating-Standort Bundesplatz“ überspitzt die hohe Bedeutung als Aufenthaltsplatz hervorgehoben. Der „Tunnel mach(t) Platz!“ und „Der Anfang vom Ende der autogerechten Stadt“ fokussierte dabei auf die zentrale Bedeutung der vorherrschenden Dominanz der Kfz-Infrastruktur und der Notwendigkeit, hier radikal nach neuen Leitbildern neu zu planen.

Außerdem konnten aus dem Workshop vier zentrale Themenfelder für das Leitbild identifiziert werden:

Diese Ansätze wurden dann von der MCB-Gruppe weiterentwickelt und anschließend im Plenum vorgestellt, weiter präzisiert und abschließend als gemeinsame Arbeitsgrundlage beschlossen.

Abbildung 6: Zentrale Themenfelder des Leitbilds
Quelle: Eigene Darstellung

Was sagt das Leitbild aus? (Kernaussagen / Bearbeitungsfokus)

Dafür wurde nochmal erinnert an die Ausgangsfragen: "Was ist ein Leitbild für uns?“; „Was soll das Leitbild leisten?". Diese Fragen werden am Leitbild in drei zentrale Fragen präzisierend erweitert:

- „Wie soll der Bundesplatz zukünftig aussehen?“
- „Wie sollen sich Nutzer*innen am Bundesplatz fühlen?“

- „Was soll am Bundesplatz möglich werden?“

Hierauf antwortet das konsolidierte Leitbild wie folgt:

Gemeinsam machen wir Platz... [Titel]

... und erobern den grauen Durchfahrtsraum zurück! Am Bundesplatz entsteht ein buntes und belebtes Kiezzentrum, das Menschen und Nachbarschaften verbindet. Hier kommen Schöneberger Singles und Wilmersdorfer Witwen zusammen. Jung und Alt können hier selbstbestimmt leben und mobil sein. Der grüne Bundesplatz schafft die Voraussetzungen für ein gesundes Klima und ein gutes Leben für alle, jetzt und in Zukunft. [Text]*

***Hinweis:** Im Anschluss an die Präsentation der Ergebnisse am 13.02.2023 wurde von eine*r Anwohner*in auf die Problematik des Klischees der Wilmersdorfer Witwen hingewiesen, welches auf das 1986 im Berliner Grips-Theater uraufgeführten Musical “Linie 1” zurückzuführen ist. Deren gleichnamige Figuren repräsentieren eine spezifische soziale Schicht und ein kulturelles Milieu der West-Berliner Gesellschaft. Im Musical werden die Wilmersdorfer Witwen als wohlhabende, unfreundliche Frauen mit konservativen und faschistischen politischen Einstellungen dargestellt. Gemeint sind damit die Frauen von verstorbenen nationalsozialistischen Funktionären (Berliner Morgenpost 2012) Die Problematik war der Gruppe während der Bearbeitung nicht bekannt.*

Im Leitbildprozess wurde das Bild der “Wilmersdorfer Witwen” ohne dieses Hintergrundwissen als Persiflage und Gegenpart zum Bild der “Schöneberger Singles” genutzt, um dem (ebenfalls humoristisch gemeinten) Zielbild der "Dating-Plattform Bundesplatz" am Übergang zwischen den beiden Berliner Ortsteilen ein lokal passendes, griffiges Bild zu geben. Wir sehen und teilen jedoch die uns entgegengebrachte Problematik und wollen nicht, dass faschistisches Gedankengut auf diese Weise Raum bekommt oder sich Menschen von der Reproduktion des Klischees herabgesetzt fühlen. Im (nachfolgend dargestellten) Bearbeitungsprozess wurde mit der ursprünglichen Variante gearbeitet. Wir würden mit dem erlangten Wissen retrospektiv jedoch vorschlagen, eine Änderung am Leitbild vorzunehmen. Die Wilmersdorfer Witwen sollen in Verbindung mit den Schöneberger Singles lediglich die Idee eines alters-, geschlechts- und lebensformübergreifenden Treffpunktes vermitteln, der über die Bezirksgrenzen unterschiedlichste Menschen dazu einlädt, sich an diesem Ort aufzuhalten und ins Gespräch zu kommen.

Eine in der Formulierung leicht veränderte, aber inhaltlich treffende Variante lautet:

Gemeinsam machen wir Platz...

... und erobern den grauen Durchfahrtsraum zurück! Am Bundesplatz entsteht ein buntes und belebtes Kiezzentrum, das Menschen und Nachbarschaften verbindet. An der Winzerin treffen sich Schöneberger Singles und Wilmersdorfer Wohngemeinschaften. Jung und Alt können hier selbstbestimmt leben und mobil sein. Der grüne Bundesplatz schafft die Voraussetzungen für ein gesundes Klima und ein gutes Leben für alle, jetzt und in Zukunft.

Warum dieses Leitbild?

Die Projektgruppe besitzt naturgemäß wenig demokratische Legitimation, politische Zielvorstellungen zu erarbeiten. Daher wurde während des Leitbildprozesses darauf geachtet, dass sämtliche Entscheidungen in einen größeren politischen Kontext eingebettet sind. Dieser Begründungszusammenhang verhindert Willkür bei der Aufstellung des Leitbilds und sorgt dafür, dass das Leitbild eine lokal spezifische Fortsetzung des geltenden Berliner Rechts und der Überzeugungen der Kräfte mit höherer demokratischer Legitimation darstellt.

Als Ausgangspunkt dafür dient das Berliner Mobilitätsgesetz, insbesondere der erste verkehrsmittelübergreifende Abschnitt. Als Gesetz ist das MobG für Bezirke und Land rechtlich verbindlich und durch seine Verabschiedung im Jahr 2018 sehr aktuell. Die Legitimationskraft des MobG ist durch die gemeinsame Erarbeitung durch Abgeordnetenhaus, Verwaltungen des Senats und der Bezirke sowie Teile der Stadtgesellschaft, besonders groß (SenUMVK o. J.a). Es greift aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse auf und bildet den gesamten Verkehrsbereich mit eigenen Abschnitten zu den Verkehrsträgern des Umweltverbundes ab. Das MobG kann damit als ein ganzberlinerisches Leitbild in Fragen der Mobilität dienen. Wie sich die einzelnen Formulierungen des finalen Leitbilds auf das Berliner Mobilitätsgesetz zurückführen lassen, ist in Tabelle 1 dargestellt.

Ergänzend zum MobG wurden auch weitere Quellen herangezogen, darunter der im MobG vorgesehene Radverkehrsplan oder der Berliner Koalitionsvertrag von 2021, in dem der Bundesplatz im Abschnitt Mobilität namentlich genannt wird (SPD, Grüne, Linke 2021). Außerdem herangezogen wurden bei der Ausarbeitung des Leitbildes die Berliner Stadtentwicklungspläne Mobilität und Verkehr sowie Klima KONKRET bzw. Klima 2.0, Beschlüsse der Zählgemeinschaften in den Bezirken Charlottenburg-Wilmersdorf und Tempelhof-Schöneberg und die neue Leipzig Charta. Letztere stellt das europäische Rahmenprogramm für nachhaltige und lebenswerte Städte und damit Grundsätze guter Stadtentwicklungspolitik dar. Nicht zuletzt prägten auch übergeordnete Ziele, wie die Vision Zero oder das Pariser Klimaabkommen, das Leitbild.

Tabelle 1: Begründungszusammenhang zwischen Leitbild und Berliner Mobilitätsgesetz

Passage des Leitbilds	**Bezug im Berliner Mobilitätsgesetz** (MobG BE 05.07.2018)
Gemeinsam machen wir Platz und erobern den grauen Durchfahrtsraum zurück!	*Koalitionsvertrag (SPD, Grüne, Linke 2021): "[Der] Rück- und Umbau überdimensionierter Relikte der autozentrierten Stadt [wird vorangetrieben]"*
Am Bundesplatz entsteht ein buntes und belebtes Kiezzentrum, das Menschen und Nachbarschaften verbindet. An der Winzerin treffen sich Schöneberger Singles und Wilmersdorfer Wohngemeinschaften.	§7 (1): "Stadtplanung soll darauf hinwirken, dass gemischte Stadtquartiere erhalten und weiter ausgebaut werden" §4 (3): "die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums und die Lebensqualität [soll] in der Stadt verbessert werden" §4 (5): "geeignete Straßen und Plätze [...] [werden] als Orte der Begegnung, des Verweilens, der Erholung, der Kommunikation und des Spielens nutzbar gemacht"
Jung und Alt können hier selbstbestimmt leben und mobil sein.	§3: "Mobilität in Berlin soll [...] unabhängig von Alter, Geschlecht, Einkommen und persönlichen Mobilitätsbeeinträchtigungen sowie von Lebenssituation, Herkunft oder individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit gewährleistet werden."
Der grüne Bundesplatz schafft die Voraussetzungen für ein gesundes Klima…	§8 (1): "Verkehrsbedingte Beeinträchtigungen von Klima und Umwelt sollen [...] so reduziert werden, dass die verkehrsspezifischen Umweltziele sowie die Klimaschutzziele des Landes Berlin zur Umsetzung des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 (BGBl 20.10.2016) erreicht werden."
…und ein gutes Leben für alle, jetzt und in Zukunft.	§9: "Verkehrsbedingte Gesundheitsbeeinträchtigungen sollen vermieden werden." §4 (2): "Verkehrsinfrastruktur [...] [soll] zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen [...] gestaltet werden."

Quelle: Eigene Darstellung

Wie wird das Leitbild weiter genutzt?

Innerhalb des Bearbeitungsprozesses nimmt das Leitbild eine Art „Pionier-Stellung“ ein – es steht am Anfang und leitet den Weg für die weitere Bearbeitung auf der Reise in eine bessere Zukunft. Das Leitbild gibt ein erstes, möglichst einfach und intuitiv vorstellbares Bild von dem, was am Ende der Bearbeitung stehen könnte bzw. sollte. Damit steckt es den Rahmen ab und gibt Orientierung.

Das Leitbild steht somit am Anfang des Prozesses. Die hierfür priorisierten Themenschwerpunkte lassen sich nun in Zielkriterien unterteilen, die die Planung leiten und anhand derer der Erfüllungsgrad evaluiert werden kann. Dafür werden jedem Zielkriterium eindeutige Indikatoren zugeordnet, welche ihrerseits

durch Schlüsselfaktoren operationalisiert werden. Das Leitbild dient dazu, diese zu „richten“, das heißt solche Messgrößen bzw. Variablen zu finden, welche für die Erfüllung des Leitbilds maßgebend sind.

Im Rahmen einer SWOT-Analyse werden die Indikatoren nun nach den Zielkriterien bewertet. Das Ergebnis ermöglicht es, Strategien zu finden und Maßnahmen zu entwickeln, die zur Erfüllung des Leitbilds beitragen (Appel 2020, S. 234).

Formulierung der Zielkriterien aus den Handlungsfeldern

Bei der gemeinsamen Erarbeitung des Leitbildes konnte die Gruppe, wie bereits ausgeführt, diverse Themenfelder identifizieren, die für die zukünftige Entwicklung des Bundesplatzes als wichtig erachtet wurden. Bei der anschließenden Diskussion stellten sich 4 Themenfelder als besonders bedeutsam heraus, welche als konkrete Basis für die Formulierung des Leitbildes dienten.

- Buntes und belebtes Kiezzentrum
- Grüner Platz und Gesundes Klima
- Selbstbestimmte Mobilität für Jung und Alt
- Verbindet Nachbarschaften

Für die spätere SWOT-Analyse ist es essenziell übergeordnete Zielkriterien zu formulieren, damit darauf basierend Strategien und später konkrete Maßnahmen zur Erreichung der Ziele erarbeitet werden können. Die Methodik der SWOT-Analyse und die Rolle der Zielkriterien wird in Kapitel 7.1 ausführlich erläutert.

Dabei hat sich die Gruppe dazu entschieden, die 4 Handlungsfelder, die im Leibildprozess als besonders wichtig identifiziert wurden, thematisch zusammenzufassen und daraus 2 Zielkriterien aufzustellen.

Das Handlungsfeld „Buntes und belebtes Kiezzentrum“ zielt darauf ab, einen vielfältigen Stadtraum zu schaffen, der als Ort der Zusammenkunft für alle dienen soll. Zusammen mit dem Handlungsfeld „Grüner Platz und gesundes Klima“ haben wir daraus das Zielkriterium „**Attraktiver Aufenthaltsraum für alle“** formuliert, welches sowohl den sozialen Aspekt der nachbarschaftlichen Begegnung als auch die Rahmenbedingungen für einen attraktiven und gesunden Aufenthaltsraum (Grünflächen, geringer Lärm, Luftqualität, Gastronomie...) beinhaltet. Das Zielkriterium wird im weiteren Verlauf der Arbeit als **Zielkriterium A** bezeichnet. Abbildung 7 veranschaulicht die Zusammenführung der Handlungsfelder zu Zielkriterium A.

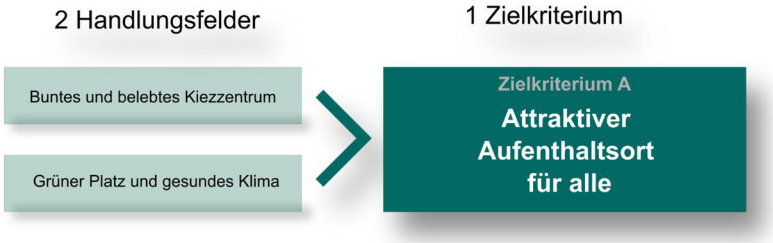


Abbildung 7: Herleitung des Zielkriteriums A
Quelle: Eigene Darstellung

Weiterhin wurden die Handlungsfelder „Selbstbestimmte Mobilität für Jung und Alt“ und „Verbindet Nachbarschaften“ unter dem Zielkriterium **„Knotenpunkt anwohner*innengerechter Mobilität“** zusammengefasst (vgl. Abbildung 8). Unter diesem Kriterium sollen alle Aspekte zusammengefasst werden, die im Zusammenhang mit Mobilität stehen. Dass Mobilität anwohnergerecht gestaltet werden soll, zielt darauf ab, nachhaltige Möglichkeiten der Fortbewegung zu fördern, die gleichzeitig weniger negative Einflüsse (Lärm, Feinstaub...) auf die Menschen vor Ort mit sich bringen. In diesem **Zielkriterium K** enthalten ist zudem der Anspruch, die Fortbewegungsmöglichkeiten für alle nutzbar zu machen (Barrierefreiheit, Erreichbarkeit...).

Abbildung 8: Herleitung des Zielkriteriums K
Quelle: Eigene Darstellung

5 Bestandsaufnahme (Mängel-Chancen-Bindungen)

In diesem Kapitel wird nun der Prozess zur Erhebung des Ist-Zustandes im Untersuchungs- und Planungsgebiet dargestellt. Dazu wurden Mängel, Chancen und Bindungen im Untersuchungsgebiet erfasst, geclustert und in MCB-Plänen fokussiert. Die MCB-Methodik wird zunächst näher vorgestellt und das Vorgehen beschrieben, anschließend werden die Ergebnisse der Bestandsaufnahme erläutert.

5.1 Methodik

Innerhalb des klassischen Verkehrsplanungsprozesses steht die Bestandsaufnahme, zusammen mit der Zielerarbeitung und Zustandserfassung, am Anfang des Planungsprozesses. Methodisch kann die Bestandsaufnahme als MCB-Plan durchgeführt werden. MCB steht für Mängel-Chancen-Bindungen. Es handelt es sich beim MCB-Plan um eine raumplanerische Methode, um sich einen Überblick über ein Planungsgebiet zu verschaffen und Entwicklungsmöglichkeiten und Probleme im Bestand sowie im Projektumfang unveränderliche Gegebenheiten zu identifizieren. Er soll Eigenschaften des Untersuchungsgebietes übersichtlich in einer Karte darstellen und die zugrunde gelegten Annahmen transparent machen. Es kommen unterschiedliche Datenquellen in Betracht. Zum einen kann auf geeignete amtliche und nichtamtliche räumliche Daten zurückgegriffen werden und bereits erarbeitete Konzepte oder Gutachten für das Gebiet berücksichtigt werden. Zum anderen bietet es sich an, das Untersuchungsgebiet zu begehen und zu befahren und somit eigene Eindrücke im MCB-Plan zu verarbeiten. Der kartographisch aufgearbeitete MCB-Plan dient auch als Diskussionsgrundlage für die Datenerhebung im Feld sowie die anschließende Strategie- und Maßnahmenentwicklung.

Die MCB-Arbeitsgruppe hat in Anlehnung an den Stand der Praxis eigene, konkretisierte Definitionen für Mängel, Chancen und Bindungen erarbeitet, die der weitergehenden Analyse zugrunde liegen:

- Mängel beschreiben eine im Sinne des Leitbildes schlechte, unvorteilhafte Situation im Ist-Zustand, sie stehen der Erfüllung des Leitbildes entgegen. Sie sind lokal verortet, haben also konkreten Bezug zum Untersuchungsraum und sind planerisch veränderbar. Aber die Identifikation eines Mangels führt nicht zwangsweise dazu, dass dieser im Rahmen des Projekts weiter behandelt wird und dazu eine Strategie oder Maßnahme formuliert wird.
- Chancen sind positive Eigenschaften im Untersuchungsgebiet, die einen Beitrag zur Erfüllung des Leitbilds leisten können und deren Potential man stärker herausarbeiten kann. Chancen sind auch Ansatzpunkte für die spätere Strategieentwicklung.
- Bindungen sind Situationen im Ist-Zustand, die z.B. aus Erwägungen von ungünstigem Kosten-Nutzen-Verhältnis oder Kapazitäten im Rahmen der Projektbearbeitung, als nicht veränderbar angesehen werden oder angesehen werden müssen. Sie sind Zustände, die (vorerst)

unberücksichtigt bleiben, aber das heißt nicht, dass sie keinen Einfluss auf die Erreichung des Leitbilds haben oder mit diesem übereinstimmen.

Der nächste Abschnitt stellt das Vorgehen bei der Datenerhebung sowie die verwendeten Daten vor.

5.2 Vorgehen

Die Erarbeitung der MCB-Pläne erfolgte in einem iterativen Vorgehen. Parallel zur Erarbeitung des Leitbildes wurde innerhalb der MCB-Gruppe eine umfassende Daten- und Literaturrecherche durchgeführt. Als Hauptquellen wurden räumliche Daten aus dem Berliner Geoportal FIS-Broker (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen)[1] sowie Veröffentlichungen zum Bundesplatz von beauftragten Ingenieurbüros (Acocella et al. 2021; Spath+Nagel 2021), der Initiative Bundesplatz e.V. (Initiative Bundesplatz e.V. 2014) und dem Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf (Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf 2021a, 2016) herangezogen. Die Erkenntnisse daraus wurden in einer freien Themensammlung auf räumlicher Ebene des Untersuchungsgebiets durch die Kleingruppe geordnet und hierarchisiert sowie mit eigenen Beobachtungen und Diskussionsrunden in der großen Projektgruppe angereichert. Die Themensammlung diente als Grundlage zur Erarbeitung des Leitbildes und der sich daraus ergebenden vier Themenfelder. Das Leitbild hat wiederum die Themensammlung konkretisiert und geschärft, sodass sich beide Prozesse gegenseitig bedingt haben, vgl. Abbildung 9.

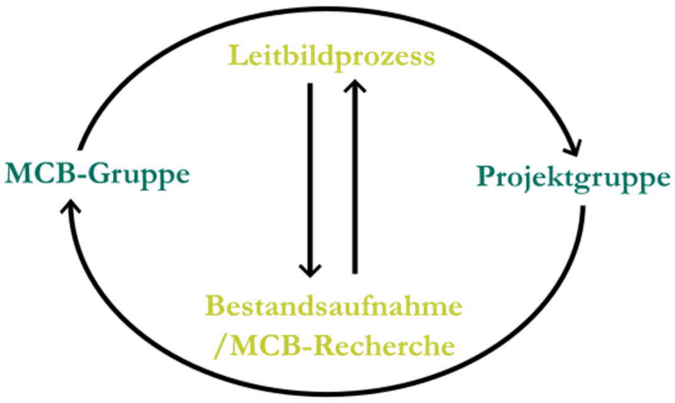


Abbildung 9: Iterativer Prozess der Bestandsaufnahme und Leitbilderarbeitung.
Quelle: Eigene Darstellung

[1] Die genutzten Datensätze werden auf den entsprechenden MCB-Plänen angegeben.

Die Themensammlung wurde in Vorbereitung auf die Erstellung der Pläne in eine thematisch geordnete Matrix aus Mängeln, Chancen und Bindungen in den vier Themenfeldern überführt und ist in Abbildung 10 zu sehen. Die Erarbeitung je eines MCB-Plans für die vier Themenfelder hat sich im Prozess als sinnvoll erwiesen, um die Inhalte thematisch sinnreich zu clustern und übersichtliche, selbsterklärende Pläne zu generieren.

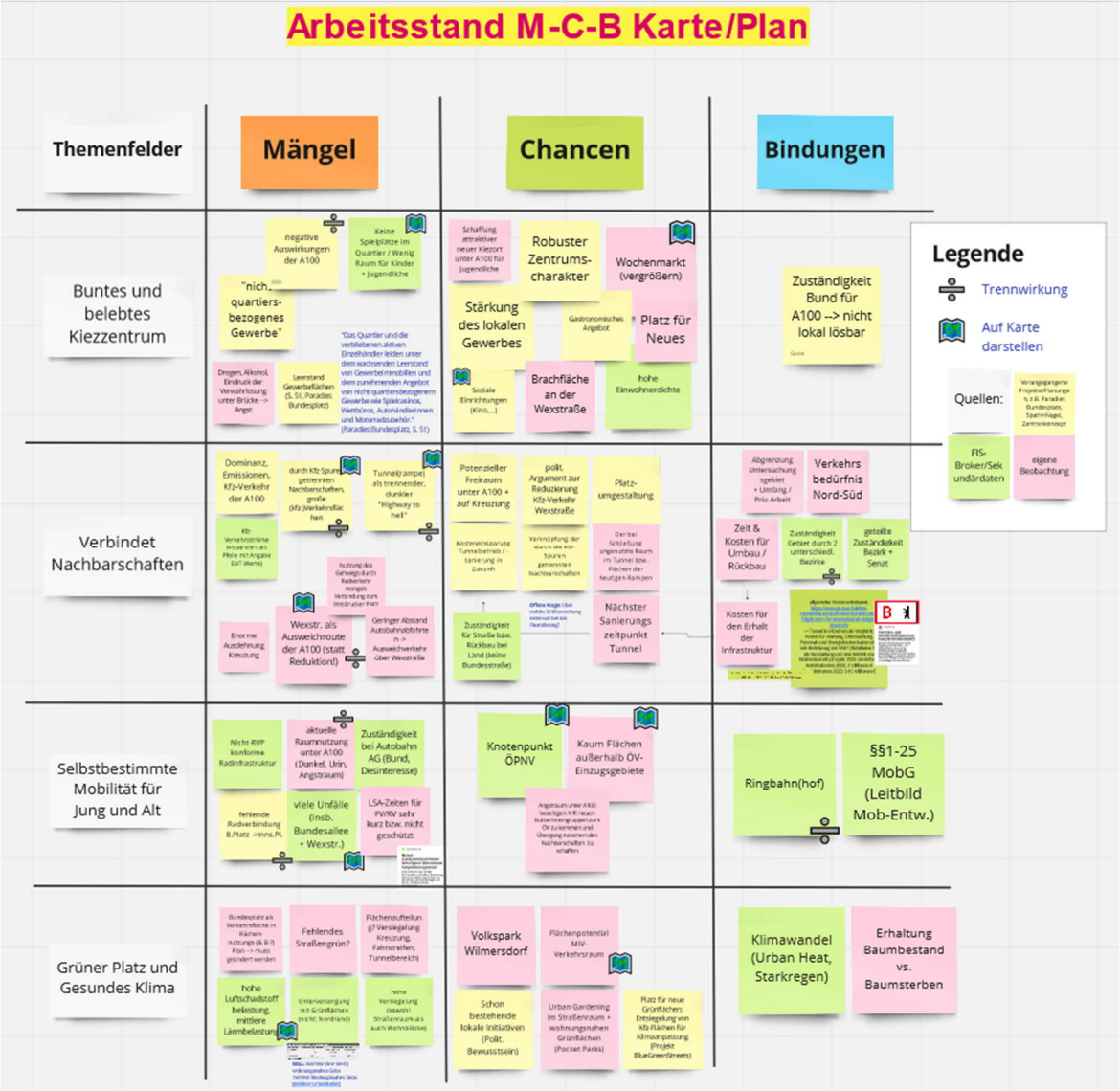


Abbildung 10: Arbeitsstand der Bestandsaufnahme zur Vorbereitung der MCB-Pläne vom Dezember 2022.

Quelle: Eigene Darstellung

5.3 Ergebnisse

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Bestandsaufnahme in Form der MCB-Pläne und deren verbal-argumentative Begründung vorgestellt. Es wurden vier MCB-Pläne erstellt, die den Themenfeldern aus dem Leitbild entsprechen (vgl. Kapitel 4). Es hat sich während der Bearbeitung gezeigt, dass es neben thematischen Schwerpunkten auch räumlichen Schwerpunkte gibt, die bei der Erläuterung der MCB-Pläne herausgearbeitet werden und in der Maßnahmenformulierung wieder aufgenommen werden (vgl. Kapitel 9). Dazu zählt der Bundesplatz als Stadtplatz, die Bundesallee mit dem Tunnel, die Zu- und Abwege zur ÖV-Station Bundesplatz sowie der Raum unter der A 100.

1. Plan "Buntes und belebtes Kiezzentrum"

Im Themenfeld “Buntes und belebtes Kiezzentrum” stehen die soziale Situation und Voraussetzungen des Gebietes im Vordergrund. Mit Blick auf die in Kapitel 3.2 vorgestellten sozialen Kennzahlen weist das Gebiet eine überdurchschnittlich hohe Bevölkerungsdichte auf. Besonders dicht bewohnte Blöcke sind in dunkelblau hinterlegt. Je heller das Blau wird, desto geringer ist die Bevölkerungsdichte, doch liegt selbst die unterste Kategorie für dieses Gebiet über dem berlinweiten Durchschnitt. Die vergleichsweise hohe Bevölkerungsdichte wird dabei als Chance und Voraussetzung gesehen, ein vielfältiges und lebendiges urbanes Quartier weiterzuentwickeln. Durch die vorwiegend geschlossene und halboffene Blockbebauung im Gründerzeitstil (1870er bis 1918) liegt eine architektonisch interessante und optisch ansprechende Bebauung vor, die das Gebiet gliedert und aufwertet.

Fast der gesamte Abschnitt der Bundesallee innerhalb des Untersuchungsgebietes weist viele Angebote für die Versorgung und Freizeit der Anwohner*innen auf. Dazu wurden auf OSM kartierte “nützliche und wichtige Einrichtungen” (OpenStreetMap Mitwirkende 2022) exportiert und in das grün-transparente Wabenraster überführt. Gemeint sind damit z.B. Supermärkte und andere Geschäfte, Apotheken und Arztpraxen sowie religiöse und kulturelle Einrichtungen. Dargestellt sind 25m-Gebietseinheiten, die über mindestens zwei Einrichtungen verfügen. Neben der Bundesallee haben sich auch die Mainzer Straße, der Cosimaplatz sowie die Detmolder und Wexstraße als Schwerpunkte öffentlicher Einrichtungen identifiziert, wobei die letzteren beiden teilweise gleichzeitig von Leerstand geprägt sind.

Besonders hervorzuheben ist auch die hohe Anzahl an Kindergärten und Schulen im Untersuchungsgebiet. Dies unterstreicht die Notwendigkeit für sichere Infrastruktur, die allen Bevölkerungsgruppen selbstbestimmte Mobilität ermöglicht (vgl. auch 3. MCB-Plan). Auf der anderen Seite fällt auf, dass, mit Ausnahme des Volksparks Wilmersdorf, nur ein Spielplatz in Wohnblocknähe zu verzeichnen ist. Der Volkspark ist von der ÖPNV-Station Bundesplatz als zentraler Ort im

Untersuchungsgebiet in ca. 10 Gehminuten zu erreichen. Insgesamt gibt es im Quartier nur sehr wenige Spiel- und Sportmöglichkeiten.

Das Gebiet ist durch die Trennwirkung der A 100 und Gleisanlagen der Ringbahn stark in einen nördlichen und südlichen Teil geteilt. Bei der Bearbeitung wurde festgestellt, dass der Bundesplatz dabei ein öffentlicher Zulaufpunkt für den nördlichen Teil ist und der Varziner bzw. Cosimaplatz diese Funktion für den südlichen Teil einnimmt. Alle drei Plätze sind im Plan mit grünen Sternen eingezeichnet. Ein Mobilitäts- und Stadtentwicklungsprojekt Bundesplatz hat das Potential, diese zwei Quartiere wieder stärker miteinander zu verbinden (vgl. auch 4. MCB-Plan).

2. Plan "Grüner Platz und Gesundes Klima"

Der MCB-Plan „Grüner Platz und Gesundes Klima“ nimmt Bezug auf die nahräumliche Versorgung mit Grünflächen, sowie die Lärm- und Luftbelastung in einzelnen Teilen des Untersuchungsraums. Dabei zeigt sich eine starke Unterscheidung der nördlichen, schwächer belasteten Räume und der defizitären Räume südlich des Autobahn- und S-Bahn-Rings (2-fache Belastung nach Umweltgerechtigkeitsatlas). Besonders problematisch sticht auch der Bereich um die Wexstraße heraus. Die Luftbelastung ist in allen Bereichen hoch, die Lärmbelastung ist mit mittel gekennzeichnet. Stark defizitär ist die Versorgung mit wohnortnahen Spiel- und Sportflächen im gesamten Gebiet, genauso fehlen Grünflächen. Die Versiegelung ist allgemein hoch, was gesundheitliche Gefahren durch Hitze erzeugt.

Chancen bieten der große Park im Norden (Volkspark Wilmersdorf) sowie der kleinere Perelsplatz unterhalb des Neubaugebiets Friedenauer Höhe mit ihren einladenden Grünflächen und gepflegten Spiel- und Sportangeboten. Um die insb. im inneren des Untersuchungsgebiets kumulierenden Mängel auszugleichen, bietet der heute durch Kfz-Verkehr überbeanspruchte Raum entlang der Bundesallee enorme Flächenreserven für zusätzliche Begrünung. Dafür könnte entlang der heutigen Trasse eine neue Grünachse in Nord-Süd-Richtung die bestehende Grünachse in Ost-West-Richtung ergänzen.

Mängel-Chancen-Bindungen am Bundesplatz zum Thema "Buntes und belebtes Kiezzentrum"

Legende

- Untersuchungsgebiet
- Grünanlagen
- Kita
- Schule
- Spielplatz

Anzahl POIs & Einrichtungen (75m Raster)

- 2
- 9

Bevölkerungsdichte (EW/ha)

- 93 - 225
- 225 - 350
- 350 - 475
- 475 - 600
- 600 - 724

0 100 200 m

Datenquellen:
Geoportal Berlin / Kindertagesstätten
Geoportal Berlin / Schulstandorte
Geoportal Berlin / Grünanlagenbestand einschl. Spielplätze
Amt für Statistik Berlin-Brandenburg / Einwohnerdichte 2021 (Umweltatlas)
OpenStreetMap Mitwirkende / Points of Interest (POIs) & Einrichtungen (exkl. Schulen & Kindergärten)

Hintergrund:
Geoportal Berlin / ALKIS Berlin Gebäude
Geoportal Berlin / Grünanlagenbestand
Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2022 / Statistische Blöcke des RBS

Bearbeitung am: 07.02.2023

Mängel-Chancen-Bindungen am Bundesplatz zum Thema "Grüner Platz und Gesundes Klima"

Legende

- Untersuchungsgebiet
- Grünanlagen

Grünversorgung (Umweltatlas)
- versorgter Bereich
- unterversorgter Bereich
- schlecht versorgter Bereich
- nicht versorgter Bereich

Grünversorgung (MCB-Einschätzung)
- Chancen
- Mängel

Mehrfachbelastung (Umweltatlas)
- einfach
- zweifach

0 100 200 m

Datenquellen:
Umweltatlas Berlin / Umweltgerechtigkeit:
Integrierte Mehrfachbelastungskarte
Geoportal Berlin / Versorgung mit öffentlichen,
wohnungsnahen Grünanlagen 2020

Hintergrund:
Geoportal Berlin / ALKIS Berlin Gebäude
Geoportal Berlin / Grünanlagenbestand
Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2022 /
Statistische Blöcke des RBS

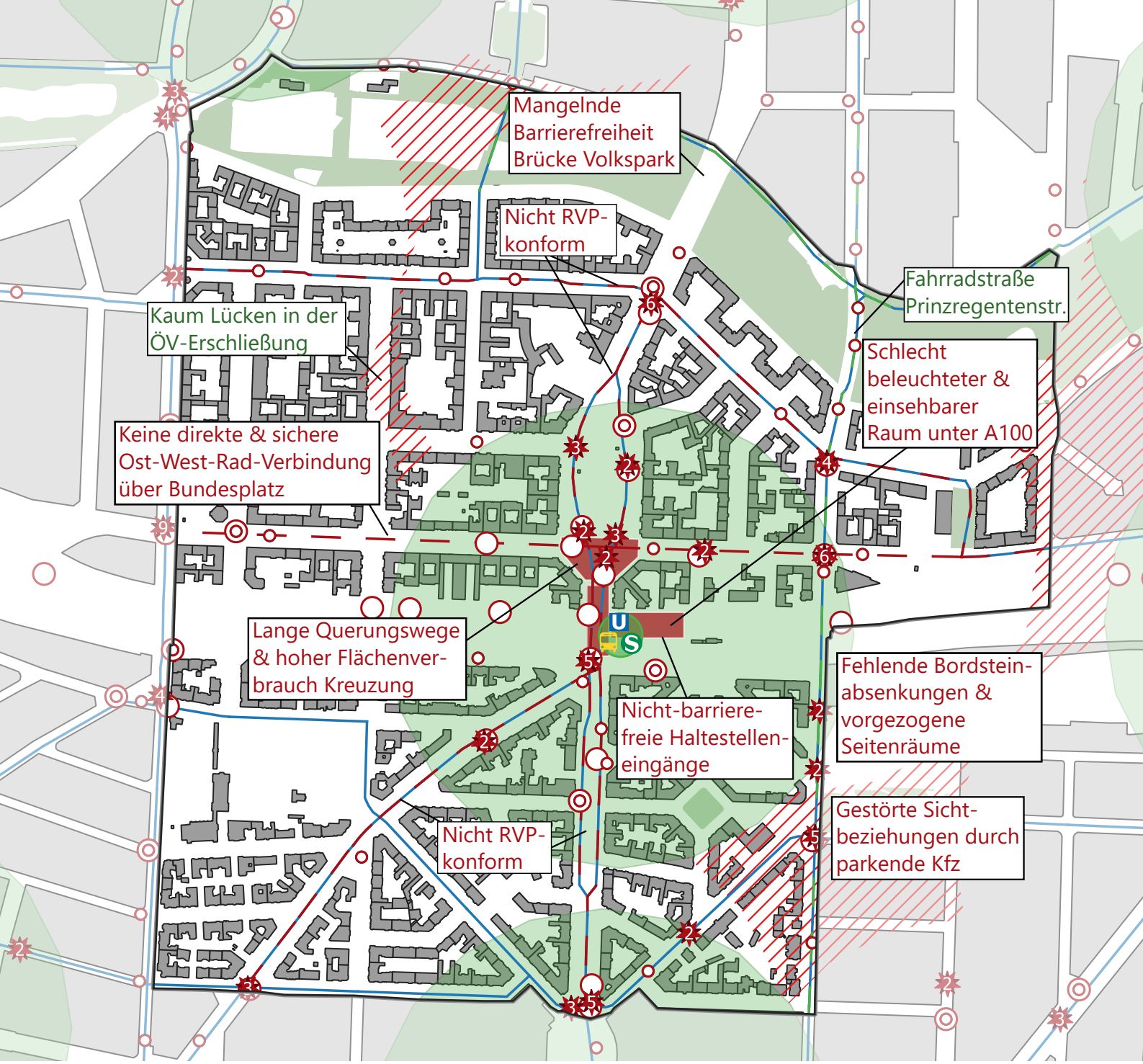
Bearbeitung am: 06.02.2023

3. Plan "Selbstbestimmte Mobilität für Jung und Alt"

Der Plan „Selbstbestimmte Mobilität für Jung und Alt“ zeigt Potenziale und Defizite des umwelt- und sozialverträglichen Verkehrs im Untersuchungsgebiet. Fast das gesamte Gebiet ist im öffentlichen Personennahverkehr durch die Station Bundesplatz sowie die umliegenden Haltestellen gut erschlossen. Die Haltestelle Bundesplatz selbst stellt durch ihre Anbindung an S- und U-Bahn mit dichten Takten und attraktiven Direktverbindungen die Basis für ein gut erreichbares urbanes Zentrum der Nachbarschaft dar. Zu kritisieren ist hier allerdings, dass nicht alle Eingänge barrierefrei sind, genauso wie der Durchgang im Osten der S-Bahnhaltestelle.

Bei der Erschließung im Radverkehr ist die Prinzregentenstraße positiv hervorzuheben, die als Fahrradstraße eine attraktive Nord-Süd-Verbindung darstellt. Die meisten anderen Straßen im Untersuchungsgebiet, die Teil des Berliner Radverkehrsplans sind, weisen allerdings nur unzureichende Radverkehrsanlagen auf. Hierbei ist besonders die Bundesallee im Bereich des Bundesplatzes und die Wexstraße zu nennen, auf der eine Fahrt in Richtung Osten nicht möglich ist, ohne verbotenerweise den Gehweg zu nutzen.

Im Untersuchungsgebiet gibt es zwar offiziell keine Unfallschwerpunkte, eine genauere Betrachtung der Unfalldaten offenbart allerdings, dass es insbesondere im Verlauf der Bundesallee eine Häufung von Unfällen gibt, an denen Zufußgehende oder Radfahrende beteiligt waren. Im Hinblick auf das Zielbild der Vision Zero, aber auch des formulierten Ziels der selbstbestimmten Mobilität für alle Menschen, stellen diese Unfälle einen großen Mangel dar.



Mängel-Chancen-Bindungen am Bundesplatz zum Thema "Selbstbestimmte Mobilität für Jung und Alt"

Legende

- Untersuchungsgebiet
- Grünanlagen

Radverkehrsführung

- Chancen
- Mängel
- Radverkehrsnetz (RVP)

Öffentlicher Verkehr

- Einzugsbereiche S- und U-Bahn (300m)
- Lücken in der ÖV-Erschließung (Bus/U-/S-Bahn)

Unfälle (2018-2021)

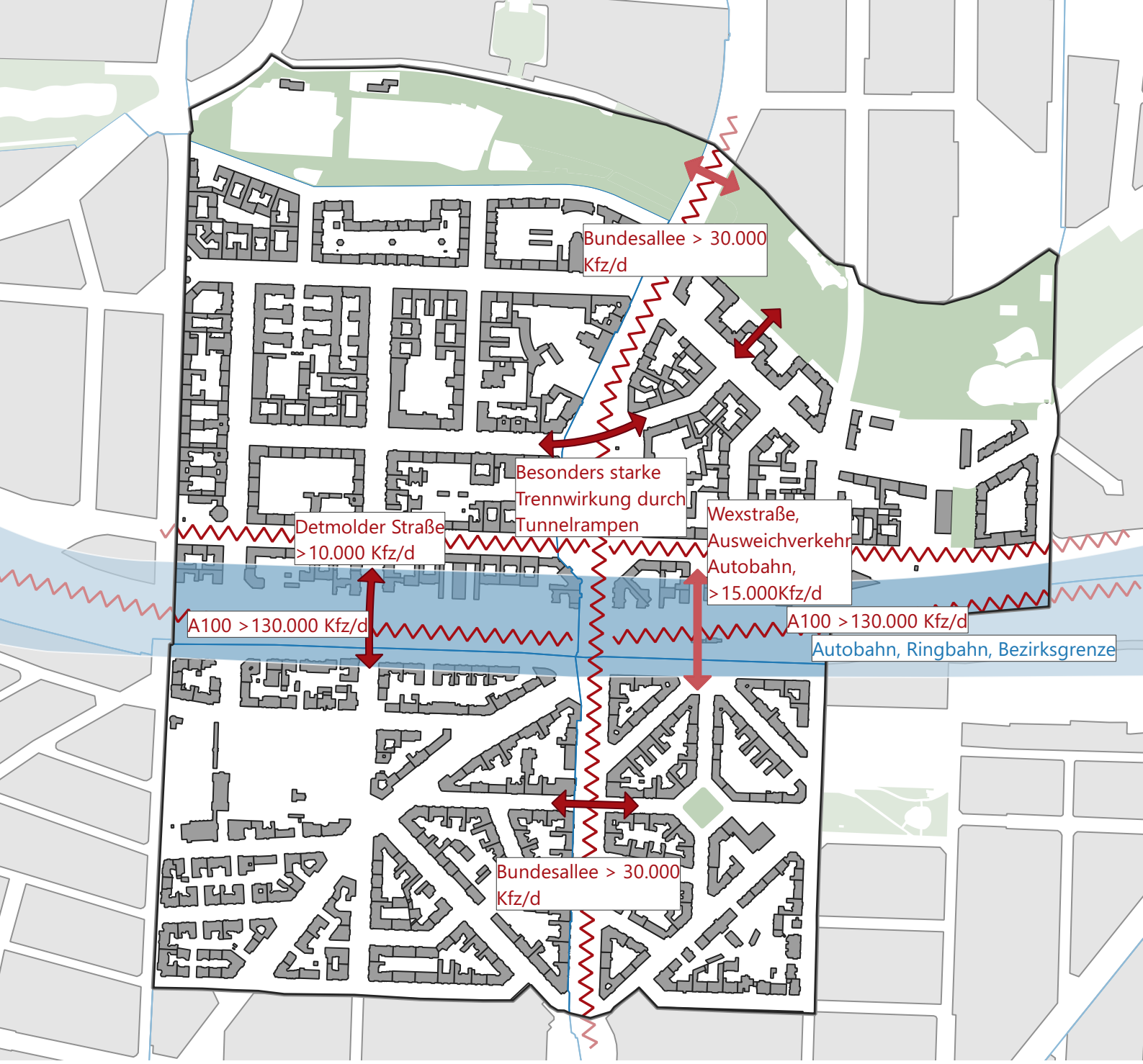
- Mit Fuß-/Rad-Beteiligung
- Mit Häufung bei Fuß-/Rad-Beteiligung
- Schwerverletzte oder Getötete

0 100 200 m

Datenquellen:
Geoportal Berlin / Radverkehrsnetz
OpenStreetMap Mitwirkende / Haltestellen
Statistische Ämter des Bundes und der Länder / Unfallatlas (2021)

Hintergrund:
Geoportal Berlin / ALKIS Berlin Gebäude
Geoportal Berlin / Grünanlagenbestand
Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2022 / Statistische Blöcke des RBS

Bearbeitung am: 07.02.2023



Mängel-Chancen-Bindungen am Bundesplatz zum Thema "Verbindet Nachbarschaften"

Legende

- Untersuchungsgebiet
- Lebensweltlich Orientierte Räume (LOR)
- Grünanlagen
- Flächennutzung
- Trennwirkung

Verbindungen

- Fehlende Wegeverbindung
- Mangelhafte Wegeverbindung

0 100 200 m

Datenquellen:
Geoportal Berlin / Flächennutzungsplan Berlin (aktuelle Arbeitskarte)
Amt für Statistik Berlin-Brandenburg / Lebensweltlich orientierte Räume (LOR) - Planungsräume (01.01.2021)

Hintergrund:
Geoportal Berlin / ALKIS Berlin Gebäude
Geoportal Berlin / Grünanlagenbestand
Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2022 / Statistische Blöcke des RBS

Bearbeitung am: 09.01.2023

4. Plan "Verbindet Nachbarschaften"

Der vierte MCB-Plan zum Thema „Verbindet Nachbarschaften“ zeigt, dass das Untersuchungsgebiet heute durch sich kreuzende Verkehrsinfrastrukturen stark zerteilt ist. Größte Barriere ist dabei die in Ost-West-Richtung verlaufende Schneise bestehend aus A 100, viergleisiger Ringbahn sowie Wex- und Detmolder Straße. Mit ihr geht auch die Bezirksgrenze zwischen Charlottenburg-Wilmersdorf und Tempelhof-Schöneberg einher, die zwar keine physische Zerschneidung darstellt, wohl aber eine der Zuständigkeiten, die die Teilung der Wohngebiete weiter zementiert. Hinzu kommt die Bundesallee, die durch ihren sechsspurigen Ausbau und insbesondere durch die Rampen im Bereich des Bundesplatzes und südlich der Ringbahn das Untersuchungsgebiet in Nord-Süd-Richtung zerschneidet.

Die räumlichen Trennungen zeigen sich einerseits durch die unmittelbaren negativen Auswirkungen der Verkehrsinfrastrukturen, wie Lärm- und Luftbelastung sowie der visuellen Barriere, aber auch in der Straßen- und Wegestruktur des Viertels. Einige sich aus der historischen Blockstruktur ergebenden Verbindungen existieren heute nicht mehr, wie zum Beispiel die Verbindung zwischen Tübinger und Mainzer Straße, die durch die Tunnelrampen getrennt sind oder die Verbindung von Weimarischer und Stubenrauchstraße, die durch A 100 und Ringbahn unterbrochen ist.

Im Gegensatz zu Bundesallee, Wexstraße und Detmolder Straße wurden die Bezirksgrenze, die Ringbahn und die Autobahn nicht als Mängel, sondern als Bindungen aufgenommen. Eine grundsätzliche Anpassung von ihnen hätte Auswirkungen weit über das Untersuchungsgebiet hinaus zur Folge, die den Rahmen des Projektes übersteigen. Dennoch werden die von ihnen ausgehenden negativen Auswirkungen als Mängel angesehen, die abgebaut werden sollten.

Zusammenfassung

Zusammenfassend muss also festgehalten werden, dass im Untersuchungsgebiet klare Mängel festgestellt wurden und es in vieler Hinsicht nicht dem im Leitbild gezeichneten Optimalzustand entspricht. Das Gebiet ist insbesondere durch die Unterversorgung mit Grünflächen und starke Zerschneidung durch Verkehrsachsen gekennzeichnet und auch bei der Verkehrssicherheit gibt es große Defizite. Gleichzeitig konnten aber auch Chancen erkannt werden, die Ansatzpunkte für Verbesserungen im Sinne des Leitbildes bieten. So können die hohe Bevölkerungsdichte, die gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr und eine Vielzahl an Einrichtungen des öffentlichen Lebens entlang der Bundesallee den Grundstein für ein belebtes und urbanes Zentrum bilden.

6 Datenerhebung im Feld

Ein grundlegendes Element der Planung und Umgestaltung des öffentlichen Raums ist die umfassende Datenerhebung im Feld. Im Rahmen der Umgestaltung des Bundesplatzes werden im Vorfeld verschiedene Methoden der Datenerhebung genutzt, um ein tiefgreifendes Verständnis der Bedürfnisse und Anforderungen der Nutzer*innen und Anwohner*innen zu erhalten. Nur so können Planende ein detailliertes Bild von der Ist-Situation erlangen und das Potenzial des Platzes optimal ausschöpfen. In qualitativen Interviews und qualitativen Beobachtungen wurden die Bedürfnisse und Wünsche der Anwohner*innen und Nutzer*innen erhoben. In ergänzenden Expert*inneninterviews wurden Fachleute der Branche befragt, um professionelle Expertise in die Planung zu integrieren. Darüber hinaus dienten durchgeführte Expert*inneninterviews der politischen und organisatorischen Betrachtungsweise des Soll- und Ist-Zustandes des Bundesplatzes. Die drei Methoden der Datenerhebung sowie deren Ergebnisse werden im Folgenden dargestellt.

6.1 Qualitative Beobachtung

Für die weitere Bearbeitung des Forschungsprojektes sind die qualitativen Beobachtungen am Bundesplatz essenziell, um das tatsächlich Verhalten sowie Konfliktpotenziale im Untersuchungsgebiet zu identifizieren. Die Methode der Beobachtung gilt als klassische Methode der Sozialwissenschaft. Hinzufügend ist es wichtig zu erwähnen, dass es sich um eine systematische, planmäßige und strukturierte Beobachtung handelt (vgl. Endruweit 2014, S. 49f.).

Methodik

Als Methoden für die qualitative Beobachtung wurden Begehungen, stationäre Videoaufnahmen und Beobachtungen der Bewegungsprofile (Quelle-Ziel-Beziehung und Fahrradverfolgung) durchgeführt. Beginnend mit einer Ortsbegehung, die unter anderem genutzt wurde, um Ideen zu generieren, Meinungen einzuholen und Informationen zu sammeln. Dabei unterstützte es den Planungsprozess visuell und schaffte einen lokalen Bezug (vgl. SenStadtUm 2012, S. 328). Im weiteren Bearbeitungsprozess erfolgten die stationären Videoaufnahmen am Bundesplatz. Diese Methode wurde genutzt, um die Interaktion zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu analysieren und sich mit der bestehenden Infrastruktur auseinanderzusetzen. Das Videomaterial wurde begutachtet und zur Visualisierung von Problembereichen verwendet (vgl. Endruweit 2014, S. 48ff.). Hinzufügend war es zum Abbilden der Nutzer*innenperspektive wichtig, die Bewegungsprofile der Nutzenden genauer zu betrachten. Bei Fremdbeobachtungen wird das Verhalten einer unbekannten Person wahrgenommen und objektiv bewertet (vgl. ebd., S. 48ff.). Für die Projektarbeit wurde die Beobachtung der Quelle-Ziel-

Beziehungen sowie eine Fahrradverfolgungen durchgeführt. Anschließend wurden die gesammelten Informationen aus den verschiedenen Beobachtungsarten im Untersuchungsgebiet mithilfe einer Kartierung visualisiert und protokolliert.

Erhebungen

Im weiteren Verlauf dieses Kapitels werden die Ergebnisse der verschiedenen Erhebungsmethoden vorgestellt. Wie anhand der Tabelle 2 zu erkennen ist, wurden acht Erhebungstermine absolviert. In der ersten Erhebungsphase erfolgte die Ortsbegehung am Bundesplatz. Um das Untersuchungsgebiet gründlich beurteilen zu können, fanden insgesamt zwei Begehungen zu unterschiedlichen Zeiten statt. Die erste Ortsbegehung wurde in der gesamten Projektgruppe am 24.10.2022 zwischen 11 und 13 Uhr durchgeführt. Die Begehung hatte das Ziel, das Untersuchungsgebiet kennenzulernen und erste Eindrücke zu sammeln. Anschließend fand am 07.01.2023 eine weitere Begehung zwischen 11 und 13 Uhr statt, wobei die Aufenthaltsmöglichkeiten am Bundesplatz betrachtet wurden. Vor der weiteren Durchführung war es wichtig, das Untersuchungsgebiet auf Google Maps genauer zu analysieren und interessante Umgebungsmerkmale wie Grundschulen, Kindergärten oder lokale Unternehmen zu identifizieren. Auf diesem Wissen basierend, wurde die Schulbeobachtungen, die Quelle-Ziel-Beziehungen sowie die Fahrradverfolgung geplant.

Tabelle 2: Erhebungstermine

Tag	Uhrzeit	Beobachtungsart
24.10.2022	11-13 Uhr	Begehung
28.11.2022	8-10 Uhr	stationäre Videoaufnahmen
30.11.2022	16-18 Uhr	stationäre Videoaufnahmen
05.12.2022	8-10 Uhr	Verfolgungen (Quelle-Ziel-Beziehungen)
06.12.2022	7-8 Uhr	Schulbeobachtung
06.12.2022	8-9 Uhr	Verfolgungen (Quelle-Ziel-Beziehungen)
07.12.2022	8.45-9:15 Uhr	Fahrradverfolgung
07.01.2023	11-13 Uhr	Begehung

Quelle: Eigene Darstellung

Bewegungsprofile

Zum Verständnis der Mobilität am Bundesplatz wurden Bewegungsprofile erstellt. Dabei wurde sowohl eine Fahrradtour durch den Kiez durchgeführt als auch Bewegungen der Fußgänger*innen aufgezeichnet. Im Folgenden werden die verschiedenen Bewegungsprofile differenziert nach den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden beschrieben.

Fahrrad

Die Fahrradtour führte über den Bundesplatz und an den wichtigen Knotenpunkten vorbei, wie der Detmolder Straße/ Bundesallee sowie Wexstraße/ Bundesallee, die im Planungsgebiet liegen. Bei der Auswahl der Route wurde darauf geachtet, dass möglichst viel Strecke innerhalb des Planungs- und Untersuchungsgebiets abgefahren wird, um so ein besseres Verständnis für den Radverkehr zu entwickeln. Die Route ist in Abbildung 11 dargestellt.

Die Ergebnisse der Fahrradtour zeigen deutliche Mängel: Die Infrastruktur für den Radverkehr ist nicht gut ausgebaut. Vor allem im südlichen Teil der Bundesallee ist die Fahrradinfrastruktur sehr schmal, sodass beispielsweise Lastenräder die Radwege nicht nutzen können. Weiterhin werden die Radverkehrsanlagen durch parkende Fahrzeuge blockiert und so müssen Radfahrende auf den Gehweg oder die Fahrbahn ausweichen.

Einige Straßen bieten nur Kopfsteinpflaster als Fahrbahnbelag und somit ist der Fahrkomfort für Radfahrende hier deutlich gestört. Weiterhin sorgen Baumwurzeln und Schlaglöcher für eine teilweise holprige Fahrt.

Die Führung des Radwegs ist an einigen Stellen nicht eindeutig. Beispielsweise in der Hildegardstraße Ecke Livländische Straße, dort endet der Radweg abrupt, sodass der Radfahrende anschließend auf die Fahrbahn ausweichen muss.

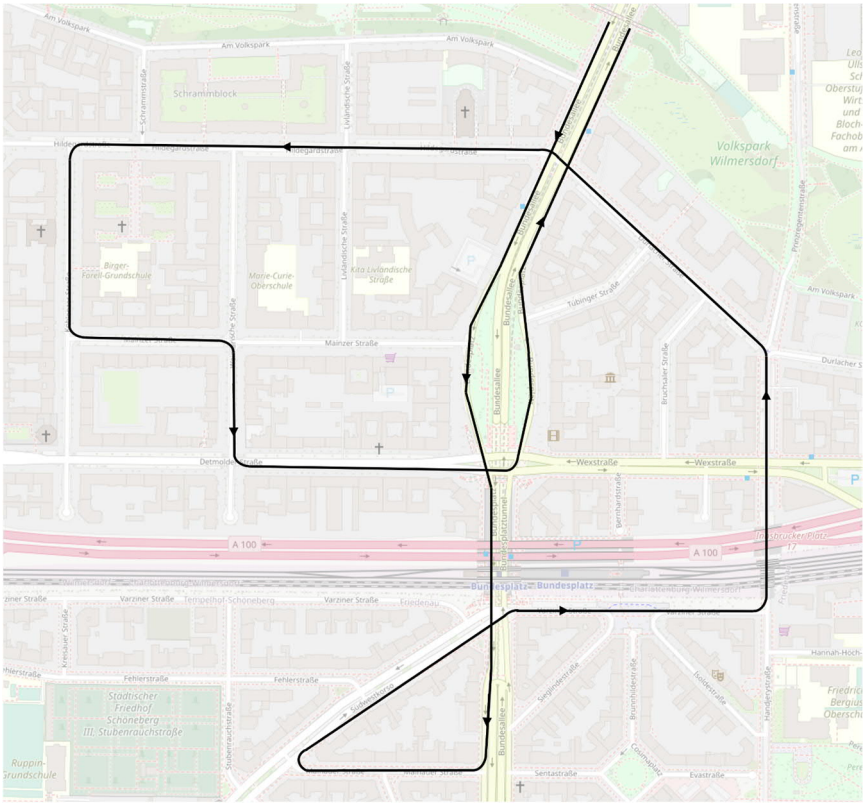


Abbildung 11: Fahrradroute

Quelle: Eigene Darstellung auf Dartengrundlage von OpenStreetMap contributors 2023

Fuß

Ausgangspunkte für die Bewegungsprofile der Zufußgehenden waren die S- und U-Bahnausgänge, sowie der Nahversorger in der Mainzer Straße. Dabei wurden möglichst unterschiedliche Personen beobachtet, sodass sowohl junge als auch ältere Menschen sowie Eltern mit Kindern erfasst werden konnten. Die Erstellung der Bewegungsprofile erfolgte dabei an zwei verschiedenen Werktagen.

Insgesamt wurden 28 Bewegungsprofile erstellt, wobei recht schnell auffiel, dass viele Personen bereits mit der Wahl des U-Bahnausgangs eine Querung der Bundesallee vermieden. Eine Auswahl an Bewegungsprofilen ist in Abbildung 12 zu sehen.

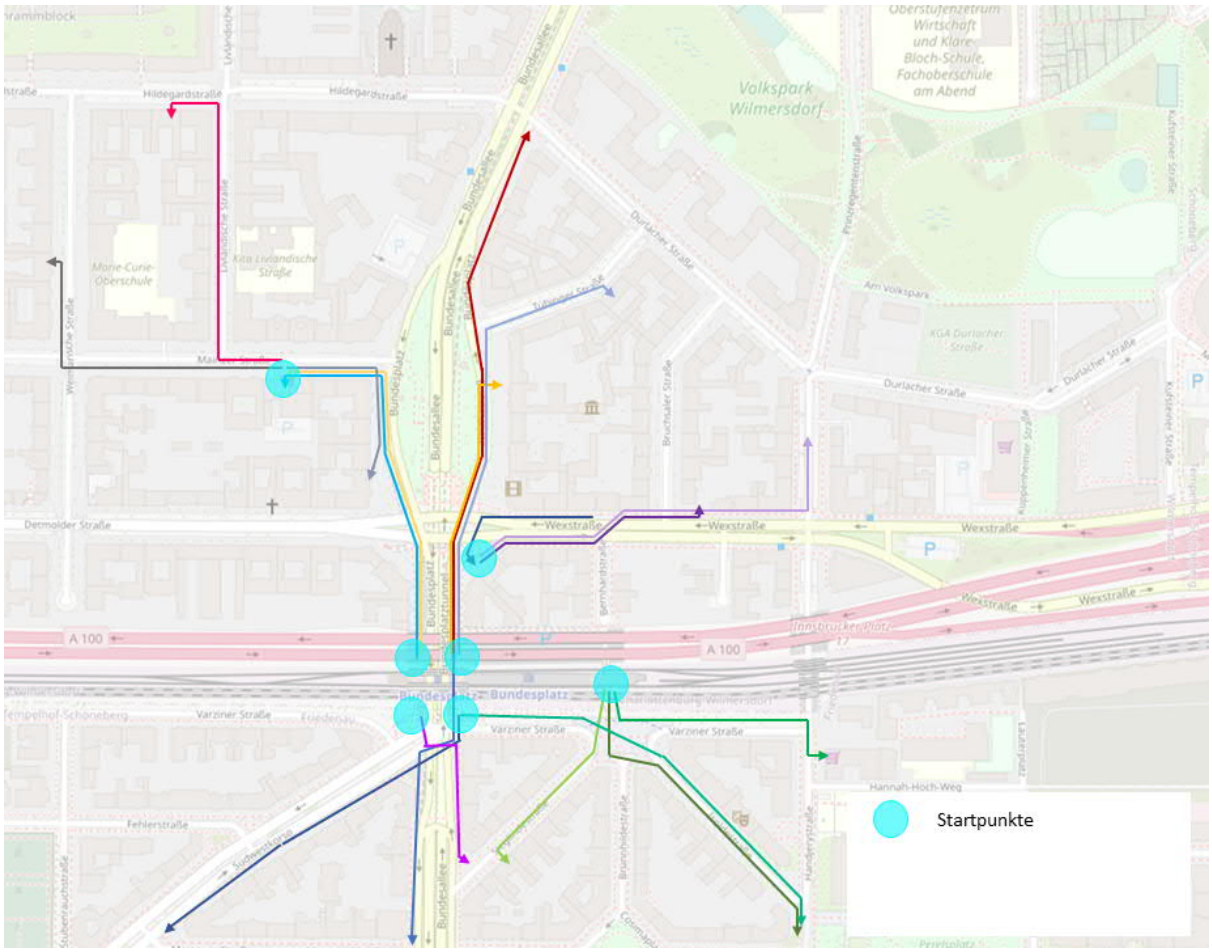


Abbildung 12: Bewegungsprofile

Quelle: Eigene Darstellung auf Dartengrundlage von OpenStreetMap contributors 2023

Stationäre Videoaufnahmen

Um direkt am Bundesplatz eine Bestandsaufnahme über mögliche Konfliktpunkte sowie die Bewegungen im Knotenpunkt Bundesallee/ Wexstraße/ Detmolder Straße zu ermitteln, wurden hier an strategisch gewählten Punkten Kameras aufgestellt. Mit diesen wurden am Morgen und am Nachmittag, und somit zu unterschiedlichen Lichtbedingungen, Aufnahmen angefertigt. Die Aufnahmen hatten jeweils eine Länge von ca. 15 Minuten und dienten dazu einen qualitativen Einblick in das Verkehrsgeschehen zu gewinnen, nicht jedoch eine repräsentative Bestandsaufnahme anzufertigen. Auf dem Volksparksteg und der südlichen Tunnelrampe wurden Kameras aufgestellt, um Konflikte zwischen den Verkehrsströmen aus dem Tunnel und dem ebenerdigen Verkehr zu ermitteln.

Die Orte, an denen die stationären Kameras aufgestellt wurden, sind Abbildung 13 zu entnehmen. Dort sind außerdem die Sichtfelder der Kameras eingezeichnet. Kamera zwei und drei sind so platziert, dass sie die benannte Kreuzung fast vollständig abdecken. Kamera vier ermöglicht einen Blick auf die westliche Spange. Kamera fünf bildet den Blick vom Volksparksteg in Richtung Bundesplatz ab und Kamera eins zeigt den Raum unter der A 100.

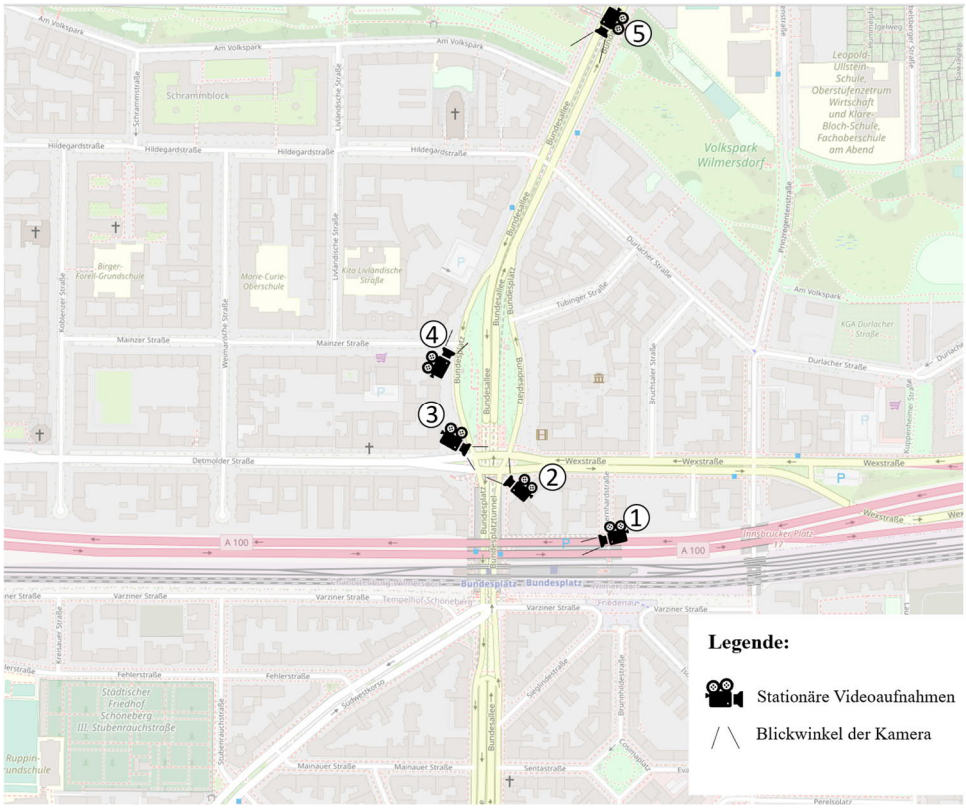


Abbildung 13: Standorte der Videoaufnahmen

Quelle: Eigene Darstellung auf Dartengrundlage von OpenStreetMap contributors 2023

Schulbeobachtungen

Im Rahmen der Qualitativen Beobachtungen sollten überdies Beobachtungen vor ausgewählten Schulen im Untersuchungsgebiet durchgeführt werden. Dabei wurde das Verkehrsverhalten der Kinder und Jugendlichen ermittelt. Zudem wurden die Straßenverhältnisse vor den Schulen untersucht. Dies hatte den Zweck die aktuelle Verkehrsgestaltung im Bereich vor den ausgewählten Schulen zu bewerten und festzustellen, ob für die Sicherheit von Kindern und Jugendlichen auf ihrem Schulweg Änderungen in der Straßengestaltung notwendig sind (vgl. Abbildung 14).

Die Schulbeobachtungen wurden am 06.12.2022 im Zeitraum von 07:30 Uhr bis 08:15 Uhr durchgeführt. Das Wetter war mit knapp über 0°C als kalt zu bewerten, zudem gab es leichten Nieselregen. Ermittelt wurde die Anzahl an Schüler*innen, die zu Fuß gekommen, mit dem Fahrrad gefahren sind oder von den Eltern mit dem Auto zur Schule gebracht wurden. Beachtet wurde dabei auch, aus welcher Richtung die Schüler*innen kamen. Die ausgewählten Schulen stellten dabei die Birger-Forell-Grundschule in der Koblenzer Straße sowie das Marie-Curie-Gymnasium in der Weimarischen Straße, auf Grund ihrer Nähe sowie dem verkehrlichen Zusammenhang zum Bundesplatz, dar.

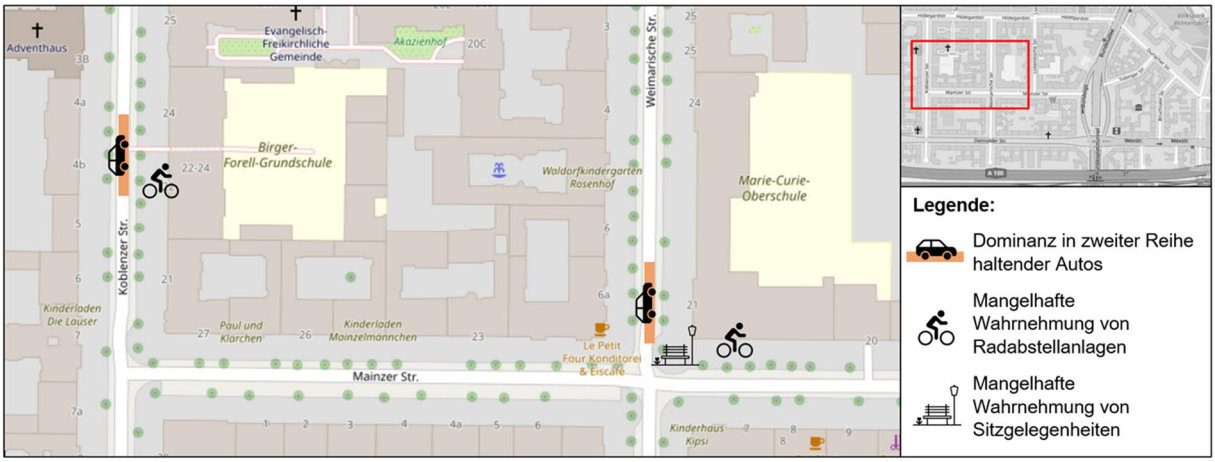


Abbildung 14: Verortung der Erkenntnisse aus den Schulbeobachtungen

Quelle: Eigene Darstellung auf Datengrundlage von OpenStreetMap contributors 2023

Begehungen

Zu Beginn des Semesters, am 24.10.2022, wurde eine Begehung als gesamter Universitätskurs durchgeführt. Begleitet wurde die Begehung von Frau Uken und Herr Severin vom FUSS e. V., die den Kurs in die Aufenthaltsqualität und verkehrlichen Gegebenheiten am Bundesplatz eingeführt haben. Dabei hat sich der gesamte Kurs einen groben Überblick verschaffen können. Schnell zu übersehen war der sehr kleine Wochenmarkt auf dem südlichen Teil des Bundesplatzes, welcher auf Grund der geringen Anzahl an Verkaufsständen nur wenige Besucher*innen zum Einkaufen eingeladen hat (Abbildung 15).

Abbildung 15: Wochenmarkt

Quelle: Eigene Aufnahme

Auf Abbildung 16 ist eine fehlende ebenerdige und barrierefreie Querungsmöglichkeit über die Bundesallee am Volkspark Wilmersdorf zu erkennen. Dieser befindet sich nördlich des Bundesplatzes. Derzeit besteht die Querungsmöglichkeit lediglich aus dem Volksparksteg, einer Brücke für zu Fuß Gehende. Diese wird von Besucher*innen häufig umgangen, indem die vierspurige Bundesallee ohne Ampel oder Zebrastreifen überquert wird. Für Rollstuhlfahrende ist dies auf Grund der Geländer auf der Mittelinsel der Bundesallee sowie der hohen Bordsteinkanten jedoch nicht möglich.

Abbildung 16: Fehlende ebenerdige Querung am Volkspark

Quelle: Eigene Aufnahme

Auch der Raum unter der A 100, der sogenannte Angstraum, wurde im Rahmen der Begehung besichtigt. Dabei hinterließ die große und dunkle Parkfläche mit sehr hoher Lärmbelastung von der darüberliegenden Autobahn 100 sowie dem S+U-Bahnverkehr einen unschönen Eindruck, wie auf Abbildung 17 zu sehen ist. Auffällig war zudem, dass der Raum ausschließlich als Transitraum genutzt wird und nicht zum Aufenthalt einlädt.

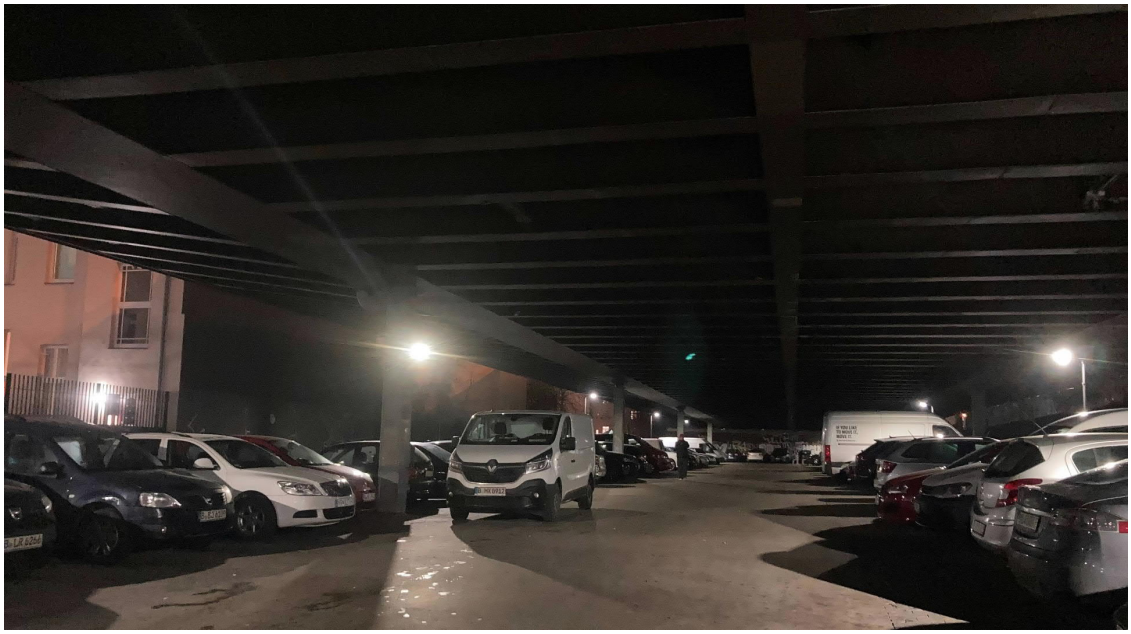


Abbildung 17: Raum unter der A 100
Quelle: Eigene Aufnahme

Im Rahmen der Qualitativen Beobachtung wurde zudem am 07.01.2023 eine weitere Begehung durchgeführt. Ziel war hierbei die Aufenthaltsqualität genauer zu betrachten sowie eine Einschätzung zu der Auslastung der Radabstellanlagen zu erhalten. Auffällig war, dass sich trotz des trockenen und – für die Jahreszeit – warmen Wetters keine Personen auf dem Bundesplatz aufhielten, was auch auf Abbildung 18 erkennbar ist. Dies liegt vermutlich an der Platzgestaltung sowie der Trennwirkung der nördlichen Bundesallee-Tunnelrampe, welche direkt durch den Bundesplatz führt und so für eine unzureichende Aufenthaltsqualität sorgt.

Abbildung 18: Bundesplatz

Quelle: Eigene Aufnahme

Im Bereich des Planungs- und Untersuchungsgebiets konnte zudem eine hohe Auslastung der Radabstellanlagen festgestellt werden. Zwei Beispiele dafür sind auf Abbildung 19 abgebildet. Zum Teil wichen Bewohner*innen auch auf Grund fehlender Abstellmöglichkeiten auf Gartenzäune und Straßenlaternen aus, so zum Beispiel in der Koblenzer Straße/ Mainzer Straße. Auch die Auslastung der Abstellanlagen im Bereich des S+U-Bahnhofs konnte als hoch eingeschätzt werden.

Abbildung 19: Fahrradabstellanlagen

Quelle: Eigene Aufnahmen

Ergebnisse

Zunächst lässt sich festhalten, dass das Gebiet rund um den Bundesplatz sehr belebt wirkt. Selbst an Tagen von Erhebungen mit schlechterem Wetter sind viele Personen unterwegs und strömen zu

Geschäften, Schulen und Kindergärten. Insbesondere die Wege zum Bahnhof S+U Bundesplatz und von diesem weg stechen ins Auge. Der Bahnhof Bundesplatz mit Anbindung an die U-Bahnlinie 9, die S-Bahnen 41, 42, 45, 46 sowie den zwei Buslinien 248 und N9, ermöglicht eine sehr gute Erreichbarkeit des Kiezes mittels ÖPNV.

Subjektiv wahrnehmbar und negativ einzuordnen ist der Lärm rund um den Bundesplatz. Insbesondere entlang der Bundesallee, dem Korridor Detmolder Str. – Wexstraße und in der Nähe der parallellaufenden Schienen und der Autobahn A 100 scheint keine Ruhe einkehren zu wollen.

Zur besseren Nachvollziehbarkeit wird eine Unterteilung der Ergebnisse nach Verkehrsarten – Fuß, Rad und motorisierter Individualverkehr vorgenommen.

Fußverkehr

Wie bereits angesprochen bildet der Bahnhof S+U Bundesplatz einen wichtigen Angelpunkt. Dieser ist insbesondere zur Hauptverkehrszeit stark frequentiert und verlangt deswegen starker Beachtung in der Untersuchung der Qualität für Zufußgehende. Direkt am Bahnhof fällt dabei die nicht vorhandene Kreuzungsmöglichkeit der Bundesallee auf, die sich als nützlich erweisen würde, da die U-Bahn unterschiedliche Zugänge für beide Richtungen hat. Innerhalb des Bahnhofs ist zwischen Varziner Platz und Bernhardstraße die mangelnde Barrierefreiheit anzumerken, da keine Rampen oder andere Hilfsmittel präsent sind. Am nördlichen Ausgang dieses Bahnhofs auf dem Weg zur Bernhardstraße passiert man die Autobahn A 100. Dieser Raum und Abschnitt wird von den meisten Personen möglichst gemieden und schnell passiert. Er ist zugeparkt mit Autos, laut und hat einen unangenehmen Geruch. Im gesamten Untersuchungsgebiet finden Zufußgehende größtenteils breite Gehwege wieder, was positiv hervorzuheben ist. Lediglich südlich des Bundesplatzes weist die Bundesallee sehr schmale Geh- und Radwege auf, was starkes Konfliktpotenzial birgt. Oftmals weisen die Gehwege hohe Bordsteine insbesondere an Kreuzungsbereichen auf, was vor allem entlang der Detmolder Str. und Wexstraße die Querungsmöglichkeiten für Zufußgehende einschränkt. Die Kreuzung Bundesplatz/ Detmolder Str./ Wexstraße ist überdimensioniert und verlangt demensprechend lange Wege für den Fußverkehr. Hierbei sind die Ampelphasen so geschaltet, dass langsamere Zufußgehende einen Umlauf auf den Mittelinseln verbringen. Zu wenige Kreuzungsmöglichkeiten, die potenziell auch mit einer Lichtsignalanlage versehen sind, finden sich in der Detmolder Str. und Wexstraße. Ebenfalls die Trennwirkung der Bundesallee und die fehlende Möglichkeit einer Verknüpfung von Mainzer Straße und Tübinger Straße ist auffällig, da Personen mit Einkäufen große Umwege laufen müssen. Dabei konnten keine Unterschiede in den Bewegungsprofilen von Frauen und Männern erkannt werden. Auch in der Hildegardstraße fehlen teils Querungsmöglichkeiten oder geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr (MIV), da hier hoch frequentiert Schulkinder unterwegs sind. Menschengruppen bildeten sich während der Beobachtungsphasen häufig vor den Schulen und dem

Edeka-Supermarkt auf den Bordsteinen, sowie während des Wochenmarktes auf der Mittelinsel des Bundesplatzes. Hierbei zeigte sich ein großer Platzmangel, da teilweise ein Durchkommen für andere Zufußgehende schwer möglich war. Zudem konnten immer wieder Stoßzeiten an den Schulen beobachtet werden, zu denen die Verkehrssituation voll und unübersichtlich wirkte. Vor den Schulen wird teilweise auf die Straße ausgewichen, wo Konflikte mit Elterntaxis auftreten können. Zu erwähnen ist auch, dass beim Marie-Curie-Gymnasium der überwiegende Anteil (ca. 75%) aus Norden und Osten in größeren Pulks antraf. Daraus lässt sich schließen, dass viele eine Kombination aus Fuß- und Bus-/Bahnverkehr wählten. Auffällig war zudem, dass sich viele Schüler*innen an der Kreuzung Weimarische Straße/ Mainzer Straße getroffen haben, um auf Freund*innen zu warten und gemeinsam in das Schulgebäude zu gehen. Bänke oder andere Sitzmöglichkeiten sind in diesem Bereich allerdings nicht vorhanden.

Radverkehr

Es fällt auf, dass der Fahrradverkehr im Kiez rund um den Bundesplatz eine wichtige Rolle einnimmt. Die Infrastruktur, die aber vor Ort vorgefunden wird, kommt diesem in keiner Weise nach. Die meisten Hauptverkehrsstraßen, wie die Detmolder Str., Wexstraße und Hildegardstraße weisen zwar Radwege auf, diese sind aber unter anderem zu schmal und mit Wurzelaufbrüchen versehen. In der Hildegardstraße hört der Radweg aus Osten kommend abrupt bei der Livländischen Straße auf. In den Nebenstraßen wie Bruchsaaler Str., Mainzer Str., Weimarische Str., Koblenzer Str. finden Radfahrende zu großen Teilen Kopfsteinpflaster auf den Straßen vor. Hierbei wird dann meist auf die Gehwege ausgewichen, was zu Konflikten mit dem Fußverkehr führt – vor allem in den Zeiten von Schulbeginn und -ende. Solche Konflikte treten insbesondere auch südlich des Bundesplatzes entlang der Bundesallee auf, wo Radwege teilweise unter einem Meter Breite aufweisen. Die ermöglichte Durchfahrt für Radfahrende über den Varziner Platz wird rege genutzt, kann aber teilweise zu Konflikten mit Zufußgehenden führen. Die Spangen des Bundesplatzes, die Radwege in nördlicher Richtung der Bundesallee und der Südwestkorso bieten hierbei noch die beste Infrastruktur. Beim Südwestkorso wurde durch den MIV sehr häufig in zweiter Reihe und somit auf dem Radfahrstreifen gehalten. Ein Tausch von Radfahrstreifen und Längsparken könnte hier leicht das Problem beheben. Insgesamt ist ein großer Mangel bezüglich der Radinfrastruktur festzustellen, da diese entweder nicht vorhanden ist, keine ausreichende Trennung zu MIV oder Fußverkehr erfolgt und bei vorhandener Infrastruktur die Qualität ungenügend ist.

Im Großteil des Untersuchungsgebiets gibt es eine unzureichende Quantität an Fahrradabstellanlagen. Dort wo Abstellanlagen vorzufinden sind, sind diese meist komplett belegt. Auch eine hohe Quote an verwaisten Rädern lässt sich insbesondere rund um den S+U Bundesplatz vorfinden. Ausweichmöglichkeiten werden dabei viel gesucht und genutzt. So stehen unzählige Räder angeschlossen an Zäunen, Regenrohren, Straßenschildern und Bäumen auf den Gehwegen in den

Nebenstraßen. Es gibt keine öffentlichen Abstellanlagen vor Supermärkten und Apotheken, die sich mit eigens angeschafften Fahrradständern behelfen. Die Fahrradabstellanlagen des Marie-Curie-Gymnasiums hatten indes noch Plätze zur Verfügung, wobei festzuhalten ist, dass die Erhebung an einem regnerischen, schneefreien Januartag erfolgte, weshalb die Abstellanlagen als unzureichend an der Zahl für gutes Wetter angenommen werden können. Positiv hervorzuheben ist deren Wetterschutz und direkter Zugang zum Schulgebäude von der Rückseite. An der Birger-Forell-Grundschule wählten rund 7% der Schüler*innen für ihren Schulweg das Fahrrad oder einen Roller. Dabei konnte der Bedarf an Radabstellanlagen durch schuleigene Fahrradständer an der Außenseite des Schulgebäudes ausreichend gedeckt werden. Zu beachten ist allerdings auch hierbei, dass dies auf einen Wintertag mit Nieselregen zutrifft und der Bedarf an Radabstellanlagen im Sommer und bei gutem Wetter voraussichtlich höher ausfällt.

Motorisierter Individualverkehr

Für den motorisierten Individualverkehr gilt im fast gesamten Untersuchungsgebiet Tempo 30. Es fällt auch ohne Geschwindigkeitsmessung schnell auf, dass diese Regelung eher selten eingehalten wird. In die Spangen des Bundesplatzes wird häufig mit erhöhter Geschwindigkeit eingefahren. Vor allem aus Norden kommend herrscht hierbei auf Höhe der Mainzer Straße hohes Konfliktpotenzial, da keine Querungshilfe zum Park besteht, dieser aber über eine kleine Rampe betretbar ist. Dabei kann bei Unwissen das Schild zur Geschwindigkeitsreduzierung schnell übersehen werden, da die Aufmachung der Straße Tempo 30 nicht erwarten lässt und das Schild bei einer hohen Anzahl an Schildern untergehen kann. Gleiches gilt dabei für die Detmolder Straße und Wexstraße, die sehr breite Fahrspuren haben und keine baulichen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung aufweisen. In den Nebenstraßen, insbesondere jene mit Kopfsteinpflaster erfolgt eine erzwungene Geschwindigkeitsbegrenzung durch den unangenehmen Belag. Dies kommt insbesondere den Kindern an Schulen und Kindergarten zugute. Hierbei ist ein doch signifikanter Anteil an Elterntaxis zu beobachten, die beim Marie-Curie-Gymnasium rund acht Prozent ausmachen und sich in der Viertelstunde vor Unterrichtsbeginn vor der Schule sammeln. Ein ähnlicher Anteil an Elterntaxis sind an der Birger-Forell-Grundschule beobachtet worden. Diese behinderten durch Halten in zweiter Reihe den Verkehrsfluss und machten die Verkehrssituation unüberschaubar. Dies kann auch Einfluss auf die Verkehrssicherheit der Kinder und Jugendlichen haben. Im gesamten Untersuchungsbiet ist die Auslastung der Parkplätze als sehr hoch einzustufen. Hierbei ist die Auslastung sehr zeitunabhängig, was bedeutet, dass ein freier Parkplatz nicht lange unbesetzt bleibt. Im Gebiet gibt es bisher keine Parkraumbewirtschaftung. Der Bundesallee-Tunnel wird insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten genutzt, wirkt aber nie sehr voll, wobei teilweise auch nur eine Spur stetig befahren wird. Es kommt häufig vor, dass in zweiter Reihe gehalten wird. Insbesondere für Post-, Müll- und Lieferfahrzeuge war dies während der Erhebungen auffällig. Hierbei

wurden auch teilweise Radfahrstreifen als Haltemöglichkeit – etwa auf dem Südwestkorso – genutzt, was ein Ausweichen der Radfahrenden auf Straße oder Gehweg verlangte.

Das Untersuchungsbiet bietet sich tendenziell als Abkürzung bei Stau auf der Autobahn an, da die Detmolder Str. und Wexstraße parallel zur A 100 verlaufen und relativ nah beieinander an deren Enden Auf- und Abfahrten sind. Dies belastet die Kreuzung der beiden Straßen mit dem Bundesplatz zusätzlich, denn hier stauen sich ebenfalls teilweise die Kfz meist in den Aufstellräumen im Innenkreuzungsbereich.

Die nachfolgende Abbildung 20 veranschaulicht die Ergebnisse der Qualitativen Beobachtungen nochmals.

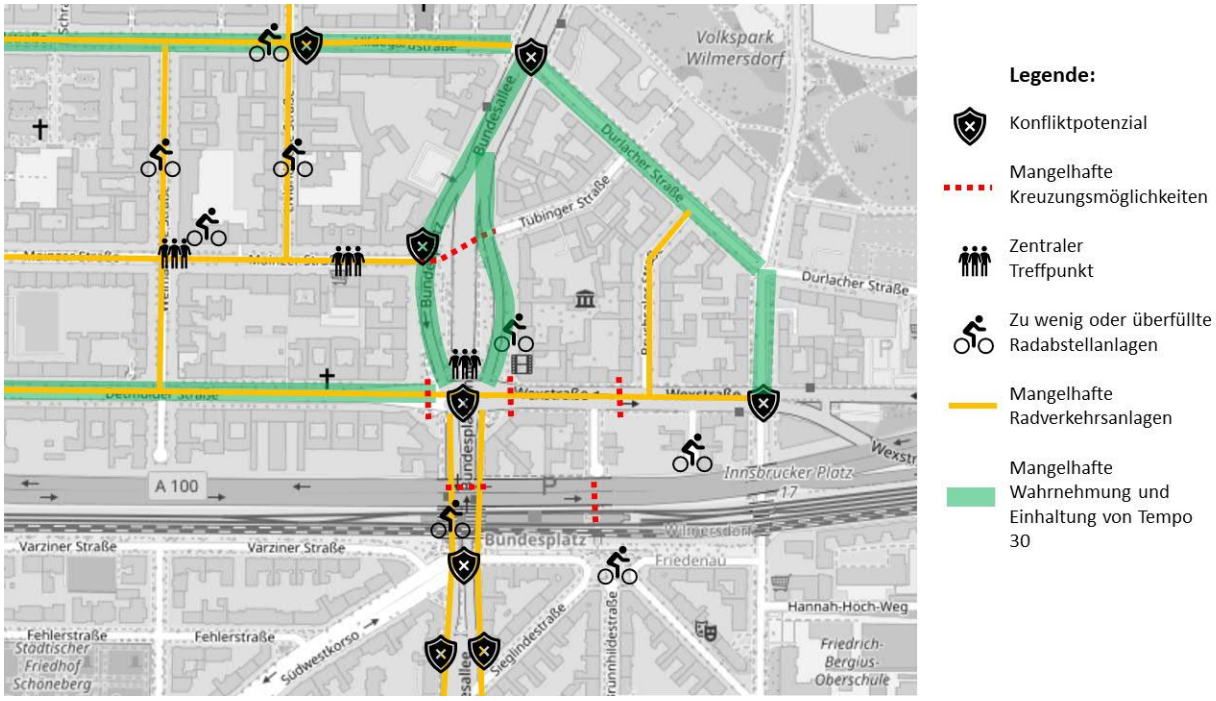


Abbildung 20: Verortung relevanter Ergebnisse der qualitativen Beobachtung
Quelle: Eigene Darstellung auf Datengrundlage von OpenStreetMap contributors 2023

6.2 Qualitative Interviews

Qualitative Interviews sind eine Methode der empirischen Sozialforschung, bei der über mündliche Kommunikation ein Phänomen dicht beschrieben wird, um es aus der Perspektive der interviewten Person zu verstehen. (vgl. Misoch 2019, S. S. 13) Dadurch ermöglichten, die im Rahmen dieser Projektarbeit durchgeführten Interviews, die verschiedenen Nutzer*innenperspektiven am Bundesplatz zu erheben, die Problembereiche des Ortes fundiert abzuschätzen und mögliche Vorschläge zur Umgestaltung des Planungsgebietes entwickeln zu können. Neben den vier qualitativen Interviews wurden zusätzlich zehn qualitative Kurzinterviews geführt, in denen anhand zweier Fragen die Konfliktsituationen im Untersuchungsgebiet von den Anwohnenden kontextualisiert wurden.

Als Interviewform wurde sich für ein offenes Leitfadeninterview entschieden, bei dem die Fragen vorher in einem Leitfaden festgelegt und offen beantwortet werden. Dadurch schwankt das Interview zwischen Problemfixierung und einer offenen Gesprächskultur. Der Leitfaden schränkt das Interview keineswegs ein, sondern soll Erzählanreize für die interviewte Person setzen. Von Vorteil ist, dass alle relevanten Themen angesprochen werden und ein offener Dialog gefördert wird, der Raum für spontane Diskussionen und weiterführende Gedanken schafft.

Von der Planung bis zur Auswertung der Interviews wurde sich an einer Methode orientiert, die zu Beginn der Projektarbeit gruppenintern definiert wurde. Im ersten Schritt erfolgte die Festlegung der Zielgruppen und die Entwicklung eines Akquisekonzeptes für die Interviewpartner*innen. Darauf aufbauend konnte ein Interviewleitfaden erstellt und für den Feldzugang getestet werden. Die im Feldzugang erfolgreich geführten Interviews wurden anhand festgelegter Regeln transkribiert und für die Auswertung vorbereitet. Anschließend fand die Auswertung der Aussagen nach einem induktiven Verfahren statt. Dafür wurden zunächst Kategorien gebildet, die thematische Schwerpunkte der Interviews abbildeten und anhand derer die Aussagen aus den Transkripten zugeordnet werden konnten. Die Ergebnisse der Auswertung sind in Form von Kernaussagen an die SWOT-Gruppe weitergeleitet und in den Prozess der Strategieentwicklung (Kapitel 8) eingegliedert worden. Selbiges gilt für die Kernaussagen der Kurzinterviews, für die jedoch keine separate Kategoriebildung durchgeführt wurde.

Im weiteren Verlauf dieses Abschnittes zu den Qualitativen Interviews wird das methodisch beschriebene Vorgehen der einzelnen Schritte im Detail dargelegt und die Ergebnisse präsentiert.

Vorbereitung der Interviews

Die Vorbereitung der Interviews ist ein wichtiger Schritt, um einen hohen Erkenntnisgewinn in der Durchführung sicherzustellen. Die wichtigsten Schritte der Vorbereitung sollen im Folgenden Kapitel betrachtet werden. Dazu gehört die Definition der Zielgruppe, der Feldzugang, die Auswahl der Interviewpartner*innen sowie die Erstellung des Interviewleitfadens inklusive Pretest.

Zielgruppe und Feldzugang

Ein wichtiger Erfolgsfaktor qualitativer Interviews besteht in der sorgfältigen Auswahl der Interviewpartner*innen. Um eine vielfältige Perspektive hinsichtlich der aktuellen Situation und Verbesserungsvorschläge am Bundesplatz zu erhalten, wurden möglichst Anwohnende mit unterschiedlichen Hintergründen und Erfahrungen für die Teilnahme ausgewählt. Um dennoch die Bevölkerungsstruktur rund um den Bundesplatz wiedergeben und repräsentieren zu können, wurden zunächst inhaltliche Vorbereitungen, also Recherchen, u.a. durch die MCB-Gruppe, zur soziokulturellen Struktur und zu städtebaulichen Merkmalen durchgeführt (vgl. Kapitel 3.2 Gebietsbeschreibung). Dabei fällt die Altersstruktur am Bundesplatz mit einem Durchschnittsalter von 44,8 Jahren auf. Die Bezirksregion Volkspark Wilmersdorf liegt damit über dem Berliner Durchschnitt, ebenso wie bei dem Anteil ausländischer Bürger*innen und dem Anteil von Transferleistungsempfänger*innen (vgl. Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf 2021b, S. 16). Die Ergebnisse des Fünfjahresvergleichs der Entwicklung der verschiedenen Altersgruppen zeigt zudem einen starken Anstieg der Altersgruppen “10 bis 12 Jahre” und “80 bis 90 Jahre” (ebd., S. 15). Auf die Vertretung genannter Altersgruppen wurde im Rahmen der Auswahl der Interviewpartner*innen geachtet. Weiterhin zeigt eine Analyse der städtebaulichen Struktur und Nutzungen, dass eine überdurchschnittlich hohe Dichte von Kindereinrichtungen wie Kitas oder Kindergärten im Quartier vorhanden sind. Da die Befragung von Kindern im zeitlichen Rahmen des Projektes nicht möglich war, wurde die Vertretung durch Haushalte mit Kindern als sinnvoll erachtet.

Mithilfe von Flyern (vgl. Anhang) sollten Anwohnende, die von der Neugestaltung des Bundesplatzes betroffen sein könnten, auf die Befragung aufmerksam gemacht werden. Insgesamt wurden 200 Flyer im Planungsraum verteilt und vier größere Plakate an stark frequentierten oder markanten Orten angebracht. Zu diesen gehörten beispielsweise U- und S-Bahn-Eingänge, gut besuchte Kiez-Läden oder große Litfaßsäulen. Insgesamt wurden von 15 Rückmeldungen vier Anwohnende für ein Interview eingeladen. In einem kurzen telefonischen Vorgespräch sollte sichergestellt werden, dass die ausgewählten Anwohnenden im betreffenden Gebiet leben und von der Neugestaltung betroffen sind. Anhand von Kriterien wie Geschlecht, Alter oder der Haushaltsgröße (mit/ohne Kinder) wurden die Rückmeldungen der Anwohnenden sortiert und gewichtet. Anschließend folgten organisatorische

Vorbereitungen wie die Terminierung der Interviews, die Organisation und Tests von Aufnahmegeräten oder die Auswahl der Interview-Orte.

Die nachfolgende Tabelle 3 die erhobenen statistischen Informationen der Interviewpartner*innen zusammen.

Tabelle 3: Statistische Informationen der Interviewpartner*innen

Information	Interview-partner*in 1	Interview-partner*in 2	Interview-partner*in 3	Interview-partner*in 4
Alter	31 – 41 Jahre	51 – 65 Jahre	Über 65 Jahre	16 – 30 Jahre
Geschlecht	Weiblich	Weiblich	Männlich	Männlich
Haushaltsgröße	3	2	2	2
Kinderanzahl	1	2	1	0
Berufstätig	Ja	Ja	Nein	Student
Bildungs-abschluss	Studium/ Fachhochschule	Mittlere Hochschulreife	Studium/ Fachhochschule	Studium/ Fachhochschule

Quelle: Eigene Darstellung

Interviewleitfaden

Als Methode für unsere Forschung wurde sich für das Leitfadeninterview entschieden. Die Fragen, die in dem Leitfaden enthalten sind, wurden so entwickelt, dass den Anwohner*innen des Bundesplatzes die Möglichkeit gegeben werden konnte, ihre persönlichen Erfahrungen bezüglich unterschiedlicher Thematiken sowie potenzieller Verbesserungsvorschläge auszuformulieren.

Zusammenfassend gliedert sich der Interviewleitfaden in vier thematische Blöcke mit unterschiedlicher Fragenanzahl: Es gibt Fragen zur aktuellen Wohnsituation im Quartier, zur Mobilität der/des Befragten, zur aktuellen Verkehrssituation im Quartier und zu Wünschen bzw. Verbesserungsvorschlägen. Ergänzend wurde ein Block zum Festhalten quantitativer Daten eingefügt, sodass Angaben wie Alter, Geschlecht, Haushaltsgröße, Kinderanzahl, Berufstätigkeit und Bildungsabschluss ebenfalls abgefragt werden konnten. Schließlich wurden die zwei Fragen für die Kurzinterviews ausgewählt. Diese sollten

die wichtigsten Aspekte der Forschungsfrage berücksichtigen – die Wahrnehmung der Verkehrssituation und Verbesserungsvorschläge für die Umgestaltung des Bundesplatzes.

Der Interviewleitfaden wurde mit Hilfe des „Sammeln, Prüfen, Sortieren, Subsumieren“ (SPSS) Prinzips erstellt. Dieses Vorgehen eignet sich für die Erstellung des Leitfadens besonders, da es das Grundprinzip der Offenheit wahrt. Hinter dem Namen des Vorgehens stehen die 4 Schritte des Prinzips: Sammeln, Prüfen, Sortieren und Subsumieren (vgl. Helfferich 2011, S. 182).

Der erste Schritt des Verfahrens beinhaltet die Sammlung von Fragen, welche für die Forschungsabsicht relevant sein könnten. Dabei müssen zunächst viele themenrelevante Aspekte gesammelt werden. Im Rahmen dessen, wurden im Vorfeld gesammelte Informationen, wie beispielsweise identifizierte Gefahrensituationen, in die Fragestellungen integriert. Im zweiten Schritt sollen die Fragen reduziert und strukturiert werden. Gleichzeitig wird deren Offenheit geprüft und potenzielle Faktenfragen beseitigt. Anschließend findet eine Sortierung jener statt. Die Sortierung kann beispielsweise nach Berücksichtigung von inhaltlicher oder zeitlicher Dimension erfolgen. In dem letzten Schritt des Verfahrens geschieht die Prüfung der Struktur des Leitfadens (vgl. ebd., S. 182 ff.).

Die Sammlung der Fragen berücksichtigt das Ziel des Forschungsprojekts: Die Erhebung der Nutzer* innenperspektive am Bundesplatz. Besonders wichtig in diesem Zusammenhang ist die Wahrnehmung der Anwohner*innen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität, aber auch positive und negative Aspekte des Bundesplatzes. Letztendlich sollen Verbesserungsvorschläge für die Umgestaltung des Bundesplatzes zum Ausdruck gebracht werden. Der erste Themenblock bezieht sich auf unterschiedliche Aspekte der Aufenthaltsqualität, sodass Inhalte bezüglich einer lebenswerten Umgebung, Freizeitaktivitäten und positive oder negative Entwicklungen des Bundesplatzes im Laufe der Zeit erfragt werden. Weiterhin wurden Fragen bezüglich der Mobilität der Anwohner*innen erarbeitet, damit beispielsweise die Verkehrsmittelwahl, die Erfahrung bezüglich der Barrierefreiheit oder die Zufriedenheit der Nutzer*innen bezüglich des Mobilitätsangebots dokumentiert werden kann. Die Verkehrssicherheit ist für die Beantwortung der Forschungsthematik von besonderer Wichtigkeit, wodurch Fragen zur Verkehrssicherheit, zur Übersichtlichkeit oder der Pkw-Situation formuliert wurden. Letztendlich gehört der letzte Themenblock zur Kategorie der Verbesserungsvorschläge. Im Rahmen der Fragensammlung wurden sowohl detaillierte als auch allgemeine Fragen berücksichtigt.

Weiterhin wurde die große Fragensammlung geprüft und als Folge dieser Tätigkeit auch reduziert. Einige Fragen, die infolge der Prüfung beseitigt worden sind, waren Faktenfragen, Fragen, die sehr ähnlich waren oder Fragen, die nicht den Kriterien der Offenheit entsprachen. Außerdem wurden Fragen, die verwirrend formuliert waren oder die ein hohes Komplexitätsniveau aufwiesen, ebenfalls beseitigt. Zuletzt wurden die verbleibenden Fragen inhaltlich sortiert und in zwei unterschiedliche

Kategorien unterteilt: Erzählgenerierende Fragen und Steuerungsfragen. Schließlich wurde der Interviewleitfaden auf seine Struktur geprüft.

Der Interviewleitfaden, der Statistische-Informationen-Block sowie die Kurzinterviewfragen befinden sich im Anhang.

Durchführung der Interviews

Die Interviews wurden in dem Zeitraum zwischen dem 06.12.2022 und dem 08.12.2022 durchgeführt. Alle vier Interviews wurden an neutralen Orten durchgeführt, drei davon in Cafés am Bundesplatz und eines an der TU Berlin. Die Dauer der Interviews betrug 30 – 45 Minuten. Nicht mit eingerechnet sind dabei die davor durchgeführten Formalitäten wie Begrüßung, Verpflegung, Informationsaustausch über Inhalt und Ablauf des Interviews, Datenschutzaufklärung und Anonymisierung. Die Datenschutzerklärung wurde schriftlich festgehalten. Vor jedem Interview dienten die Formalitäten und ein Smalltalk dazu, den Interviewteilnehmenden die Anspannung zu nehmen und nebenbei die Aufnahme über zwei Handys (nach der unterschriebenen Datenschutzerklärung und Bewilligung der Aufnahme) zu starten. Zudem wurde ein Timer gestartet, um die zeitlichen Kapazitäten der Teilnehmenden einhalten zu können. An jedem Interview nahm die Interviewte Person sowie zwei Interviewer teil. Ein Interviewer übernahm die Leitung und Steuerung des Interviews, während der zweite Interviewer insbesondere die Strategie des “Aktiven Zuhörens” übernahm und strategisch gut platzierte Detailfragen einbrachte. Bis auf ein Interview wurde keines der anderen Interviews durch Dritte unterbrochen. Die eine Unterbrechung war aber lediglich das Servieren eines Heißgetränkes durch eine Cafémitarbeiterin. Die Interviews wurden aufbauend auf dem zuvor erläuterten Interviewleitfaden durchgeführt.

Es wurden bestimmte Regeln in den Interviews berücksichtigt. Wie bei der Erstellung des Leitfadens wurden möglichst offene und erzählgenerierende Fragen gestellt. Vermieden wurden geschlossene Fragen, Suggestivfragen, der Einfluss persönlicher Wertung durch die Fragesteller und ein Maßregeln der interviewten Personen. Wie zuvor erwähnt wurde zusätzlich die Taktik des “Aktiven Zuhörens” verwendet und die offenen und erzählgenerierenden Fragen durch Detailierungsfragen sowie Steuerungsfragen komplimentiert.

Anschließend an jedes Interview wurde ein sogenanntes Postskriptum von den Interviewenden ausgefüllt. Dieses enthält weitere Informationen zu den Interviewten, eine Kurzbeschreibung der Interviewsituation, Informationen zu den Gesprächen vor und nach dem An-bzw. Ausschalten der Aufnahmegeräte und zu besonderen Vorkommnissen oder Eigenschaften der Interviewten.

Insgesamt wurden zehn Kurzinterviews durchgeführt, davon acht am 19.12.2022 im Quartier des Bundesplatzes. Die anderen beiden Kurzinterviews wurden am 07.12.2022 geleistet. Dabei haben zwei Interessenten, die bei der Durchführung eines Interviews mithörten, die interviewende Person persönlich angesprochen. Auch sie wurden über die Thematik, die Datenschutzerklärung sowie Aufnahme aufgeklärt, bevor die Kurzinterviews durchgeführt wurden. Anschließend wurden den Befragten die zwei im Leitfaden erstellten Fragen gefragt. Die Kurzinterviews dauerten ca. 1 – 4 Minuten.

Auswertung der Interviews

Die Transkripte wurden mit der Methode der qualitativen Inhaltsanalyse ausgewertet, die durch schrittweise am Material entwickelten Kategoriensystemen eine Bearbeitung des erhobenen Materials ermöglicht. Das Ziel ist es dabei gewesen, das Material so weit zu reduzieren, dass die wesentlichen Inhalte erhalten bleiben und überschaubare Kernaussagen entstehen, die immer noch ein Abbild des Ausgangsmateriales verkörpern. Im ersten Schritt dieses induktiven Verfahrens wurden Kategorien gebildet, die thematische Schwerpunkte der Interviews darstellen und zu denen die wichtigsten Aussagen zugeordnet wurden. Um weiter zu differenzieren, sind zusätzliche Unterkategorien entstanden, mit denen die Oberbegriffe weiter aufgebrochen wurden und eine genauere Zuordnung der Aussagen getätigt wurde. Die Kategoriebildung und Zuordnung erfolgte in der Software Atlas.ti, in der die Transkripte der Interviews überführt und die Aussagen den entsprechenden Kategorien zugeordnet wurden. Eine Übersicht der gebildeten Oberkategorien samt einer kurzen Erklärung ist der folgenden Tabelle 4 zu entnehmen.

Tabelle 4: Oberkategorien Atlas.ti

Oberkategorie	Erklärung
Wohnsituation	Allgemeine Aussagen zum Wohnen am Bundesplatz, über die Nachbarschaft, Vor- und Nachteile des Bundesplatz als Wohnort
Mobilitätsverhalten	Aussagen zur Verkehrsmittelwahl und der Wahrnehmung des Mobilitätsangebotes vor Ort
Verkehrssituation	Aussagen zur Verkehrssituation aus der Perspektive verschiedener Verkehrsteilnehmer*innen (Pkw, Rad, zu Fuß), Verkehrssicherheit, Trennwirkung von Verkehr sowie ruhender Verkehr
Verbesserungsvorschläge und Wünsche	Aussagen zur Verbesserung der Flächenverteilung, Grünflächen, Aktivitäten am Bundesplatz, zur Nutzung des Bundeplatzes und zum historischen Kontext des Bundesplatzes
Tunnel	Aussagen, die sich auf den Tunnel am Bundesplatz beziehen, was bewirkt er und wie wird er wahrgenommen?

Barrierefreiheit	Aussagen zur Barrierefreiheit auf dem Bundesplatz und in der Umgebung
Aufenthalt	Aussagen zum Aufenthalt am Bundesplatz und in der Umgebung, welche Möglichkeit gibt es und wird der Bundeslatz zum Aufenthalt genutzt?
Orientierung	Wie leicht fällt den Interviewten die Orientierung am Bundesplatz?
Unsicher	Wichtige Aussagen, die nicht direkt einer Kategorie zuzuordnen sind

Quelle: Eigene Darstellung

Das Resultat der Zuordnung ist eine Reduktion der Transkripte auf die Kernaussagen der interviewten Personen gewesen. Dadurch konnten die wesentlichen Aussagen der Anwohnenden in die Strategieentwicklung dieser Projektarbeit überführt werden und in die Maßnahmenentwicklung miteinfließen. Die Weiterleitung der Kernaussagen ist, gemäß des beschriebenen Vorgangs, an die SWOT-Gruppe erfolgt. Im weiteren Verlauf werden die Ergebnisse der einzelnen Oberkategorien dargelegt und interpretiert.

Wohnsituation

Die erste Kategorie der Analyse ist die Wohnsituation, mit den Unterkategorien Allgemeines, Nachbarschaft, Probleme/Herausforderungen und Vorteile/Besonderheiten. Die analysierten Aussagen der Unterkategorie *Allgemeines* können in positive und negative Eigenschaften des Bundesplatzes eingeteilt werden. Zu den positiven Eigenschaften des Bundesplatzes gehört beispielsweise die Funktionalität der Autobahn, trotz des Lärms, und die guten Verkehrsanbindungen (vgl. Interview 1: 00:04:46). Außerdem wird die Gegend dank ihrer Architektur (vgl. Interview 1: 00:11:29) und der Möglichkeit Kontakte zu knüpfen (vgl. Interview 2: 00:11:02) von den Anwohnenden als attraktiv eingeschätzt. Die umliegenden Geschäfte im Quartier wurden sowohl attraktiv als auch als unattraktiv (vgl. Interview 2: 00:11:02) wahrgenommen. Insgesamt kann jedoch behauptet werden, dass die analysierten Aussagen dieser Unterkategorie überwiegend positiv sind.

Weiterhin wird die Unterkategorie *Nachbarschaft* betrachtet. Zu den positiven Anmerkungen der Anwohner*innen am Bundesplatz im Hinblick auf die Nachbarschaft gehört die Eigenschaft des Bundesplatzes, ein Ort zu sein, „wo so jede Generation, sage ich mal, vorbeikommt oder sowas“ (Interview 4: 00:17:58) und die sozialen Anwohner*innen (vgl. Interview 4: 00:01:55) und die freundlichen Betreiber der Lokale (vgl. Interview 1: 00:11:29) zusammenleben können. Außerdem generiert der Markt am Bundesplatz unterschiedliche Meinungen zwischen den Anwohner*innen. Ein Interviewpartner*in ist der Meinung, dass dieser eine schöne Entwicklung am Bundesplatz darstellt (vgl. Interview 3: 00:01:25), ein anderer wiederum nimmt ihn eher als klein und voll wahr (vgl. Interview 4:

00:00:00). Schließlich wurden auch negative Aspekte, wie zum Beispiel wenig ästhetische Orte (vgl. Interview 1: 00:02:55) zum Ausdruck gebracht.

Die Unterkategorien *Vorteile/Besonderheiten* und die *Probleme/Herausforderungen* beschreiben die positiven und negativen Besonderheiten des Bundesplatzes aus der Sicht der Anwohnenden in Hinblick auf die Wohnsituation im Planungsraum. Allgemein betrachtet, werden die Verkehrsanbindungen und die Wohnlage positiv wahrgenommen (vgl. Interview 2: 00:18:30). Konkrete Besonderheiten des Bundesplatzes, die positiv von den Anwohnenden empfunden werden, sind der Volkspark (vgl. Interview 2: 00:43:13) und die Querung an der Mainzer Straße (vgl. Interview 3: 00:00:17). Letztendlich wird die Beteiligung der Bürger an Müllaktionen positiv wahrgenommen (vgl. Interview 2: 00:08:05).

In der Unterkategorie *Probleme/Herausforderungen* werden die Mängel aus Sicht der Anwohnenden zum Ausdruck gebracht. Da diese Unterkategorie eine hohe Anzahl von Aussagen enthält, wurde diese weiterhin in Aussagen bezüglich der Probleme, die als Verkehrsprobleme bezeichnet werden, unattraktive Flächen am Bundesplatz und unangenehme Besonderheiten gruppiert. Besonders soll erwähnt werden, dass der Knotenpunkt der Ringbahn und U9 eine gewisse Klientel aus nicht gewünschtem Milieu anzieht (vgl. Interview 2: 00:04:59), was negativ von den Anwohner*innen wahrgenommen wird.

Hinsichtlich der Wohnsituation kann behauptet werden, dass die Wohnlage am Bundesplatz von den Anwohnenden positiv wahrgenommen wird. Die soziale Gemeinschaft, schöne Architektur und gute Verkehrsanbindung unterstützen diese Aussage. Trotz der positiven Eigenschaften muss erwähnt werden, dass die Verkehrssituation ein bemerkenswertes Problem am Bundesplatz darstellt. Die Probleme, die von einem hohen Verkehrsaufkommen generiert sind, spielen eine große Rolle in der Wahrnehmung des Bundesplatzes.

Verkehrssituation

Nachdem bereits im Abschnitt Wohnsituation kurz auf die allgemeine Verkehrssituation eingegangen wurde, soll diese im Folgenden Abschnitt nochmals genauer betrachtet werden. Um nach Aussagen zu den verschiedenen Verkehrsmitteln zu differenzieren, wurden auch hier Unterkategorien gebildet: Tunnel, Kfz, Rad, Fuß, ÖPNV, ruhender Verkehr, Trennwirkung, Sharing-Angebote, Verkehrssicherheit und Allgemeines.

Die wohl markanteste Infrastruktur am Bundesplatz stellt der *Tunnel* dar. Hier weitet sich die Bundesallee spangenhaft auf und die langen Rampen, welche in den Kfz-Tunnel führen, prägen das Bild des Bundesplatzes nachhaltig. So divers wie das Thema selbst, sind auch die Meinungen der Interviewten. Zum einen sehen die Interviewten eine Entlastung und eine geringere Belastung der Bundesallee und der Spangen durch den Tunnel (vgl. Interview 4: 00:19:30, Interview 1: 00:07:39).

Weiterhin wird angesprochen, dass sich die Verkehrsmenge ohne den Tunnel auf der Bundesallee wesentlich verschlechtern würde (vgl. Interview 4: 00:20:23). Größtenteils einig ist man sich über die starke Verminderung der Aufenthaltsqualität und des Flächenverbrauchs, der mit dem Tunnel einhergeht (vgl. Interview 2: 00:04:59, Interview 4: 00:26:32). So sagte beispielsweise eine Teilnehmerin: “Sehr unschön ist das natürlich, da es den Platz weniger attraktiv zum Verweilen macht, weil da eine gewisse Unruhe ist” (vgl. Interview 2: 00:04:59). Zur Wahrnehmung des Tunnels wird aber auch gesagt, dass er nicht wahrgenommen wird oder wenig Emotionen dahingehend vorhanden sind (vgl. Interview 4: 00:19:30, Interview 1: 00:26:44). Im Hinblick auf eine Umnutzung oder Zuschüttung des Tunnels sind drei der vier Interviewten der Meinung, dass dies nur mit einer allgemeinen Reduzierung des Verkehrsaufkommens zielführend wäre (vgl. Interview 4: 00:20:23, Interview 1: 00:07:39, Interview 2: 00:04:59). Eine anschließende Zuschüttung wurde von allen Interviewpartnern als fernes Ziel begrüßt. So wurde beispielsweise gesagt “Ja, also ein fernes Ziel ist, und das war von Anfang an, die Beseitigung des Tunnels. (…) Das ist natürlich ein fernes Ziel. Das wäre sehr schön” (vgl. Interview 3: 00:16:13) oder “Es könnte vielleicht die Möglichkeit sein, dass es nur noch eine Spur gibt, weil ja der Gedanke in der Innenstadt auf 30 km/h oder generell zu reduzieren ist. Wenn dann diese Unterführung nicht mehr da wäre, wäre es natürlich schon unheimlich attraktiv” (vgl. Interview 2: 00:00:56).

Weiterhin wurden die Teilnehmenden zur Verkehrssituation im Hinblick auf den *Kfz-Verkehr* befragt. Trotz der Tatsache, dass die Interviewten selbst das Auto nutzen, wird das Kfz-Aufkommen als störend empfunden (vgl. Interview 1, 3 und 4). So wurde beispielsweise gesagt “Sehr präsent der Autoverkehr halt” (vgl. Interview 4: 00:06:02) oder “Es gibt schon ein paar coole Sachen. Dieser Platz an sich. Es leidet halt so ein bisschen unter der ganzen Situation an dem Platz wegen dieser riesigen Kreuzung mit dem ganzen Verkehr. Der Verkehr fällt daher immer sehr negativ ins Gewicht” (vgl. Interview 4: 00:17:58). Damit verbunden sind der hohe Verkehrslärm im Quartier der häufig auch durch Hupen und Staus erzeugt wird, (vgl. Interview 4: 00:03:03), der unangenehme Geruch wegen des Autoverkehrs (vgl. Interview 4: 00:22:36) und der Handlungsbedarf an der Autobahnausfahrt von Wexstraße wegen entstehenden Rückstaus (vgl. Interview 3: 00:12:51). Auch der hohe Flächenbedarf für den Kfz-Verkehr auf der Strecke und in den Kreuzungsbereichen wird immer wieder kritisiert (vgl. Interview 4: 00:16:52, Interview 1: 00:07:39) und die zugelassen Höchstgeschwindigkeiten werden in vielen Fällen nicht eingehalten (vgl. Interview 3: 00:06:22). Außerdem sind die von Anwohner*innen identifizierten unattraktiven Flächen der Parkplatz unter der A 100 (vgl. Interview 3: 00:22:47), die Fläche neben der Einfahrt zum Tunnel (vgl. Interview 4: 00:25:32) und die Gegend im Bereich der Wexstraße und Bruchsalerstraße (vgl. Interview 3: 00:12:51). Letztendlich werden die unangenehmen Niveauunterschiede am Quartier und die Pflaster am Bundesplatz (vgl. Interview 4: 00:14:50, Interview 3: 00:10:54) von den Anwohner*innen kritisiert. Trotz der Auswirkungen des hohen Verkehrsaufkommens nutzen die Interviewten auch häufig das Auto “als Luxus” oder aus

”Bequemlichkeit” (vgl. Interview 2: 00:18:30) oder sehen den Bundesplatz als “super Lage, da kommt man in beide Richtungen auf die Autobahn, je nachdem wo man hinwill” (vgl. Interview 2: 00:18:30).

Bei der Untersuchung der Unterkategorie *Fuß* werden die Probleme, die sich durch das hohe Verkehrsaufkommen und die unzureichende Infrastruktur für Zufußgehende ergeben, deutlich. Besonders die Trennwirkung, die durch die überdimensionierte Kreuzung und die Spangen am Bundesplatz entsteht, wirkt sich auf die Verkehrssicherheit und Attraktivität für Zufußgehende aus. Häufig werden die unzureichenden Querungsmöglichkeiten bemängelt (vgl. Interview 4: 00:04:18), die Fehlverhalten provozieren und somit die Verkehrssicherheit negativ beeinflussen. Sie führen unter anderem zu gefährlichen Situationen, insbesondere für vulnerable Gruppen wie beispielsweise Kinder. “Mit meiner kleinen Tochter über die Straße zu kommen, das ist schon heikel” (vgl. Interview 1: 00:00:56). Durch die kurzen Grünphasen für Zufußgehende an der Wex- zur Detmolder Straße “motiviere ich meine Tochter dann auch etwas schneller zu laufen, dann muss man sich echt beeilen” (vgl. Interview 1: 00:25:57). Weiterhin wird beschrieben “Die Ampelphasen für Fußgänger könnte schon ein bisschen länger sein (…), also wenn da so eine ältere Dame oder Herr oder so mit dem Rollator drüber will, dann rauschen da die Autos vorbei”. Es werden teilweise auch andere Wege und Routen gewählt (beispielsweise über den Perelsplatz), um den Verkehr an der Bundesallee zu meiden (vgl. Interview 1: 00:02:55). Als positiv wurde der Durchgang Richtung Mainzer Straße sowie der Übergang über die Brücke des Volksparks genannt (vgl. Interview 1: 00:05:50, Interview 4: 00:15:40). Insgesamt wurde die Situation für Zufußgehende aber zunehmend als schlecht kategorisiert.

Auffällig bei der Betrachtung des Radverkehrs war die unzureichende Infrastruktur am Bundesplatz. In den Wohnstraßen wurde der Bodenbelag bemängelt, der gerade bei Regen zu gefährlichen Situationen für Radfahrende oder zu regelwidrigem fahren auf den Gehwegen führen kann. Außerdem sei er unkomfortabel, was der allgemeinen Förderung das Radverkehrs im Wege steht (vgl. Interview 4: 00:07:26, Interview 3: 00:03:00). Weiterhin werden spezifische Gefahrenstellen genannt, wie beispielsweise in der Sieglindestraße vor dem Spätkauf, bei der die Fahrbahn gekreuzt werden muss, um auf den Radweg zu gelangen. Die eigeschränkte Sicht der Autofahrenden auf die Radfahrenden wird hier als besonders kritisch und gefährlich gesehen. “Wenn du die Situation vorher nicht kennst, weißt du nicht, dass du plötzlich den Weg kreuzt oder dass ein Fahrradfahrer plötzlich rüber zieht (vgl. Interview 1: 00:16:55). Die unzureichende Infrastruktur wiederum beeinflusst das subjektive Sicherheitsgefühl der Anwohnenden stark: “Aus dem Grund fahre ich auch wenig Fahrrad, weil ich Sorge habe, dass mir etwas passiert (vgl. Interview 1: 00:17:36) oder “Auch wenn ich an parkenden Autos vorbeifahre, denke ich immer boah, wenn jetzt jemand die Tür aufmacht, dann reißt der mich vom Fahrrad” (vgl. Interview 1: 00:19:10). Als Wünsche oder Verbesserungsvorschläge werden eine bessere “Fahrradwegsverlaufssitation” (vgl. Interview 3: 00:19:58), “klar abgegrenzte Bereiche, wo man mit dem Fahrrad fährt” (Interview 1: 00:19:10), besser verträgliche Bodenbeläge (vgl. Interview 4:

00:07:26) und farblich hervorgehobene Pop-up-Radwege (vgl. Interview 2: 00:22:00) genannt. Zusammenfassend lässt sich ein eine deutliche Abneigung der Interviewten zum Fahrradfahren feststellen, hauptsächlich ausgelöst durch ein geringes Sicherheitsgefühl aufgrund von unzureichender Fahrradinfrastruktur am Bundesplatz.

Die Ergebnisse, die infolge der Betrachtung der Unterkategorie *ÖPNV* festgestellt wurden, können in Aussagen über Allgemeines und Busnutzung eingeteilt werden. Was die allgemeinen Aussagen über den ÖPNV betrifft, kann festgestellt werden, dass dieser die Attraktivität der Wohnlage stärkt (vgl. Interview 2: 00:18:30). Die Interviewten fühlen sich am Bundesplatz, aufgrund des hohen Verkehrsangebots, insbesondere der S- und U-Bahn-Anbindung, sehr gut angebunden und hoch mobil. Im Gegensatz zu der hohen Attraktivität des Schienenpersonenverkehrs nutzten zwei der interviewten Anwohner*innen den Bus im Allgemeinen nicht (vgl. Interview 4: 00:09:11, vgl. Interview 1: 00:06:41) und in den Einzelfällen wird der Ersatzverkehr mit Bussen als nervig empfunden (vgl. Interview 4: 00:06:02). Außerdem wurde festgestellt, dass ein*e Interviewpartner*in über der Nutzung des Busses gar nicht informiert war (vgl. Interview 1: 00:04:10). Im Hinblick auf die Bahnhofqualität wurden Probleme bezüglich des Aufzugs festgestellt, nämlich die Tatsache, dass dieser manchmal nicht funktioniert (vgl. Interview 1: 00:06:05).

Was den *ruhenden Verkehr* angeht, wurde deutlich, dass die Anwohner*innen unterschiedliche Meinungen bezüglich der Dominanz des ruhenden Verkehrs in den Wohnstraßen haben. Die Menge des ruhenden Verkehrs wird sehr unterschiedlich von den Anwohnenden eingeschätzt (vgl. Interview 4: 00:29:26, vgl. Interview 4: 00:08:16). Außerdem wird der Wunsch der Anwohner*innen zur Reduzierung der Parkplätze am Bundesplatz zum Ausdruck gebracht (vgl. Interview 4: 00:08:16). Ein anderer Punkt, der in mehreren Interviews diskutiert wurde, ist der Parkplatz unter der Brücke am Bundesplatz und dessen Nutzung. Einige Interviewte sind der Meinung, dass diese Fläche allgemein für die Parkenden eine wichtige Fläche darstellt (vgl. Interview 1: 00:32:25). Andere wiederum nutzen selbst diesen Parkplatz unter bestimmten Bedingungen: „Also wir stehen da manchmal mit dem Auto in diesem Park and Ride, wenn nichts anderes frei ist.“ (Interview 1: 00:13:36). Letztendlich wurde die Nutzung des Parkplatzes als Park and Ride Area in Frage gestellt (vgl. Interview 1: 00:32:25).

Die *Trennwirkung* ist eine weitere Unterkategorie, die analysiert werden soll. Die Trennwirkung, welche durch die Bundesallee entsteht, hat einen enormen Einfluss auf die Lebensqualität, die Aufenthaltsqualität und die Mobilität, besonders für Zufußgehende, am Bundesplatz. Die Kernaussagen, die infolge der Bewertung der Interviews im Hinblick auf die Trennwirkung festgestellt wurden, beziehen sich auf die Bundesallee, die den Volkspark zerschneidet (vgl. Interview 4: 00:15:40), aber auch auf den Tunnel, der den ganzen ehemaligen Kaiserplatz zerschnitten hat (vgl. Interview 3: 00:14:34). Wichtig in diesem Zusammenhang ist der Übergang, der die zwei Teile des Parkes miteinander verbindet und von den Anwohnenden aufgrund der eingeschränkten Nutzung für alle

Verkehrsteilnehmer*innen kritisiert wird. Der Übergang wird als unangenehm für Radfahrende und für vulnerable Gruppen von Leuten beschrieben, wobei der Wunsch für eine Verbesserung des Übergangs in Form von einer geringeren Steigung zum Ausdruck gebracht wird (vgl. Interview 3: 00:09:10).

Weiterhin wird die Unterkategorie *Sharing-Angebote*, die ebenfalls eine wichtige Rolle in der Erhebung der Nutzer*innenperspektive am Bundesplatz spielt, betrachtet. Die wichtigsten Aussagen der Interviews bezüglich dieses Themas beziehen sich auf die Nutzung bzw. Nichtnutzung unterschiedlicher Sharing-Angebote. Beispielsweise werden die E-Scooter von den meisten Interviewten nicht benutzt (vgl. Interview 4: 00:09:30). Im Unterschied dazu haben die Anwohner*innen einige Erfahrung mit der Nutzung von Bike Sharing gesammelt (vgl. Interview 4: 00:09:46), wobei auch die Nutzung durch die TIER-App erwähnt wird (vgl. Interview 2: 00:29:51). Allgemein wird die Parkweise der Sharingnutzer*innen von Rollern und Fahrrädern kritisiert (vgl. Interview 4: 00:07:13, vgl. Interview 2: 00:28:56). Was die Nutzung einer Mobilitätsstation angeht, kann behauptet werden, dass unterschiedliche Meinungen herrschen. Einige Anwohner*innen bevorzugen stationsbasierte Systeme (vgl. Interview 4: 00:27:13), andere favorisieren die Nutzung von Sharing-Apps, wie zum Beispiel TIER-App als sogenanntes Free-Floating-Sharing-System (vgl. Interview 2: 00:29:51). Ein letzter Punkt, der erläutert werden soll, ist das Car-Sharing am Bundesplatz. Dies wird von den Befragten am Bundesplatz wegen der guten Anbindung an den ÖPNV selten bis nicht genutzt (vgl. Interview 1: 00:15:27). Allerdings stehen einige Anwohner*innen offen für die Nutzung dieser Angebote, wenn der Bedarf entstehen würde (vgl. Interview 4: 00:26:51).

Die *Verkehrssicherheit* ist eine Unterkategorie, die zu der Verkehrssituation gehört, und wird als Nächstes betrachtet. Die wichtigsten Erhebungen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit beziehen sich auf die wahrgenommene Verkehrssicherheit der Anwohner*innen als Fußgänger*innen, Radfahren*innen und Autofahrer*innen. Die Anwohner*innen haben unterschiedliche Erfahrungen und Meinungen als Fußgänger*innen gesammelt. Zwei davon fühlen sich allgemein sicher im Quartier (vgl. Interview 3: 00:06:22) und einer davon hat bisher keine gefährlichen Situationen erlebt (vgl. Interview 4: 00:04:18). Im Vergleich dazu werden auch Situationen zum Ausdruck gebracht, in denen die Interviewten die Verkehrssicherheit negativ wahrgenommen haben (vgl. Interview 2: 00:20:30) und Schwierigkeiten bei der Überquerung der Fahrbahn mit Kleinkindern geäußert haben (vgl. Interview 1: 00:00:56). Ein weiterer wichtiger Punkt für die Fußgänger*innen am Bundesplatz sind die Fußgängerampeln. Dabei wird gewünscht, dass die Ampelphasen für Zufußgehende verlängert werden (vgl. Interview 2: 00:25:25). Die Verkehrssicherheit bezüglich des Fahrradfahrens wird allgemein negativ wahrgenommen. Es wurde von unterschiedlichen Gefahrensituationen berichtet. Eine erste gefährliche Situation, die geäußert wurde, ist die Praktizierung des Fahrens in Gegenrichtung auf dem Fahrradweg (vgl. Interview 3: 00:03:00). Außerdem wird die Kreuzung besonders gefährlich für Radfahren*innen, wegen Nichteinhaltung der Verkehrsregelungen, wahrgenommen (vgl. Interview 2:

00:20:30). Weiterhin werden die unkomfortablen und gefährlichen Flächen für den Radverkehr zum Ausdruck gebracht, wobei der Wunsch nach einer Veränderung des Bodenbelags geäußert wird (vgl. Interview 4: 00:07:26). Wichtig in diesem Zusammenhang ist auch der Wunsch der Anwohner*innen nach Pop-up Radwegen und ihrer farbigen Hervorhebung (vgl. Interview 2: 00:22:00). Die Angst der Anwohner*innen bezüglich des persönlichen Auto- und Fahrradfahrens wegen der gefährlichen und unübersichtlichen Verkehrssituation muss ebenfalls in diesem Unterkapitel erwähnt werden (vgl. Interview 1: 00:17:36). Gefährliche Situationen im Hinblick auf das Autofahren wurden ebenfalls während des Interviews erhoben. Als solch gefährlicher Umstand wurde die verwirrende Situation beim Abbiegen in die Sieglindestraße, wegen der Unübersichtlichkeit und der fehlenden Gewissheit über Zugehörigkeit, genannt (vgl. Interview 2: 00:02:06). Letztendlich wurde die Notwendigkeit der besonderen Aufmerksamkeit als Autofahrer*in während des Interviews von Anwohner*innen festgestellt (vgl. Interview 1: 00:00:56). Obwohl sich einige Anwohner*innen am Bundesplatz sicher fühlen, kann behauptet werden, dass die Verkehrssituation allgemein negativ im Hinblick auf den Fuß- und Radverkehr wahrgenommen wird.

Mobilitätsverhalten

Die Beschreibung und Wahrnehmung des derzeitigen Mobilitätverhaltens ist essentiell, um in den Maßnahmen die Mobilitätsbedürfnisse der Anwohnenden am Bundesplatz zu erfüllen. Hierbei wurde die Unterkategorien *Verkehrsmittelwahl* und *Wahrnehmung des Angebots* gebildet, zur weiteren Differenzierung der getätigten Aussagen.

Eine große Schnittmenge zwischen den interviewten Personen war, dass sie einen Pkw in ihrer alltäglichen Mobilität nicht oder nur sporadisch nutzen und deshalb sogar überlegen ihn abzuschaffen. Die Aussagen „Wir brauchen es eigentlich nur für Transporte oder wenn wir mal in Urlaub fahren oder weiter wegfahren, lange Strecken transportieren müssen und so weiter“ (vgl. Interview 3: 00:05:15) oder „Also Auto sehe ich gerade keinen Bedarf“ (Interview 4: (00:06:31) spiegeln den Bedarf an motorisiertem Individualverkehr der Pkw Besitzer*innen am Bundesplatz wider. Das bedeutet, dass die Anwohnenden auf andere Verkehrsmittel setzen, insbesondere auf den Umweltverbund. „Wir fahren meistens mit der U-Bahn oder S-Bahn“ (vgl. Interview 3: 00:28:54), „Also der Radius hier ist gut zu Fuß zu erreichen oder auch mal mit dem Rad“ (vgl. Interview 1: 00:06:41) bestätigen diesen Eindruck. Der Bus hingegen ist das einzige Verkehrsmittel, dass verhältnismäßig selten benutzt wird. „Ja, also eigentlich weniger Bus sozusagen, wenn die U9, die Ringbahn“ (vgl. Interview 1: 00:03:47).

Die letzten beiden Zitate leiten direkt in die Wahrnehmung des Angebots über. Insbesondere die ÖPNV-Anbindung wird oft genutzt und als sehr gut wahrgenommen. Das folgende Zitat über die U9 unterstreicht diese Feststellung „Also eigentlich benutze ich sie quasi jeden Tag und das ist, ja, auch ein sehr gutes Angebot“ (vgl. Interview 4: 00:09:11). Generell wird das Mobilitätsangebot am Bundesplatz

als sehr positiv empfunden, da es einen Mehrwert für die Anwohnenden schafft „Grundsätzlich finde ich es natürlich schön an so einem Knotenpunkt zu sitzen, weil der mich sehr mobil macht“ (vgl. Interview 1: 00:36:49). Insgesamt lässt sich festhalten, dass trotz der Dominanz des Pkw am Bundesplatz die Anwohnenden selbst ihn nicht benötigen und insbesondere die U- und S-Bahnanbindung als großer Mehrwert empfunden wird.

Barrierefreiheit und Orientierung

Die Barrierefreiheit wird in vielen Räumen nicht ausreichend berücksichtigt, da es sich um den Schutz vulnerabler Personengruppen handelt, die in der Regel eine Minderheit darstellen. Umso wichtiger ist es im Sinne eines lebenswerten Aufenthaltsortes für alle diese Perspektive zu berücksichtigen und einzuplanen. Die Barrierefreiheit ist daher ein Schwerpunktthema der Interviews gewesen.

Zunächst ist zu erwähnen, dass die interviewten Personen nur bedingt die Perspektive mobilitätseingeschränkter Personen einnehmen konnten, da sie nicht betroffen sind. Allerdings konnte die Perspektive von Eltern mit einem Kinderwagen erfasst werden und durch empathisches Nachempfinden weitere problematische Stellen identifiziert werden. Hierbei wurden zu hohe Bordsteine und der Aufzug zur U-Bahn problematisiert, der häufig ausfällt und dadurch erschwert mit Rollstuhl oder Kinderwagen zugänglich ist: „Der Aufzug funktioniert nicht, dann musst du da runtertragen, also das ist schon ein wenig trickreich“ (vgl. Interview 1: 00:05:31). Außerdem gibt es viele Pflasterungen und Niveauunterschiede zwischen den Hauseingängen und Fußwegen „Es gibt halt viel so Pflaster […] da sind Niveauunterschiede zwischen Fußweg und Hauseingang und vielleicht noch viel Altbau. Die haben nicht immer einen Fahrstuhl“ (vgl. Interview 4: 00:14:50). Zwei der vier interviewten Personen sprachen die Brücke am Volkspark an, die beide Parkteile verbindet und nicht barrierefrei ist „Ich denke Menschen, die einigermaßen mobil sind, die kommen da rüber. Es ist schon eine starke Steigung, also für Leute mit Einschränkungen ist das glaube ich schon sehr anstrengend und schwierig“ (vgl. Interview 4: 00:16:52). Das ist insofern problematisch, als dass an der Stelle keine signalgesteuerte Querungsmöglichkeit existiert und weite Umwege in Kauf genommen werden müssen. Der Eindruck der Interviewten war durchgehend, dass es unterschiedliche Verbesserungspotenziale für die Barrierefreiheit am Bundesplatz gibt. Wahrscheinlich wurden sogar größere Mängel nicht thematisiert, da die Interviewten eine andere Perspektive auf die Thematik haben.

Weiterer Gegenstand der Interviews ist die Orientierung am Bundesplatz gewesen. Also wie leicht und intuitiv es Menschen am Bundesplatz fällt, das gewünschte Ziel zu erreichen. Ein Konsens in den Aussagen war, dass die Orientierung am Bundesplatz insbesondere Personen schwerfallen muss, die nicht ortskundig sind. Häufig werden die Ortskundigen von Fremden angesprochen und nach dem Weg gefragt, was auf eine nicht intuitive Orientierung hindeutet. Gerade die vielen U-Bahn Ausgänge werden als verwirrend empfunden „Als ich das erste Mal da war, hat man halt schon so geschaut welchen

Ausgang muss ich nehmen“ (vgl. Interview 4: 00:30:15). Generell gibt es viele Straßen um den Bundesplatz herum, wodurch eine Vielzahl an Abbiegemanövern getätigt werden müssen, um das Ziel zu erreichen „Also klar, du hast relativ zügige Abbiegesituationen […] Aber es gehen ja auch wirklich viele Straßen mit unterschiedlichen Namen überall ab“ (vgl. Interview 1: 00:23:00). Der Bundesplatz scheint zwar für die Anwohnenden aufgrund ihrer täglichen Routine überschaubar zu sein, allerdings berichten viele in den Interviewten von anfänglichen Schwierigkeiten und Berichten von Personen, die neu vor Ort sind und ähnliche Erfahrungen machen.

Aufenthalt

Im Zentrum einer Umgestaltung des Bundesplatz steht die Aufenthaltsqualität, damit der Platz wieder als lebendiger Lebensraum empfunden werden kann. In den Interviews wurde nach dem Status-quo gefragt und inwiefern die Anwohnenden den Platz zum Aufenthalt nutzen.

Die Interviewten waren sich einig, dass der Bundesplatz kein Ort ist, an dem man sich gerne aufhält. Nicht schön, keine Möglichkeiten zum Aufhalten und laut sind die Eindrücke in den Interviews gewesen. Das folgende Zitat gibt einen Eindruck in die Gefühlslage zum Bundesplatz als Aufenthaltsort „von der Bank aus sieht man die eine Straße und wenn man nach vorne guckt, schaut man auf die Einfahrt vom Tunnel […] Ja, einfach nicht so schön“ (vgl. Interview 4: 00:25:32). Es gibt für die Anwohnenden keine Aufenthaltsmöglichkeiten, die gerne genutzt werden. Außerdem fehlt es an ausreichender Begrünung, um den Raum ebenfalls optisch aufzuwerten. „Das dann da so ein paar Bäume draufstehen, dass es ein bisschen grüner ist. Das ganze einfach so ein bisschen, ja, schöner ist. Zum Verweilen einlädt“ (vgl. Interview 4: 00:13:15).

Für gewöhnlich wird der Bundesplatz mit wenigen Ausnahmen schnell wieder verlassen. Eine der Ausnahmen ist zum Beispiel die Fete de la Musique gewesen „Das ist kostenlos, da kann man hingehen, da haben alte Damen genauso getanzt wie die Kinder dazu. Ich finde das schön, also ich finde es einfach schön, wenn es Orte gibt, wo man einfach zusammenkommt” (vgl. Interview 1: 00:09:13). Es scheint, dass Events, die Gemeinschaft stiften, ein Grund sind sich auf dem Bundesplatz und in der Umgebung aufzuhalten, so etwas jedoch zu selten stattfindet. Als zweiter Grund wurde der Markt angeführt, der zwar nur wenige Stände hat, aber trotzdem rege besucht wird.

Um den Bundesplatz herum gibt es zudem ein tolles Kino und Gastronomieangebote, die von den Anwohnenden wahrgenommen werden. Allerdings macht es die Geräuschkulisse schwer einen Besuch zu genießen „da drüben gibt es das Café Wolkenstein auf der anderen Seite. Das ist ja auch ganz nett, wobei die Geräuschkulisse etwas lauter ist, weil sich da eben halt schon die Autos anfangen zu stauen“ (vgl. Interview 2: 00:13:26). Die positiven Anlaufstellen oder auch vereinzelt vorhandene Aufenthaltsmöglichkeiten werden von der Verkehrssituation derart beeinträchtigt, dass der Aufenthalt als insgesamt unattraktiv empfunden wird.

Als unattraktiv wird ebenfalls die Fläche unter der A 100 empfunden, obwohl sie von der Lage und Fläche prädestiniert für andere Nutzungen wäre „also ich finde das ist ein grundsätzlich total sicherer Ort, ich habe noch nie Angst gehabt oder mich unsicher gefühlt, aber es stinkt, es stinkt hart (lacht) […] Ich glaube, das hat Potenzial, es ist auch sehr dunkel. Gar nicht mal, weil da kein Licht ist, sondern die Fassaden sind auch sehr finster“ (vgl. Interview 1: 00:13:36). Ein einladendes und helles Ambiente ist ein Grund sich eher an solch einem Ort aufzuhalten, wenn das Aufenthaltsgebot stimmt.

Von allen interviewten Personen kam die Rückmeldung, dass sie sich nicht gerne am und auf dem Bundesplatz aufhalten. Zu laut, zu grau, nicht grün genug und wenig einladend sind die Rückmeldungen gewesen. Nichtsdestotrotz sehen die Anwohnenden Potenzial im Bundesplatz und wünschen sich, dass die vereinzelten positiven Beispiele ausgeweitet werden, es mehr Events gibt und der Aufenthalt nicht dem Autolärm und den Abgasen erliegt.

Verbesserungsvorschläge und Wünsche

Für die Ausarbeitung dieser Arbeit waren die Aussagen und die anregenden Inhalte der Anwohnenden sehr wichtig. Des Weiteren müssen die Ergebnisse dieser Planung die Anwohnenden möglichst zufriedenstellen, da diese täglich direkt davon betroffen sind. Somit wurde dafür speziell die Kategorie Verbesserungsvorschläge und Wünsche aufgestellt. Im Folgenden werden die Unterkategorien vorgestellt und die Kernaussagen kurz zusammengefasst:

In der Unterkategorie *Flächenneuverteilung* gab es einen großen Konsens der interviewten Personen hinsichtlich der Reduzierung der Fahrbahnfläche des Kfz-Verkehrs. Direkt zum Punkt gebracht wurde das wie folgt: „Weniger Autoverkehr immer gut.“ (Interview 4: 00:08:16). Es gab auch Konsens darüber, wie die daraus neugewonnene Fläche genutzt werden soll. Der erste Wunsch ist die Stärkung des Radverkehrs durch breitere Radwege bzw. dem Bau von Radwegen (vgl. Interview 4: 00:29:26). Wie bereits ausführlich in der Kategorie Verkehrssituation beschrieben, ist die Situation des Radverkehrs äußerst unterdimensioniert und hält somit vom Fahrradfahren ab. Ein zweiter Wunsch ist die Vergrößerung der Aufenthaltsfläche und der Grünflächen. Dadurch soll die Fläche wieder mehr dem Menschen dienen. Hier wurde bspw. folgende Aussage getroffen: „Also es sollte denke ich einfach eine schöne Naturfläche sein, die so ein bisschen zum Verweilen auch zum Beispiel einlädt.“ (Interview 4: 00:13:15).

Die Unterkategorie *Grünflächen* wurde im Wesentlichen schon im vorherigen Abschnitt aufgegriffen. Der Konsens ging eindeutig in die Richtung die Grünflächen auf dem Bundesplatz zu vergrößern. Dabei wurden zum einen wirkliche Grünflachen zum Verweilen und zum anderen die weitere Pflanzung von Bäumen gewünscht (vgl. Interview 4). Zusätzlich wurde hier aber auch die große Bedarfsabdeckung durch naheliegende Alternativen aufgezeigt (vgl. Interview 2:00:43:13). Insbesondere wurde hier der Volkspark erwähnt.

Eine weitere Unterkategorie ist die der *Aktivitäten.* In dieser wurde im Wesentlichen der Wunsch nach einer größeren Fläche für soziale Zusammenkünfte und Begegnungsstätten deutlich. Als Beispiele wurden hier u.a. der Markt und das Fete de la Musique erwähnt (vgl. Interview 1: 00:09:13 und Interview 2: 00:14:38). Weiterhin kam hier der Wunsch nach überdachten Sitzmöglichkeiten und Sportaktivitäten auf, um auch bei schlechterem Wetter soziale Kontakte pflegen zu können und auf dem Platz verweilen zu können (vgl. Interview 4: 00:12:00).

Die Unterkategorie *Nutzungen* greift hauptsächlich die aus den vorherigen Unterkategorien erwähnten Wünsche auf. Zusätzlich wurde hier auch der Angstraum unter der A 100 angesprochen. Eine Idee der Umgestaltung war die erneute Installation eines Lichtsystems und die Einrichtung einer Sharing-Station (vgl. Interview 2: 00:30:45).

Die letzte Unterkategorie ist die des *Historischen Ansatzes.* In einem Interview wurde eine Inspiration durch das historische Bild angeregt (vgl. Interview 4: 00:13:15). Es wurde insbesondere auf die Bilder in der U-Bahn-Station des Bundesplatzes verwiesen. In zwei weiteren Interviews wurde auf die noch erhaltenen alten Fassaden hingewiesen.

Auswertung der Kurzinterviews

Die Kurzinterviews wurden nicht in der Art detailliert transkribiert wie die langen Interviews. Stattdessen wurden aussagekräftige Äußerungen aus den Kurzinterviews notiert und direkt an die Strategieentwicklung weitergeleitet.

Im Rahmen der Kurzinterviews wurden zwei Fragen gestellt:

1. Wie nehmen Sie die aktuelle Verkehrssituation um den Bundesplatz herum wahr?

2. Wie würden Sie den Bundesplatz gerne nutzen und was müsste dafür verbessert werden?

Im Folgenden werden die Erkenntnisse aus den Kurzinterviews jeweils nach der erfragten Thematik getrennt zusammengefasst. Zu der jetzigen und gewünschten Verkehrssituation wurden verschiedene Meinungen erfasst. Die Mehrheit empfindet die jetzige Situation am Bundesplatz eher stressig, unübersichtlich und gefährlich. Durch die vielbefahrenen Nord-Süd- und Ost-West-Achsen entsteht eine sehr autodominierende Verkehrssituation, welche sich durch Lärm und einen hohen Schadstoffausstoß negativ auf die Anwohnenden und Passanten auswirkt. Wünschenswert wäre in der Zukunft stattdessen eine Abkehr von der autogerechten Stadt. Auf der anderen Seite gab es ebenfalls Aussagen, die die derzeitige Verkehrssituation als positiv wahrnehmen. Der Tunnel wurde dabei als sehr wichtig für die Funktionalität des Bundesplatzes erachtet und es bedarf keiner Änderungen. Die Mobilitätssituation

wurde ebenfalls bei der Nachfrage der Verkehrssituation von den interviewten Personen angesprochen. Diese wurde einstimmig als äußerst positiv beschrieben. Wünsche wurden demnach nicht geäußert.

In der zweiten Frage wurde die Aufenthaltsqualität bzw. die Wünsche hinsichtlich der Nutzungsmöglichkeiten des Bundesplatzes befragt. Insgesamt wurde die Aufenthaltsqualität weitestgehend als negativ beschrieben. Das Platzangebot ist zum Verweilen zu klein und ist auch qualitativ nicht einladend. Insbesondere wurden dabei das hohe Autoaufkommen und der dadurch verursachte Lärm sowie fehlendes Grün aufgezählt. Wünschenswert wären Grünanlagen bis an die Fahrbahnen, mehr Platz sowie Elemente aus der Vergangenheit. Die meisten Befragten haben den historischen Reiz des Bundesplatzes angesprochen. Im Zuge dessen ist ebenfalls der Wunsch nach der Wiederbelebung der damaligen Straßenbahn aufgekommen.

6.3 Expert*inneninterviews

Es wurden bereits unterschiedliche Daten erhoben, welche in den vorherigen Kapiteln eine objektive Sichtweise auf den Bundesplatz darstellen. In Bezug auf die Mobilitätsplanung wurden zusätzlich Expert*inneninterviews durchgeführt. Expert*inneninterviews verschaffen detaillierte Einblicke in ihr jeweiliges Themengebiet, wodurch wertvolle Informationen gewonnen werden können. Außerdem ermöglichen diese Erkenntnisse auch einen Abgleich mit den bisher in der Projektarbeit erhobenen Daten.

Vorbereitung der Interviews

Vor der Durchführung der Expert*inneninterviews, müssen erst einmal geeignete Expert*innen identifiziert werden. Dies ist wichtig, um auf Grundlage der erzielten Informationen weiter verarbeitbare Wissensstände zu erreichen. Das Augenmerk lag im Bereich der Verkehrsplanung und Stadtentwicklung. Auf keiner Webseite oder Literatur wurden explizite Verantwortliche benannt, wodurch gezielte Anfragen an das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf und an die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (SenUMVK) verschickt wurden. Das Ziel war geeignete und erfahrende Expert*innen in diesen Bereichen zu finden, welche bereits Informationen zum Bundesplatz besitzen, ähnliche Projekte betreut und somit ihre Erfahrungen und Hintergrundwissen zum Bundesplatz anwenden können. Wichtig waren Informationen und Ansätze für eine Weiterverwendung oder Umnutzung eines ggf. geschlossenen Stadttunnels, Platzumgestaltungen und Ähnlichem.

Nach kurzen Absprachen mit den Ansprechpartner*innen konnten im Januar 2023 drei Experteninterviews organisiert werden. Für eine gelingende Durchführung der Interviews ist eine

Vorbereitung äußerst wichtig, wodurch der Interviewleitfaden gut ausgearbeitet werden muss. Der nächste relevante Punkt war die Ausarbeitung der Fragen für das Interview, welche sich an unserer Forschungsfrage orientierten. In Großgruppenmeetings wurden Kenntnisse aus der SWOT- und MCB-Gruppe analysiert und mit im Interviewleitfaden berücksichtigt, sodass Schlüsselfragen zu verschiedenen Themenkomplexen rund um das Projekt Bundesplatz erarbeitet werden konnten. Als nächstes wurden die Fragen in gemeinsamer Diskussion reduziert, sodass der Fragebogen aus insgesamt 6 Blöcken und 25 Fragen besteht. Im ersten Block wurden Fragen zur Person und der Tätigkeit gestellt und im zweiten Block allgemeine Fragen zur Situation und Aufenthaltsqualität am Bundesplatz. Erst ab dem dritten Block (Trennwirkung), wurden die Fragen spezifischer, gefolgt von den Blöcken Radinfrastruktur, Unfallschwerpunkt, Raum unter der A 100 und Ausblick. Da ein Interview nicht nur aus Frage-Antwort-Sequenzen besteht, ist es wichtig, das Gespräch zwischen beiden Parteien so zu gestalten, dass ein guter Gesprächsfluss entsteht. Das kann durch den Einsatz offener, erzählgenerierender Fragen in Kombination mit spezifischen Nachfragen bewusst herbeigeführt werden, welches wir integriert haben. Suggestiv- und geschlossene Fragen wurden vermieden.

Ein Beispiel für eine erzählgenerierende Frage war: “Haben Sie ein ähnliches Projekt betreut und können uns Ihre Erfahrungen teilen?”.

Durchführung der Interviews

Die drei Interviews wurden in den Räumlichkeiten der jeweiligen interviewten Person durchgeführt und haben zwischen 30 und 45 Minuten gedauert. Dabei wurde vorab eine Einwilligungserklärung unterzeichnet, die es den Interviewern ermöglicht, das Gesprochene aus dem Interview weiterverarbeiten und transkribieren zu dürfen. Es sind Vor- und nach dem Interview Small-Talks mit den Experten entstanden, die für die Durchführung der Interviews von Vorteil war. Somit entstand bereits ein erster Eindruck über den Experten und deren Meinung zum Bundesplatz. Ein festes Zeitlimit für die Interviews gab es, um den Experten nicht abrupt nach 45 Minuten zu unterbrechen.

Die drei Interviews fanden wie folgt statt:

- Dipl.-Ing. Dirk Bartel am 20.01.2023,
- Fabian Schmitz-Grethlein am 17.01.2023 und
- Oliver Schruoffeneger am 04.01.2023.

Die Interviews wurden mit den Smartphones der Interviewer aufgezeichnet, sodass mithilfe der Audiodateien eine Transkription erfolgen konnte. Die Transkription steht nur dem Expert*inneninterview-Team zur Verfügung.

Auswertung der Interviews

In diesem Teil werden die transkribierten Interviews ausgewertet. Dabei werden die wichtigsten Aussagen der Experten zu den verschiedenen Themenkomplexen zusammengefasst.

Interview mit Dipl.– Ing. Dirk Bartel

Im Folgenden werden die Aussagen von Herrn Bartel im Rahmen des Experteninterviews entsprechend des erstellten Transkripts zusammengefasst (vgl. Bartel 20.01.2023).

Dirk Bartel ist seit 2015 Gruppenleiter und zusätzlich stellvertretender Referatsleiter im Referat vier B der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (SenUMVK). Die Abteilung beschäftigt sich mit der Gestaltung von Straßen und Plätzen, wobei der Fokus auf der Verkehrsgestaltung und weniger auf der Stadtgestaltung liegt.

Trennwirkung und Aufenthaltsqualität

Herr Bartel beschreibt einen derzeitigen Mangel im Stadtraum und sieht eine attraktive Gestaltung im Sinne des Umweltverbundes (Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV) für eine gute Gestaltung sinnhaft. Im Moment hat der Platz aus seiner Perspektive keinerlei Aufenthaltsqualität. Er betont auch, dass die jetzige Aufenthaltsqualität mit der damaligen baulichen Ausprägung der 70er Jahre verglichen wird und dies evtl. ein falscher Bewertungsmaßstab ist. Außerdem ist er der Meinung, dass der Bundesplatz das Potenzial für eine Umgestaltung definitiv hätte, um eine Aufenthaltsqualität zu schaffen. Die Problematik dahinter sieht er jedoch in der dominierenden, übergeordneten Verkehrsfunktion, die zu einer Verkehrsbelastung führt. Zusammenfassend sieht er Potenzial, jedoch ist der IST-Zustand nicht ideal für die Umsetzung, da hierfür das Netz umgestaltet werden muss, um diesen freien Platz zu schaffen. “Ein vergleichbares Beispiel hierzu ist der damalige Tunnel vor dem Bikini Haus am Breitscheidplatz. Dieser wurde auf Grundlage der autogerechten Stadt verfüllt” (Bartel 20.01.2023: 00:10:59). Herr Bartel denkt nicht, dass dort die Aufenthaltsqualität besonders gestiegen ist, da die Verkehrsfläche nicht ausgesprochen kleiner geworden ist. Jedoch sieht er dies als ein Anfang für eine Steigerung der Aufenthaltsqualität. “Es ist schwer diese übergeordnete Verkehrsfunktion indirekt herauszunehmen, weil der Verkehr, der durchgeleitet werden soll, nun verhindert wird und sich vom unterirdischen Tunnel nach oben verlagert. Demnach entsteht Stau und dieser wird irgendwann umfahren, wodurch eine Art indirekte Reduktion entsteht. Der Verkehr verschwindet nicht, im Gegenteil, es gibt weiterhin steigende Zulassungszahlen von Kfz” (Bartel 20.01.2023: 00:11:10). Herr Bartel erkennt eine eindeutige Zweiteilung von Meinungen, die eine Fraktion fährt weiterhin Auto, die anderen versuchen möglichst auf das Auto zu verzichten. Deswegen bewegt sich seiner Meinung nach im Moment noch wenig. Eine Ähnliche Situation sieht er am Bundesplatz. Erst einmal müsse analysiert werden, welche Auswirkungen entstehen, wenn der Tunnel inklusive Verkehrsfluss geschlossen wird.

Daher denkt er, dass sich der Verkehr am Bundesplatz erst einmal nicht großartig verlagert werden kann, weil in ganz Berlin Maßnahmen getroffen werden. Überall werden Fahrspuren weggenommen, wie zum Beispiel die ganzen Ost-West-Verbindungen Invalidenstraße, Unter den Linden, Leipziger Straße, etc.

Radinfrastruktur

Laut Herrn Bartel ist der Grund für die derzeitige Radinfrastruktur die damaligen Baubestimmungen. Ein ehemaliger Abgeordneter habe mal gesagt: „Wer kein Auto hat und nicht mit dem Auto fährt, der soll zum Park, zum Spazierengehen gehen“ (Bartel 20.01.2023: 00:41:08). Herr Bartel berichtet, dass dies die damalige Grundstimmung war, wodurch jeder kategorisiert wurde: „Wenn du ein Auto hast, bist du ein Gewinner, und wenn du keins hast, dann liegst du entweder im Krankenhaus oder arbeitest nicht oder sonst irgendwas“ (Bartel 20.01.2023: 00:41:08). Mit diesen Einstellungen wurde seiner Meinung nach auch gebaut, weshalb die Radinfrastruktur schlecht ausgebaut ist. Erst ab den 70er/80er Jahren wurde begonnen den Radverkehr zu berücksichtigen, da zeitgleich die Umweltbedingungen präsenter wurden. Um die Radwege zu generieren, wurde jedoch der Fußverkehr kannibalisiert und eingeschränkt. Im Stadtentwicklungsplan werden seiner Meinung nach, bedauerlicherweise oftmals nur Themen rund um den Automobilverkehr fokussiert. Herr Bartel hat jedoch erwähnt, dass sie auf Basis des Mobilitätsgesetzes entsprechende Verkehrspläne für die anderen Verkehrsträger entwickeln werden. Dazu gehört vor allem der Radverkehr, weil er relativ große Strecken überwinden kann. Im veröffentlichten Radverkehrsplan gebe es Lösungsansätze, die die entsprechenden Qualitätsstandards für die entsprechenden Netztypologien geben. Aus seiner Sicht muss klar entschieden werden, “was nehme ich wem weg, um jetzt Radverkehr zu qualifizieren […]” (Bartel 20.01.2023: 00:46:50). Er machte außerdem auf das Berliner Straßengesetz (BerlStrG) aufmerksam, welches diese neuen Ansprüche mitberücksichtigen sollen. Es sei derzeit jedoch noch in der Abstimmung. Dort wurden neue Querschnittsbreiten definiert, die möglichst eingehalten werden sollen. Dazu gehört zum Beispiel auch die Bedingung, dass ein Radweg 2,30 Meter breit sein soll oder die Gewährleistung eines sicheren Überholvorgangs, bei dem auch noch das Überholen eines Radfahrenden mit Anhänger möglich sein soll. Das ist in der Stadt aus Sicht von Herrn Bartel meistens nicht gegeben, wodurch sich für ihn die Frage stellt: Wo nehme ich den Platz her? Wenn der Platz nicht gegeben ist, müsse eine alternativ Routen festgelegt werden, und zwar so, dass innerhalb des Netzes Anwendung finden.

Barrierefreiheit

Herr Bartel empfindet, dass am Bundesplatz derzeit kein ausgeglichener Platz herrscht. Als Verkehrsplanung betrachtet, hat jede*r Verkehrsteilnehmer*in seinen Zweck und der leitet sich für Herrn Bartel eben nicht aus einem ideologischen Betrachtungswinkel ab, sondern eigentlich immer aus den entsprechenden Nutzergruppen, die wir haben. Jeder Verkehrsträger und Verkehrsteilnehmer*in hat laut Dirk Bartel seinen Anspruch und seine Berechtigung.

Raum unter der A 100

“Angsträume, die keine Aufenthaltsqualität bieten sind nicht vermeidbar, weil man dazu viele Partikularinteressen der öffentlichen Hand und von privaten Investoren hat” (Bartel 20.01.2023: 00:48:37). Das sind seiner Meinung nach die zwei Gruppen, die den Raum, den sowohl öffentlich zugänglichen als auch nicht zugänglichen Raum, hier definieren und bestimmen. Der Raum unter der A 100 ist ein öffentlicher Raum des Bundes und des Landes. Drüber läuft der Bund und darunter das Land und demnach sind diese Räume laut Herrn Bartel eigentlich nicht zu vermeiden. Er selber ist Bauingenieur und hat Module wie Statik, Beton usw. absolviert. Aus seiner Erfahrung heraus, hat der Mensch in seinen Modulen außer dem Lichtraumprofil überhaupt keine Rolle spielt. Es wird demnach nicht beachtet, wie der Mensch sich fühlt und ob er sich da aufhält oder nicht, sondern nur der Weg von A nach B im Bereich des Verkehrs und das ist seiner Meinung nach der Grund für den Angstraum. Herr Bartel vermutet, dass bei der Planung der Bundesallee kein menschlicher Maßstab betrachtet wurde, sondern nur der Autobahnring, die Bundesallee, die Hauptverkehrsstraßen und das Bauwerk. Er gab ein Beispiel in der Nähe vom Savignyplatz, wo versucht wurde, bei der Unterführung der Stadtbahn kulturelle und künstlerische Dinge zu verbinden. Hierzu wurden Lichtinstallationen verbaut, um eben die Beleuchtung stärker zu erhöhen. Es wird versucht, den menschlichen Maßstab zurückzuholen und in irgendeine Art von Darbietungsform dem Menschen anzubieten: „Schaut her, hier ist irgendwas, mit dem ihr euch örtlich, räumlich als auch sozial identifizieren könnt“ (Bartel 20.01.2023: 00:48:37). Ein Beispiel für ein Wiedererkennungswert ist auch: „Ach, das ist doch die Unterführung mit den bunten Lichtern“ (Bartel 20.01.2023: 00:48:57). Somit ist seiner Meinung nach, eine Identifikation mit dem Ort geschaffen. Zum einen besitzt der Ort eine Belichtung, spricht einen gewissen Teil der Bevölkerung, Kinder, künstlerisch Interessierte etc. an, bis hin zu feindlichen Maßnahmen. Obdachlose, die gerne Angsträume einnehmen, wollen in der Nacht im Dunklen schlafen und legen sich demnach dort vielleicht nicht mehr hin. Herr Bartel betont jedoch, dass diese Maßnahme nur “Kosmetik” ist.

Unfallschwerpunkt

Als Unfallschwerpunkte definiert Herr Bartel Schulwege, Wege zu Kitas, bis hin zu unübersichtlichen Situationen, die sich eben aus dieser Trennung der Verkehrsträger ergeben. Herr Bartel betonte, dass er die Vor-Ort-Kenntnisse nicht hat, um mehr hierzu auszusagen, da er vom Bund und nicht vom Land ist. Klassische Unfallschwerpunkte sind für ihn jedoch immer Zufußgehende und Kfz als Konfliktpunkte in verschiedensten Ausprägungen. Hängt jedoch davon ab, wo der Mensch unterwegs ist und welchen Wege-Zweck er habe. Er stellte folgendes Beispiel vor: “Eine Mutter mit zwei Kindern muss in die Kita, die einen ganz klaren Wege-Zweck hat, der auch ein gewisses Gefahrenpotenzial birgt. Sie hetzt, weil sie noch 1000 andere Sachen hat” (Bartel 20.01.2023: 00:57:01). Ein weiterer wichtiger Punkt sind die Sichtbeziehungen mit anderen Verkehrsteilnehmern, die gewährleistet werden müssen. Einen konkreten Lösungsvorschlag konnte Herr Bartel nicht vorschlage, da am Bundesplatz eine Hauptverkehrsstraße

existiert, wodurch anordnungsrechtlich bestimmte Dinge ausgeschlossen sind. Es ist zum Beispiel keine Anordnung von Zebrastreifen, also Fußgängerüberwegen, an Hauptverkehrsstraßen aufgrund der Geschwindigkeit, Bremsweg etc. möglich. Eine Alternative wären Gehwegvorstreckungen, wenn der Platz zur Verfügung steht.

Interview mit Fabian Schmitz-Grethlein

Im Folgenden werden die Aussagen von Herrn Schmitz-Grethlein im Rahmen des Experteninterviews entsprechend des erstellten Transkripts zusammengefasst (vgl. Schmitz-Grethlein 17.01.2023).

Herr Fabian Schmitz-Grethlein ist im Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin tätig. Herr Schmitz-Grethlein ist der Leiter der Abteilung Stadtentwicklung und sitzt im Bezirksstadtrat. Seine Abteilung beschäftigt sich mit der Stadtentwicklung für den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf bezüglich baulicher und planerischer Kontexte. Herr Schmitz-Grethlein nutzt sein Auto, sein Rad und den ÖPNV, um zu seiner Arbeitsstätte zu gelangen.

Trennwirkung und Aufenthaltsqualität

Dabei wird die aktuelle Infrastruktur rund um den Bundesplatz, sowie der Bundesallee kritisch angezweifelt. Das Vorhaben für den Bundesplatz weist einige Parallelen auf, wie z.B. dem Breitenbachplatz, bei dem ebenfalls eine Neugestaltung des Platzes erwünscht wird, weil ein großes Betonbauwerk für Autos in Zeiten der autogerechten Stadt errichtet wurde. Ebenfalls wird der Adenauerplatz erwähnt, da dieser auch einen Autotunnel hat, der auf lange Sicht geschlossen werden soll, als auch der Messedamm, weil dieser eine große Fußgängerunterführung zum ICC anbietet, die von der Skaterszene aktuell benutzt wird und potenziell einen Angstraum bildet. Die langen Autorampen nehmen sehr viel Platz weg und sind mit dem Autotunnel viel zu überdimensioniert, obwohl der Autoverkehr auch ohne Tunnel fließen würde, da die Bundesallee kaum ausgelastet ist. Die mögliche Schließung des Autotunnels wird mit einer neutralen Sichtweise begegnet, da die Weiterverwendung viele Probleme mit sich bringt. Ein Zuschütten ist wegen der statischen Rahmenbedingung nicht ohne Gefahren gewährleistet (Vergleich mit U-Bahn-Tunnel Alexanderplatz, der durch ein Bauvorhaben einige Zentimeter abgesackt ist) und den Tunnel leer stehen zu lassen, würde weiterhin Instandhaltungskosten bedeuten. Er ist der Meinung, dass das Verkehrsangebot für das Auto allgemein zu attraktiv gestaltet wurde und die anderen Verkehrsträger besser berücksichtigt werden müssen. Einerseits ist aber nicht das Ziel die Infrastruktur für Autos zu unattraktiv zu gestalten, andererseits muss der Bundesplatz sowie der Breitenbachplatz in der heutigen Form neugestaltet werden. Wenn das Ziel ist, den Bundesplatz wieder zu einem richtigen Platz zu gestalten, dann steht die Rampenkonstruktion in einem Widerspruch, sodass die Rampen und der Tunnel auf lange Sicht entfernt werden müssen.

Radinfrastruktur

Herr Schmitz-Grethlein ist der Meinung, dass die Aufenthaltsqualität am Bundesplatz durch den Verkehrslärm und Verkehrsfluss nicht attraktiv ist und dafür sorgt, dass Fahrrad fahren auf der Bundesallee nicht angenommen wird. Stattdessen wird alternativ auf der Fahrradstraße Prinzregentenstraße gefahren, obwohl die Bundesallee bessere Rahmenbedingungen für eine Fahrradstraße aufweist als die Prinzregentenstraße bzgl. Steigung, Gradlinigkeit und dem Potenzial einer breiten Fahrradfahrbahn. Eine direkte Radwegverbindung zwischen Bundesplatz und Innsbrucker Platz über die Wexstraße kann er nicht ohne Weiteres vorschlagen, da die Autobahnausfahrt der A 100 und somit das letzte Wort bei einer Neugestaltung des Raumes die deutsche Autobahn GmbH hat.

Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit in dem Gebiet ist kaum gegeben und benötigt barrierefreie Überquerungen, wie z.B. auf Höhe des Volksparkes und unter der S-Bahn-Brücke am Bahnhof Bundesplatz. Dabei sollen bei den Überquerungen die Ampelphasen so verändert werden, dass vor allem mobilitätseingeschränkte Personen genügend Zeit bekommen, um mindestens zur Mittelinsel zu gelangen. Die Mittelinseln müssen dann so dimensioniert sein, dass Autos nicht zu nah an den Wartenden vorbeifahren können.

Raum unter der A 100

Die Parkfläche unter der A 100-Brücke als Park and Ride soll unter dem Bundesplatz nicht weiterverfolgt werden, da ein Park and Ride innerhalb des Stadtringes nicht erforderlich ist. Dieser Angstraum kann ohne Weiteres nicht beliebig umgestaltet werden, da der Bezirk nicht die volle Kontrolle darüber hat, sondern die Autobahn und auch die Bahn ein Mitspracherecht bei einer Neugestaltung des Angstraumes haben.

Interview mit Oliver Schruoffeneger

Im Folgenden werden die Aussagen von Herrn Schruoffeneger im Rahmen des Experteninterviews entsprechend des erstellten Transkripts zusammengefasst (Schruoffeneger 04.01.2023).

Herr Schruoffeneger ist Bezirksstadtrat für Ordnung, Umwelt, Straßen und Grünflächen im Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf. Der Straßenraum am Bundesplatz ist daher Teil seines Aufgabengebietes. Direkt zu Beginn des Interviews geht er darauf ein, dass es im Bezirksamt bereits konkrete Untersuchungen gibt, um die Verkehrssituation am Bundesplatz zu verändern. Diese Untersuchungen konzentrieren sich auf kurzfristige Maßnahmen, welche eine langfristige Lösung ohne Tunnel nicht verhindert. Langfristig strebt Herr Schruoffeneger eine Schließung des Tunnels am Bundesplatz an.

Trennwirkung und Aufenthaltsqualität

Laut Herrn Schruoffeneger zerschneiden die sechsspurige Bundesallee sowie der Tunnel das Quartier am Bundesplatz und sorgen für eine hohe Trennwirkung der Verkehrsinfrastruktur. Als Folgen davon nennt er eine sich nicht aufeinander beziehende Kiezstruktur, fehlende Kieztreffpunkte und fehlende Einzelhandelswegeverbindungen. Darüber hinaus sieht er auch Widersprüche zwischen attraktiver Verkehrsinfrastruktur und Aufenthaltsqualität. Allerdings räumt er ein, dass sich diese Widersprüche im Zweifelsfall nur in Kompromissen lösen lassen und gewisse Widersprüche bestehen bleiben. Zwar könne man Verkehrsmittel fördern, die die Aufenthaltsqualität weniger beeinflussen, aber ein gewisser Rest bliebe dennoch bestehen. Hier nennt er den Lieferverkehr für die City-West als Beispiel. Der Bundesplatz sowie die Bundesallee stellen für den Lieferverkehr einen von mehreren Zugängen zur City-West dar. Er argumentiert, dass diese Verkehre irgendwo abgewickelt werden müssen und deren negative Folgen auf die Aufenthaltsqualitäten sich zwar reduzieren, nicht aber auflösen lassen. Für den Bundesplatz sieht er dennoch die Möglichkeit wieder ein Ort mit hoher Aufenthaltsqualität zu werden. Durch Veränderungen der Verkehrsinfrastruktur, wie der Schließung des Tunnels, können Treffpunkte zwischen beiden Seiten des Bundesplatzes ermöglicht und so etwas wie eine Marktplatzfunktion geschaffen werden. Die Entstehung und Erhaltung von Gewerbe im Bereich Kultur und Gastronomie kann so begünstigt werden. Den Einfluss auf einzelne Gewerbestrukturen wie den Einzelhandel sowie eine Verringerung des Gewerbeleerstands sieht er jedoch eher gering.

Zur Umsetzbarkeit von Maßnahmen auf Kosten des motorisierten Individualverkehrs sagt Herr Schruoffeneger, dass der Tunnel sowie die drei Spuren je Richtung auf der Bundesallee nicht zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens benötigt werden. Eine Spur je Richtung würde hierfür ausreichen. Herr Schruoffeneger sieht einen Rückbau des Tunnels realistischer als eine alternative Nutzung als Aufenthaltsort, da sich hier Probleme wie fehlende Fluchtwege oder ähnlichem ergeben. Als größte Hürde des Rückbaus sieht er die hohen Kosten. Für den Ausbau von Infrastruktur für den ÖPNV sieht Herr Schruoffeneger am Bundesplatz aktuell keine Notwendigkeit. Parkraumbewirtschaftung soll im Jahr 2025 oder 2026 am Bundesplatz eingeführt werden.

Radinfrastruktur

Oliver Schruoffeneger nennt als ideale Ergänzung zur bestehenden Fahrradinfrastruktur am Bundesplatz die Möglichkeit, die Hildegardstraße und die Durlacher Straße zu einer Fahrradstraße zu machen. Das schlägt er auch als mögliche Lösung für die fehlende, direkte Radverbindung zwischen Bundesplatz und Innsbrucker Platz über die Wexstraße vor.

Barrierefreiheit

Beim Thema Barrierefreiheit sieht auch Herr Schruoffenger ein Problem bei Wegebeziehungen, welche eine Überquerung der Bundesallee erfordern. Er weist darauf hin, dass das Bezirksamt hierzu im

Austausch mit der Senatsverwaltung steht, um zusätzlich zur Fußgängerbrücke einen ebenerdigen Übergang mit Lichtsignalanlage einzurichten.

Raum unter der A 100

Die Nutzung dieses Raums als Park and Ride Platz hält Herr Schruoffeneger nicht für sinnvoll, da dieser vor allem von Anwohnern als gewöhnlicher Parkplatz genutzt wird. Sein Vorschlag zur Nutzung dieses Raumes ist ein Logistikhub für die Region Schmargendorf und Wilmersdorf als Umladestation von Lkw auf Lastenräder. Das hat den Vorteil, dass man den Lieferverkehr der Segmente B2B und B2C nicht in die Stadt führt. Eine parallele Nutzung des Raums, wie zum Beispiel als Mobilitätstation, sieht er kritisch, da der Raum für das Logistikhub benötigt würde.

Unfallschwerpunkt

Herr Schruoffeneger argumentiert, dass der Bundesplatz aufgrund der Zahlen der Unfallstatistiken nicht als Unfallschwerpunkt bezeichnet werden kann. Daher steht dieses Thema nicht im Fokus, wenn es um den Bundesplatz geht.

Nach der Transkription wurde der Inhalt der Interviews ausgewertet. Wichtige Kernaussagen wurden zusammengefasst und als Input an die Strategieentwicklung übergeben. Im nächsten Kapitel wird dafür erläutert, wie die Informationen aus den verschiedenen Datenerhebungen zusammengeführt und analysiert wurden.

7 Zusammenführung und Analyse der Informationen

Die vorangegangenen Kapitel erkundeten das Gebiet auf und um den Bundesplatz aus unterschiedlichen Perspektiven. Sie komplettieren sich zu einem Gesamtbild des Planungsgebiets. Die folgenden Unterkapitel (vgl. Kapitel 7.2 und 7.3), welche sich der Zusammenfassung der durchgeführten Analysen widmen, werden dies eindrücklich zum Vorschein bringen. Eine kartierte Darstellung der Einwände zum Thema Verkehrssicherheit im Untersuchungsgebiet liefert dafür eine erste Vorstellung (vgl. Abbildung 21).

Der geschaffene Mehrwert dieser vielfältigen Erkenntnisse ist in einem weiteren Schritt (vgl. Kapitel 8) Ausgangspunkt für die Diskussion der wichtigsten Inhalte, die sich in den Strategien für den zukünftigen Bundesplatz widerspiegeln sollen. Der Umgang mit dem Bundesplatztunnel bildet eine zentrale Fragestellung, die hierbei berücksichtigt werden muss, ehe die konkreten Maßnahmenpakete im daran anschließenden Kapitel (vgl. Kapitel 9) aufgestellt werden können.

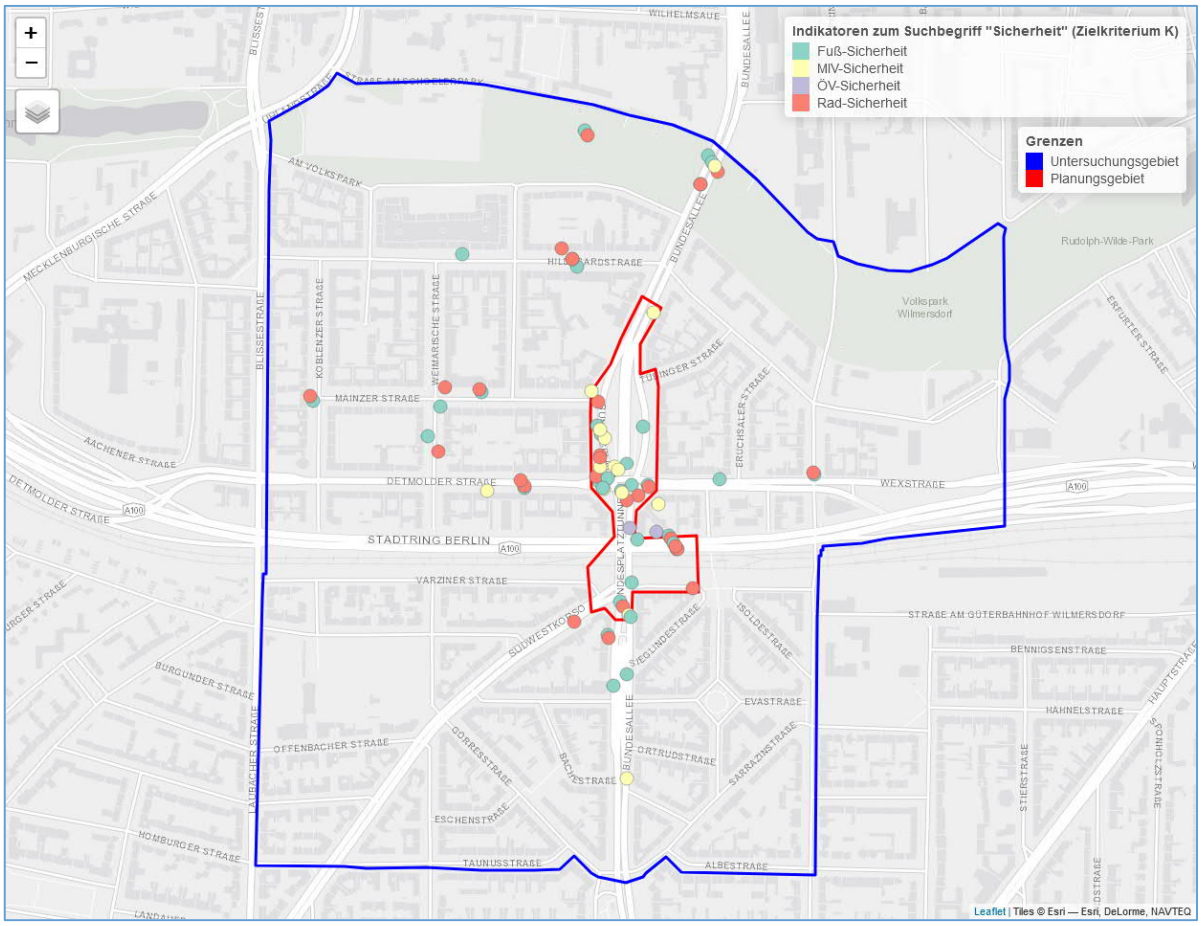


Abbildung 21: Informationen mit Ortsmarke, die einem Indikator zum Thema Sicherheit in Bezug auf den Knotenpunkt anwohner*innengerechter Mobilität (Zielkriterium K) aufgenommen wurde.

Quelle: Eigene Darstellung, Karte: Esri, DeLorme, NAVTEQ 2023

7.1 Herangehensweise für die Analyse

Die Idee, die mit der Umgestaltung des Bundesplatzes einhergeht, wurde bereits im Leitbild (vgl. Kapitel 4) festgehalten, welches sich je nach Detailstufe in zwei Zielkriterien oder vier Themenfelder ausdifferenzieren lässt. In den folgenden Kapiteln suchen und finden alle gesammelten Informationen der Vorkapitel ihren Bezug stets auf Ebene der Zielkriterien „Attraktive Aufenthaltsqualität für alle“ (Zielkriterium A) und „Knotenpunkt anwohner*innengerechter Mobilität“ (Zielkriterium K).

Es liegt in der Natur der verschiedenen Methoden, dass die jeweils ermittelten Informationen hierbei in unterschiedlicher Form vorliegen sowie dessen Aussagen unterschiedlich starken Einfluss auf die Erfüllung (oder Verhinderung) der Zielkriterien haben. Eine entscheidende Aufgabe der sachlichen Analyse ist es hierbei, diese Eindrücke möglichst uniform und unter gleichwertigen Kriterien zu sammeln, gleichzeitig jedoch die verschiedenen Charakteristika der Informationen nicht unberücksichtigt zu lassen. Die geschieht mit einem für alle Teilgruppen einheitlichen Formular, mit dem die Kernaussagen aus den erarbeiteten und erfassten Informationen gesammelt werden können.

Hierfür wird in einem ersten Schritt jede Information zu einer Kernaussage digital verschriftlicht und mindestens einer Kategorie, dem sogenannten Indikator, zugeordnet. Indikatoren sind in ihrer Summe ausschlaggebend für die Erfüllung (oder Verhinderung) ihres übergeordneten Zielkriteriums. Auf Basis ihrer Kernaussage und Quelle wird im zweiten Schritt ermittelt, mit welchem Einflussgewicht die Information vor allem eine Stärke, eine Schwäche, eine Chance oder ein Risiko zur jeweiligen Erfüllung des Zielkriteriums darstellt.

> Stärken und Schwächen beschreiben in unserer Analyse insbesondere den Status Quo bezüglich einer möglichen Kräftigung oder Behinderung des gesetzten Zielkriteriums.
>
> Chancen und Risiken, welche zeitlich mehr für die Prognose zukünftiger Entwicklungen einzuordnen sind, wirken für das gesetzte Zielkriterium eher unterstützend oder belastend. (vgl. Appel 2020, S. 234)

Entsprechend dieser Zuordnung, die aus dem Englischen auch als SWOT-Matrix (mit den Feldern strength, weakness, opportunity, threat, vgl Abbildung 22) bekannt ist, werden die in diesem Kapitel so kategorisierten Informationen für die Strategieentwicklung in Kapitel 8 von zentraler Bedeutung sein.

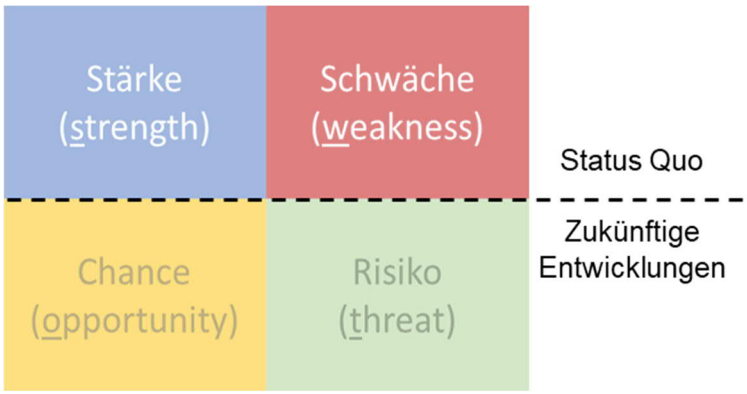


Abbildung 22: Sogenannte SWOT-Matrix für die spätere Zuordnung der Informationen in eines der vier Felder
Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 23 visualisiert dieses für jede Information einheitliche Vorgehen und zeigt zusätzliche Möglichkeiten auf, die Informationen weiter zu charakterisieren. So ergänzen optionale Kommentare und Ortsangaben die Information um Komponenten, die mit Hilfe eines Programm-Skriptes zusätzliche Erkenntniswerte in der Analyse schaffen und für die Strategieentwicklung nützlich ist. Eine Übersicht aller eingetragenen Informationen ist im sogenannten Informationspool zu finden (vgl. Anhang)

Als Beispiel: Die Information zu überfüllten Bussen könnte als eine Schwäche dem Indikator „ÖV-Quantitatives Angebot“ zugerechnet werden, welche wiederum – mit einem entsprechend hohen Gewicht – Einfluss auf die Erfüllung des Zielkriteriums „Knotenpunkt anwohner*innengerechter Mobilität“ hätte. Optional könnte mit einer entsprechenden Angabe von Koordinaten lokalisiert werden, an welcher Haltestelle die Information aufgetreten ist.

Nach diesem Schema werden im Folgenden die Ergebnisse der Analysen nach Zielkriterien vorgestellt.

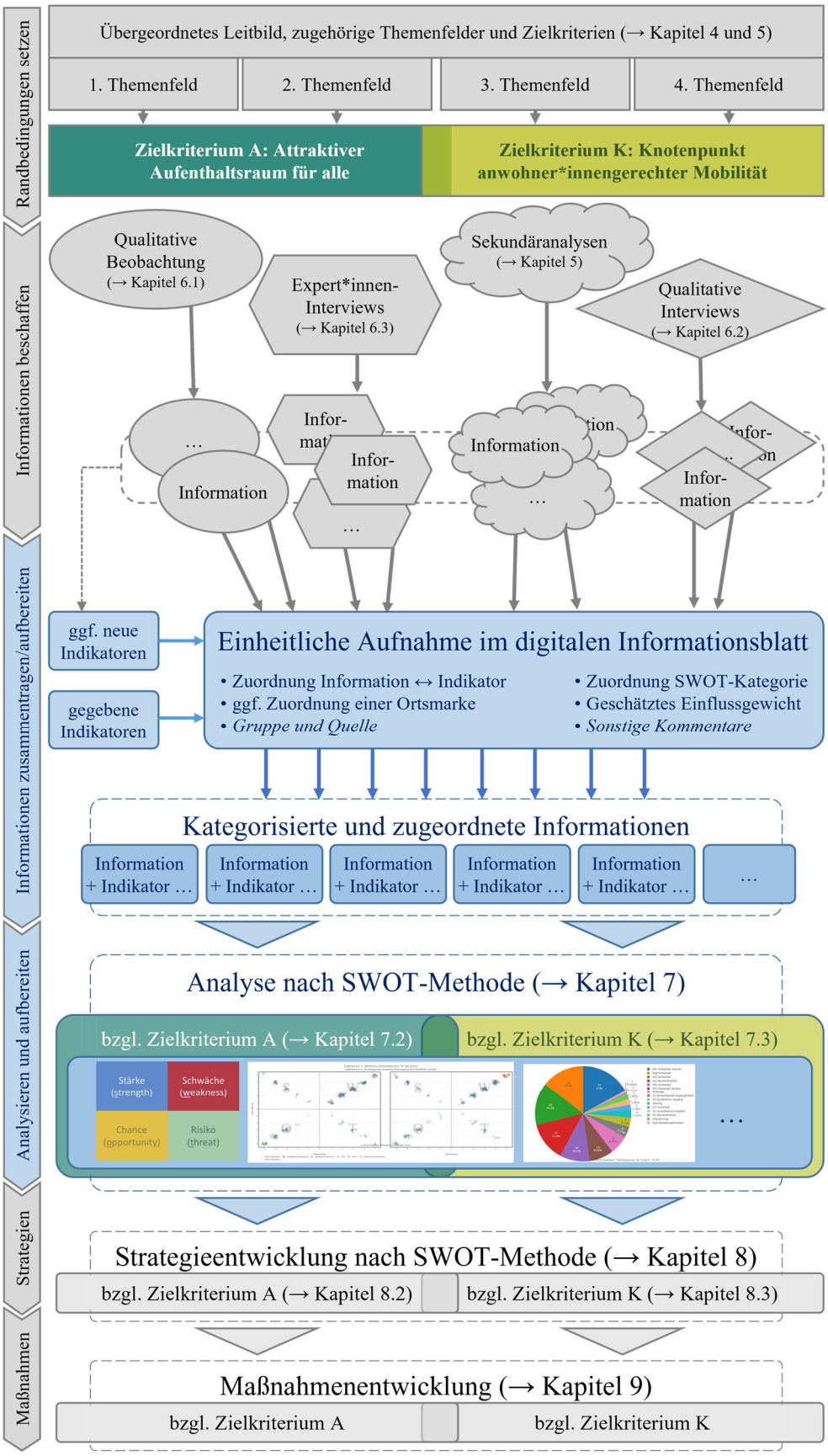


Abbildung 23: Zusammenführung und Analyse der heterogenen Informationen, eingeordnet im Projektablauf

Quelle: Eigene Darstellung nach Abb. 5 in Appel 2020, S. 235

7.2 Analysen zu Zielkriterium A

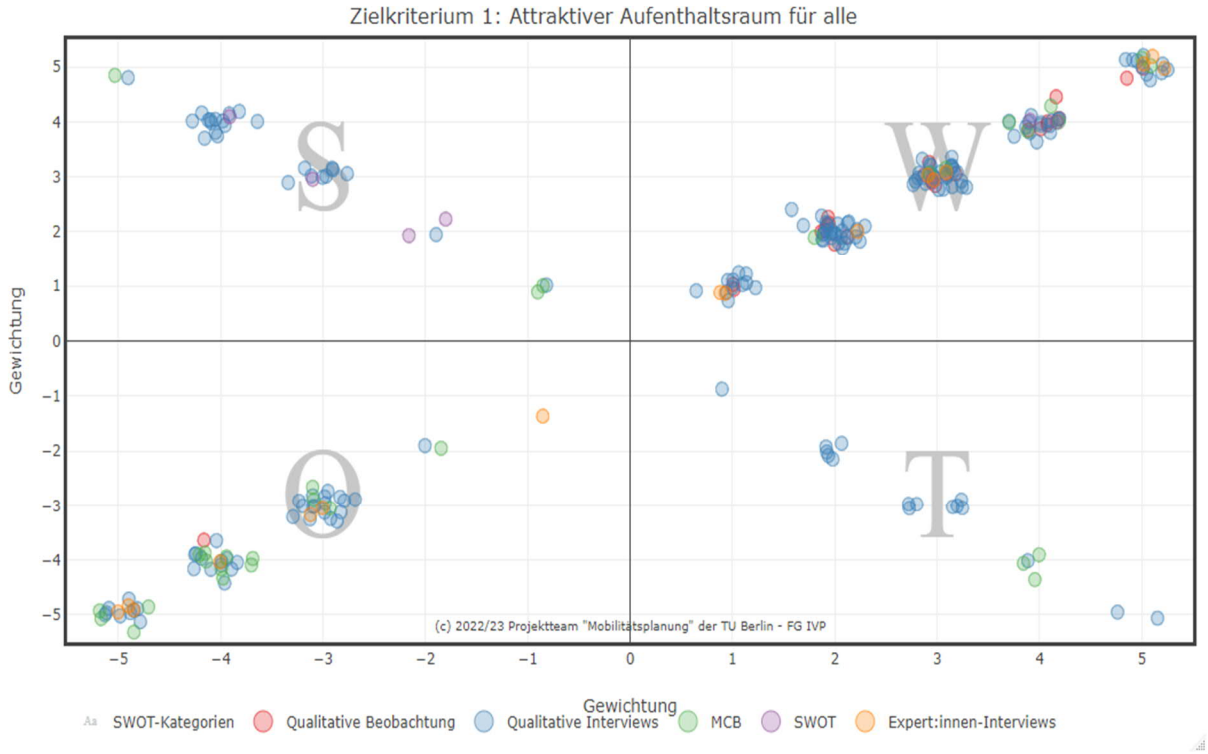


Abbildung 24: SWOT-Einordnung der Informationen nach entsprechender Gewichtung und Arbeitsgruppe (1: Geschätzter niedriger Einfluss auf Zielkriterium A, bis 5: Geschätzter hoher Einfluss auf Zielkriterium A)

Quelle: Eigene Darstellung

Mit Bezug auf das Ziel, am Bundesplatz einen attraktiven Aufenthaltsraum für alle (Zielkriterium A) zu schaffen, wurden 148 Punkte erfasst, die mehrheitlich aus den geführten Interviews mit den Anwohnenden stammen. Zusammen mit den Expert*inneninterviews wird das Gesamtbild für dieses Zielkriterium somit zu knapp 72 % von den Meinungen der Befragten bestimmt und zu knapp 28 % aus Erhebungen vor Ort oder Sekundäranalysen komplettiert.

Auf der einen Seite verdeutlicht die überwiegende Auflistung von Schwächen (vgl. Abbildung 24) die Unzufriedenheit mit der derzeitigen Aufenthaltsqualität. In der Hälfte aller Fälle sind diese Schwächen den Indikatoren Schönheit, Lärm, Trennwirkung und der Nutzungsmöglichkeit des Raumes (Soziale Brauchbarkeit) zugeordnet (vgl. Abbildung 25).

Der Bundesplatz als solcher bietet den Anwohnenden bei Auswertung der genannten Schwächen keinen Mehrwert (vgl. Tabelle 6). Aufgrund der mangelhaften Begrünung trägt er zur unzureichenden Grünflächenversorgung bei. Der MIV ist seit der autogerechten Planung sehr präsent. Das Resultat ist der Verbleib des Tunnels, der die Trennwirkung des Platzes enorm steigert. Somit wird der Bundesplatz als unattraktiv wahrgenommen und die Aufenthaltsqualität nimmt sowohl auf dem Platz als auch für die Außengastronomie drastisch ab. Zudem ist die hohe Lärmbelastung, die starke Luftbelastung und der

hohe Versiegelungsgrad auf den MIV und der dazugehörigen Infrastruktur zurückzuführen. Der Versiegelungsgrad ist ein Grund für die bedenkliche thermische Belastung. Im Gegensatz zu den Aussagen einer Befragten ergab die Sekundäranalyse, dass das Spielplatzangebot und somit die Bewegungsmöglichkeit für Kinder eher begrenzt ist.

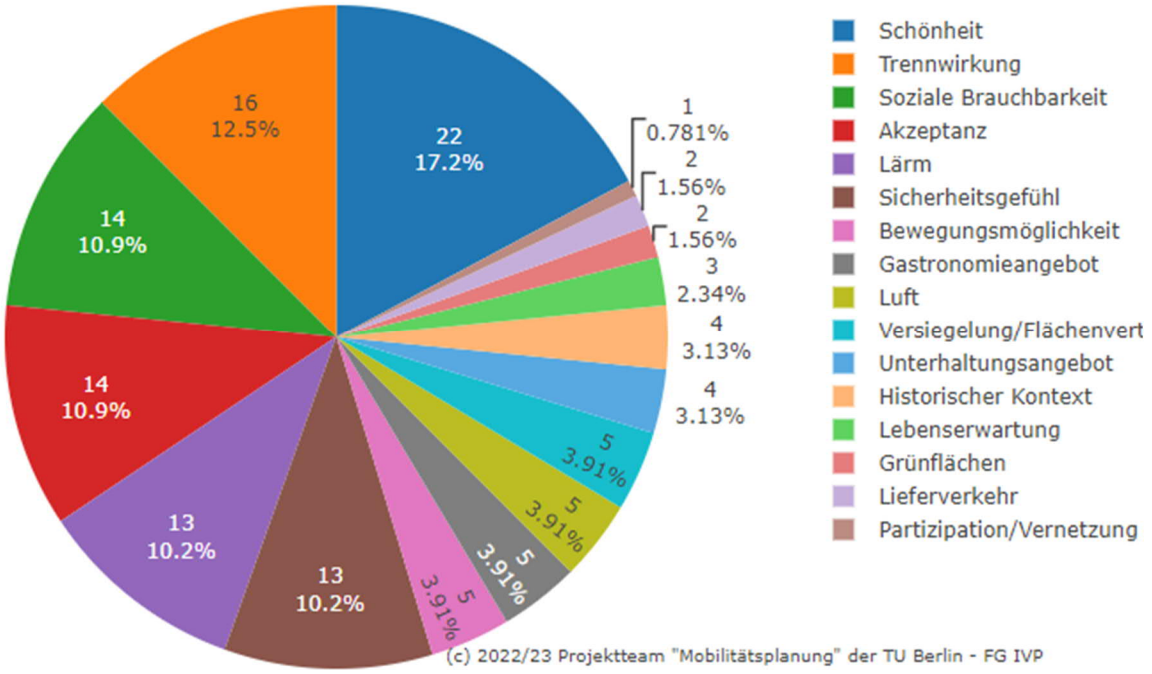


Abbildung 25: Aufteilung der Indikatoren auf die Schwächen in Bezug auf Zielkriterium A
Quelle: Eigene Darstellung

Die belastenden Schwächen stehen den in Tabelle 5 genannten Stärken gegenüber, die unter anderem den nachbarschaftlichen Austausch und Rahmenbedingungen wie Lage und Architektur positiv hervorheben. Die Gegend wird im Allgemeinen als architektonisch attraktiv angesehen. Die Optik des Beobachtungsgebietes wird darüber hinaus von Kunstelementen und vor allem am Bundesplatz durch eine weitreichende Historie geprägt. Der Platz bietet aufgrund seiner Lage den Eindruck eines Kiezzentrums. Aufgrund einer überdurchschnittlichen Lebenserwartung und einer geringeren Kriminalitätsrate im Vergleich zum Berliner Durchschnitt, bietet das Beobachtungsgebiet vernünftige Lebensvoraussetzungen. Das Gastronomie- und Unterhaltungsangebot bietet zudem eine wichtige kulturelle Grundlage. Im Norden des Beobachtungsgebietes befindet sich der Volkspark Wilmersdorf, der als wertvolle, naheliegende Grün- und Erholungsfläche angesehen wird und im Interview wurde das wie bereits erwähnt eher subjektiv wahrgenommene, quantitativ hohe Angebot an Spielplätzen gelobt. Das nachbarschaftliche Verhältnis wird als gut eingeschätzt, sodass die Lebenssituation im Untersuchungsgebiet allgemein als erstrebenswert angenommen werden kann.

Weiterhin zeigt ein signifikanter Anteil von etwa 29 % die Chance, also das Potenzial für die mögliche Gestaltung des attraktiven Aufenthaltsraums auf. Es bestehen nach Tabelle 7 Möglichkeiten, den Lärm,

die thermische Belastung und die Grünflächenunterversorgung zu reduzieren, indem Flächen umgenutzt werden. Die Schaffung von Grünflächen aus bisherigen MIV-Flächen bietet all diese Möglichkeiten. Wichtig ist dafür die Akzeptanz der Anwohnenden. Diese haben bereits den Bedarf an Veränderung erkannt und befürworten eine Vision des Bundesplatzes, die eher den historischen Zuständen entspricht.

Die Identifikation der Anwohnenden mit lokalem Gewerbe und der Bedarf an Vernetzung lässt sich mit der Möglichkeit zur Schaffung von Außengastronomie und der Ausbreitung des Wochenmarktes in Beziehung setzen. Insgesamt 16 Nennungen (ca. 17 %) lassen sich zusätzlich dem Unterhaltungs- und Gastronomiegewerbe zuordnen. Die Anwohnenden scheinen zudem bereit dafür zu sein, auch drastischere Veränderungen zu akzeptieren, die zu einer Verkehrsberuhigung führen sollen. Die Zuordnung zu den beiden Indikatoren Trennwirkung und Soziale Brauchbarkeit, zuvor oft bei den Schwächen genannt, zählen auch hier (vgl. Abbildung 26) zu den am häufigsten genannten Indikatoren.

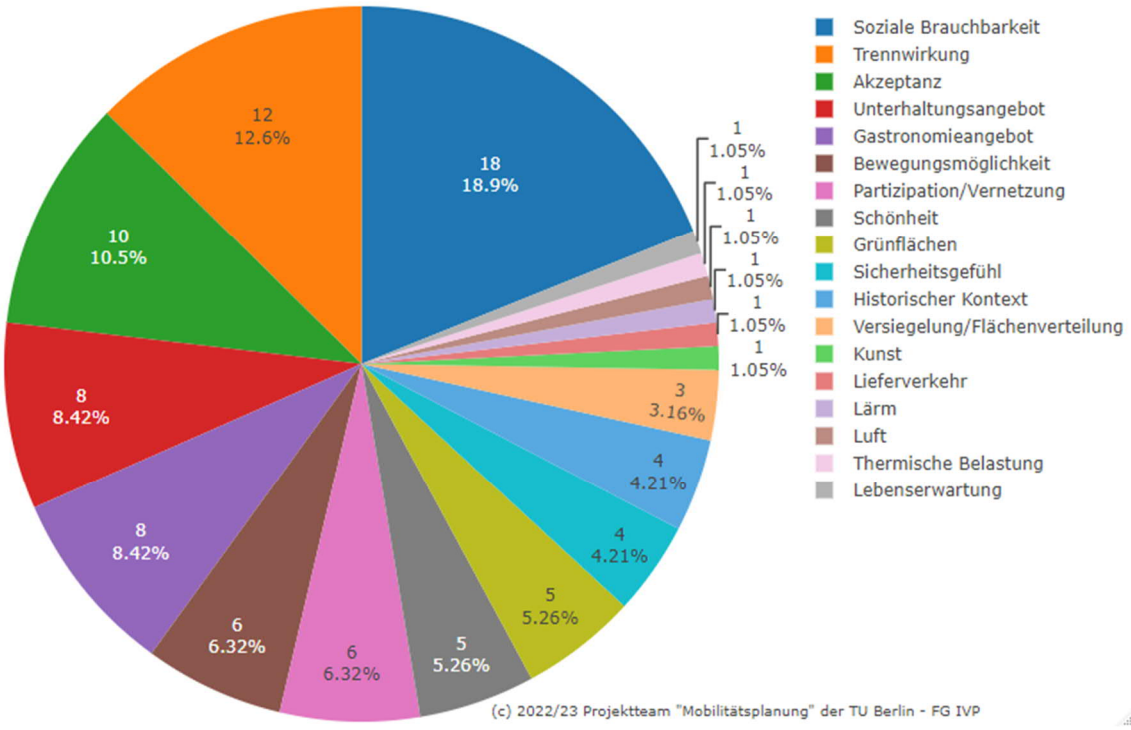


Abbildung 26: Aufteilung der Indikatoren auf die Chancen in Bezug auf Zielkriterium A
Quelle: Eigene Darstellung

Die Einordnung weniger Risiken nach Abbildung 24 ist ein positives Merkmal, wobei die genannten Aspekte nach Tabelle 8 unter anderem in der Akzeptanz und Organisation des Umgestaltungsprozesses liegen und daher nicht unterschätzt werden dürfen. Eine tatsächliche Änderung des Verhaltens ist schwerer umzusetzen, wenn die Bereitschaft dafür nur in Teilen der Anwohnendenschaft vorhanden ist. Auch wenn das Engagement um den Bundesplatz groß ist, kommen die Wünsche der Anwohnenden zudem häufig nicht bei der Politik an. Dies ist zum Beispiel auf unklare politische Zuständigkeiten zurückzuführen. In Anbetracht des Fortschritts der Klimakrise sind thermische Belastungen immer

schwerer zu kontrollieren. Da die Fläche im Untersuchungsgebiet begrenzt ist, ist das Potenzial für die Umnutzung von Flächen zu Grünflächen ebenfalls begrenzt. Es besteht zuletzt das Risiko, dass diese Umwandlungen absehbar umstritten statt einstimmig befürwortet werden.

Die verschiedenen Bestandsaufnahmen zeichnen für Zielkriterium A, so zeigte es auch Abbildung 24, ein kritisch-optimistisches Bild zum Untersuchungsraum. Zusätzlich zur Zuweisung nach Indikatoren war es in 55 Fällen möglich, die genannten Punkte auf einen spezifischen Ort oder eine spezifische Straße zu kartieren (vgl. Abbildung 27).

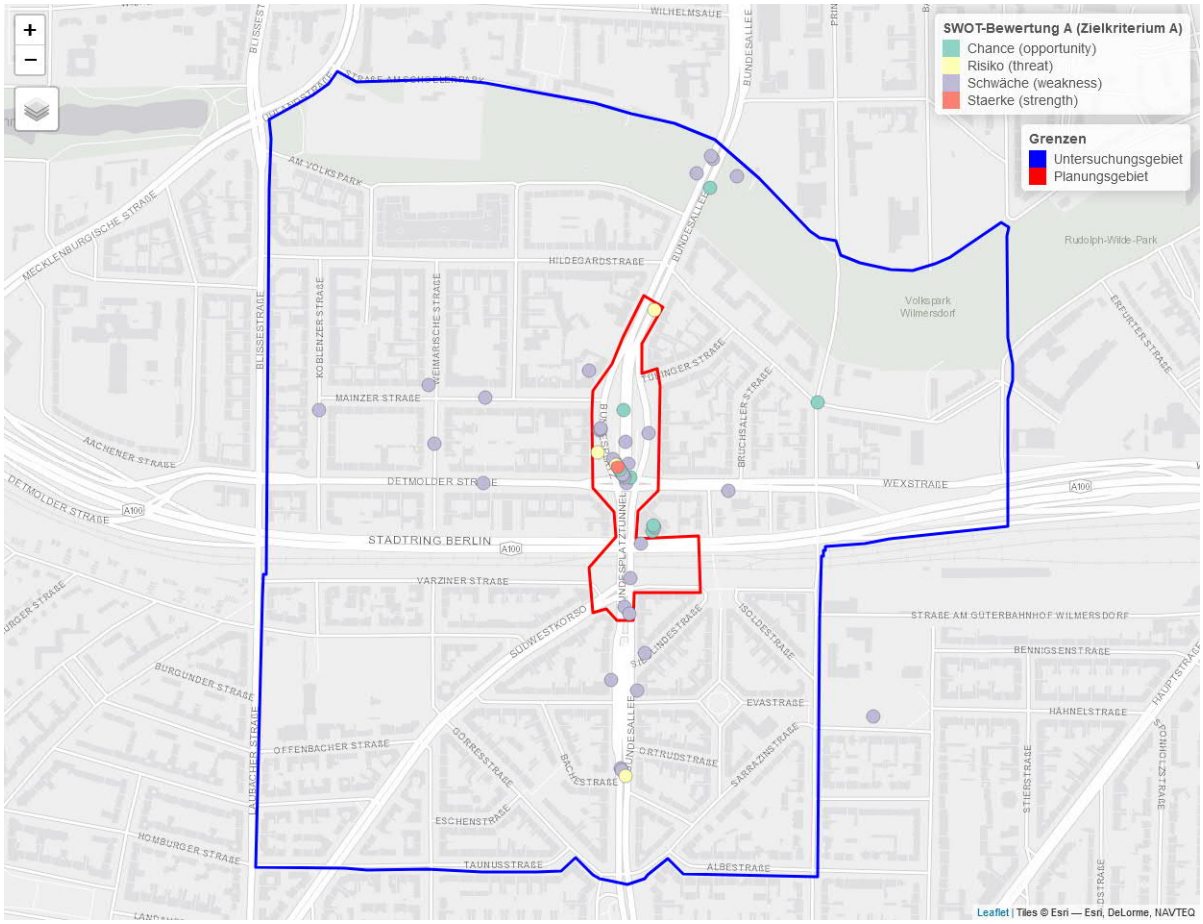


Abbildung 27: Kartierung der SWOT-Bewertung in Bezug auf Zielkriterium A

Quelle: Eigene Darstellung, Karte: Esri, DeLorme, NAVTEQ 2023

Tabelle 5: Bestehende Stärken für das Zielkriterium A

Zielkriterium A - **Stärken**		
Schlüssel-Faktor	**Indikator**	**Stärken**
Lokale Identität	Historischer Kontext	Weit zurückreichende Geschichte des Bundesplatzes
	Partizipation und Vernetzung	Gutes nachbarschaftliches Verhältnis sowohl zwischen Bewohner*innen als auch im Kontakt mit Laden-/Restaurantbesitzer*innen
	Akzeptanz	-
	Kunst	Architektur und Skulptur auf Bundesplatz werden als kunstvolle Elemente positiv wahrgenommen
	Schönheit	Gegend wird (insbesondere architektonisch) abgesehen vom Tunnel als schön wahrgenommen
	Soziale Brauchbarkeit	Hoher Zentrumscharakter
Mikroklima (gesunder Raum)	Versiegelung und Flächenverteilung	-
	Grünflächen	Volkspark Wilmersdorf als nahegelegene Grün- und Erholungsfläche
	Trennwirkung	-
	Lärm	-
	Luft	-
	Thermische Belastung	-
Gesundheit (gesunder Mensch)	Lebenserwartung	Lebenserwartung in den Bezirken über dem Berliner Durchschnitt
	Sicherheit	Kriminalitätsraten in den Bezirksregionen "Volkspark Wilmersdorf" und "Friedenau-West" liegen unter dem Berliner Durchschnitt
	Bewegungs-möglichkeiten	Quantitatives Angebot an Spielplätzen als positiv wahrgenommen
Kulturgewerbe	Gastronomieangebot	Gastronomisches Angebot westlich des Bundesplatzes wird als positiv angesehen
	Unterhaltungsangebot	Identitätsstiftendes Unterhaltungsgewerbe teilweise vorhanden (Bundesplatzkino und Kleines Theater)
	Lieferverkehr	-

Quelle: Eigene Darstellung

Tabelle 6 : Bestehende Schwächen für das Zielkriterium A

Zielkriterium A - **Schwächen**		
Schlüssel-Faktor	**Indikator**	**Schwächen**
Lokale Identität	Historischer Kontext	Autotunnel als Vorzeigeobjekt für damals autogerechte Planung präsentiert
	Partizipation und Vernetzung	-
	Akzeptanz	Akzeptanz durch teils unerwünschtes Gewerbe unterschiedlich
	Kunst	-
	Schönheit	Gestaltung des Bundesplatzes allgemein unattraktiv, Schönheit hauptsächlich durch MIV-Infrastruktur und fehlendes Grün stark eingeschränkt
	Soziale Brauchbarkeit	Bundesplatz von Anwohnenden nicht als Mehrwert angesehen
Mikroklima (gesunder Raum)	Versiegelung und Flächenverteilung	Hoher Versiegelungsgrad
	Grünflächen	Grünflächenunterversorgung
	Trennwirkung	Trennwirkung durch MIV-Infrastruktur (Tunnel, breite Fahrbahn), die in dieser Art nicht notwendig ist
	Lärm	Hohe Lärmbelastung
	Luft	Starke Luftbelastung
	Thermische Belastung	Thermische Belastung nicht unbedenklich
Gesundheit (gesunder Mensch)	Lebenserwartung	-
	Sicherheit	Örtlich geringe subjektive Sicherheit, z.B. Raum unter A 100 als Angstraum (Gestank, Dunkelheit, Unsicherheitsgefühl, Drogenkonsum, Alkohol, Verwahrlosung)
	Bewegungs-möglichkeiten	Geringes Spielplatzangebot bietet wenige Bewegungsmöglichkeiten für Kinder
Kulturgewerbe	Gastronomieangebot	Aufenthaltsqualität der Außengastronomie aufgrund MIV-Infrastruktur gering
	Unterhaltungsangebot	-
	Lieferverkehr	-

Quelle: Eigene Darstellung

Tabelle 7: Potenzielle Chancen für das Zielkriterium A

Zielkriterium A – **Chancen**		
Schlüssel-Faktor	**Indikator**	**Chancen**
Lokale Identität	Historischer Kontext	Befürwortung des Historischen Zustands
	Partizipation und Vernetzung	Engagement der Anwohnenden/Beschäftigten und Identifikation mit lokalem Gewerbe vorhanden, ebenso Bedarf bei Anwohnenden nach mehr Möglichkeiten der Vernetzung und Orten der Gemeinschaft
	Akzeptanz	Bedarf an Veränderung am Bundesplatz in der anwohnenden Bevölkerung vorhanden
	Kunst	-
	Schönheit	Überwindung von Barrieren zwischen Kiezzentren kann zur Aufwertung von Angsträumen wie unter der Brücke führen
	soziale Brauchbarkeit	Überdachungen bieten Allwetter-Potenzial
Mikroklima (gesunder Raum)	Versiegelung und Flächenverteilung	Potentiale zur Umnutzung aus den Flächen der MIV-Infrastruktur und ungenutztem Raum unter Brücken und Tunnel
	Grünflächen	-
	Trennwirkung	Akzeptanz/Befürwortung Tunnelschließung
	Lärm	Möglichkeit der Lärmreduktion bei Verkehrsberuhigung
	Luft	Möglichkeit der Reduzierung der Luftbelastung durch Verkehrsberuhigung
	Thermische Belastung	Möglichkeit der thermischen Entlastung durch Schaffung von Grünflächen (thermische Belastung)
Gesundheit (gesunder Mensch)	Lebenserwartung	-
	Sicherheit	-
	Bewegungs-möglichkeiten	Hohe Kosten des Tunnels könnten effektiver/gerechter genutzt werden
Kulturgewerbe	Gastronomieangebot	Möglichkeit des Wochenmarkts (-Ausbaus) und Platzschaffung für Außengastronomie
	Unterhaltungsangebot	Unterhaltungsgewerbe teilweise vorhanden
	Lieferverkehr	-

Quelle: Eigene Darstellung

Tabelle 8: Potenzielle Risiken für das Zielkriterium A

Zielkriterium A – **Risiken**		
Schlüssel-Faktor	**Indikator**	**Risiken**
Lokale Identität	Historischer Kontext	-
	Partizipation und Vernetzung	Politische Zuständigkeiten unklar, Wünsche der Anwohnenden kommen nicht an
	Akzeptanz	Möglicherweise fehlende Bereitschaft zur Änderung des eigenen Verhaltens
	Kunst	-
	Schönheit	-
	soziale Brauchbarkeit	-
Mikroklima (gesunder Raum)	Versiegelung und Flächenverteilung	-
	Grünflächen	Fehlende Flächen zur Schaffung von neuen Grünflächen und hoher Aufwand (auch finanziell) für Grünflächenpflege
	Trennwirkung	Beseitigung der Trennwirkung durch Tunnel umstritten und aufwändig
	Lärm	-
	Luft	-
	Thermische Belastung	Klimakrise sorgt für wachsendes Risiko der thermischen Belastung
Gesundheit (gesunder Mensch)	Lebenserwartung	-
	Sicherheit	-
	Bewegungsmöglichkeiten	-
Kulturgewerbe	Gastronomieangebot	-
	Unterhaltungsangebot	-
	Lieferverkehr	Außengastronomie stärken könnte zu stärkerem Lieferverkehr führen, Lieferverkehr Infrastruktur muss gewährleistet sein

Quelle: Eigene Darstellung

7.3 Analysen zu Zielkriterium K

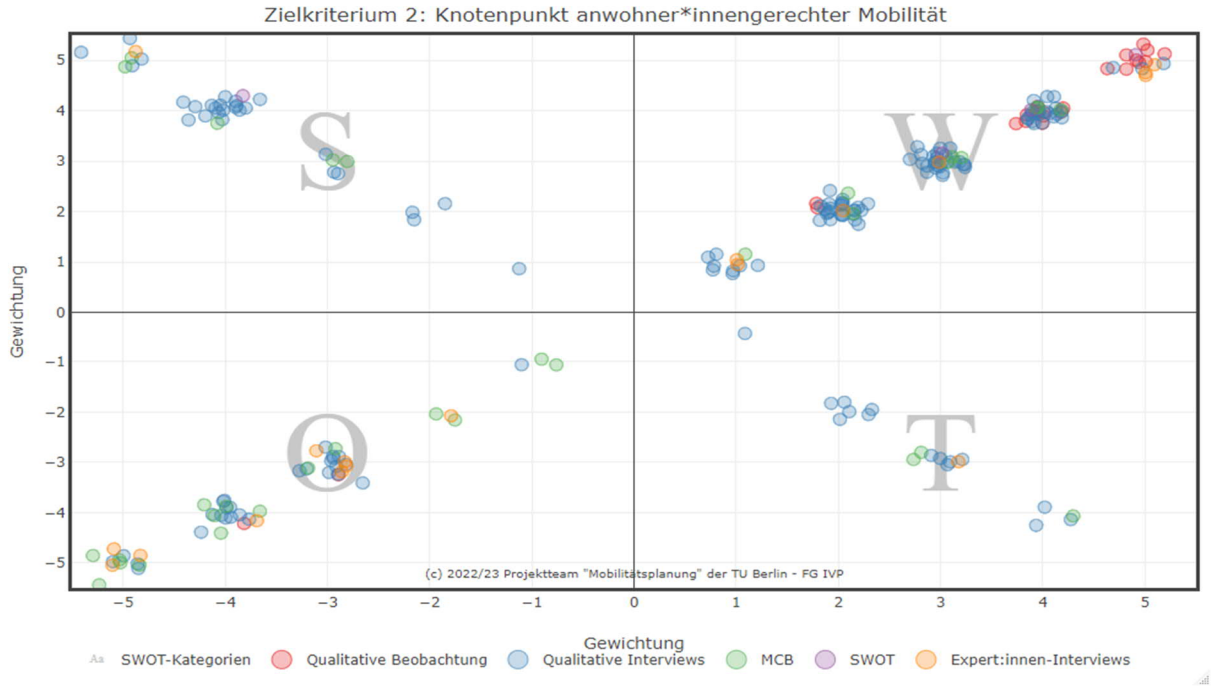


Abbildung 28: SWOT-Einordnung der Informationen nach entsprechender Gewichtung und Arbeitsgruppe (1: Geschätzter niedriger Einfluss auf Zielkriterium K, bis 5: Geschätzter hoher Einfluss auf Zielkriterium K)

Quelle: Eigene Darstellung

Im Vergleich zum Zielkriterium A verdeutlicht sich die Kontroverse der Informationen unter dem Gesichtspunkt des Zielkriteriums K, dem Bundesplatz als Knotenpunkt anwohner*innengerechter Mobilität. Mehr als jede zweite Information ist zwar als Schwäche aufgefasst, jedoch wächst mit vermehrt genannten Stärken der Gegenpol, der auch die derzeitigen Vorteile des Mobilitätsknotens Bundesplatz nicht verkennt (vgl. Abbildung 28).

Deshalb lohnt sich die genauere Betrachtung der Indikatoren, denen jeweils die Stärken und Schwächen zugeordnet worden sind. Während auf Seite der Stärken insbesondere das ÖV-System hervorgehoben wird (vgl. Abbildung 29), werden andererseits die Sicherheit sowie Barrierefreiheit für den Rad- und Fußverkehr negativ kritisiert (vgl. Abbildung 30). Das ÖPNV-Angebot wird nach Tabelle 9 sowohl quantitativ als auch qualitativ positiv wahrgenommen. Zudem sind die Angebote gut zugänglich, da sie recht gebündelt am Bundesplatz vorkommen, und ferner bietet der Umsteigepunkt Bundesplatz zusammen mit Sharing-Anbietern aller Art eine insgesamt breite Vielfalt an Möglichkeiten, die dem Umweltverbund zuzuordnen sind.

Hingegen führen die fehlende flächendeckende Barrierefreiheit und fehlende Querungsmöglichkeiten, wie beispielsweise am S-Bahnhof, zu unzureichenden Voraussetzungen für Fußgänger*innen. Die Radinfrastruktur ist unterrepräsentiert und führt aufgrund schmaler Radwege und ähnlichem zu

Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Generell verfügt der Bundesplatz bei Betrachtung der Tabelle 10 über ein hohes Konfliktpotenzial zwischen Verkehrsteilnehmenden verschiedener Art. Dies führt zu einer geringen Fußverkehrssicherheit und hohen Unfallzahlen. Der ÖPNV, der bisher eher lobend erwähnt wurde, ist im Bereich des Busverkehrs unzuverlässig und aufgrund der Anwesenheit von Drogen-Konsumierenden wird die Qualität des ÖPNV herabgesetzt, da die Nutzenden subjektiv weniger Sicherheit empfinden. Dies wird an Orten wie dem Angstraum unter der A 100 zusätzlich verstärkt. Die Sharing-Verkehrsmittel bieten zwar eine neue Möglichkeit der Mobilität, verschlechtern jedoch auch das Straßenbild, da sie achtlos an beliebigen Orten abgestellt werden.

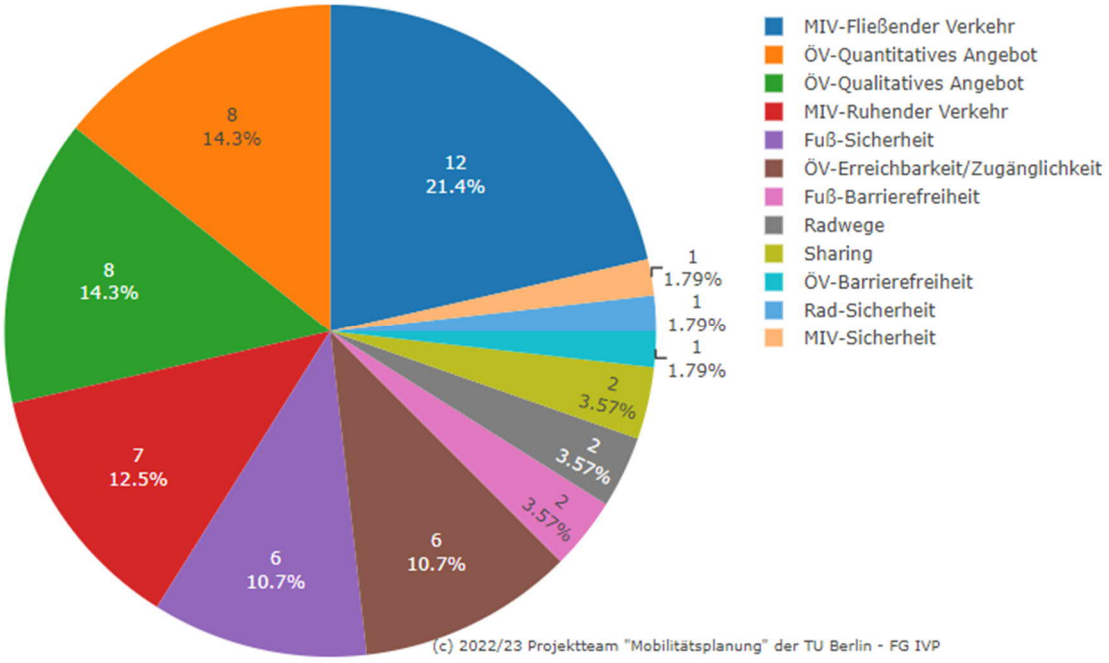


Abbildung 29: Aufteilung der Indikatoren auf die Stärken in Bezug auf Zielkriterium K

Quelle: Eigene Darstellung

Sowohl bei den Stärken als auch bei den Schwächen ist der Verkehrsfluss des MIV mit eines der am häufigsten zugeordneten Indikatoren. Die große Fläche und viele Parkmöglichkeiten spalten hier die Meinungen, da sie einerseits gute Voraussetzungen für den MIV schaffen und andererseits viele Probleme damit einhergehen, wie im weiteren Verlauf der Arbeit geschildert wird. Im Bereich der Chancen für die zukünftige Entwicklung sieht etwa jede fünfte Information auch Raum für Veränderung. Kleine Vorbilder hierfür finden sich in innovativer Radinfrastruktur wie beispielsweise dem Modalfilter Prinzregentenstraße/Durlacher Straße, welcher als Stärke gewertet wird und einen ersten Aufschlag für die gewünschte Entwicklung im Untersuchungsgebiet darstellt.

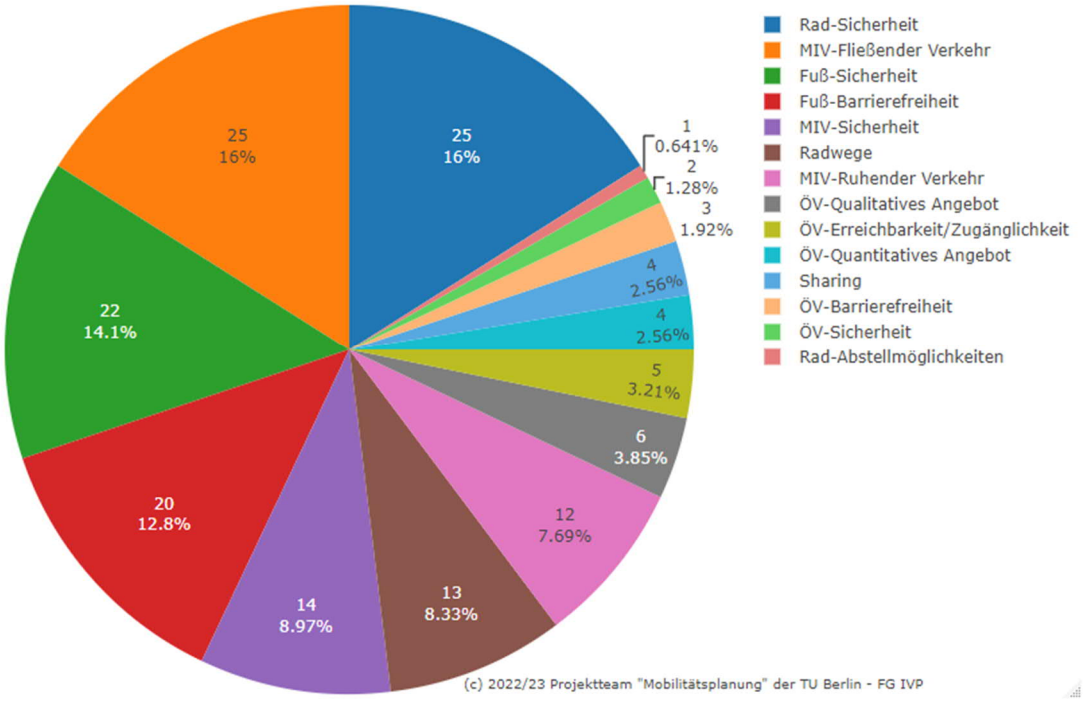


Abbildung 30: Aufteilung der Indikatoren auf die Schwächen in Bezug auf Zielkriterium K

Quelle: Eigene Darstellung

Als Chance bleibt somit aufzuführen, dass das Potenzial für Veränderung besteht. Eine ÖPNV-affine Nachbarschaft, in der kurze Wege auch gern zu Fuß absolviert werden und in dem Engagement kein Fremdwort ist, bietet gute Voraussetzungen für einen zukünftigen Wandel (vgl. Tabelle 11). Zudem ist die Spanne an Maßnahmen zur Reduzierung des MIV bei Weitem nicht ausgereizt, sodass mehrere Maßnahmen in Frage kommen. Die MIV-Fläche bietet demnach eine Chance den Raum umfassend neu zu gestalten.

Die Mehrheit der Informationen (117 von insgesamt 172 Informationen) stammen auch hier aus Befragungen der Anwohnenden (Qualitative Interviews, vgl. Abbildung 28). Zusammen mit den 13 Notizpunkten aus Expert*inneninterviews ergeben sich somit über 75 % der gesammelten Informationen zum Thema Knotenpunkt aus einer subjektiven Einschätzung.

Von den wenigen Einträgen mit Bezug auf potenzielle Risiken widmen sich mehr als die Hälfte der Sorgen dem MIV. Hier ist die jährliche Zunahme des Pkw-Bestandes ein Risiko für die Bestrebungen, dessen Aufkommen im Beobachtungsgebiet zu reduzieren. (vgl. Tabelle 12) Gleichzeitig sollen andere Verkehrsmittel zukünftig dem steigenden Verkehrsaufkommen gerecht werden. Die Umgestaltung des Bundesplatzes birgt also das Risiko, dass Konfliktpotentiale erhöht oder sogar neu erschaffen werden. Dies ist strengstens zu vermeiden, da Konflikte maßgeblich die Verkehrssicherheit mindern. Die Zuständigkeiten von Orten, wie beispielsweise dem Angstraum unter der A 100, können bei

Akteur*innen liegen, die dem Leitbild widersprechen würden. Dies würde zu erheblichen Komplikationen führen und ist somit früh zu bedenken.

In der Gesamtauswertung zeichnet sich das kritisch-optimistische Gesamtbild auch für das Zielkriterium K ab. Die Stärken machen auf dem ersten Blick einen guten Eindruck auf die Mobilität am Bundesplatz, bei genauerem Hinsehen verdeutlichen sich allerdings nur die ungerechten Differenzen zwischen den Verkehrsträgern, wo insbesondere die Verkehrsträger der Nahmobilität benachteiligt sind. Das spiegelt sich, wie Abbildung 24 eingangs zeigte, beim Sicherheitsgefühl der Betroffenen wider und behindert darüber hinaus auch die Erfüllung des Zielkriteriums A.

Tabelle 9: Bestehende Stärken für das Zielkriterium K

Zielkriterium K - **Stärken**		
Schlüssel-Faktor	**Indikator**	**Stärken**
Fußverkehr	Barrierefreiheit	-
	Sicherheit	-
Radverkehr	Radwege	Modalfilter am Volkspark Wilmersdorf (und Fahrradstraße)
	Sicherheit	-
	Abstellmöglichkeiten	-
ÖPNV	Zugänglichkeit	Zugänglichkeit (verschiedene öffentliche Verkehrsmittel fußläufig erreichbar)
	Barrierefreiheit	-
	Quantitatives Angebot	Quantitatives Angebot an Linien und Taktzeiten gut
	Qualitatives Angebot	Qualitatives Angebot positiv wahrgenommen
	Sicherheit	-
MIV	Ruhender Verkehr	Hohe Anzahl an Parkmöglichkeiten
	Fließender Verkehr	Attraktiver Ort und gute Anbindung für Autofahrende
	Sicherheit	-
Sonstiges	Sharing	Geschäftsbereich diverser Sharing-Anbieter
	Umstiege	-
	Flächenverteilung	-
	Partizipation	Grundlage für gleichberechtigte Beteiligung gegeben und bereits im städtischen Leitbild verankert

Quelle: Eigene Darstellung

Tabelle 10: Bestehende Schwächen für das Zielkriterium K

Zielkriterium K - **Schwächen**		
Schlüssel-Faktor	**Indikator**	**Schwächen**
Fußverkehr	Barrierefreiheit	Barrierefreiheit nicht überall gewährleistet aufgrund von Steigungen, hoher Bordsteine, fehlender Querungsanlagen
	Sicherheit	Geringe Fußverkehrssicherheit aufgrund Konfliktsituationen mit Rad und MIV
Radverkehr	Radwege	Radinfrastruktur unterrepräsentiert
	Sicherheit	Unsichere Radinfrastruktur führt zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden (schmale oder fehlende Radwege und Pflastersteine), hohe Unfallzahlen
	Abstellmöglichkeiten	-
ÖPNV	Zugänglichkeit	ÖPNV Zugänglichkeit durch fehlende Querungsmöglichkeiten am S-Bahnhof eingeschränkt und weitere Wege für einige Haushalte
	Barrierefreiheit	Barrierefreiheit durch häufig nicht funktionierenden Aufzug am S-Bahnhof eingeschränkt
	Quantitatives Angebot	-
	Qualitatives Angebot	Unzuverlässigkeit des Busverkehrs
	Sicherheit	Herabgesetztes Sicherheitsgefühl durch Obdachlose und Drogen-Konsumierende
MIV	Ruhender Verkehr	Ruhender Verkehr behindert Sichtbeziehungen im Straßenverkehr
	Fließender Verkehr	Hohes Verkehrsaufkommen
	Sicherheit	Konfliktpotential mit Fuß- und Radverkehr an unübersichtlichen Knotenpunkten, besonders Linksabbiegende am Bundesplatz
Sonstiges	Sharing	Geparkte Sharing-Verkehrsmittel verschlechtern das Straßenbild
	Umstiege	Erschwerte Orientierung aufgrund nicht intuitiver Straßenführung
	Flächenverteilung	Dominanz des MIV bezüglich Flächenverteilung
	Partizipation	Barrierefreiheit nicht überall gewährleistet aufgrund von Steigungen, hoher Bordsteine und fehlender Querungsanlagen

Quelle: Eigene Darstellung

Tabelle 11: Potenzielle Chancen für das Zielkriterium K

Zielkriterium K - **Chancen**		
Schlüssel-Faktor	**Indikator**	**Chancen**
Fußverkehr	Barrierefreiheit	Akzeptanz von Fußwegen innerhalb des Kiezes
	Sicherheit	Bedarf an sicheren Querungsmöglichkeiten
Radverkehr	Radwege	Wunsch nach adäquater Radinfrastruktur (z. B. Pop Up), Ansatz nutzungsgerechter/bedarfsorientierter Radinfrastruktur (Modalfilter)
	Sicherheit	-
	Abstellmöglichkeiten	-
ÖPNV	Zugänglichkeit	ÖPNV-Affinität der Anwohnenden gegeben
	Barrierefreiheit	-
	Quantitatives Angebot	-
	Qualitatives Angebot	-
	Sicherheit	-
MIV	Ruhender Verkehr	Parkraumbewirtschaftung als Chance für Entlastung des Straßenraums
	Fließender Verkehr	-
	Sicherheit	-
Sonstiges	Sharing	Nachfrage nach Sharing-Angeboten vorhanden
	Umstiege	-
	Flächenverteilung	Potentiale aus MIV Infrastruktur, ungenutztem Raum unter Brücken und Tunnel, Befürwortung der Tunnelschließung
	Partizipation	Engagement der Anwohnenden und das Potenzial aus dem rechtlichen/politischen Rahmen kann stärker ausgeschöpft werden

Quelle: Eigene Darstellung

Tabelle 12: Potenzielle Risiken für das Zielkriterium K

Zielkriterium K - **Risiken**		
Schlüssel-Faktor	**Indikator**	**Risiken**
Fußverkehr	Barrierefreiheit	-
	Sicherheit	Konfliktpotential verschiedener Verkehrsträger nach Umgestaltung
Radverkehr	Radwege	Begrenzter Platz im Straßenraum als Risiko für Implementierung ausreichend breite Radwege
	Sicherheit	Konfliktpotential verschiedener Verkehrsträger nach Umgestaltung
	Abstellmöglichkeiten	-
ÖPNV	Zugänglichkeit	-
	Barrierefreiheit	-
	Quantitatives Angebot	-
	Qualitatives Angebot	-
	Sicherheit	ÖPNV-Knotenpunkt kann unerwünschte Klientel anziehen
MIV	Ruhender Verkehr	Jährliche Zunahme des PKW-Bestandes in Berlin
	Fließender Verkehr	Jährliche Zunahme des PKW-Bestandes in Berlin
	Sicherheit	Konfliktpotential verschiedener Verkehrsträger nach Umgestaltung
Sonstiges	Sharing	Sharing-Fahrzeuge als physische Barriere und optische Herabsetzung bei Ausbau
	Umstiege	-
	Flächenverteilung	-
	Partizipation	Zuständigkeiten zum Beispiel bei der Fläche unter der A 100 liegen bei Akteur*innen mit vom Leitbild abweichenden Interessen

Quelle: Eigene Darstellung

Die Erkenntnisse aus der Zuordnung der erhobenen Daten zu den Zielkriterien sowie deren Bewertung dient als Grundlage zur Ableitung möglicher Strategien, um den Zustand des Bundesplatzes im Sinne der beiden Zielkriterien zu verbessern. Das nächste Kapitel befasst sich daher mit der Strategieentwicklung.

8 Strategieentwicklung (SWOT)

Die Strategieentwicklung ist innerhalb der SWOT-Methodik der kreative Anteil. Sie bietet die Möglichkeit aus Tatsachen neue Entwicklungen hervorzubringen und verlangt dabei die Fähigkeit des zielorientierten Handelns. Im Folgenden soll die Herangehensweise und die Umsetzung innerhalb des Projektes beschrieben und ausgeführt werden.

8.1 Herangehensweise für die Strategie

Für die Entwicklung von Strategien wird die finalisierte SWOT-Matrix verwendet. Diese ist auf die wesentlichen Aspekte der Analyse begrenzt, damit die Strategieentwicklung übersichtlich und effektiv ablaufen kann. Eine Strategie resultiert aus der Verbindung von zwei Fakten. Diese beiden Fakten sind aus verschiedenen Feldern der SWOT-Matrix, wobei ein Fakt aus den Feldern zum Status Quo und einer aus den Feldern der zukünftigen Entwicklungen stammt.

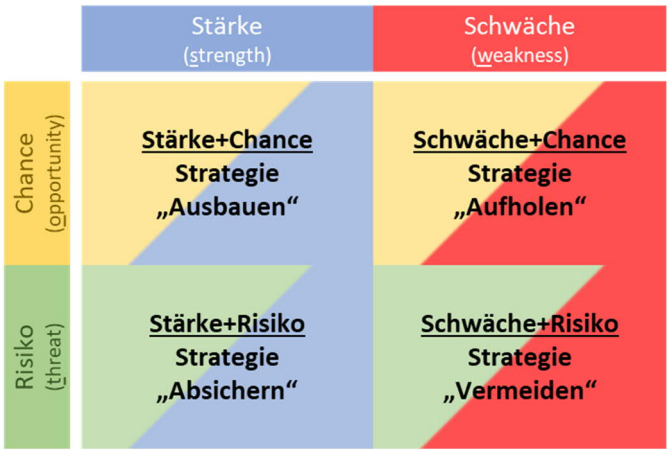


Abbildung 31: SWOT-Matrix
Quelle: Eigene Darstellung

Wie in Abbildung 31 dargestellt, gibt es demnach vier verschiedene Strategietypen. Die Stärken und Chancen bilden den Strategietypen „Ausbauen“, da hier Fakten genutzt werden, die aus der Sicht des Zielkriteriums als positiv wahrgenommen werden. Werden die Stärken durch die Schwächen ersetzt, es werden somit die Schwächen und die Chancen in Beziehung gesetzt, bildet dies den Strategietypen „Aufholen“. Dabei werden bisherige Schwächen mit Hilfe der Chancen kompensiert. Der Strategietyp „Absichern“ wird aus den Stärken und Risiken gebildet. Hierbei ist darauf zu achten die Stärken vor den Risiken zu schützen, da sie auch weiterhin bestehen sollen. Zuletzt werden die Schwächen mit den Risiken verbunden und es resultiert der Strategietyp „Vermeiden“ daraus. Die Fakten, die für diese Strategien verbunden werden, sind aus der Perspektive des Zielkriteriums als negativ aufzufassen und somit müssen sie in der weiteren Entwicklung vermieden werden. Die Kreuzung der verschiedenen

Felder der SWOT-Matrix, sprich die Bildung einer Beziehung zwischen zwei Fakten unterschiedlicher Art, erschafft eine Zielvorgabe, die es im weiteren Verlauf mit Maßnahmen umzusetzen gilt. Damit thematisch alle Fakten abgedeckt sind, ist darauf zu achten, dass jeder Fakt mindestens bei einer Strategie berücksichtigt wird. Es ist empfehlenswert, besonders die schwerwiegenden Fakten häufiger zu berücksichtigen. Für die Bildung von Strategien ist das Wissen über die Hintergründe der Fakten obligatorisch, da die Strategien bedarfsgerecht ausgerichtet werden sollten. Demnach ist der Spielraum für Interpretation zu begrenzen, da ohnehin ein breites Spektrum an möglichen Maßnahmen eröffnet wird.

8.2 Strategien zu Zielkriterium A

Im Folgenden werden die Strategien erläutert, die aus dem Prozess der SWOT-Methodik entstanden sind. Für die übersichtliche Darstellung wurden die Strategien nach Zielkriterium und Strategietypen in Tabelle 13 bis Tabelle 16 zusammengefasst.

Das erste betrachtete Zielkriterium lautet: Attraktiver Aufenthaltsort für alle (Zielkriterium A).

Tabelle 13: Zielkriterium A - Ausbau-Strategie

Zielkriterium A - **Ausbau-Strategien**	
Nr.	**Strategie**
1	Stärkung und Ausbau von lokalem, identitätsstiftendem Gewerbe und Schaffung von Möglichkeiten der generationsübergreifenden Vernetzung (auch Unterhaltungsgewerbe)
2	Umgestaltung des Bundesplatzes nach historischem Vorbild
3	Etablierung von Kunstelementen als Orte der Zusammenkunft und zur Steigerung der lokalen Identität
4	Grünflächenaufwertung
5	Zentrale Anlauf-/Treffpunkte des Kiezes nutzen, um möglichst alle Zielgruppen in Bürgerbeteiligungsprozessen zu erreichen und miteinander zu vernetzen
6	Umnutzung der MIV-Fläche zu Kunstflächen (grauer Straße zu buntem Bild)
7	Schaffung von Anreizen für attraktive Außengastronomie
8	Etablierung des Bundesplatzes als Eventlocation

Quelle: Eigene Darstellung

Wie der Name Ausbau-Strategie schon besagt, soll dieser Strategietyp die Stärken mit Hilfe der Chancen ausbauen und erweitern. Im Sinne eines „Attraktiven Aufenthaltsortes für alle“ bedeutet dies, Raum für generationsübergreifende Begegnungen weiter auszubauen. Dafür ist vorgesehen, identitätsstiftendes Gewerbe zu unterstützen, um die Möglichkeit für Vernetzung zu schaffen. Darunter ist zu verstehen, dass beispielsweise Gastronomien und das Unterhaltungsgewerbe in den Fokus genommen werden, da

sie die Chance von generationsübergreifenden Treffpunkten bieten. Die Strategie zur Schaffung von Anreizen für attraktive Außengastronomie schließt daran an. Dazu ist es notwendig, die Aufenthaltsqualität so zu steigern, dass die Menschen sich gern im Bereich der Außenflächen der Gastronomie aufhalten. Dieser Zustand ist bisher kaum vorzufinden und muss demnach ausgebaut werden. Der Bundesplatz hat als ehemaliger „Kaiserplatz“ eine weitreichende Historie hinter sich (Spath+Nagel 2021). Die ursprüngliche Idee eines Schmuckplatzes mit einem Springbrunnen und Zierbeeten lässt sich für das Zielkriterium wieder aufnehmen. Die Strategie, dass der Bundesplatz nach historischem Vorbild umgestaltet werden soll, meint dabei nicht die Wiederherstellung der ursprünglichen Optik, sondern eher das Aufgreifen historischer Elemente und die Integration dieser in ein modernes Konzept. Damit geht die Etablierung von Kunstelementen als Orte der Zusammenkunft einher, die eine Steigerung der lokalen Identität herbeiführen sollen. Die Kunst wird hierbei genutzt, um Attraktivität und Einzigartigkeit zu erzeugen, sodass ein gewisser Wiedererkennungswert für das Gebiet erzeugt wird. Dazu passt auch eine weitere Strategie, die vorsieht, bisherige MIV-Flächen zu Kunstflächen umzuwidmen. Die Strategie ergänzt mit einer optischen Aufwertung des Straßenraums dementsprechend vorherige Strategien. Den bisher eher mangelhaften Grünflächen bedarf es an Aufwertung. Diese Aufwertung erfolgt durch die Umwandlung von Flächen zu neuen Grünflächen und die Aufbereitung bestehender Grünflächen. Für die Erreichung der Ziele des Projektes im Sinne der integrierten Planung ist es von höchster Bedeutung, die Beteiligung von Anwohnenden zu ermöglichen. Dazu ist vorgesehen, zentrale Anlauf- und Treffpunkte des Kiezes zu nutzen, um möglichst alle Zielgruppen in Bürgerbeteiligungsprozessen zu erreichen und miteinander zu vernetzen. Diese Vernetzung kann auch mit Hilfe der letzten Strategie erreicht werden, die den Bundesplatz als Eventlocation thematisiert. Hier lässt sich als Beispiel die Raumwerkstatt, als Straßenfest vom 11. Oktober 2015, die über 5000 Neugierige auf den Bundesplatz brachte, anbringen (Kerkhoff 2015). Die Etablierung des Bundesplatzes als Eventlocation ist jedoch auch darüber hinaus denkbar. Damit ist gemeint, dass der Bundesplatz das Potenzial für regelmäßige Events wie einem größeren Wochenmarkt oder größere Straßenfeste bietet.

Tabelle 14: Zielkriterium A - Aufhol-Strategie

Zielkriterium A - **Aufhol-Strategien**	
Nr.	**Strategie**
1	Aufgreifen historischer Gestaltungselemente
2	Reduzierung des motorisierten Verkehrsaufkommens nahe der Gastronomie zur Attraktivitätssteigerung der Außengastronomie
3	MIV-Vermeidung nahe der Gastronomie
4	Schaffung barrierefreier Gemeinschaftsorte
5	Begrünung des Bundesplatz zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und Verbesserung des Mikroklimas
6	Reduzierung der versiegelten Flächen
7	Implementierung verkehrlicher Maßnahmen zur Reduzierung der Lärm- und Luftbelastung
8	Ausweitung des Wochenmarktes (auf den gesamten Bundesplatz+Spangen)
9	Flächenumnutzung von versiegelten Flächen zugunsten Grünflächen
10	Allgemeine Reduzierung des motorisierten Verkehrsaufkommens
11	Schaffung von ruhigeren grünen Achsen als Kontrast/Alternative zu den (teils als Bindung aufgefassten) grauen Achsen
12	Implementierung von Maßnahmen zur Reduzierung der Trennwirkung durch MIV-Infrastruktur
13	Schaffung von überdachten Aufenthaltsmöglichkeiten

Quelle: Eigene Darstellung

Der Strategietyp Aufholen basiert auf den Schwächen und den Chancen der Analyse. Die Veränderung des Gebietes in den 60er-Jahren und die damit einhergehende Umgestaltung des Bundesplatzes zu einem autogerechten Ort haben die historischen Elemente des Platzes, wie die Winzerin-Statue, im wahrsten Sinne des Wortes an den Rand gedrängt (Spath+Nagel 2021, S. 4). Eine Strategie sieht daher vor, historische Gestaltungselemente aufzugreifen und diese wieder besser in Szene zu setzen. Eine wesentliche Schwäche des Untersuchungsgebietes ist das enorme Verkehrsaufkommen. Dieses ist zu großen Teilen auf den MIV zurückzuführen. Daher ist es naheliegend, dass es mehrere Strategien gibt, die inhaltlich alle auf die Reduzierung des MIV abzielen. Die dazugehörigen Strategien lauten: MIV-Vermeidung und Reduzierung des Verkehrsaufkommens in Gastronomienähe, Implementierung verkehrlicher Maßnahmen zur Reduzierung der Lärm- und Luftbelastung und Reduzierung des Verkehrsaufkommens. Thematisch naheliegend ist auch die Implementierung von Maßnahmen zur Reduzierung der Trennwirkung durch MIV-Infrastruktur. Hierbei ist vor allem die Trennwirkung der Bundesallee inklusive des Tunnels angesprochen, da hier eine Überquerung der Straßenquerschnitte sehr schwierig gestaltet ist. Zudem soll der Grad an Versiegelung vermindert werden, da er Einfluss auf die bioklimatischen Verhältnisse ausübt. Hierfür ist es auch hilfreich, bereits versiegelte Flächen

aufzubrechen und zu begrünen, wie eine der Strategien es vorsieht. Ein wesentlicher Bestandteil der Strategien lässt sich direkt auf die Aufenthaltsqualität beziehen. Es sollen barrierefreie Gemeinschaftsorte, ruhige, grüne Achsen und überdachte Aufenthaltsmöglichkeiten geschaffen werden. Zudem ist vorgesehen, den Bundesplatz zugunsten der Aufenthaltsqualität zu begrünen und den Wochenmarkt auszuweiten, sodass dieser auf dem gesamten Bundesplatz und den Spangen stattfinden kann.

Tabelle 15: Zielkriterium A - Absichern-Strategie

Zielkriterium A - **Absichern-Strategien**	
Nr.	**Strategie**
1	Etablierung von Bürgerbeteiligungsformaten
2	Berücksichtigung des Lieferverkehrs
3	Aufwertung vorhandener Grünflächen und Umsetzung unkonventioneller Begrünungsmethoden
4	Positiv wahrgenommene Angebote stärken und ausbauen und soziale Brauchbarkeit der ungenutzten Fläche sicherstellen
5	Von bestehenden Vernetzungen profitieren, um im Gestaltungsprozess möglichst alle Zielgruppen zu erreichen
6	Fußwegverbindung zwischen Bundesplatz und Volkspark ausbauen

Quelle: Eigene Darstellung

Aus den Stärken und Risiken ergibt sich der Strategietyp Absichern. Es ist vorgesehen weiterhin Bürgerbeteiligungsformate zu etablieren. Diese sollen helfen, den Kiez bedarfsgerecht und ortspezifisch zu gestalten. Daran schließt an, dass bestehende Vernetzungen genutzt werden sollen, um möglichst alle Zielgruppe zu erreichen. Um das identitätsstiftende Gewerbe zu unterstützen, ist es wichtig, den Lieferverkehr im Konzept zu berücksichtigen. Zudem stellt der Lieferverkehr heute und zukünftig eine Herausforderung des Innenstadtverkehrs dar, der genügend Aufmerksamkeit entgegengebracht werden muss. Wie bereits mehrfach erwähnt, bedarf es bei den Grünflächen an Aufwertung. Diese ist auch durch unkonventionelle Begrünungsmethoden umsetzbar. Ziel eines Konzeptes ist es, nicht alles neu zu gestalten. Deshalb ist es von höchster Bedeutung, auf Angebote zurückzugreifen und jene zu stärken, die schon heute positiv wahrgenommen werden. Darüber hinaus soll die soziale Brauchbarkeit von bisher ungenutzten Flächen sichergestellt werden. Der Volkspark im Norden des Bundesplatzes wurde als bedeutende Stärke ausgemacht. Eine Verbindung des Bundesplatzes mit dem Volkspark auf eine bedarfsgerechte und qualitativ hochwertige Weise hilft bei der weiteren Erhöhung seines Mehrwertes.

Tabelle 16: Zielkriterium A - Vermeiden-Strategie

Zielkriterium A - **Vermeiden-Strategien**	
Nr.	**Strategie**
1	Entsiegelung, dazu Schaffung von Kaltluftentstehungsflächen und Grünflächen zur thermischen Entlastung
2	Vermeidung von weiterer Versiegelung (Entsiegelung der Flächen)
3	Verantwortlichkeiten für ungenutzte Räume (re)etablieren und Flächen nicht zu dunklen, grauen Nischen verkommen lassen
4	Transparenz/Information über Gründe und Effekte der Planung (informierendes Beteiligungsverfahren)

Quelle: Eigene Darstellung

Die Vermeiden-Strategien werden aus den Schwächen und Risiken zusammengesetzt. Ein wesentliches Thema, das es nicht nur zu vermeiden, sondern auch zu vermindern gilt, ist die bioklimatische Belastung des Untersuchungsgebietes. Hierfür ist es notwendig, möglichst viel Fläche zu entsiegeln, um Kaltluftentstehungs- und Grünflächen zu schaffen, die zu einer thermischen Entlastung führen würden. Von jeglichen neuen Versiegelungen ist abzusehen. Aufgrund des Mangels an Fläche ist es umso wichtiger, Verantwortlichkeiten für ungenutzte Räume zu etablieren. Dies würde die Entstehung von dunklen, grauen Nischen vermeiden. Um die Nachbarschaft des Kiezes zu informieren, ist die Einführung von informierenden Beteiligungsverfahren obligatorisch. Hierbei können sich die Anwohnenden transparent über die Gründe und Effekte der angedachten Planung informieren.

8.3 Strategien zu Zielkriterium K

Es folgen nun die Strategien für das Zielkriterium des Knotenpunktes anwohner*innengerechter Mobilität (Zielkriterium K).

Tabelle 17: Zielkriterium K - Ausbau-Strategie

Zielkriterium K - **Ausbau-Strategien**	
Nr.	**Strategie**
1	ÖPNV-Angebot aufrechterhalten und ausbauen
2	Stärkung und örtliche Bündelung von Sharing-Angeboten
3	Ausbau innovativer Rad-Infrastruktur
4	Querungsmöglichkeiten am ÖPNV-Knotenpunkt schaffen bzw. verbessern

Quelle: Eigene Darstellung

Der bereits vorhandene ÖPNV ist eine klare Stärke des Untersuchungsgebietes. Damit diese Stärke jedoch ihr volles Potenzial entfalten kann, ist es notwendig, das ÖPNV-Angebot aufrechtzuerhalten und auszubauen. Dies ist nicht zwangsweise über eine Erhöhung des Taktes oder ein Mehrangebot an Linien zu verwirklichen, sondern kann auch rein informativ erreicht werden. Eine weitere Stärkung für den ÖPNV sind sichere Querungsmöglichkeiten, die am ÖPNV-Knotenpunkt geschaffen werden sollen. Ein sicherer Weg vom und zum ÖPNV ist obligatorisch für dessen Nutzung. Im Sinne des Leitbildes ist es wichtig, den Umweltverbund zu unterstützen. Neben dem schon behandelten ÖPNV zählen auch Sharing-Angebote und der Radverkehr zum Umweltverbund. Die Stärkung und Bündelung von Sharing-Angeboten sollen eine höhere Akzeptanz und Nutzung bewirken. Die Stärkung kann in Form eines breiteren, bedarfsgerechten Angebots geschaffen werden, während die Bündelung dazu dient, dass die Sharing-Dienste an einem Ort zu finden sind und dass sie weniger Blockaden auf den Gehwegen bilden. Die bisher mangelhafte Rad-Infrastruktur wird gestärkt, indem sie innovativ ausgebaut wird. Ein bedarfsgerechtes Angebot an Rad-Infrastruktur bietet die Chance für ein Vorantreiben der Verkehrsverlagerung zugunsten des Radverkehrs.

Tabelle 18: Zielkriterium K - Aufhol-Strategien

Zielkriterium K - **Aufhol-Strategien**	
Nr.	**Strategie**
1	Fuß-Infrastruktur den Bedürfnissen anpassen und Barrierefreiheit herstellen
2	Sharing-Angebote bündeln (Mobilitätshubs mit gelegentlichem Servicepersonal)
3	Ausbau innovativer Radinfrastruktur
4	Flächenumverteilung zugunsten der Radfahrenden
5	Separierung der Verkehrsflächen (Markierung oder bauliche Trennung)
6	Verhinderung regelwidriger Straßenüberquerungen/Ermöglichung regelkonformer Überquerungen auf kürzestem Weg
7	Querungsmöglichkeiten am ÖPNV-Knotenpunkt schaffen bzw. verbessern
8	Barrierefreiheit am S-Bahnhof absichern
9	Priorisierung des Busverkehrs im Straßenverkehr und Steigerung der Zuverlässigkeit
10	Reduzierung und Beruhigung des Verkehrsaufkommens
11	Neugestaltung der Spurführung
12	Reduzierung der MIV-Fläche zugunsten Umweltverbund
13	Reduzierung des MIV-Aufkommens durch Wegnahme von Verkehrswegen (Tunnelschließung)

Quelle: Eigene Darstellung

Aufgrund der Vielzahl an Schwächen aus Sicht des Zielkriteriums, wurden deutlich mehr Aufhol-Strategien als Ausbau-Strategien entwickelt. Auch dieser Strategietyp thematisiert priorisiert die

Förderung des Umweltverbundes. So soll beispielsweise die Fuß-Infrastruktur an die Bedürfnisse der Nutzenden angepasst und barrierefrei gestaltet werden. Dazu gehören unter anderem auch abgesenkte Querungsmöglichkeiten, auf denen Fußgänger*innen über genügend Zeit verfügen, um die Straße sicher zu überqueren. Diesbezüglich wurde auch eine weitere Strategie entwickelt, die aussagt, dass regelwidrige Straßenüberquerungen verhindert werden sollen und stattdessen regelkonforme Überquerungen auf kürzestem Weg ermöglicht werden müssen. Dazu gehört auch hier die Schaffung von Querungsmöglichkeiten am ÖPNV-Knotenpunkt. Darüber hinaus ist es auch wichtig, die Barrierefreiheit des S- und U-Bahnhofs abzusichern. Diese ist bei einem Ausfall des Aufzuges nicht gewährleistet. Dieser Fall tritt jedoch bisher zu häufig auf, sodass Handlungsbedarf besteht. Für die Förderung des Radverkehrs wurden ebenfalls Strategien entwickelt. Der bereits geforderte innovative Ausbau der Rad-Infrastruktur kann in diesem Fall von der Umverteilung der Fläche zugunsten des Radverkehrs profitieren. Um die Sicherheit des Verkehrs zu erhöhen, sollen Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden verschiedener Art minimiert werden, indem die Verkehrsflächen separiert werden. Dies ist sowohl mit Hilfe von baulichen Maßnahmen als auch durch einfache Markierungen möglich. Auch hier sagt eine Strategie aus, dass die Sharing-Angebote gebündelt angeboten werden sollen. Eine Möglichkeit der Umsetzung stellt ein teilweise durch Servicepersonal betreuter Mobility-Hub dar. Die bereits beschriebene Präsenz des MIV ist aus Sicht des Leitbildes eine große Schwäche des Untersuchungsraums. Es ist daher naheliegend, dass Aufhol-Strategien entwickelt wurden, die diese Tatsache zu ändern versuchen. Prinzipiell wird angestrebt das Verkehrsaufkommen zu reduzieren und zu beruhigen. Demselben Zweck dient die Reduzierung der MIV-Fläche zugunsten des Umweltverbundes und die Reduzierung von Verkehrswegen, wie sie beispielsweise eine Tunnelschließung bewirken würde. Darüber hinaus machen es die genannten Strategien notwendig, die bisherige Spurführung zu überdenken und neu zu gestalten. Dies soll auch zur Steigerung der Verkehrssicherheit führen.

Tabelle 19: Zielkriterium K – Absichern-Strategien

Zielkriterium K – **Absichern-Strategien**	
Nr.	**Strategie**
1	Bündelung von Sharing-Angeboten
2	Sperrzonen kommunizieren und in die App integrieren
3	Autofahrende in den Umbauprozess einbeziehen
4	Besondere Berücksichtigung schwacher Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr
5	Kommunikation der Radverkehrsplanung mit umliegenden Gebieten (vor allem weiterer Verlauf der Bundesallee)

Quelle: Eigene Darstellung

In den vergangenen Jahren mussten sich die Bewohner*innen von Städten an das Bild von Scootern und weiteren Sharing-Angeboten gewöhnen, die teils achtlos auf Gehwegen abgestellt wurden. Mit Hilfe der Bündelung der Angebote und der Integration von vorher kommunizierten Sperrzonen in den Apps der Anbieter kann das Sharing-Angebot als Mehrwert etabliert werden, da weitestgehend nur die Vorteile des Vorhandenseins geboten werden. Für die Planung der anwohner*innengerechten Mobilität ist es von hoher Bedeutung, die schwachen Verkehrsteilnehmenden des Straßenverkehrs besonders zu berücksichtigen. Für die Akzeptanz der Planung sind informelle Verfahren und Partizipation der Schlüssel. Demnach sollen die Autofahrenden in die Umbauprozesse einbezogen werden. Adäquate Kommunikationsformate für Maßnahmen müssen dafür gefunden werden und sofern es möglich ist, soll auch auf die Bedürfnisse der Autofahrenden eingegangen werden. Wesentlicher Bestandteil der Kommunikation mit diesen Verkehrsteilnehmenden ist die Sensibilisierung für das Risikopotential und die Umweltauswirkungen des MIV. Die Umsetzung von baulichen Maßnahmen im Planungsraum ist nur dann zielführend, wenn sie mit den umliegenden Gebieten kommuniziert wird. Dementsprechend wichtig ist die Kommunikation der Radverkehrsplanung mit umliegenden Gebieten, damit der weitere Verlauf der Radverkehrsverbindung gewährleistet wird. Das ist beispielsweise im weiteren Verlauf der Bundesallee von höchster Bedeutung.

Tabelle 20: Zielkriterium K – Vermeiden-Strategien

Zielkriterium K – **Vermeiden-Strategien**	
Nr.	**Strategie**
1	Vermeidung von Drogenkonsum durch Hilfs- und Präventionsangebote für Konsumierende im öffentlichen Raum
2	Beseitigung von Angsträumen
3	Bündelung von Sharing-Angeboten
4	Separierung der Verkehrsflächen verschiedener Verkehrsteilnehmer*innen (Markierung oder bauliche Trennung)
5	Kompensierung der MIV-Minderung durch zuverlässigeres Busangebot
6	Unfallzahlen als Information auf Bundesplatz
7	Aufklärung der MIV-Nutzenden
8	Flächenumwandlung der MIV-Infrastruktur zugunsten des Umweltverbunds
9	Maßnahmen zur Reduzierung des MIV-Anteils im Modal Split
10	Einschränkung des ruhenden MIV zur Verbesserung der Sichtbeziehungen im Straßenverkehr und Steigerung der Verkehrssicherheit

Quelle: Eigene Darstellung

Die Nutzung des ÖPNV ist unter anderem abhängig von der subjektiven Sicherheit. Diese wird am Bundesplatz durch das dort anwesende „Klientel“ und dem Vorhandensein des Angstraumes vermindert. Demnach wurden die Strategie entwickelt, bei der der Drogenkonsum vermieden werden

soll, indem Hilfs- und Präventionsangebote für Konsumierende im öffentlichen Raum geschaffen werden und der Angstraum zugunsten anderer Funktionen umgewandelt und somit beseitigt wird. Die Verkehrssicherheit eines Verkehrsknotenpunktes ist von hoher Bedeutung. Die Separierung der Verkehrsflächen und die Einschränkung des ruhenden MIV sollen zur Steigerung der Verkehrssicherheit führen. Zudem kann die Aufklärung der MIV-Nutzenden helfen, den Verkehr sicherer zu gestalten. So ist es beispielsweise möglich durch die öffentliche Information der Unfallzahlen am Bundesplatz Aufmerksamkeit für die Thematik Verkehrssicherheit zu erzeugen. Um den Verkehr zu beruhigen und den Raum gerechter zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern aufzuteilen, bedarf es einer Reduzierung des MIV. Dies wird mit Hilfe der Flächenumwandlung von MIV-Fläche zugunsten des Umweltverbundes erreicht.

9 Maßnahmenentwicklung

Die Maßnahmenentwicklung orientiert sich an den Grundsätzen guter Planungspraxis, die sich an den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen ausrichtet. Verkehrsinfrastrukturen und -angebote müssen sich diesen Bedarfen anpassen. Verkehr ist damit Mittel zum Zweck und niemals Zweck in sich. Um dies zu gewährleisten, bieten die Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), im Vergleich zu ihren Vorläufern, wesentliche Anknüpfungspunkte in der **Städtebaulichen Bemessung.** Darunter fällt die Planung von außen nach innen, bei der die Flächen in einem Verhältnis von 30-40-30 aufgeteilt werden sollen. Demnach soll nur noch ca. 40% der Fläche dem Transit und ca. 60% der Fläche für Randnutzungen zur Verfügung gestellt und so den vielfältigen nicht-verkehrlichen Nutzungsansprüchen ausreichend Platz zugemessen werden. Dabei sind auch die **immateriellen Ansprüche an den Straßenraum** in die Planung zu integrieren, der Raum sollte sozial brauchbar sein, Orientierung, Identität, Anregung und Identifikation stiften sowie Schönheit entfalten (vgl. FGSV 2006, S. 21–32, 2011, S. 10–12).

Bei der Diskussion der jeweiligen Maßnahmen in diesem Kapitel wurden insbesondere die Punkte kritisch betrachtet, die im Rahmen der Ergebnispräsentation am 13.02.2023 vom Publikum rückgemeldet wurden. Diese Rückmeldungen gaben auf konstruktive Weise Anlass, die getroffenen Entscheidungen zu reflektieren.

Die ausgewählten Maßnahmen können unterschiedlichen Zeithorizonten zugeordnet werden. Dafür erfolgt eine Untergliederung in kurzfristige, mittelfristige sowie langfristige Maßnahmen. Die kurzfristigen Maßnahmen begründen sich darin, dass sie keinen oder nur sehr geringen baulichen Aufwand bei der Umsetzung benötigen (Frist: bis zu einem Jahr). Maßnahmen, die dem mittelfristigen Zeithorizont zugeordnet werden, erfordern durchschnittlichen baulichen Aufwand oder sind mit wenigen planerischen Erschwernissen verbunden. Sie können dabei auch schon vor einer Tunnelschließung durchgeführt werden. Ihr zeitlicher Horizont schließt somit mit einem potenziellen Rückbau des Tunnels ab (Frist: zwischen einem Jahr und dem Jahr der Tunnelschließung). Die langfristigen Maßnahmen haben dagegen einen erhöhten planerischen und baulichen Aufwand oder sind abhängig von der Schließung des Tunnels (Frist: ab dem Jahr der Tunnelschließung). Die Einschätzung welche Maßnahme in welche zeitliche Kategorie fällt (vgl. Tabelle 21), basiert demnach nicht nur auf den baulichen Anstrengungen, sondern auch auf der Abhängigkeit von anderen Großbaumaßnahmen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Darstellung des zeitlichen Horizonts ausgewählter Maßnahmen.

Tabelle 21: Beispiel einer Maßnahmentabelle mit geschätztem Zeithorizont

Einsatzort(e):	Wirkungsraum der Maßnahmen	
Kat.	Maßnahme	Zeithorizont
Kategorien (vgl. Kapitel 9.1)	Kurzfristig umsetzbare Maßnahme innerhalb eines Jahres	■□□
	Mittelfristig umsetzbare Maßnahme noch vor Schließung des Tunnels	■■□
	Langfristig umsetzbare Maßnahme nach Schließung des Tunnels	■■■
…	…	…

9.1 Kategorisierung der Strategien zur Maßnahmenentwicklung

Auf Basis der SWOT-Analyse konnten, wie in den vorigen Kapiteln bereits ausgeführt, verschiedene Strategien entwickelt werden, die zu einer Realisierung der aufgestellten Leitbilder angewendet werden können. Um aus den Strategien konkrete Maßnahmen entwickeln zu können, wurden diese zunächst thematisch kategorisiert. Es wurden die folgenden sechs Kategorien aufgestellt, um die Strategien sinnvoll zu bündeln:

- Fußverkehr
- Radverkehr
- ÖPNV / Sharing
- MIV
- Grünflächen
- Soziales

Die Kategorien Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV / Sharing und MIV zählen zu den verkehrlichen Kategorien. Diese Kategorien enthalten Strategien, die sich hauptsächlich auf die Umgestaltung des vorhandenen Straßenraums richten. Zusätzlich gibt es noch die Strategien bezüglich des Umgangs mit Grünflächen. Die letzte Kategorie, Soziales, enthält alle Strategien, um eine soziale Aufwertung des Bundesplatzes und dessen Umgebung zu fördern. Da aber die verkehrliche Nutzung des Straßenraums mit der Flächenbeanspruchung verknüpft ist, existieren Überschneidungen und gegenseitige Abhängigkeiten unter den Strategien der beiden Zielkriterien.

Nach der Kategorisierung der Strategien erfolgt die Ableitung und Erarbeitung der konkreten Maßnahmen. Die Entwicklung der Maßnahmen erfolgte in gemeinschaftlicher Arbeit und alle Maßnahmen wurden durch verbal-argumentativen Austausch auf ihre Stichhaltigkeit und Relevanz geprüft. Im Folgenden werden die erarbeiteten Maßnahmen, kategorisiert anhand ihrer geografischen Lage, erläutert (vgl. Abbildung 32).

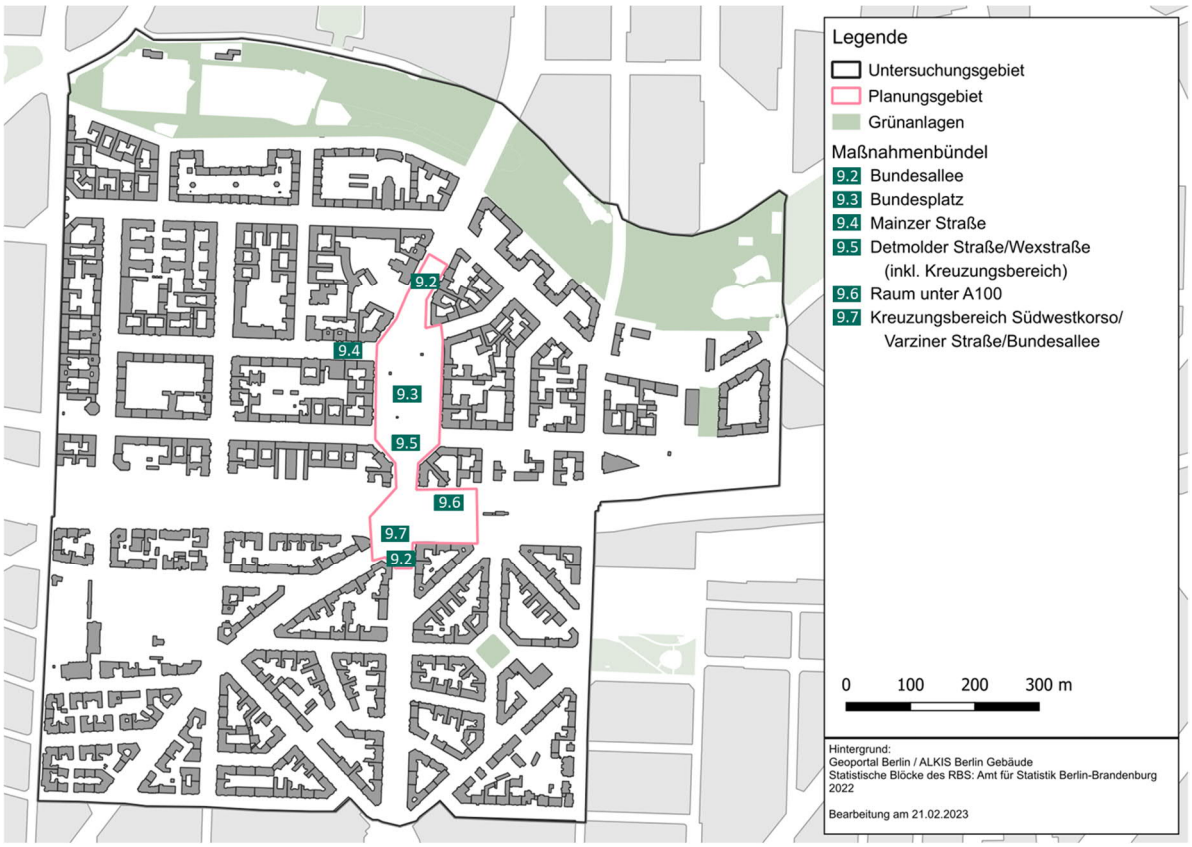


Abbildung 32: Karte zur Verortung als Übersicht für die folgenden Unterkapitel
Quelle: Eigene Abbildung

9.2 Bundesallee

Für die Entwicklung der Maßnahmen am Bundesplatz und dessen Umfeld ist die Frage des Umgangs mit dem Tunnel unter dem Bundesplatz von zentraler Bedeutung. Die Entscheidung, ob der Tunnel in seiner heutigen Funktion für den Kfz-Verkehr erhalten bleiben soll, wurde deshalb im Rahmen der Ausarbeitung intensiv diskutiert. Als überdimensioniertes Relikt autogerechter Stadtplanung dominiert dieser heute, wie bereits mehrfach beschrieben, weite Teile der Flächen des Bundesplatzes.

Für die Beibehaltung des Tunnels spricht, dass er störenden Kfz-Verkehr von der Oberfläche fernhält und somit zum Beispiel durch die Möglichkeit, die Bundesallee-Spangen zu schließen, eine Neuverteilung der oberirdischen Verkehrsflächen ermöglichen könnte.

Zwar kanalisiert dieser einen Teil des heutigen Kfz-Verkehrs unterirdisch (18.100 Kfz/24 Std.), jedoch wird der größere Teil schon heute oberirdisch (18.800 Kfz/24 Std.) abgewickelt. Diese Verkehrsstärken rechtfertigen einen solch hohen infrastruktureller Aufwand des Tunnels nicht, bedenkt man allein die hohen Kosten für Wartung, Überwachung, Personal und Instandhaltung, die sich seit Einführung der RABT (Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln) im Jahr 2006 zudem noch

vervielfacht haben dürften (vgl. Grüne Fraktion München 11.03.2014). Zumal die Bundesallee – anders als ihr Name suggeriert – nur als Hauptverkehrs-, nicht aber als Bundesstraße klassifiziert ist. Zu erwähnen ist hierbei auch, dass der Wegfall des Tunnels nicht zu oberirdischen 36.900 Kfz/24 Std. führen würde, sondern von einem Rückgang der Verkehrszahlen ausgegangen werden kann – Stichwort induzierter Verkehr.

Die enorme bauliche Aufweitung der Bundesallee mit den beiden, die Tunnelportale umschließenden Spangen, resultiert in entsprechend großflächigen Kreuzungen zur Wexstraße und zum Südwestkorso, mit jeweils langen bzw. im Falle des Südwestkorsos z. T. gar nicht vorhandenen Querungsstellen im Fußverkehr. Auch sind diese offensichtlich hauptursächlich für die problematische städtebauliche Situation insb. am Südportal, mit stark eingeschränkter Aufenthalts- bzw. Durchwegungsqualität im Fuß- und Radverkehr und vielen leerstehenden, kaum nutzbaren Gewerbeflächen. Durch die große Fläche, die von den Tunnelrampen eingenommen wird, ist eine grundsätzliche Neugestaltung des Bundesplatzes nicht möglich. Außerdem kann der Tunnel die Aufgabe, die störenden Auswirkungen des Kfz-Verkehrs unterirdisch zu bündeln, nur unzureichend erfüllen, da insbesondere Lärm und Trennwirkung im Bereich der Tunneleinfahrten besonders stark sind und den Eindruck des Platzes bestimmen.

Mit einer Beibehaltung der leistungsfähigen Infrastruktur, die dem MIV mit dem Tunnel zur Verfügung steht, bleibt außerdem ein Sinnbild der autogerechten Stadtplanung des letzten Jahrhunderts erhalten und man vergibt damit die Möglichkeit, klar mit diesem zu brechen und zu zeigen, dass der private Pkw zukünftig eine stark untergeordnete Rolle einnehmen sollte. Im Hinblick auf das Leitbild zum Bundesplatz, das sich klar zum klimafreundlichen Verkehr, zum Abbau von Trennwirkungen und zu einem belebten Platz bekennt, wurde daher entschieden, den Kfz-Verkehr auf dem Bundesplatz rein oberirdisch zu führen und den Tunnel nicht in seiner heutigen Form zu erhalten. Damit bleibt auch die Erreichbarkeit anliegender (Wohn-)Häuser für z. B. Rettungsfahrzeuge erhalten.

Auf diese Entscheidung aufbauend, folgten Überlegungen zur Fahrstreifenanzahl mit dem Beschluss, den fließenden Kfz-Verkehr auf der Bundesallee zukünftig nur noch auf jeweils einem Richtungsfahrstreifen zu führen, der innerhalb der Regelbreite mit 3,25 m ausgeführt wird. Diese Breite ermöglicht es Bussen, Lkw sowie Ver- und Entsorgungsfahrzeugen, die Straße bis zu einer Verkehrsstärke von 2.200 Kfz/Std. (52.800 Kfz/24 Std.) konfliktfrei im Begegnungsverkehr zu befahren. Zu einzelnen Beeinträchtigungen könnte es in den Spitzenstunden kommen, die nicht separat berechnet, sondern nur grob mit einem Zuschlagswert von 1,5 multipliziert abgeschätzt wurden (vgl. FGSV 2006, S. 69, 78). Es wird jedoch davon ausgegangen, dass die Möglichkeit der Problematik in den Spitzenstunden nur zu Beginn besteht, da auf Basis der eindeutigen politischen Zielsetzungen – mit dem Berliner Mobilitätsgesetz (MobG) und dem Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) – mit einer langfristigen Reduzierung des Kfz-Verkehrs

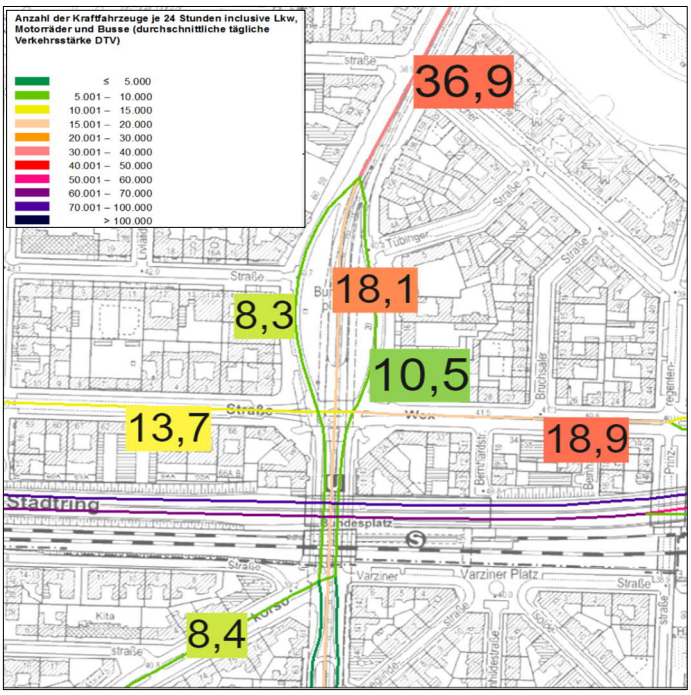


Abbildung 33: Anzahl der Kraftfahrzeuge je 24 Stunden (DTV)
Quelle: Veränderte Darstellung nach SenSBW 2023

Die Reduktion von heute drei auf zukünftig nur noch einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung, erscheint zwar als großer Einschnitt in die Leistungsfähigkeit der Bundesallee. Dabei muss jedoch beachtet werden, dass diese für die aktuellen Verkehrsmengen von weniger als 1.600 Kfz/Std. (36.800 Kfz/24 Std.) erheblich überdimensioniert und eine höhere Verkehrsstärke regelmäßig nicht erreicht wird – und auch zukünftig nicht mehr erreicht werden soll. Seit Bau des Tunnels haben sich die Paradigmen der Planung in städtischen Räumen stark verschoben, vom Primat der Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs hin zu einer Ausrichtung, die städtebauliche, soziale und klimatische Belange deutlich höher gewichtet – und den Umweltverbund deutlich vor das private Kfz stellen. Für all diese Nutzungsansprüche bedarf es Raum, der gemäß dem Leitbild und entlang der klaren politischen Zielsetzungen für ein Berlin mit sehr viel weniger Auto- und deutlich mehr Nahmobilität und öffentlichen Verkehren zu verteilen ist und dann über viele Jahrzehnte Bestand haben, in denen klimatischen Belangen absehbar noch mehr Priorität zukommen werden.

Die Maßnahmen an der Bundesallee im Bereich des Bundesplatzes sollten deswegen auch nicht isoliert betrachtet werden, sondern optimalerweise in einen weitergehenden Umbau der Bundesallee im

kompletten Verlauf zwischen City-West und Steglitz eingebunden sein. Für diesen wird im Rahmen dieser Ausarbeitung grundsätzlich eine Fahrbahn mit nur zwei Fahrstreifen, baulich getrennten Radwegen und umfassender Begrünung sowie die Ergänzung mindestens einer sicheren, ebenerdigen Querungsmöglichkeit im Bereich des Volksparks empfohlen. Zur Reduktion der Kfz-Verkehrsmengen auf der Bundesallee ist außerdem eine Anpassung bzw. Reduktion der Anschlussstellen zur A 100 zu empfehlen, die jedoch im Rahmen dieser Ausarbeitung nicht weiter betrachtet werden soll.

Nach der Entscheidung für die Anzahl und damit grundlegenden zukünftigen Kapazität der Bundesallee ist im nächsten Schritt die Bestimmung der günstigsten Lage der zukünftigen Trassierung am Bundesplatz zu bestimmen. Grundsätzlich sind möglich: (1) eine zweistreifige Fahrbahn in Mittellage; (2) eine einstreifige Fahrbahn als Einbahnstraße jeweils auf der westlichen oder östlichen Spange oder (3) jeweils eine einstreifige Richtungsfahrbahn in der Lage einer der heutigen Spangen (vgl. Abbildung 34).

Abbildung 34: Mögliche Straßenführungen im Bereich des Bundesplatzes

Quelle: Eigene Darstellung auf Datengrundlage von OpenStreetMap contributors 2023

Für eine mittige Fahrbahn oder die zwei einstreifigen Fahrbahnen spricht, dass die Symmetrie des Bundesplatzes erhalten bleibt, was die Gestaltung des Platzes vereinfacht und sich positiv auf das Platzgefühl auswirkt. Nachteil der Variante mit Führung über zwei einstreifige Spangen ist, dass der neuentstehende Platz in Insellage entsteht und somit zwei Straßen überquert werden müssen. Nicht weniger problematisch ist eine Führung der Straße in Mittellage. Auch hier muss diese überquert werden, um die jeweils andere Platzhälfte zu erreichen – die Trennwirkung bleibt, eine befriedigende Ausnutzung des Raumes ist bei beiden Varianten kaum erreichbar und der Kfz-Verkehr bleibt weiter die bestimmende Größe der Gestaltung. Besonders schädlich ist bei dieser Variante in Mittellage zudem, dass der Mittelpunkt des Platzes, der normalerweise als zentraler Treffpunkt und identitätsstiftendes Zentrum eines Platzes fungiert, nicht als solches zur Verfügung steht.

Deutlich vorteilhafter stellt sich dagegen die Variante mit einer zweistreifigen Fahrbahn (2) auf der heutigen östlichen Spange dar. Es gibt nur eine Querungsstelle, der Seitenraum auf Höhe des Kinos ist bereits heute ausreichend groß bemessen und würde in seinen Dimensionen nur unmerklich verändert. Dafür entstünde ein großer zusammenhängender Platz von der Mitte bis zur westlichen Randbebauung des Bundesplatzes. Dabei kann die westliche Seite mit ihren bereits bestehenden Einzelhandelsstandorten rund um die westlich gelegene Mainzer Straße zusätzlich gestärkt und mit fließendem, gefahrlosem und leichtem Übergang sinnvoll auf den Bundesplatz ausgeweitet werden. Dass die östlichen Anwohner*innen des Bundesplatzes stärker von den negativen Auswirkungen des verbleibenden Kfz-Verkehrs betroffen sein werden, sollte durch attraktive Gestaltungsangebote kompensiert werden. Hierzu könnte die Förderung lärmdämpfender Fassadenbegrünungen und zusätzlicher Baumpflanzungen ebenfalls gehören, wie die Unterstützung zur verbesserten und aufenthaltsfördernden Innenhofbegrünung. Auch könnten die Beiträge zum Straßenbau für die Anrainer der Ostseite ausgesetzt bzw. im Sinne eines Solidarmodells stärker von den Eigentümern der Westseite getragen werden.

Die zweistreifige Führung des Kfz-Verkehrs auf der Ostseite der Bundesallee wird im Süden bis zur Kreuzung mit dem Südwestkorso beibehalten, sodass auch hier im westlichen Bereich Flächen für andere Straßenraumnutzungen gewonnen werden. Auch hier und bei der nördlichen Anbindung soll auf einen weitergehenden Umbau der Bundesallee verwiesen werden, der nicht Teil der Ausarbeitung ist.

Tabelle 22: Maßnahmen Bundesallee

Einsatzort(e):	Bundesplatz	
Kat.	Maßnahme	Zeithorizont
MIV	Rückbau des Autotunnels Bundesplatz	▬▬▬
	Ausbau der östlichen Spange des Bundesplatzes zur zweistreifigen Zweirichtungsfahrbahn	▬▬▬
	Rückbau der westlichen Spange des Bundesplatzes	▬▬▬
	Ergänzende Anpassungen, die das MIV-Aufkommen senken, z.B. Anpassung der angrenzenden Autobahnanschlussstellen	▬▬▬
Allg.	Ergänzende Anpassungen im weiteren Verlauf der Bundesallee, z.B. Fahrstreifenreduzierung, Begrünung, Radverkehrsanlagen	▬▬▬

Quelle: Eigene Darstellung

9.3 Bundesplatz

Im Sinne des Leitbildes soll der Bundesplatz ein buntes und belebtes Kiezzentrum darstellen. Im Fokus steht die Gestaltung eines grünen Platzes, der in der Lage sein soll, Menschen und die Nachbarschaft an sich zu verbinden. Mit Hilfe verschiedenster Maßnahmen soll die Aufenthaltsqualität gesteigert werden, sodass ein Ort zum Verweilen entsteht. Die Verminderung der Trennwirkung und der Gewinn an potenzieller Fläche, die aus den Maßnahmen bezüglich der Bundesallee (Kapitel 9.2) resultieren, bieten viel Potenzial für die Gestaltung des Bundesplatzes. Besonders Maßnahmen aus den Bereichen Soziales und Grünflächen bieten sich am Bundesplatz an. Die folgend beschriebenen Maßnahmen werden in Abbildung 35 verortet.

Abbildung 35: Platzgestaltung Bundesplatz
Quelle: Eigene Darstellung

Im nördlichen Teil des Platzes ist die Errichtung eines multifunktionalen Sportplatzes vorgesehen (Abbildung 35: 1). Dieser soll, im Gegensatz zu üblichen frei zugänglichen Sportplätzen, nicht nur von Jungen, sondern geschlechts- und generationsübergreifend Verwendung finden. Daher ist auf eine offene und möglichst vielfältige Gestaltung zu achten, die sämtliche Aktivitäten zulässt und keine Nutzergruppen ausschließt. Ziel des Sportplatzes ist es, einen Ort zu bieten, an dem die Nachbarschaft etwas für die individuelle Gesundheit tun kann und einen Anreiz für die körperliche Betätigung an der frischen Luft bieten. Spiel, Spaß und Gesundheit liegen dementsprechend im Fokus dieser Maßnahme.

Südlich des Sportplatzes auf der westlichen Seite des Bundesplatzes sollen ein Spielplatz (Abbildung 35: 2) und ein Bouleplatz (Abbildung 35: 3) entstehen. Der Spielplatz soll gewährleisten, dass sich Familien mit Kindern auf dem Bundesplatz aufhalten können. Um die Sicherheit der Kinder zu gewährleisten, liegt der Spielplatz fernab der befahrenen östlichen Spange auf der westlichen Seite des Platzes. Der Bouleplatz soll in der Nähe des Spielplatzes angelegt werden. Die beiden Plätze bilden somit eine gemeinsame Einheit auf dem parkähnlichem Bundesplatz. Der Bouleplatz dient überwiegend der Unterhaltung von Jugendlichen und Älteren. Während er am Tage für die Ausübung eines einfachen Spiels, welches generationsübergreifend gespielt werden kann, dient, wird angenommen, dass er am Abend als Treffpunkt für unterschiedlichste Bevölkerungsgruppen genutzt wird. Ein vergleichbarer Platz befindet sich in Berlin am Paul-Lincke-Ufer. Auch hier wird der Platz generationsübergreifend und vielfältig genutzt und schafft eine Mischung aus sozialem Treffpunkt und Sportstätte. Der Platz am Paul-Lincke-Ufer wird zudem in der Woche in den Mittagspausen stark frequentiert (vgl. MM New Media GmbH 2012). Um die Plätze herum sollen multifunktionale Sitzgelegenheiten erschaffen werden, die den Eltern oder auch sämtlichen anderen Besucher*innen des Platzes eine Möglichkeit bieten sich niederzulassen. Bei der Gestaltung dieser Sitzgelegenheiten bietet es sich an, künstlerische Elemente unterzubringen, die im Idealfall einen Bezug zum Kiez aufweisen.

Am Bundesplatz enden die Tübinger und die Mainzer Straße. Um die Trennwirkung zu minimieren, soll eine Fußwegeverbindung (Abbildung 35: 8) geschaffen werden, die die beiden Straßen auf direktem Weg miteinander verbindet. Auf der östlichen Spange, der befahrenen Spange, ist eine bedarfsgerechte Querungsmöglichkeit zu errichten, die den Besuchenden des Bundesplatzes die Überquerung ermöglicht. Die Fußwegeverbindung verläuft über den Platz zwischen dem Sportplatz und dem Spielplatz. Östlich des Spielplatzes und des Bouleplatzes soll mittig des Bundesplatzes ein Weg von der Fußwegverbindung Mainzer Straße/Tübinger Straße in Richtung Süden verlaufen. Dieser Weg ist als Fußgängerallee (Abbildung 35: 9) angedacht, die von Bäumen gesäumt wird. Zudem sind Laternen in regelmäßigen Abständen vorgesehen. Die Laternen sollen optisch an die Laternen des „Kaiserplatzes“ erinnern und somit als historische Elemente dienen. Weitere Maßnahmen mit historischem Hintergrund sind die Errichtung eines Springbrunnens (Abbildung 35: 6) und die Inszenierung der „Winzerin“ (Abbildung 35: 5). Der Springbrunnen soll mittig im südlichen Bereich des Bundesplatzes errichtet werden. Er liegt demnach am Ende der Fußgängerallee. Die „Winzerin“ soll vom Rand ins Zentrum des Platzes verlegt werden und erhält somit nahezu metaphorischen Charakter. Sowohl um die Statue als auch um den Springbrunnen sollen Sitzgelegenheiten in Form von Bänken angelegt werden, sodass die Orte der Nutzung als Treffpunkt gerecht werden. Die erwähnten Bänke sollen zudem die Fußgängerallee in regelmäßigen Abständen säumen, sodass ausreichend Sitzmöglichkeiten auf dem Platz verteilt sind. Alle Wege, die über den Bundesplatz verlaufen, sowie der südliche Teil, sollen barrierefrei aber nicht versiegelt gestaltet werden. Es empfiehlt sich dafür ein Kies auf leicht gefestigtem Untergrund, der

jedoch die Versickerung von Regenwasser zulässt. Die westliche Spange soll ebenso wie der momentan vorhandene Bundesplatz stellenweise entsiegelt werden.

Die neu entstehenden Flächen dienen der Versickerung von Regenwasser und der Biodiversität, da sie bepflanzt werden. Insgesamt soll der Bundesplatz zukünftig die bioklimatische Belastung des Kiezes erheblich reduzieren. Östlich der Fußgängerallee soll die Freifläche als Grünfläche (Abbildung 35: 4) gestaltet werden. Hier ist jegliche Nutzung der Besuchenden möglich. Darüber hinaus bietet die Freifläche auch die Chance als Festwiese oder Open-Air-Kino genutzt zu werden. An der Grenze des Platzes zur östlichen Spange ist eine heckenähnliche Bepflanzung (Abbildung 35: 7) vorgesehen, die verhindern soll, dass Lärm- und Luftbelastung des Straßenverkehrs auf den Platz gelangen. Zudem bildet sie auch eine physische Barriere zur Abgrenzung des Parkbereiches. Um die Trennwirkung nicht künstlich zu erhöhen, sind gelegentliche Lücken in der Bepflanzung vorzusehen.

Nördlich der vielfältig zu benutzenden Wiese an der Fußwegverbindung Mainzer Straße/Tübinger Straße ist ein Kiosk (Abbildung 35: 10) vorgesehen. Dieser soll ähnlich eines Spätkaufes zu jeder Zeit die Besuchenden mit Snacks und Getränken versorgen, sodass sich auf dem Bundesplatz eine identitätsstiftende Kultur bilden kann. Für die Umsetzung von sozialen Maßnahmen ist angedacht, ein Kiezbüro einzurichten. Das Büro hat die Aufgabe die komplette soziokulturelle Organisation zu übernehmen. Das Kiezbüro dient dazu, einen Ort zu schaffen, an dem sich die Anwohnenden beteiligen können. Hier können sämtliche Formen von Beteiligung und Partizipation geplant und durchgeführt werden. Zudem bietet das Kiezbüro die Möglichkeit, Gartengeräte und Arbeitsmaterial für die Grünpflege des Platzes unterzubringen. Es ist beispielsweise denkbar, dass die Grünpflege zu großen Teilen von den Anwohnenden geleistet wird, die sich regelmäßig treffen und mit den gestellten Arbeitsmaterialien den Platz sauber und gepflegt halten. Obligatorisch für Vorhaben dieser Art ist die Organisation und Information, sowie eine intakte Nachbarschaft, die die Bereitschaft zeigt, sich auf dem Platz zu engagieren. Mehr zum Kiezbüro folgt in folgenden Kapiteln.

Eine weitere Maßnahme, die auch im Kiezbüro organisiert werden könnte, ist die Ausweitung des Wochenmarktes auf die gesamte Fläche des Bundesplatzes inklusive der Spangen. Die Überlegung dieser Maßnahme hat unter anderem unterschiedliche Aussagen der Anwohner*innen, die infolge der Durchführung der Interviews am Bundesplatz erhebt worden waren, berücksichtigt. Der aktuelle Wochenmarkt wird in einem Interview als klein und voll wahrgenommen (vgl. Interview 4 in Kapitel 6.2), aber allgemein als eine positive Entwicklung in einem anderen Interview gesehen (vgl. Interview 3 in Kapitel 6.2), so dass das Behalten eines Marktes und eine Vergrößerung als Wunsch interpretiert wurden. Der Wochenmarkt kann zudem ab einer gewissen Größe als Anreiz für Besuchende gesehen werden, die ansonsten keine Kontaktpunkte zum Bundesplatz hätten.

Dies würde auch den Gastronomien weitere Gäste verschaffen. Die Gastronomien und die Errichtung von Außengastronomien soll am Bundesplatz gefördert werden. Vor allem die westliche Spange bietet, durch die Wegnahme des Verkehrs, ein großes Potenzial dafür. Im südlichen Bereich des Bundesplatzes soll ein Wegweiser (Abbildung 35: 11) errichtet werden. Unter Verantwortung des Kiezbüros ist es hier möglich auf das identitätsstiftende Gewerbe im Kiez aufmerksam zu machen. Für die Wirkung des Bundesplatzes als Park sollen sämtliche Relikte eines vielbefahrenen Verkehrsknotenpunktes entfernt oder ausgetauscht werden. Dazu zählen die überdimensionierten Schilderbrücken, sowie zukünftig unnütze Leitplanken und Zäune. Die Leitplanken können zukünftig als unnütz angenommen werden, da einige an der westlichen Spange liegen, die zukünftig nicht frei befahren werden kann, und da die Reduzierung des Verkehrs zu genügend Verkehrssicherheit führt. Die Schilderbrücken sollen hierbei durch weniger auffallende und nicht an eine Autobahn erinnernde Schilder ausgetauscht werden, die die gleichen Informationen deutlich dezenter für die Verkehrsteilnehmenden bereitstellen.

Tabelle 23: Maßnahmen Bundesplatz

Einsatzort(e):	Bundesplatz	
Kat.	Maßnahme	Zeithorizont
Grünflächen	Errichtung multifunktionaler Sitzgelegenheiten	■■■
	Errichtung einer Fußwegverbindung zwischen Mainzer Straße und Tübinger Straße inklusive Überquerungsmöglichkeit Ostspange	■■■
	Errichtung einer Fußgängerallee	■■■
	Integration optisch historischer Laternen	■■■
	Errichtung eines Springbrunnens	■■□
	Umpositionierung und Inszenierung der "Winzerin"	■■■
	Errichtung von Bänken um Statue, Springbrunnen und entlang der Fußgängerallee	■■■
	Entsiegelung des südlichen Bundesplatzes und der westlichen Spange	■■■
	Errichtung einer Grünfläche	■■■
	Randbepflanzung als Abgrenzung zur befahrenen östlichen Spange	■■■
	Entfernung von Relikten der autogerechten Stadt	■□□

Soziales	Nutzung der Wiese als Festwiese/ Open-Air-Kino	■■□
	Errichtung eines Kiosks	■■■
	Ausweitung des Wochenmarktes	■□□
	Organisation von Beteiligungsverfahren	■□□
	Integration der Bürger*innen in die Grünpflege des Platzes	■□□
	Errichtung eines Wegweisers für identitätsstiftendes Gewerbe	■■■
	Errichtung Multifunktionaler Sportplatz	■■■
	Errichtung eines Spielplatzes	■■■
	Errichtung eines Bouleplatzes	■■■

Quelle: Eigene Darstellung

9.4 Empfehlungen zur Mainzer Straße

In Anbetracht des Vorschlags zur Umgestaltung des Bundesplatzes erscheint es sinnvoll, den direkt angrenzenden Raum an das Plangebiet ebenfalls zu betrachten und Vorschläge zu unterbreiten, um ein stimmiges Gesamtbild mit Blick auf Aufenthalt und Mobilität zu erzeugen. Dabei soll auf die Bedürfnisse im Wohngebiet eingegangen werden und identifizierte Mängel reduziert werden. Der Fokus liegt dabei insbesondere auf den angrenzenden Schulen und Kindergärten, sowie den Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf.

Westlich an den Bundesplatz anschließend in der Mainzer Straße bis zur Livländischen Straße wird die Einrichtung einer Fußgängerzone empfohlen (vgl. hellgrüner Bereich in der Abbildung 36). Ziel hierbei ist es, einen Puffer zwischen dem Verkehr im Wohngebiet und dem Aufenthaltsraum Bundesplatz zu erzeugen und so für einen harmonischen Übergang zu sorgen. Hierbei entsteht im Zusammenhang mit den Geschäften in diesem Abschnitt (bspw. Edeka und Apotheken) ein nachbarschaftlicher Begegnungspunkt für die verschiedenen Altersgruppen. Bisher füllte sich der Gehweg mit Personen bei einem Gespräch während des Einkaufs oder auf dem Weg zur Schule (vgl. Kapitel 6.1). Die Fußgängerzone sorgt hierbei für einen attraktiveren Treffpunkt, der ebenso Außengastronomie

ermöglicht. Während einer Umgestaltung ist die Angleichung der Höhen von Gehweg und Fahrbahn, ein einheitlicher, befahrbarer Belag sowie die Einrichtung von Sitzmöglichkeiten und Fahrradabstellanlagen erstrebenswert. In Absprache mit den anliegenden Geschäften wird eine Strategie für den Lieferverkehr entwickelt, der zu bestimmten Zeiten Zufahrt gewährt bekommt. Eine Möglichkeit zur Umsetzung stellen versenkbare Poller dar, wobei auch andere Strategien in Betracht gezogen werden können. Eine Wendemöglichkeit, die ebenfalls von Ver- und Entsorgungsfahrzeugen nutzbar ist, müsste separat geprüft werden. Fahrräder sollen die Fußgängerzone durchfahren dürfen. Dies erfolgt in Anbetracht der Wichtigkeit der Mainzer Straße als Verbindungsstraße zu den Schulen. Hierbei sind insbesondere Kinder und Jugendliche mit dem Fahrrad unterwegs (vgl. Schulbeobachtungen in 6.1). Des Weiteren wird so eine Durchfahrt ermöglicht, die die bisherige Trennung zwischen Mainzer und Tübinger Straße überwindet.

Westlich anschließend an die Fußgängerzone wird die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs in der Livländischen Straße und dem Abschnitt der Mainzer Straße bis zur Weimarischen Straße empfohlen (vgl. dunkelgrüner Bereich in der Abbildung 36). Dies dient insbesondere der Erhöhung der Sicherheit vor den angrenzenden Schulen und Kindergärten. Wie in der Mainzer Straße sollte eine Angleichung der Höhen von Gehwegen und Fahrbahn angestrebt werden, ebenso mögliche Elemente zur Geschwindigkeitsreduzierung (bspw. Aufpflasterungen) implementiert werden. Geprüft werden sollten zusätzlich die Einrichtung einer temporären Schulstraße (Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg 24.09.2021) oder eine Ausweitung des verkehrsberuhigten Bereichs auf weitere Straßen im Gebiet.

Zusätzlich sollte eine bessere Befahrbarkeit der gepflasterten Straßen für Fahrräder sichergestellt werden, etwa durch das Abschleifen des Kopfsteinpflasters. Des Weiteren sollte die Dichte an Abstellanlagen für Fahrräder erhöht werden, da diese momentan wild an Zäunen und Bäumen in allen Straßen abgestellt werden. Der Wegfall einzelner Parkplätze in der Fußgängerzone sollte hierbei nicht ins Gewicht fallen und für den Gewinn an Aufenthaltsqualität in Kauf genommen werden. Den Anwohnenden könnte die Möglichkeit der Nutzung von Quartiersgaragen auf eigenen Kosten ermöglicht werden, wenn sich dies nach einer Prüfung als sinnvoll erweist.

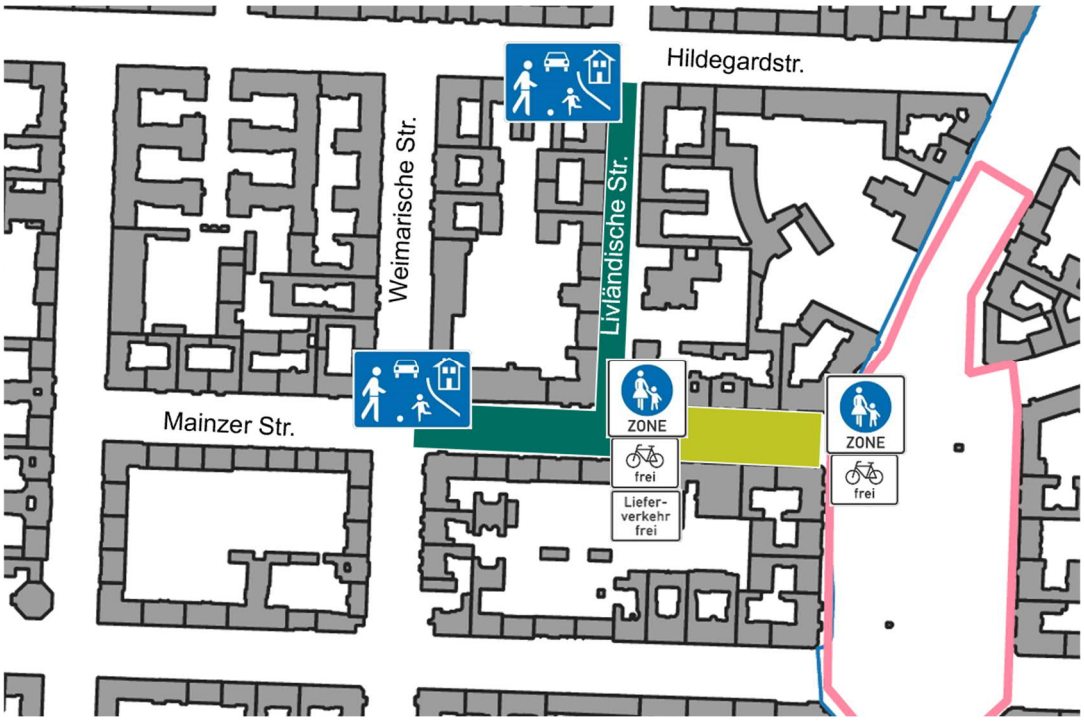


Abbildung 36: Umgestaltete Mainzer Straße

Quelle: Eigene Darstellung

Tabelle 24: Maßnahmen Mainzer Straße

Einsatzort(e):	Mainzerstraße	
Kat.	Maßnahme	Zeithorizont
Fußverkehr	Fußgängerzone Mainzer Straße	■□□
	Aufenthaltsflächen vor Schulen ausweiten, um Ansammlungen von Schüler*innen auf Straßen zu vermeiden (insbesondere Marie-Curie-Gymn.)	■■□
	Abgesenkte Bordsteine	■■□
Radverkehr	Direkte Fuß-/Radverbindung Mainzer/Tübinger	■■□
	Abstellmöglichkeiten an jeder Straßenecke	■□□
	Einrichtung Schulstraßen (temp. Öffnung nur für Fuß-/Radverkehr) zu Stoßzeiten	■□□
	Verkehrsberuhigter Bereich Mainzer Straße zur und Sicherheit vor Schulen und Supermärkten	■□□
MIV	Liefer- und Ladezonen an Supermärkten und Restaurants	■■□

Quelle: Eigene Darstellung

9.5 Detmolder-/ Wexstraße inkl. Kreuzungsbereich Bundesallee

Detmolder Straße

Ein weiterer Bereich, der heute stark durch den MIV dominiert wird, ist die Detmolder Straße, die östlich der Bundesallee in die Wexstraße übergeht. Dieser Straßenzug stellt eine Ost-West-Achse dar und verbindet die beiden Bezirke Charlottenburg-Wilmersdorf und Tempelhof-Schöneberg miteinander. Da sie parallel zur Stadtautobahn A 100 verläuft, wird sie heute häufig vom Kfz-Verkehr zur Umfahrung von Staus auf der Autobahn genutzt. Auf die Möglichkeit der Schließung der Autobahnauffahrten bzw. -abfahrten wird im Kapitel 9.8 eingegangen. Zur Reduzierung des MIV-Aufkommens sowie der Förderung des Umweltverbundes wurden einige Maßnahmen zur Straßenraumumgestaltung erarbeitet. Dies umfasst in der Detmolder Straße zunächst die Umwandlung des Senkrechtparkens auf beiden Straßenseiten zu Längsparken. Damit verringert sich der Platzverbrauch für Parkflächen beidseitig von 5 m Breite auf 2,2 m Breite. Auch die Fahrstreifen für den MIV sollen von 4,5 m auf 3,3 m je Fahrspur reduziert werden. Die geplante Breite liegt immer noch über den Vorgaben der RASt sodass bei Bedarf sogar Linienverkehr auf der Straße möglich wäre. Die Verringerung der Flächen für den MIV soll dem Radverkehr zugutekommen. Aktuell wird der Radverkehr bereits baulich getrennt zur Straße im Seitenraum geführt, allerdings ist der Radweg mit einer Breite von 0,7 m heute stark unterdimensioniert. Zukünftig soll der Radweg weiterhin im Seitenraum geführt werden, die Breite des Radweges soll jedoch mindestens 2,5 m betragen, sodass ein sicheres Überholen auf dem Radweg möglich ist. Die Umgestaltung soll unter Berücksichtigung der vorhandenen Baumstruktur erfolgen. Es sollen keine Bäume für die Umgestaltung gefällt werden. Nach Möglichkeit sind weitere Baumpflanzungen und die Entsiegelung von Parkständen, um eine Vergrößerung der Baumscheiben zu ermöglichen, zu empfehlen. Weitere Parkstände für den MIV sollen zu Radabstellanagen umfunktioniert werden. Aufgrund der genannten vorhandenen Baumstruktur soll die Breite des Gehwegs von 2,8 m beibehalten werden. Eine Mittelinsel zwischen der Weimarischen Straße und der Bundesallee soll dafür sorgen, dass ein sicheres Queren auch für mobilitätseingeschränkte Personen möglich ist. Eine weitere Maßnahme sind Aufpflasterungen bei der Einfahrt in die Weimarische Straße, damit eine optische Förderung der Geschwindigkeitsreduktion erfolgt. Durch die Aufpflasterungen soll verdeutlicht werden, dass die Einfahrt in ein Wohngebiet erfolgt und eine erhöhte Aufmerksamkeit nötig ist. Die Umgestaltung des Straßenquerschnitts ist in Abbildung 37 dargestellt.

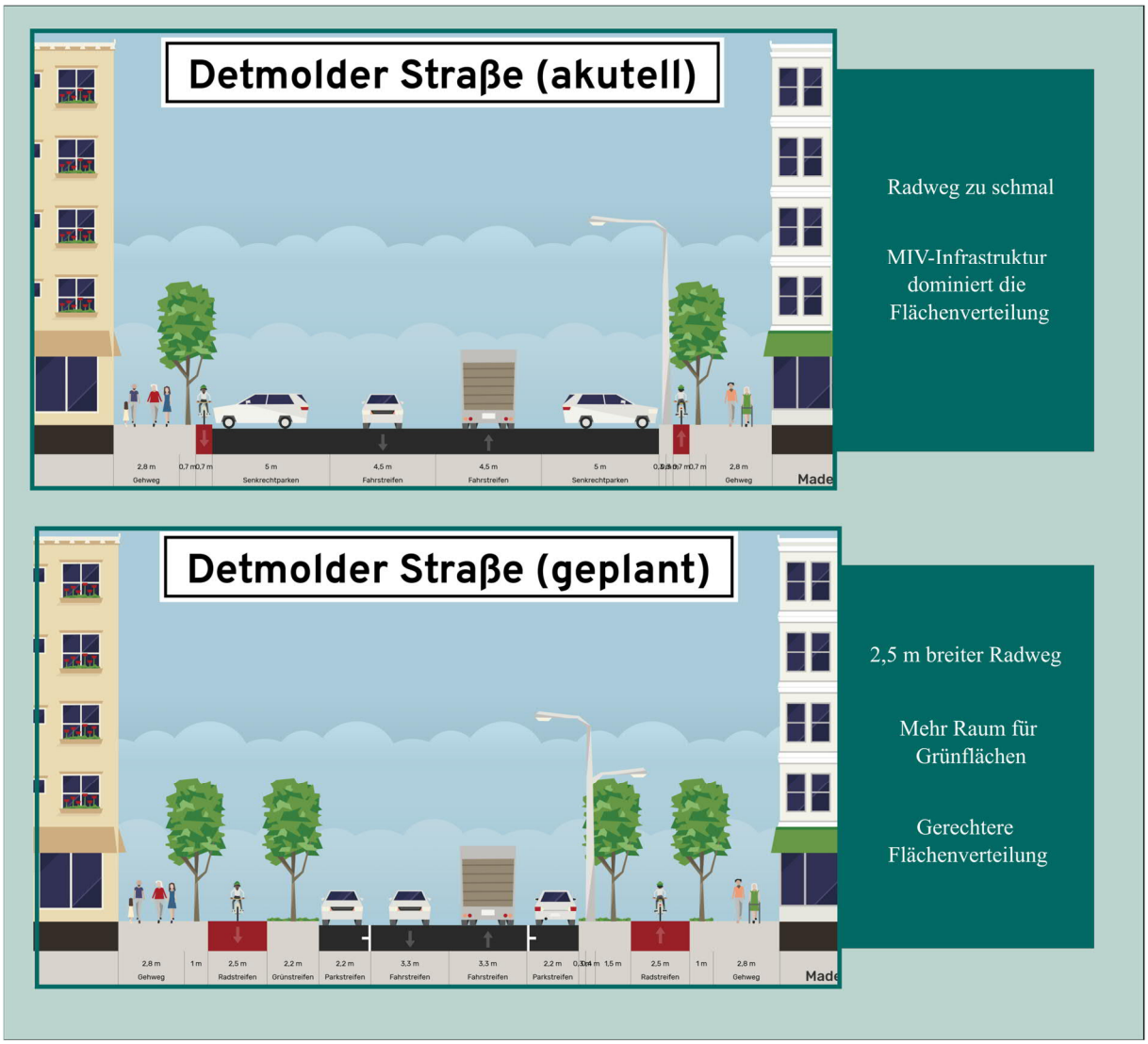


Abbildung 37: Umgestaltung des Straßenraums in der Detmolder Straße

Quelle: Eigene Darstellung mit Grafiken von Streetmix

Eine Übersicht der für die Detmolder Straße entwickelten Maßnahmen sowie eine grobe Einschätzung für den Zeithorizont der Umsetzung ist in Tabelle 25 dargestellt.

Tabelle 25: Maßnahmen Detmolder Straße

Einsatzort(e):	Detmolder Straße	
Kat.	Maßnahme	Zeithorizont
Fuß-verkehr	Mittelinsel als Querungsmöglichkeit zwischen Weimarischer Straße und Bundesallee	■■□
Radverkehr	Verbreiterung der baulich getrennten Radwege im Seitenraum von 0,7 m auf 2,5 m	■■□
	Radabstellanlagen auf Kfz-Parkflächen	■□□
MIV	Beidseitiges Senkrechtparken wird zu beidseitigem Längsparken, somit Verringerung der Parkfläche je Straßenseite von 5 m auf 2,2 m	■■□
	Verringerung der Fahrstreifen von 4,5 m auf 3,3 m	■■□
	Aufpflasterung an Einmündung zu Weimarischen Straße zur optischen Förderung der Geschwindigkeitsreduktion	■■□
Grünflächen	Vorhandene Bäume bei Umgestaltung erhalten und nach Möglichkeit Neupflanzungen durchführen	■■□
	Entsiegelung von Parkständen, um Vergrößerung von Baumscheiben zu ermöglichen	■■□

Quelle: Eigene Darstellung

Wexstraße

Wie bereits erwähnt, bildet die Wexstraße den anderen Teil der Ost-West-Achse und hat dementsprechend sehr ähnliche Randbedingungen zu der Detmolder Straße. Auch in dieser wurden Maßnahmen getroffen, die dem Umweltbund und einer Abkehr von der autogerechten Stadt dienen, da im Verhältnis zu der Detmolder Str. mehr Fläche dem Kfz-Verkehr dient. Ähnlich zu der Anpassung in der Detmolder Straße werden in der Wexstraße die vorhandenen Längsparkflächen von 2,7 m auf 2,1 m verkleinert. Gleichzeitig ist ein Sicherheitsabstand zu den Radfahrwegen von 0,65 m vorgesehen. Eingeplant ist des Weiteren die Umwidmung von einzelnen Kfz-Parkplätzen zu Fahrradabstellflächen. Da bieten sich insbesondere Parkplätze in Fahrtrichtung Osten oder in der Nähe der Seitenstraßen Bruchsaler Str. bzw. Bernhardstraße an. Weiterhin ist eine Reduzierung der Fahrstreifen geplant. Pro Richtung wird nur ein Fahrstreifen eingeplant, welcher aber eine Breite von 3,25 m hat, anstelle der bisherigen Breite von 3 m. Die 3,25 m werden für den anfallenden Bus- und Schwerlastverkehr (Bsp.

Müllfahrzeuge) als notwendig angesehen. Des Weiteren wird der aktuelle grüne Mittelstreifen in der zukünftigen Version nicht miteingeplant. Dies dient der Realisierung der Verbreiterung des Seitenraumes, in dem u. a. größere Baumscheiben und die Einpflanzung weiterer Bäume eingeplant sind. Weiterhin wird somit der Bau von Radwegen ermöglicht. Diese wurden auf jeder Straßenseite mit 2,7 m eingeplant. Diese Breite ermöglicht das sichere Überholen und die Nutzung von Lastenrädern. Die aktuelle Radweggestaltung ist mit der Nichtexistenz von Radverkehrsanlagen höchst unterdimensioniert und bedarf einer Anpassung. Der Gehweg wird ebenfalls verbreitert, von 3,7 m auf 4,2 m. In der Umsetzung der Maßnahmen ist die Beibehaltung der Bäume im Seitenraum vorgesehen. Aufgrund des hohen Konfliktpotenzials von Kfz-Verkehr und querenden Fuß- und Radverkehr auf Höhe der Bernhardstraße ist dort eine befristete Bedarfs-LSA vorgesehen. In Zukunft wäre die Errichtung eines Fußgängerüberweges (FGÜ) empfehlenswert. Voraussetzung dafür ist allerdings der Rückgang des Verkehrsaufkommens.

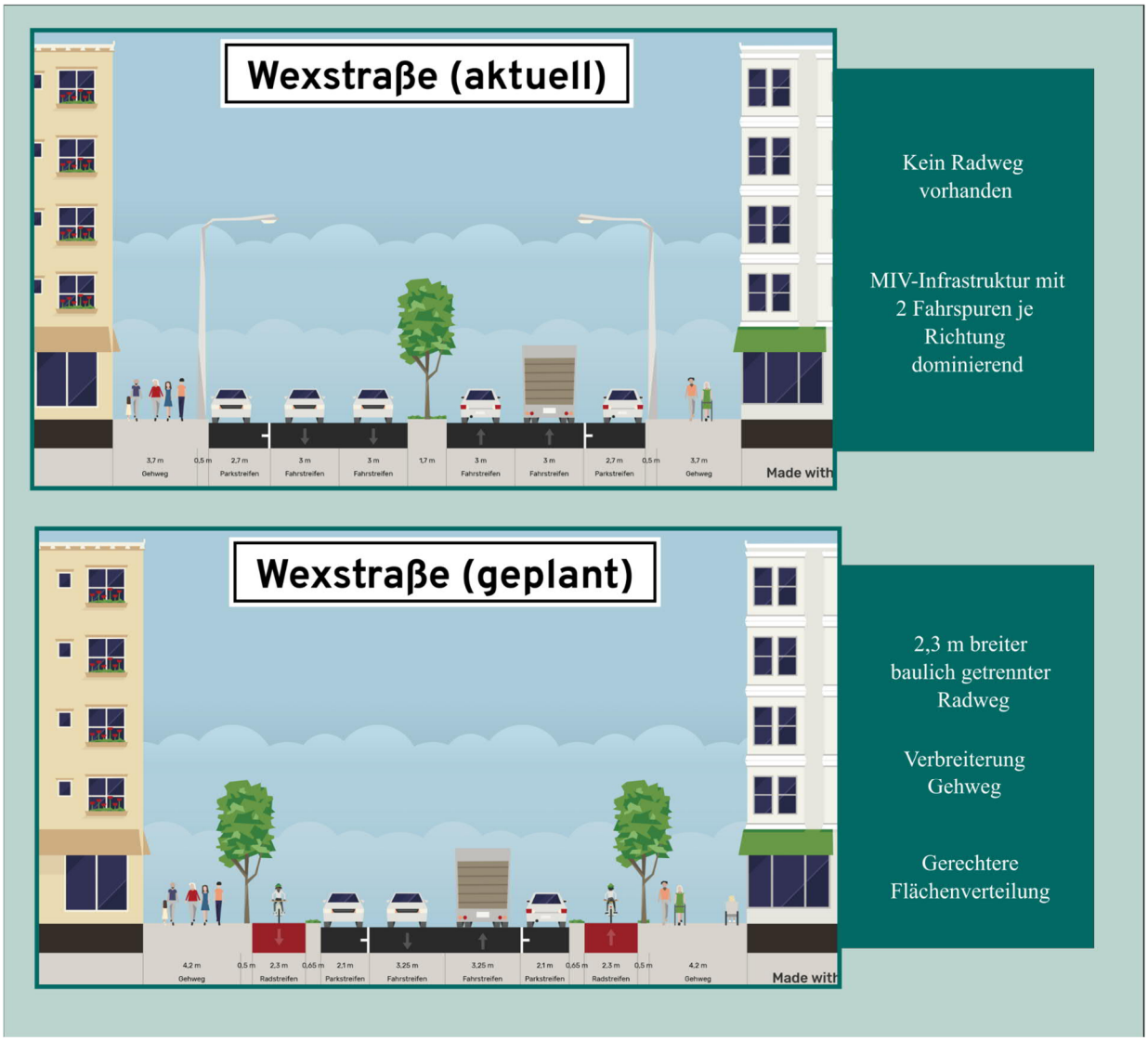


Abbildung 38: Umgestaltung des Straßenraums in der Wexstraße

Quelle: Eigene Darstellung mit Grafiken von Streetmix

Tabelle 26: Maßnahmen in der Wexstraße

Einsatzort(e):	Wexstraße	
Kat.	Maßnahme	Zeithorizont
Fußverkehr	Verbreiterung des Gehwegs von 3,7 m auf 4,2 m	■■□
	Querungsmöglichkeit zwischen Bruchsaler Straße und Bernhardstraße (kurzfristig Bedarfs-LSA, bei Reduzierung des Verkehrsaufkommens mittelfristig FGÜ)	■■□
Radverkehr	Baulich getrennte Radwege im Seitenraum mit einer Breite von 2,3 m	■■□
	Radabstellanlagen auf Kfz-Parkflächen	■□□
MIV	Reduzierung der Fahrstreifen auf einen Fahrstreifen pro Richtung	■■□
	Verringerung der Breite der Parkstände von 2,7 m auf 2,1 m	■■□
Grün-flächen	Vorhandene Bäume erhalten und Baumbestand erhöhen	■■□

Quelle: Eigene Darstellung

Kreuzungsfläche Bundesallee/Bundesplatz/Wexstraße/Detmolder Str.

Der aktuelle Kreuzungsbereich ist unsicher und unübersichtlich. Alle Verkehrsteilnehmenden sind von dieser Problematik betroffen. Somit wurden insbesondere Maßnahmen getroffen, die den Kreuzungsbereich einfacher und für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer machen. Wie bereits erläutert, wird im Norden die westliche Spange geschlossen und somit muss ein Kreuzungsarm weniger berücksichtigt werden. Zusätzlich hat sich der Kreuzungsbereich durch das Wegfallen der Spange wesentlich verkleinert und konzentriert sich auf den östlichen Bereich. Weiterhin wirken sich die Fahrbahnreduzierungen in den Kreuzungsarmen auf die benötigte Größe des Kreuzungsbereiches aus. Jede Straße besteht in der Regel nur noch aus einem Fahrstreifen pro Richtung. In Abhängigkeit von der Verkehrsstärke wäre allerdings die Erweiterung von Linksabbiegestreifen für die Wexstraße und Detmolder Str. empfehlenswert und notwendig. Dabei müssten geplante Radaufstellflächen an den LSA berücksichtigt werden. Für den Fußverkehr, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, sind weitere Bordsteinsenkungen vorgesehen. Im gleichen Zuge sind längere Grünphasen für zu Fuß gehende vorgesehen. Diese wirken sich negativ auf die Qualitätsstufe der Kreuzung aus, sind aber zeitgemäß und werden durch die Verkleinerung der Kreuzung aufgefangen. Aufgrund der verkleinerten Kreuzungsfläche werden auf dem gewonnenen Platz Grünanlagen vorgesehen. Neben diesen wird ebenfalls das Aufstellen von Umweltampeln (Luftbelastung, Lärmbelastung, thermische Belastung)

oder Fahrradzähler mit Anzeige eingesparter Emissionen vorgesehen, um Umwelteinwirkungen von Verkehr zu visualisieren.

Abbildung 39: Straßenraumgestaltung im Kreuzungsbereich Bundesallee/Bundesplatz/Wexstraße/Detmolder Str.
Quelle: Eigene Darstellung

Tabelle 27: Maßnahmen Kreuzungsbereich

Einsatzort(e):	Kreuzungsfläche Bundesallee/Bundesplatz/Wexstraße/Detmolder Str.	
Kat.	Maßnahme	Zeithorizont
Fußverkehr	Absenkung der Bordsteine zur vereinfachten Fortbewegung mobilitäseingeschränkter Personen	■■□
	Verlängerung der Ampelphasen für zu Fuß gehende	■□□
Rad-verkehr	Sicheres Abbiegen am Knotenpunkt durch Aufstellflächen	■■■
MIV	Verkleinerung der Kreuzungsfläche durch Reduktion der Fahrstreifen am Knotenpunkt	■■■
Grünflächen	Nutzung der verkleinerten Kreuzungsfläche, um Grünfläche am Bundesplatz auszuweiten	■■■
	Ausweitung der Entsiegelungsfläche	■■■
Soziales	Umweltwirkungen von Verkehr visualisieren (Umweltampel, Fahrradzähler)	■□□

Quelle: Eigene Darstellung

9.6 Raum unter A 100 und Verbindung mit Kiezzentrum Varziner Platz

Der Raum unter der A 100 wird im Bestand als Parkplatz genutzt und ist darüber hinaus lediglich ein Transitraum, der von den Anwohnenden des Bundesplatzes als dunkle, übelriechende und insgesamt unattraktive Aufenthaltsfläche wahrgenommen wird. Dennoch haben die Anwohnenden nicht zuletzt in den Interviews (Kapitel 6.2) zum Ausdruck gebracht, dass diese Fläche Potenzial für eine andere Nutzung hat. Ein Planungsziel dieser Projektarbeit ist es, einen Aufenthaltsraum für alle zu schaffen. In Anlehnung an das Leitbild soll der graue Durchfahrtsraum unter der A 100 und seiner unmittelbaren Umgebung zurückerobert werden, sodass dort ein zukunftsfähiger Ort entsteht, der Gemeinschaft stiftet, für ein gesundes Klima sorgt und die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse der Anwohnenden erfüllt.

Da Maßnahmen zur Umgestaltung eines Raumes immer im Gesamtkontext der Umgebung zu entwickeln sind, wird für die Maßnahmenentwicklung der Planungsraum von dem derzeitigen Parkplatz unter der A 100 auf unmittelbar angrenzende Flächen und Straßen ausgeweitet. Entsprechend der folgenden Abbildung 35 beziehen sich die im folgenden vorgestellten Maßnahmen auf den Raum unter der A 100, sowie die an der westlichen Ausfahrt angrenzende Bundesallee, die am nördlichen Ausgang anschließende Bernhardstraße, die südlich gelegene Varziner Straße samt dem Varziner Platz und die Prinzregentenstraße im Osten. Darüber hinaus wurde das bestehende Gewerbe und die freie Gewerbefläche im S-Bahn Durchgang in die Neuplanung miteinbezogen, um Synergien mit der Bestandsituation herzustellen.

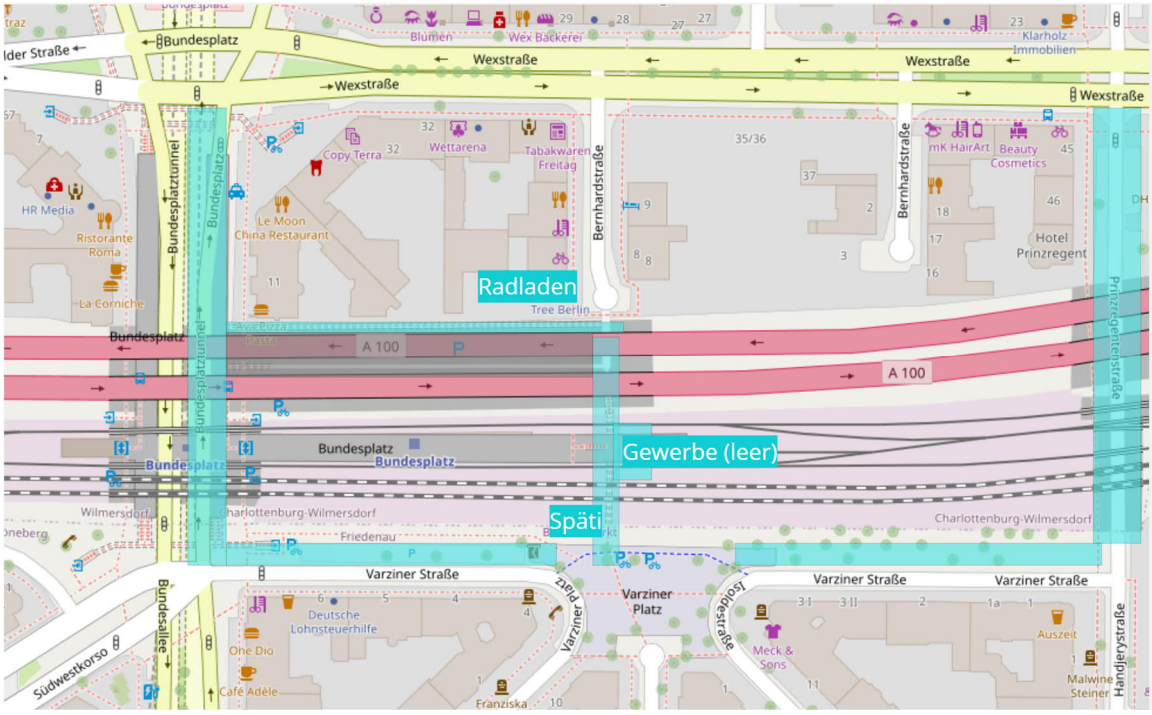


Abbildung 40: Aktuelle räumliche Situation

Quelle: Veränderte Darstellung nach OpenStreetMap contributors 2023

Raum unter der A 100

Die größte und von den meisten Maßnahmen betroffene Fläche ist der aktuelle Parkplatz unter der A 100, der sich über 105 m in der Breite und 28 m in der Länge erstreckt. Eine große Fläche, die entsprechenden Gestaltungsraum bietet und nicht mehr monofunktional genutzt werden soll. Zum einen sollen hier Aufenthaltsflächen für Spiel und Sport, aber auch ein zentraler Umschlagsort für Mobilität und einen stadtverträglichen Wirtschaftsverkehr entstehen.

Das rasante Wachstum im E-Commerce hat zu einer steigenden Paketflut geführt. Im Jahr 2021 gab es erneut ein Rekordwachstum der Sendungen in Deutschland zum Vorjahr in Höhe von 11,2 % (vgl. BIEK & KE-CONSULT Kurte&Esser GbR 2022, S. 6). Diese enorme Sendungsmenge erfordert Lieferverkehre, die traditionell von Transportfahrzeugen zugestellt werden, die einerseits für urbane Straßenräume überdimensioniert sind und andererseits durch das Parken in zweiter Reihe den Verkehrsfluss nicht nur behindern, sondern auch andere Verkehrsteilnehmende gefährden. Nach dem Berliner Mobilitätsgesetz sollen verkehrsbedingte Beeinträchtigungen reduziert und der Wirtschaftsverkehr stadtverträglich abgewickelt werden (§6 MobG BE). Micro-Hubs in Kombination mit elektrischen Kleinstfahrzeugen haben das Potenzial, die Zielsetzung des Mobilitätsgesetzes für Paketlieferungen zu erfüllen.

Micro-Hubs sind definierte Orte für den Umschlag und die Zwischenlagerung von Transportgütern in dicht besiedelten Zustellgebieten mit hohem Sendungsaufkommen (IHK 2019). In dem Micro-Hub erfolgt ein Umschlag der Güter auf E-Lastenfahrräder oder andere elektrische Kleinstfahrzeuge, mit denen die Sendungen lokal emissionsfrei zugestellt werden können. Dadurch wird die traditionell zweistufige Logistikkette, in der von einem am Stadtrand gelegenen Verteilzentrum direkt zugestellt wird, um eine weitere Stufe erweitert und der Verteilradius als auch die erforderliche Transportkapazität der Zustellfahrzeuge erheblich gesenkt.

In Anlehnung an einen idealtypischen Micro-Hub-Entwurf des Fraunhofer-Instituts in der Stadt Herne wurde der Flächenbedarf für den Raum unter der A 100 ermittelt. Je nach Größe der Logistikdienstleister liegt der Flächenbedarf zwischen 30 m² und 60 m², sodass auf einer Gesamtfläche mit 30,5 m in der Breite und 15 m in der Länge genügend Patz für bis zu sechs Logistikdienstleistende vorhanden ist (IML 2022). Zusätzlich sind sanitäre Anlagen, ein Aufenthaltsraum für die Zusteller*innen und ein 20 m² großer Betriebshof einzuplanen, über den das Micro-Hub morgens mit sämtlichen Sendungen versorgt wird.

Dafür sind beidseitig am Micro-Hub Laderampen vorgesehen, die von 3,5 t-Fahrzeugen angefahren werden können. Ein Einsatz von Fahrzeugen zur Versorgung des Hubs, die höher als 3,4 m sind, ist aufgrund der begrenzten Deckenhöhe unter der A 100 nicht möglich. Es ist vorgesehen, dass die Anfahrt der Versorgungstouren nördlich über die Bernhardstraße erfolgt. Von dort aus können die Laderampen

am Betriebshof direkt angefahren werden und es ist ausreichend Platz zum Rangieren der Fahrzeuge vorhanden. In den Morgenstunden könnten Konflikte mit zu Fuß gehenden entstehen, die von der S-Bahn kommen oder diese aufsuchen. Deshalb wurde der Betriebshof ausreichend groß dimensioniert, sodass das Konfliktpotenzial bei dieser einmal täglich auftretenden Situation möglichst gering ist. Außerdem befindet sich in der Bernhardstraße ein Fahrradladen, der mit den Micro-Hub-Betreiber*innen kooperieren könnte, um einen Wartungsservice für die Lastenfahrräder der Logistikdienstleistenden bereitzustellen. Der Entwurf des Micro-Hubs und der weiteren Maßnahmen zur Neugestaltung des Raumes unter der A 100 sind der Abbildung 41 zu entnehmen.

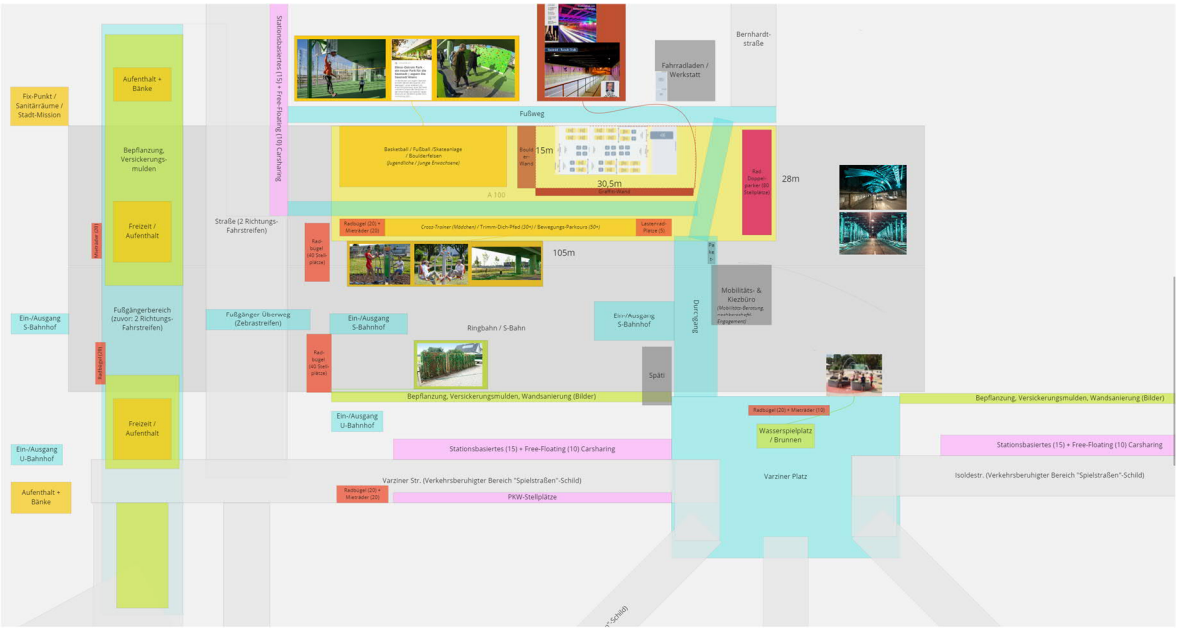


Abbildung 41: Neugestaltung des Raums unter der A 100 inkl. Varziner Platz
Quelle: Eigene Darstellung

Die Herausforderung der Logistikimmobilie unter der A 100 besteht darin, dass sie nicht auf Kosten der Aufenthaltsqualität entwickelt wird. Das Maßnahmenkonzept sieht keine monofunktionale Nutzung der Fläche mehr vor, sondern will die Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs mit den qualitativen Ansprüchen der Anwohnenden an diesen Raum verbinden.

Der eher kalt und abweisend wirkende Sicherheitsraum des Micro-Hubs soll deshalb aufgewertet werden, in dem an der südlichen und westlichen Seite eine Boulder- und Graffitiwand den Bereich abgrenzen. Durch künstlerische Elemente soll der Raum weniger trist und einladend für die Anwohnenden des Bundesplatzes gestaltet sein.

Abbildung 42: Beispiel einer Graffitiwand
Quelle: Walter 2014

Abbildung 43: Basketballfeld Unterführung
Quelle: IBA Wien o. J.

Zudem sollen Sportflächen für verschiedene Altersgruppen entstehen. Neben der Boulder-Wand entsteht im westlichen Teil eine große Sportfläche für Jugendliche und junge Erwachsene, die wahlweise ein Basketballfeld, ein Fußballfeld, eine Skateanlage oder einen Boulder-Felsen sein könnte. Der Raum unter der A 100 entfernt sich von seinem Image als dunkler und übelriechender Raum, an dem man sich nicht aufhalten möchte. Hier entsteht ein Begegnungsort mehrerer Generationen, der zu gemeinsamen Aktivitäten einlädt und belebend wirkt.

Im südlichen Teil des ehemaligen Parkplatzes entsteht gegenüber und in Sichtbereich des Sportplatzes eine weitere multifunktional genutzte Sportfläche. Auf Cross-Trainern, einem Trimm-Dich-Pfad und einem Bewegungs-Parkour können sich Menschen verschiedener Geschlechts- und Altersgruppen sportlich betätigen. Der Bundesplatz und der Raum unter der A 100 soll ein Ort für alle sein. Während ein großes Basketball- oder Fußballfeld tendenziell junges und männliches Klientel anzieht, sollen an dieser Stelle Aktivitäten bereitstehen, die alters- und geschlechtsoffen sind und die Vielfältigkeit des belebten Bundesplatzes widerspiegeln.

Abbildung 46: Beispiel Bewegungs-Parkour
Quelle: Kurmittelcentrum Großenbrode o. J.

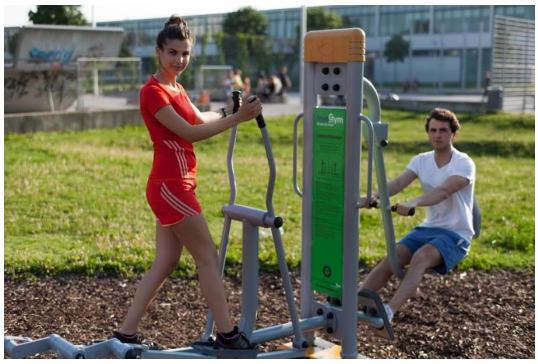


Abbildung 44: Beispiel Cross-Trainer
Quelle: FreeGym 2023

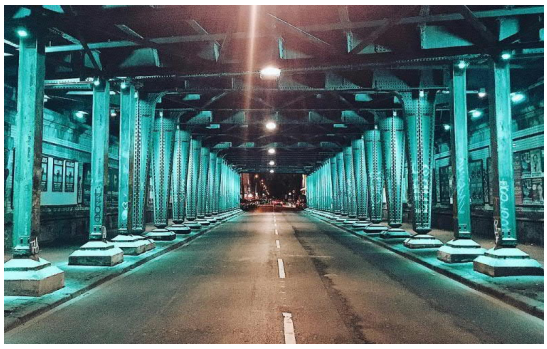


Abbildung 45: Beleuchtung Bahnunterführung
Quelle: RheinEnergie AG 2014

Die aktuell ungenutzte Schräge des Bahndamms unter der A 100 wird außerdem in der Neuplanung miteinbezogen, um zusätzliche freie Flächen miteinzubeziehen. Durch die A 100 sind die Sportflächen zudem überdacht und auch bei Regen für eine Trainingseinheit verfügbar. Ein weiteres Problem in der Bestandssituation war die Beleuchtung. Gerade zur Abend- und Nachtzeit wird die Fläche eher als Angstraum empfunden und lässt ein Beleuchtungskonzept vermissen, dass einen Aufenthalt zu jeder

Tageszeit ermöglicht. Beispiele aus anderen Städten zeigen, dass auch Bahnunterführungen durch die Installation von indirekter und direkter LED-Beleuchtung, nicht nur den Raum erhellen kann, sondern ihn auch optisch aufwertet. Ein solches Konzept würde für den Raum unter der A 100 entsprechend der zukünftigen Nutzung adaptiert werden.

Neben den Schwerpunkten Aufenthalt und stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr ist die dritte Säule des Maßnahmenkonzept für diesen Raum die Einführung oder Aufwertung der anwohner*innengerechten Mobilität. Insbesondere der Status-quo des Radverkehrs und das Angebot von Sharing-Verkehrsmitteln ist im Bestand unzureichend für die Bedarfe der Anwohnenden. In einer Standort- und Potenzialanalyse von InfraVelo wurden abgestellte Fahrräder sowie die bestehenden Radabstellanlagen an U- und S-Bahnhöfen untersucht und der voraussichtliche Bedarf für das Jahr 2030 prognostiziert. Die Analyse zeigt, dass zusätzlich zu den aktuell 78 vorhandenen Stellplätzen am Bundesplatz weitere 290 Stück bis zum Jahr 2030 benötigt werden. (InfraVelo 2023). Dieser Bedarf wurde in den Planungen berücksichtigt und auf die anliegenden Räume des S-Bahnhofs verteilt. Auf der Fläche unter der A 100 wird im Osten ein Doppelstockparker für Fahrräder eingeplant, der über zwei Ebenen Stellplätze für 80 Fahrräder bietet. Zusätzlichen sollen an der südlichen Seite unmittelbar am S-Bahn-Durchgang fünf Stellplätze für Lastenfahrräder entstehen und westlich an die Bundesallee angrenzend jeweils 20 Fahrradbügel für Fahrräder und 20 zusätzliche für Mieträder. Hierbei wird mit einer Länge von 80 cm bis 120 cm je Fahrradbügel und einem Abstand zwischen den Bügeln von mindestens 120 cm geplant.

Raum unter der A 100 an der Bundesallee

Die Bundesallee wird, wie in Kapitel 9.2 dargestellt, zu einem einzigen Zweirichtungsfahrstreifen umgewidmet. Dadurch entsteht zusätzliche Fläche vor dem S-Bahn Zugang westlich der Bundesallee, der anderweitig verplant werden kann. In diesem Bereich sollen zusätzliche Fahrradbügel errichtet werden, sodass Stellplätze für 40 Fahrräder entstehen. Östlich werden weitere 80 Stellplätze gebaut, um dem zunehmenden Bedarf an Radabstellflächen gerecht zu werden. Dazu wird es eine bisher fehlende Querungsmöglichkeit für zu Fuß gehende geben. Dadurch kann die Bundesallee ohne weitere Umwege gequert werden. Die zusätzliche Fläche westlich der Bundesallee wird ein Bereich für zu Fuß gehende mit Sitzgelegenheiten und einem Grünstreifen mit Versickerungsmulden, wodurch weitere Nutzungsansprüche abgedeckt werden, die im Bestand unberücksichtigt waren. Nach Norden in Richtung Bundesplatz werden östlich der Bundesallee Stellflächen für stationäres (15 Stück) und free-floating Carsharing (10 Stück) entstehen. Auch soziale Nutzungsansprüche sollen in der Neuplanung sollen in der Neuplanung berücksichtigt werden. Das Gebäude des alten S-Bahn Aufganges westlich der Bundesallee hat aktuell keine Verwendung und steht leer. Ein Vorschlag ist es, dieses Gebäude für die Stadtmission bereitzustellen. Hier kann eine Anlaufstelle für bedürftige Menschen im Kiez entstehen, die an diesem Ort versorgt und beraten würden.

Varziner Platz

Abbildung 47: Wasserspiel
Quelle: Korth 2018

Die Maßnahmen rund um und auf dem Varziner Platz stehen im Zeichen von Verkehrsberuhigung und erhöhter Aufenthaltsqualität. Auf dem Varziner Platz selbst werden Bänke und ein Wasserspiel samt Brunnen installiert, der an heißen Tagen für Abkühlung sorgt und eine Spielfläche für Kinder bietet. Der Varziner Platz soll junge Menschen anziehen und deutlich an Aufenthaltsqualität gewinnen. Aufenthalt in der Umgebung des Bundesplatzes soll weniger zentralisiert stattfinden und in der gesamten Umgebung für alle Generationen möglich sein. Darüber hinaus werden die umliegenden Straßen des Varziner Platzes verkehrsberuhigt, das Befahren mit dem Pkw ist dadurch nur noch im Schritttempo möglich und ein sicherer Aufenthalt am Varziner Platz und den angrenzen Straßen gewährleistet. Die Stellplätze in der neuen, nun verkehrsberuhigten Varziner Straße werden im Seitenraum reduziert oder nach Möglichkeit und Bedarf umgewidmet. Denkbar sind hier weitere Stellplätze für Sharing-Dienste. Des Weiteren wird sie als Einbahnstraße geführt, die Richtung Westen zum neugestalteten Knotenpunkt führt, welcher anschließend in Kapitel 9.7 vorgestellt wird. Eine Gesamtübersicht des umgestalteten Varziner Platzes und der anliegenden Bereiche ist der folgenden Abbildung 43 zu entnehmen.

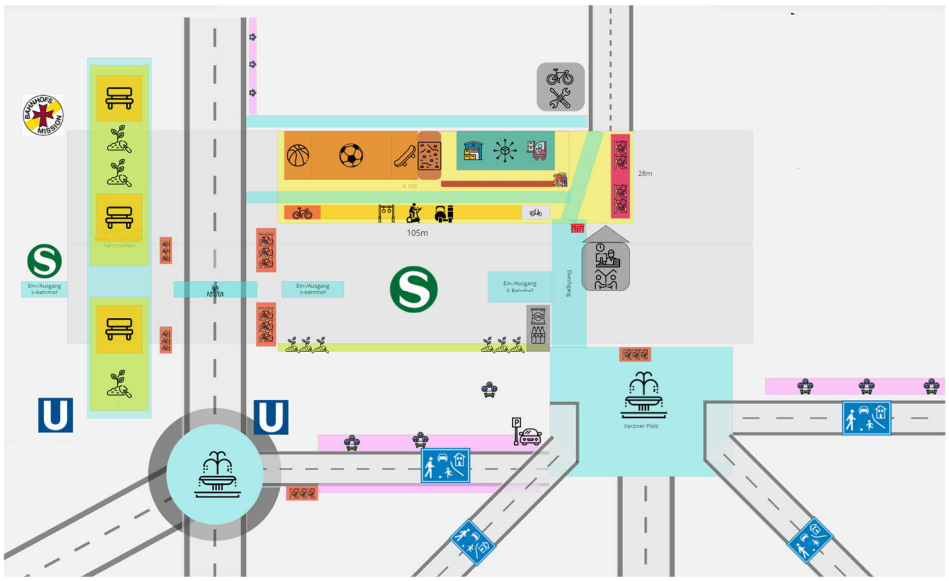


Abbildung 48: Neugestaltung des Varziner Platzes
Quelle: Eigene Darstellung

Am Ostaufgang zur Ring-S-Bahn im Durchgang Varziner Platz – Bernhardstraße wird ein Mobilitäts- und Kiezbüro entstehen, dass Anwohner*innen Mobilitäts-Beratung bietet und die Nachbarschaft bei der Selbstorganisation zur Umnutzung der bisher als Kfz-Stellflächen belegten Räume unterstützt. Das

Büro wird in der seit längerer Zeit leerstehenden Ladenfläche untergebracht und bietet hier auch kostenlose Räume und Lagerfläche für Werkzeuge, die von gemeinwohlorientierten Organisationen und nachbarschaftlichen Initiativen genutzt werden können. Das Kiezbüro soll eine zentrale Anlaufstelle für die Belange der Bürger*innen sein und dabei helfen, die Kiezkultur zusammenzuführen und zu fördern.

Der Maßnahmenkatalog für den Raum unter der A 100, dem Varziner Platz sowie den anliegenden Straßenräumen ist umfangreich und zeigt, dass über die letzten Jahrzehnte viele Nutzungsansprüche in diesen Räumen unberücksichtigt oder vernachlässigt wurden. Die Maßnahmen sollen dazu führen, die aus dem Leitbild abgeleiteten Zielkriterien zu verwirklichen und ein buntes, belebtes Kiezzentrum zu erschaffen, das Raum für ein gesundes Klima und selbstbestimmte Mobilität bietet. Die gewonnene Fläche unter der A 100 bietet aufgrund ihrer Größe und Lage große Gestaltungsmöglichkeiten. Parallel zu unserer Projektarbeit ist ein Entwurf für den aktuellen Parkplatz unter der A 100 von dem Berliner Architektenbüro delusearchitects veröffentlicht worden. Im Fokus steht dort ein Mobilitäts-Hub mit verschiedenen Sharing-Angeboten sowie Einzelhandelsflächen und verschiedene Sitzgelegenheiten inklusive Rutschen für Kinderspiel (delusearchitects 2022). Auch in diesen Maßnahmen spiegelt sich wider, dass das Mobilitätsangebot und die Aufenthaltsflächen als zentrales Element der Neugestaltung gesehen werden. Nichtsdestotrotz gilt es hier abzuwägen und die Maßnahmen zu priorisieren. Spielende Kinder zwischen Mobilität und Einzelhandel zu integrieren, wirkt wenig zielführend, eher bedarf es eigener Flächen mit ausreichend gesichertem Platz. Das Thema Sport wird in diesem Entwurf gänzlich vernachlässigt und der Einzelhandel könnte an anderen Stellen im Kiez besser untergebracht werden, um die Chance eines belebten Aufenthaltsortes unter der A 100 zu ergreifen, wo sich alle Menschen gerne betätigen und verweilen. Insbesondere Maßnahmenkonzepte, die den Bundesplatz und seine Umgebung wieder beleben und die vielen Facetten der Gegend sowie der Anwohnenden widerspiegeln sind im Sinne des Leitbildes dieser Projektarbeit zu bevorzugen.

Tabelle 28: Maßnahmen Raum unter A 100 und Varziner Platz

Einsatzort(e):	Raum unter A 100 und Varziner Platz	
Kat.	Maßnahme	Zeithorizont
Fußverkehr	Querungsmöglichkeit an der Bundesallee unter der A 100	■■□
	Bereich für zu Fuß gehende mit Aufenthaltsmöglichkeiten vor dem westlichen S-Bahn Zugang	■■■

Radverke	Errichtung von 290 Stellplätzen in Form von Doppelstockparkern und Radbügeln für private Fahrräder, Mietfahrräder und Lastenfahrräder	■■□
	Neue Stellplätze für stationäres und Free-Floating Carsharing	■□□
	Reduzierung der Pkw Stellplätze in der Varziner Straße und teilweise Umwidmung zu Carsharing Stellplätzen	■□□
	Varziner Straße, Sieglindestraße, Isoldestraße und Brünnhildenstraße werden zu verkehrsberuhigten Bereichen (Spielstraßen)	■□□
Logistik	Errichtung eines Micro-Hub unter der A 100 zur lokal emissionsfreien Paketzustellung	■■■
Aufenthalt	Generationsübergreifendes Sportangebot unter der A 100: Großes Sportfeld, Boulderwand, Trimm-Dich-Pfad und Cross-Trainer	■■■
	Wasserspielplatz auf dem Varziner Platz	■■□
	Beleuchtungskonzept unter der A 100 für den ganztägigen Aufenthalt	■□□
	Bänke und weitere Sitzgelegenheiten für den Aufenthalt unter der A 100 und am Varziner Platz	■□□
	Graffitiwände zur optischen Aufwertung des Raumes	■□□
Grünflächen	Grünstreifen mit Versickerungsmulden entlang der neuen Aufenthaltsflächen westlich der Bundesallee	■■■
	Bepflanzung und begrünte Schallschutzwende an der südlichen Bahnhofsseite	■□□

Soziales	Errichtung eines Mobilitäts- und Kiezbüros in der freien Ladenfläche im S-Bahn Durchgang	■■□
	In dem ehemaligen S-Bahn Aufgang zieht eine Stadtmission mit Sanitärrumen ein für die Belange bedürftiger Personen im Kiez ein	■■□

Quelle: Eigene Darstellung

9.7 Kreuzungsbereich Südwestkorso / Varziner Straße / Bundesallee

Der südlich der Brücken gelegene Knotenpunkt der oberirdischen Bundesallee steht in Anbetracht der zuvor eingebrachten Maßnahmen unter veränderten Rahmenbedingungen. Die reduzierten Flächen für den Kfz-Verkehr, die die Entscheidung zur Tunnelschließung untermauerten (vgl. Kapitel 9.2), die einladende Platzgestaltung und die erstrebenswerte, ausgeprägte Ausrichtung auf Nahmobilität stellt die Gestaltung von Knotenpunkten im Allgemeinen vor neuen Tatsachen. Mit Ausnahme der Varziner Straße, die perspektivisch als Einbahnstraße auf den Knotenpunkt zuläuft (vgl. Kapitel 9.6), weist jeder Knotenpunktarm derzeit mindestens zwei Fahrstreifen pro Richtung auf, die außerdem nicht orthogonal zueinander sind und deshalb einige Abbiege- und Sichtbeziehungen erschweren. Folgerichtig wird der Knotenpunktbereich auch mit einer Lichtsignalanlage abgesichert, welche für den nichtmotorisierten Verkehr allerdings nur auf Anforderung reagiert und damit Wartezeiten verursacht.

Unter den neuen Prämissen, die auch nur einen Fahrstreifen pro Richtung vorsehen, besteht die Möglichkeit zur Einrichtung eines kleinen Kreisverkehrs mit baulichen Elementen nach niederländischem Modell (vgl. Abbildung 50). Die Vorteile aus verkehrlicher Perspektive sind eine erhöhte Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, welche mit einer reduzierten Zufahrtsgeschwindigkeit einhergeht und insbesondere auch der Durchgangsverkehr infrastrukturell gezwungen ist, sich mit angepasster Geschwindigkeit dem neuen Kreisverkehr zu nähern, was zu einer Verkehrsberuhigung im Kiez führen kann. Aber auch die abbiegenden Verkehrsströme erfahren einen signifikanten Zuwachs an Verkehrssicherheit. So ergeben sich in einem Kreisverkehr deutlich weniger Konflikte durch sich kreuzende Verkehrsströme und damit zusätzlich ein verringertes Unfallpotenzial (vgl. Abbildung 49). Des Weiteren resultiert die neue Führung des Radverkehrs, welche beispielhaft in Abbildung 50 gezeigt wird, in eine verbesserte Sichtbeziehung dank der Vermeidung von spitzen Winkeln in Abbiegekonflikten.

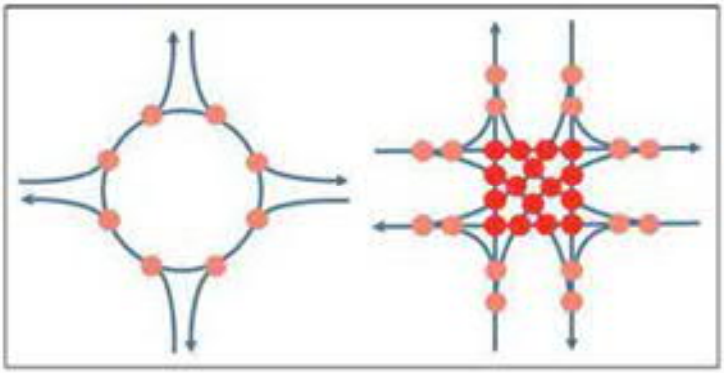


Abbildung 49: Konfliktpunkte Kreisverkehr und Kreuzung
Quelle: FGSV 2015

Abbildung 50: Radführung im Kreisverkehr
Quelle: Radlobby Österreich 2020

Bezüglich der Verkehrsbelastung erweist sich die Option eines kleinen Kreisverkehrs in Zukunft als umsetzbar, da Baden-Württemberg das niederländische Modell ab 15.000 Kfz/24 Std. empfiehlt und die FGSV eine Umsetzung von kleinen Kreisverkehren bis 25.000 Kfz/24 Std. für machbar hält. Laut Geoportal Berlin liegt die Verkehrsstärke im Tunnel bei 18.100 Kfz/24 Std. sowie an den Armen bei maximal 8.400 Kfz/24 Std., wobei dieser Bericht zusätzlich durch Reduzierung der Fahrstreifen und zukünftiger Entwicklungen eine weitere Reduzierung der Verkehrsstärke annehmen darf, wie es unter anderem aus dem geführten Gespräch mit dem Bezirksstadtrat in Kapitel 6.3 hervorging. Genügend Platz würde für einen kleinen Kreisverkehr ebenfalls zur Verfügung stehen, geht man von einem Außendurchmesser der Kfz-Fahrbahn von 30 Metern (15m Radius), einem empfohlenen Sicherheitsabstand der Radwege von vier Metern und einer Radwegbreite von 2,30 Metern gemäß Berliner Ergänzungsnetz aus(vgl. VM Ba-Wü 2017, S. 4.5-2). Eine Einbindung des Fußverkehrs wie in der Musterlösung Baden-Württembergs in Abbildung 51 erscheint sinnvoll.

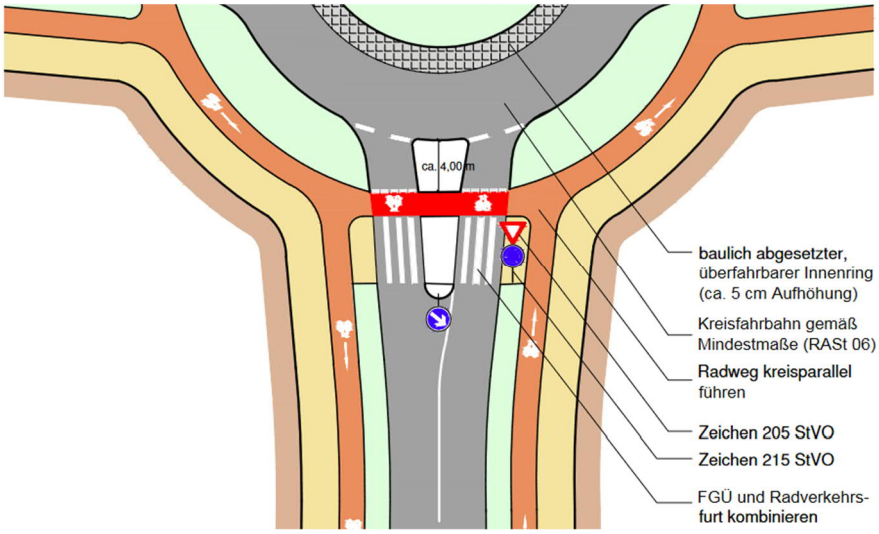


Abbildung 51: Musterlösung Radverkehrsführung an Knotenpunkten mittels umlaufenden Radwegs
Quelle: VM Ba-Wü 2017, S. 4.5-2

Es ist darüber hinaus wenig wahrscheinlich, dass sich die gebotene Fahrlässigkeit der querenden Verkehrsteilnehmenden hier durchsetzt, weil durch den Wegfall der Lichtsignalanlage insbesondere im Fuß- und Radverkehr kaum Wartezeit entsteht, und dies unabhängig davon, aus welcher Richtung oder in welche Richtung die Verkehrsteilnehmenden unterwegs sind. Dies entkräftet das teils eingebrachte Gegenargument, der Kreisverkehr würde, für zum Beispiel linksabbiegende Radfahrende, einen zusätzlichen Umweg verursachen, denn im Ausgangszustand bedeute das aktuell – im besten Fall – eine Signalphase als Wartezeit, die es bei Einhaltung der Verkehrsregeln abzuwarten gilt. Letztlich bleiben solche Fragen eine Abwägung zwischen einer zusätzlichen Wegelänge und einer zusätzlichen Wartezeit. Beides wirkt sich negativ auf die Reisezeit aus, aber es ist davon auszugehen, dass die Differenzen im nicht ausschlaggebenden Bereich liegen und die Vorteile der Verkehrssicherheit überwiegen.

Aus Sicht der Optik und Ästhetik hat ein Kreisverkehr auch eine andere Wirkung als eine klassische Kreuzung. Kleine Kreisverkehre sind im Vergleich zu großen Kreuzungen wie am Ernst-Reuter-Platz noch übersichtlich und nicht dem Kfz-Verkehr unterworfen. Das Begleitgrün auf der Kreisverkehrsinsel bietet einige Möglichkeiten der dezenten, aber grünen oder farbfrohen Gestaltung (vgl. Beispiele in Abbildung 52). Optisch wird dem Verkehrsfluss signalisiert, dass die Infrastrukturgestaltung nicht im Fokus des (schnell) kreuzenden Verkehrs gestaltet wurde und eine entsprechende Rücksichtnahme eingefordert wird. Somit ist der Kreisverkehr auch im Sinne des Leitbildes ein weiterer Platz, der einleitend „den grauen Durchfahrtsraum“ zugunsten eines sicheren Kiezzentrums durchbricht.

Abbildung 52: Begrünung am Kreisverkehr
Quelle: GraFik: Arican 2023

Tabelle 29: Maßnahmen Knotenpunktbereich Bundesallee/ Südwestkorso/ Varziner Straße

Einsatzort(e):	Knotenpunktbereich Bundesallee/Südwestkorso/Varziner Straße	
Kat.	Maßnahme	Zeithrorizont
MIV	Maßnahme: Reduzierung Straßenquerschnitt für MIV, Wegnahme MIV-Spur	■□□
Grünflächen	Maßnahme: Springbrunnen südlich des Bundesplatzes	■■□
	Maßnahme: Anteil versiegelter Fläche an Straßenquerschnitten verringern (insb. Wexstr. / Bundesallee)	■■□
	Maßnahme: Straßengrün entlang der Bundesallee	■■□
Soziales	Maßnahme: Historische Kunst und Architektur in Szene setzen	■■□
	Maßnahme: Inszenierung vorhandener Kunst und Architektur	■■□
Fußverkehr	Maßnahme: Bordsteine an allen Überquerungen absenken	■■□
	Maßnahme: Verkleinerung Kreuzungsfläche (Kreisverkehr?)	■■□
Radverkehr	Maßnahme: Baulich getrennte Radwege zur Vermeidung von Zusammenstößen von Radfahrern mit anderen Verkehrsteilnehmern	■■□
	Maßnahme: Bundesallee südl. S+U Umwidmung ruhender Kfz und Verbreiterung Geh- und Radweg	■■□
Sharing	Maßnahme: Abstellfläche Scooter/Rad-Sharing an Eingängen ÖV	■□□

Quelle: Eigene Darstellung

9.8 Weitere Empfehlungen

In diesem Teilabschnitt geht es um weitere Empfehlungen, die während der Ausarbeitung der Maßnahmen entstanden sind. Dabei wurden die untenstehenden Empfehlungen nicht vorher erwähnt, da diese nicht detaillierter auserarbeitet wurden und eher als Ideenanstoß gelten oder nicht mehr direkt zum Planungsgebiet dazu gehören. Dabei werden in diesem Teilabschnitt Empfehlungen beschrieben, die eher mittel- und langfristig realisierbar sind.

Der Bundesplatz liegt zwischen zwei Autobahnauffahrten der A 100 und zwar der Auffahrt Detmolder Straße und der Wexstraße / Innsbrucker Platz. Sollte die A 100 in dem Bereich einen Stau aufweisen, entsteht das Problem, dass Autofahrende die Wexstraße zwischen beiden Ausfahrten als Alternative sehen. Bei einem Stau auf der A 100 wird die Ausfahrt Detmolder Straße genommen. Von dort aus wird über die Wexstraße und der gleichbenannten Autobahnauffahrt die A 100 wieder befahren. Somit entsteht ein verursachter Mehrverkehr auf der Wexstraße, der ebenfalls einen Stau mit sich zieht. Es ist in Betracht für eine erhöhte Lebensqualität am Bundesplatz zwingend den Stau auf ein Minimum zu halten. Entgegen dem entstehenden Stau kann beispielsweise eine temporäre Schließung der Autobahnauffahrten bzw. Abfahrten als Maßnahme eingeführt werden.

Dies würde nicht nur den Stau verringern, sondern auch ggf. ein bestehendes Fahrradproblem temporär lösen. Es ist nämlich nicht möglich vom Bundesplatz in Richtung Innsbrucker Platz über die Direktverbindung mit der Wexstraße Fahrrad zu fahren, da hinter der Kreuzung Wexstraße/ Prinzregentenstraße der Fahrrad- und Fußweg aufhört. Dahinter kommt dann die A 100-Auffahrt Wexstraße und die Ausfahrt Innsbrucker Platz, die es nicht ermöglichen, dass Fahrradfahrende den Abschnitt mitbenutzen können. Um dagegen vorgehen zu wollen, muss die Auffahrt Wexstraße temporär geschlossen werden, da die Auffahrt Wexstraße und Detmolder Straße weniger als zwei Kilometer voneinander entfernt sind.

In diesem Wohngebiet steht auch die Parkraumbewirtschaftung an wichtiger Stelle, da der vorhandene Parkraum nicht nur limitiert im Wohngebiet wiederzufinden ist, sondern auch in erster Linie für die Bewohner*innen des Wohngebietes zur Verfügung stehen sollte. Da die Parkplatzsuche zusätzlichen Verkehr und zusätzliche Abgasemissionen im Wohngebiet verursachen, ist es zu dem Wohl der Wohnenden diese beiden Komponenten niedrig zu halten, um ggf. auch eine Verkehrsberuhigung zu erwirken. Dazu ist ein Vorschlag in die Richtung abzugeben, bei dem nur Bewohner*innen des Wohngebietes einen Anwohnerausweis erhalten und die Parkplätze im Wohngebiet nur mit einem Anwohnerausweis benutzt werden dürfen.

Dabei ist es wichtig, dass Falschparkende so schnell wie möglich entdeckt und sanktioniert werden. Dies wird mit Absprache des zuständigen Ordnungsamtes erreicht, indem das Ordnungsamt genügend Parkaufsichtsbeamter*innen bereitstellt, die ihre Runden im Wohngebiet drehen. Da dies aber hohe laufende Kosten mit sich bringen würde, gibt es zur Parkraumüberwachung eine alternative Möglichkeit, die aus Italien übernommen werden kann:

In Italien wurden verkehrsberuhigte Zonen in den großen Städten Italiens eingeführt, die mit “ZTL” abgekürzt sind (zona traffico limitato) und verhindern, dass zu bestimmten Uhrzeiten in einem Gebiet Autos fahren (vgl. EVZ 2022). Verstöße werden mithilfe von Videokameras aufgezeichnet, sodass ein Einfahren und Ausfahren bemerkt wird und die Strafgebühren der Person mit dem Kennzeichen

zugestellt wird, sollte das Kennzeichen nicht in der Datenbank auf einen Anwohner*innen hinterlegt sein (vgl. ebd.). Einerseits könnte dieses System 1:1 auf das Wohngebiet übernommen werden, bei dem alle Unbefugten bestraft werden und auf eine lange Sicht einen Mehrverkehr im Wohngebiet verhindern. Zulieferer werden in eine Datenbank aufgenommen, denen es ermöglicht beispielsweise innerhalb von einer Stunde die Zulieferung durchzuführen. Sind Einfahrt und Ausfahrt des verkehrsberuhigten Bereiches länger als die vorgegebene Zeitspanne, erhält der Zulieferer ebenfalls einen Strafzettel. So kann ein Missbrauch der Sondergenehmigung seitens des Zulieferers verhindert werden.

Parkplätze rund um Knotenpunkte im Wohngebiet werden weggenommen, um die Knotenpunkte neu gestalten zu können. Dabei sind Gehwegvorstreckungen rund um den Knotenpunkt vorgesehen, damit der Kreuzungsbereich für alle Verkehrsteilnehmenden ohne Hindernisse einzusehen ist. Mithilfe von Gehwegvorstreckungen wird das Unfallrisiko verhindert, dass ein zu nah an der Kreuzung parkendes Auto das Sichtfeld von heranfahrenden Autofahrenden beeinträchtigt und ggf. Straßenüberquerende überdeckt. Zudem gab es in jüngerer Vergangenheit im Prenzlauer Berg eine Gehwegvorstreckung, die verhindert hat, dass Autos mit erhöhter Geschwindigkeit nahe einer Schule vorbeifahren und die Sicherheit für Fußgänger, speziell in dem Fall Schüler*innen, drastisch erhöht hat (vgl. SenSBW 2021b). Durch den Raumgewinn der Gehwegvorstreckungen an den Knotenpunkten im Wohngebiet sollen zusätzliche Sharing-Flächen (Fahrrad und Roller), sowie Fahrradabstellplätze in Form von Radbügeln geschaffen werden.

Ein weiteres Problem im Planungsgebiet Bundesplatz ist die Barrierefreiheit. Durch die autogerechte Auslegung der Bundesallee sind kaum Überquerungsmöglichkeiten der Bundesallee gegeben. Hinzu kommen Geländerabsperrungen zwischen Bundesallee / Durlacher Straße und Bundesallee / Berliner Straße zu Einsatz, sodass ein Überqueren als mobilitätseingeschränkte Person zwischen beiden Kreuzungen unmöglich erscheint. Es gibt nur eine einzige Überquerungsmöglichkeit, die sich auf Höhe des Volksparkes befindet und eine Brücke darstellt, um die Seitenstraßen zu überqueren.

Da die Überquerungsbrücke eine sehr steile Steigung aufweist, kann hier nicht von barrierefreien Rahmenbedingungen gesprochen werden. Der Zugang zur Brücke ist nur über Treppen direkt zugänglich, als Rollstuhlfahrer*in muss ein Umweg in den Volkspark genommen werden. Durch die große Steigung wird ein erheblicher Kraftaufwand benötigt, um auf die Brücke zu gelangen und um auf der anderen Seite durch permanentes Abbremsen unbeschadet ankommen zu können.

Unter der Brücke soll eine barrierefreie Überquerungsstelle entstehen, die mit Lichtsignalanlagen gesteuert wird, damit der fließende Autoverkehr unterbrochen wird und eine sichere und entspannte Überquerung gewährleistet werden kann. Dabei sollen die Bürgersteige abgesenkt und die entstehende Mittelinsel entfernt werden, sodass keine Hindernisse für z.B. Rollstuhlfahrende entstehen können.

9.9 Empfehlungen zur kurzfristigen Umsetzung

Kurzfristige Maßnahmen sind nach Definition der Projektgruppe i.d.R. kostengünstig, haben keinen bzw. einen sehr geringen baulichen Aufwand und können innerhalb eines Jahres umgesetzt werden.

Ein Beispiel hierfür ist die Errichtung temporärer Spielstraßen, welche durch die Anordnung von Verkehrszeichen kurzfristig und in Kooperation mit Anwohner*innen umgesetzt werden können. Hierbei wird die Straße innerhalb eines bestimmten Zeitraumes für den Kfz-Verkehr gesperrt. In Berlin wurde diese Maßnahme erstmals im Jahr 2019 durchgeführt. Vorteile ergeben sich dabei vor allem für die soziale Entwicklung der Nachbarschaft. Sinnvoll ist die Errichtung temporärer Spielstraßen am Bundesplatz vor allem aufgrund der vorliegenden dichten Besiedlung sowie dem geringen Vorkommen an Grünflächen und Aufenthaltsorten (vgl. Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg o. J.).

Zu den weiteren Maßnahmen gehört die Verstärkung der Begrünung entlang des Bundesplatzes. Vorhandene Bäume sollten erhalten bleiben und der Baumbestand erhöht werden. Die Parkplätze unter der A 100 können kurzfristig eingezogen werden, wodurch ein großer freier Platz geschaffen wird. Hier können z.B. kurzfristig Radabstellanlagen und Sharing-Angebote (Jelbi-Station) geschaffen werden. Um den Aufenthalt subjektiv sicherer zu gestalten, kann ein Beleuchtungs- und Farbkonzept unter der A 100 entwickelt werden. Zusammen mit temporären Angeboten zur sportlichen Zwischennutzung durch Jugendliche (Basketball-Court, Boulder-Felsen) und Graffitiwänden hilft dies der Belebung des Raumes. Mit der Belebung wird auch der Zugang zum ÖPNV bzw. zum Varziner Platz wieder attraktiver.

Um den Zugang weiter zu erleichtern, wird die Anpassung der Ampelphasen für Zufußgehende an der Kreuzung Bundesallee/ Wexstraße empfohlen. Mit relativ geringem Aufwand kann auch der Einbau von Radbügeln sowie die Markierung vorgezogener Seitenräume an Kreuzungen in den Quartiersstraßen durchgeführt werden. Damit wird die Sichtbarkeit und Sicherheit an Kreuzungen stark erhöht.

Flankierend kann an Straßen des Nebennetzes, welche durch Ausweich- und Durchgangsverkehr belastet sind, die Anlage von Modalfiltern sinnvoll sein. Wege im Fuß- und Radverkehr werden hier bevorzugt, während ortsfremde Kfz aus dem Quartier herausgehalten werden.

Auch die Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche in wenig befahrenen Straßen kann schnell umgesetzt werden. Positiv für die Menschen vor Ort ist, dass Zufußgehende hier im Vordergrund stehen und der gesamte Bereich zwischen den Häusern von Erwachsenen und Kindern genutzt werden kann und mit flankierenden Maßnahmen wie die Neuordnung von Parkständen in alternierender Anlage eine tatsächliche Verkehrsberuhigung geboten wird (vgl. SpielLandschaftStadt e.V o. J.).

Eine weitere umsetzbare Maßnahme für den Bundesplatz ist die Errichtung von sogenannten Parklets. Sie werden als räumliche Erweiterung des Gehweges bezeichnet (vgl. Lazarova et al. 2018, S. 14). Die attraktiven Stadtmöbel werden aus Holz gebaut und mit möglichst viel Grün versehen. Dabei verleihen sie das Gefühl einer grünen Oase (vgl. Berlin 21 e.V. o.J.). Die verschiedenen Nutzungsformen, wie unter anderem Sitzgelegenheiten, Spielflächen oder Bücherregale, können nach Bedarf errichtet werden (vgl. SenUMVK o.J.b). Gleichzeitig bietet diese Art der Nutzung den Menschen wieder mehr Raum und bereichert das Zusammenleben (vgl. Berlin 21 e.V. o.J.). Besonders für ältere Menschen oder Menschen mit Beeinträchtigung eröffnen sie neue Chancen, weil Parklets als Orte der Begegnung und Erholung dienen. Das Potenzial der Straße kann sich auf potenzielle Kundschaft vor Ort auswirken, wodurch die lokalen Unternehmen profitieren können. Somit können nicht nur Anwohnende aus dem Bundesplatz eine positive Bilanz aus dieser kurzfristigen Maßnahme ziehen, sondern auch lokale Unternehmen (vgl. Lazarova et al. 2018, S. 14 ff.).

10 Reflexion des Arbeitsprozesses und der Methodik

Wie im vorherigen Kapitel diskutiert, können die erarbeiteten Maßnahmen nicht als absolute Lösung betrachtet werden. Es gibt viele verschiedene Ansätze, um problematische Situationen zu entschärfen und eine Verbesserung gegenüber dem Ist-Zustand hervorzurufen. Neben der inhaltlichen Abwägung der Maßnahmen muss auch die verwendete Methodik der Gruppen und der gesamte Arbeitsprozess kritisch reflektiert werden. Es folgt eine kritische Betrachtung der Arbeitsweisen in den Kleingruppen.

MCB-Gruppe

Eine wichtige Frage, die zu Beginn des Reflexionsprozesses gestellt werden muss, ist die Frage, unter welchen Rahmenbedingungen der gesamte Arbeitsprozess stattfand und von wem die Maßnahmen erarbeitet wurden. Da am Projekt hauptsächlich Studierende der Verkehrsplanung handelt, ist eine fehlenden fachlichen Interdisziplinarität offenkundig vorhanden. Leider waren keine Studierenden aus den Bereichen Stadtplanung oder Landschaftsplanung involviert, sodass diese Themenfelder zwar nach bestem Wissen berücksichtigt wurden, aufgrund fehlenden Fachwissens teils jedoch nur oberflächlich oder mit geringerer Priorität im Projekt behandelt werden konnten. Zudem ist es schwierig, die Belange aller gesellschaftlichen Gruppen miteinzubeziehen, wenn die Erarbeitung des Konzepts ausschließlich durch Studierende erfolgt. Innerhalb der MCB-Gruppe und des Leitbildprozesses wurden deshalb Personas als methodische Unterstützung genutzt, um möglichst viele diverse Perspektiven mit auf zu nehmen und die Belange von Kindern, Eltern, Gewerbetreibenden und Senior*innen zu berücksichtigen.

Besonders schwierig war es, methodisch die Belange von Flora, Fauna und Biodiversität aufzugreifen. Klimatische und gesundheitliche Wirkungen wurden daher z.T. nicht so stark betrachtet, wie es mit Blick auf die klimatische Entwicklung (Hitzesommer, Starkregen, Dürren, etc.) ggf. nötig und sinnvoll gewesen wäre. Hier fehlte speziell die fachliche Expertise von Landschafts- und Stadtplaner*innen und Stadtökolog*innen. Auch die fachliche Perspektive aus den Bereichen Public Health und Psychologie sind im Verkehrsbereich bisher vernachlässigt und auch in dieser Gruppe nicht vertreten.

Im Leitbild wurde mit dem Begriff der „Wilmersdorfer Witwen“ eine problematische Terminologie mit historischem Hintergrund verwendet. In Kapitel 4 wurde bereits ausführlich darauf eingegangen, dass der Gruppe dieser Zusammenhang nicht bewusst war. Die Formulierung wurde deshalb nachträglich im Leitbild verändert. In zukünftigen Projekten sollten unklare Formulierungen aus Klischees sowie lokale Sprichwörter im Prozess auf ihren Ursprung bzw. auf mögliche Doppeldeutigkeit geprüft werden.

Methodische Schwierigkeiten ergaben sich auch bei Eingrenzung und zielgenauer Berücksichtigung des Planungs- und Untersuchungsgebietes. Obwohl am Anfang des Prozesses festgelegt wurde, dass die erarbeiteten Maßnahmen sich geografisch auf das Planungsgebiet begrenzen, wurden im Prozess auch

Maßnahmen entwickelt, die zwangsläufig über das Planungsgebiet hinaus gehen. Hierbei ist z.B. die Mainzer Straße zu nennen, die dann sogar als Schwerpunktort ergänzt wurde. Die südliche Tunnelrampe hingegen lag im anfangs festgelegten Untersuchungsgebiet, wurde jedoch im Verlauf der Arbeit zu wenig betrachtet. Die Maßnahmen, die für die nördliche Tunnelseite beschlossen wurden, wirken sich aber stark auf die südliche Seite aus. Aus diesem Grund wäre eine genauere Betrachtung dieses Bereichs nötig gewesen. Das festgelegte Planungs- und Untersuchungsgebiet wurde somit schlussendlich nur als grober Rahmen genutzt, das im Verlauf der Arbeit flexibel gehandhabt und erweitert wurde.

Generell gab es innerhalb der MCB-Gruppe zu Beginn des Arbeitsprozesses Schwierigkeiten mit der nicht eindeutig formulierten Aufgabenstellung bzw. wenig verfügbaren Literatur zur MCB-Methode. Dies konnte mit der Recherche anderer Projekte, logischer eigener Herleitung und einem zielgerichteten, eigenem Prozessdesign jedoch gehandhabt werden. Das Einarbeiten des Inputs anderer Gruppen erfolgte im Leitbildprozess sehr frühzeitig und verbal argumentativ. Weitere Ergebnisse der Kleingruppen wurden dann später in Absprache mit der SWOT-Gruppe in der Strategieentwicklung miteingebunden.

Aufgrund mangelnder Fachkenntnisse und Fähigkeiten im Bereich der grafischen Darstellung konnte die Visualisierung des Leitbildes nicht umgesetzt werden. Dies ist ein genereller Mangel der Ausbildung als Verkehrsplaner*in an der TU Berlin: Die Kommunikation, grafische und methodische Umsetzung von Planungen und die Nutzung entsprechender Programme werden viel zu wenig gelehrt. Auch ein stärkeres Werben für das Modul bei Studierenden in den Bereichen Stadtplanung und Architektur wäre aus dieser Sicht sinnvoll. Eine stärkere Interdisziplinarität in der Lehrveranstaltung würde sowohl inhaltlich als auch methodisch einen großen Mehrwert bringen und den fachlichen Austausch anregen.

Qualitative Beobachtungs-Gruppe

Eine qualitative Erhebung kann im Umfang stark variieren, je nach Gebietsgröße, Projektdauer, Anzahl durchführender Personen etc. Aufgrund der zeitlichen Limitierung des Projekts auf drei Monate bis zur Ergebnisvorstellung mussten einige Abstriche gemacht werden, dennoch mit dem Ziel eine möglichst umfassende Erhebung zu bekommen. So wurde beispielsweise ein diverses Repertoire an Methoden angewandt, wie etwa eine Schulbeobachtung, Begehungen (unter anderem mit Interessengruppen), einer Verfolgungsfahrt mit dem Fahrrad sowie stationären Filmaufnahmen. Diese Methoden wurden gewählt, da sie es im Rahmen des Moduls ermöglichen einen umfassenden Blick aus verschiedenen Perspektiven auf das Untersuchungsgebiet zu bekommen. Es konnten Erkenntnisse zum verkehrlichen Ablauf und dem Mobilitätsverhalten aller Verkehrsmittel erbracht werden sowie eine Darstellung der Aufenthaltsqualität generiert werden. Trotz einer sehr umfassenden Erhebung und Informationsgewinnung, kann nie das gesamte Spektrum erfasst werden beziehungsweise aufgrund von zeitlichen Limitierungen noch mehr Methoden angewandt werden. Natürlich könnte eine Ausweitung

von Methoden und Anwendungen weiterer Ansätze neue Erkenntnisse hervorbringen. Beispielsweise könnte eine Beobachtung in den Sommermonaten ein anderes Mobilitäts- und Aufenthaltsverhalten aufzeigen. Zudem hätte eine Beobachtung am späten Abend detailliertere Erkenntnisse über Unterschiede im Verkehrsverhalten, insbesondere von Frauen und Männern, ergeben können. Eine technische Erhebung des Lärmpegels könnte die subjektive Wahrnehmung ergänzen. Ebenso könnten aus den 15-minütigen Videoaufnahmen morgens und abends einstündige Aufnahmen zu den Hauptverkehrszeiten werden. Aufgrund der verschiedenen Methodiken und kurzen Videoaufnahmen wurden durch die Gruppe Erhebungsprotokolle zur Auswertung angefertigt. Hierbei hätte auch die Möglichkeit bestanden eine technische Auswertungsmethode (bspw. Atlas.ti) anzuwenden, die tendenziell Verknüpfungen und andere Häufigkeiten aufzeigen kann. Auch eine ausgedehnte Parkraumerhebung inkl. Tiefgaragen und Auslastung wäre für eine detaillierte Ausarbeitung des ruhenden MIV erstrebenswert gewesen.

Qualitative Interview-Gruppe

Auch bei der Vorbereitung und Durchführung der qualitativen Interviews wurden Verbesserungsmöglichkeiten identifiziert. Bei der Rekrutierung der Teilnehmenden wurden im Rahmen der qualitativen Interviews nur Menschen befragt, die sich selbstständig auf die Flyer gemeldet haben. Anwohnende des Bundesplatzes, die eventuell weniger Interesse an den Beteiligungsprozessen haben und dennoch eine wichtige Meinung vertreten würden, konnten so nicht repräsentiert werden. Außerdem könnten beispielsweise mit mehrsprachigen Flyern auch Anwohnende angesprochen werden, die Deutsch nicht als Muttersprache gelernt haben, weil gerade der Anteil der Menschen mit Migrationshintergrund am Bundesplatz verglichen mit dem Berliner Durchschnitt erhöht ist. Ein weiterer zu optimierender Punkt im Rahmen der Leitfaden-Vorbereitung wäre eine stärkere Zusammenarbeit mit der MCB-Gruppe, was jedoch in Anbetracht der kurzen Bearbeitungszeit und hohe zeitliche Beanspruchung durch andere Module nur schwer möglich war. So könnten von der MCB-Gruppe identifizierte Mängel spezifisch in den Interviews angesprochen und behandelt werden. Bei der Durchführung der Interviews wäre die Wahl eines ruhigeren Ortes als das Bundesplatz-Kino sicherlich hilfreich gewesen. Trotz der Beachtung von Stoßzeiten gab es durch Störgeräusche schließlich Schwierigkeiten bei der Transkription. Weiterhin führte das Antreffen bekannter Gesichter im Bundesplatz-Café teilweise zu einer bedrückten Stimmung. Tendenziell positiv hervorzuheben ist die Diversität, die Blickwinkel weiblicher und männlicher Erfahrung mitbringt. Nachteilig kann eine Beobachtenden-Bias sein, da die Gruppe nicht unbedingt zu alltäglichen Autofahrenden gezählt werden kann und eine detailliert Beleuchtung durch mobilitätseingeschränkte Personen durchaus von Nöten ist, aber im Modul nicht gewährleistet werden konnte.

Expert*inneninterview-Gruppe

In diesem Teil der Datenerhebung sollten Personen befragt werden, die durch ihr Expertenwissen zum Bundesplatz oder auch zu Verkehrs- und Stadtplanungsthemen wertvolle Informationen für die Strategie- und Maßnahmenentwicklung im Rahmen dieses Projekts beisteuern können. Es wurden insgesamt drei Experten befragt, die alle in der Berliner Verwaltung arbeiten. Während Oliver Schruoffeneger sowie Fabian Schmitz-Grethlein auf Bezirksebene in Charlottenburg-Wilmersdorf tätig sind, arbeitet Dirk Bartel im Senat für Umwelt-, Verbraucher- und Klimaschutz des Landes Berlin. Durch die Akquise von Experten auf Bezirks- und Landesebene ist es möglich Konfliktpunkte zwischen diesen Akteuren zu identifizieren, da die Sicht auf Handlungsbedarfe sowie deren Priorisierung sich aufgrund unterschiedlicher Interessen stark unterscheiden kann. Außerdem konnten Informationen aus verschiedenen Perspektiven eingeholt werden, da Oliver Schruoffeneger und Dirk Bartel den Bundesplatz eher aus der verkehrsplanerischen Sicht betrachten, während Fabian Schmitz-Grethlein für Stadtentwicklung verantwortlich ist. Darüber hinaus liegt der Bundesplatz im Aufgabengebiet aller drei Experten, wodurch sie einen direkten Bezug zum Thema des Projekts herstellen können. Es ist daher möglich von diesen Experten Informationen zu aktuellen Entwicklungen, geplanten Maßnahmen oder besonderen Hindernissen am Bundesplatz zu erhalten und in der Strategieentwicklung zu berücksichtigen. Ein Kritikpunkt an der Auswahl der Experten ist, dass diese ausschließlich männlich sind. Eine ausgeglichene Verteilung zwischen männlichen und weiblichen Expert*innen wäre jedoch wünschenswert, um eine zusätzliche Sichtweise zu erhalten und die Aussagekraft der Informationen somit zu erhöhen. Des Weiteren hätten Expert*innen aus anderen Bereichen als der Berliner Verwaltung ebenfalls sehr wertvolle Informationen beisteuern können. Beispielsweise kann die Befragung von Architekt*innen, die bereits Erfahrung mit Verkehrsinfrastrukturprojekten haben, Ideen für eine innovative Umgestaltung der vorhandenen Infrastruktur ergeben. Außerdem könnten durch die Befragung von Expert*innen im Tunnelbau konkrete Informationen zu Möglichkeiten der Schließung oder Umnutzung des Tunnels am Bundesplatz sowie deren Folgen gesammelt werden. Diese Punkte konnten im Rahmen dieses Projekts nicht umgesetzt werden, sollten bei zukünftigen Untersuchungen jedoch Berücksichtigung finden.

SWOT-Gruppe

Zu den wichtigsten Beiträgen der SWOT-Gruppe zählten die Vorbereitung, Moderation sowie Nachbereitung der gemeinsamen Strategieentwicklung und daraus abgeleiteten Maßnahmen mithilfe der SWOT-Methodik. Diese Methodik ermöglicht ein Zusammenführen verschiedener quantitativer und qualitativer Daten, um ein Gesamtbild von der vorhandenen Situation und den Potentialen zu erhalten. Voraussetzung für den Prozess ist, die Arbeitsergebnisse der Kleingruppen als Teilergebnisse aufzufassen und adäquat zu einem Gesamtergebnis zusammenzuführen, das analysiert werden kann. Es

ist somit nachvollziehbar, dass die in den Teilgruppen kritisierte, zu kurze Bearbeitungsphase Auswirkungen auf den Arbeitsprozess der SWOT-Gruppe hat, die auf die entsprechenden Teilergebnisse angewiesen ist. Eine kontinuierliche Kommunikation mit den getrennt arbeitenden Teilgruppen half hierbei, auf Bedürfnisse einzugehen und Konflikte oder Überraschungen auf ein Minimum zu reduzieren.

Die Strategieentwicklung basiert auf einer grundlegenden Analyse aller im Laufe der Projektarbeit gesammelten Informationen. Kapitel 7.1 geht bereits auf die Herausforderung ein, rechtzeitig alle heterogenen Informationen der Teilgruppen möglichst einheitlich, aber ohne oder mit vertretbaren Verlusten zusammenzuführen. Dies funktionierte anhand einer eingerichteten Plattform, auf der mit Unterstützung aller Teilgruppen die Informationen mit den in Kapitel 7.1 genannten Eigenschaften und Kriterien in eine Art Datenbank geschrieben wurden. In der ersten Phase der Eintragungen konnten die Teilgruppen jeweils nur ihre eigenen Einträge einsehen und bearbeiten. Diese Maßnahme wurde bewusst ergriffen, um die gegenseitige Einflussnahme zu Beginn etwas zu unterbinden.

Die schnell durchgeführten Eintragungen resultierten in mehreren hundert gesammelten Informationen. Einerseits führte dies insbesondere dann zu einem erhöhten Aufarbeitungsaufwand, wenn aufgrund leicht verschiedener Interpretationen unpassende Zuordnungen in SWOT-Kategorien oder zu Indikatoren ausgewählt wurden. Andererseits ermöglichte ein selbst geschriebenes Skript vielfältige Analyse-, Filter- und Selektionsmöglichkeiten der eingetragenen Informationen, wie die entsprechenden Visualisierungen der Kapitel 7.1 bis 7.3 zeigten. Obwohl die Vorteile auf der Hand liegen, ist der Arbeitsaufwand für die Programm-Skripte und dessen Pflege nicht zu unterschätzen.

Die Gewichtung der erhaltenen Daten bezüglich des Einflusses auf die Erreichung des selbst gesetzten Zielzustandes ermöglichte es, nicht den Überblick zu verlieren und eine logische Hierarchisierung der Daten zu erarbeiten. Die gesamten erhaltenen Daten wurden von der SWOT-Gruppe quergeprüft und stellenweise geändert. Dies erfolgte immer unter Absprache mit den jeweilig zuständigen Gruppen und wurde nachvollziehbar protokolliert. Da die Einschätzungen jedoch oftmals von Subjektivität geprägt sind, können nicht immer absoluten Lösungen gefunden werden.

In der Abstimmung um die endgültigen Maßnahmen, die in das Konzept mit einfließen sollten, war es teils schwierig die verschiedenen Ansichten aller Projektteilnehmer*innen zusammenzuführen und zu einer gemeinsamen Lösung zu kommen. Mithilfe von Diskussionen und demokratischen Abstimmungsprozessen als letztes Mittel konnten diese Herausforderungen jedoch überwunden werden. Generell ist es gut gelungen, stets möglichst alle Teilnehmer*innen der Lehrveranstaltung in den Strategie-Bildungsprozess und in die Maßnahmenentwicklung einzubeziehen, sodass am Ende ein gemeinsames Gesamtkonzept entwickelt wurde.

11 Fazit

Unter dem Leitbild „Gemeinsam machen wir Platz - und erobern den grauen Durchfahrtsraum zurück“ wurde im Rahmen des Praxisseminars Mobilitätsplanung am Fachbereich Integrierte Verkehrsplanung der TU Berlin im Wintersemester 22/23 ein Umgestaltungskonzept für den Bereich um den Bundesplatz erarbeitet. Dafür wurde eine Kontextanalyse durchgeführt. Bei der Recherche und Auswertung von Sekundärdaten (MCB-Gruppe) sowie der Erhebung eigener Primärdaten aus vor-Ort-Beobachtungen und qualitativen Interviews mit Anwohner*innen konnten vielfältige Konflikte, aber auch Potentiale für eine Umgestaltung identifiziert und bei der Konzeption berücksichtigt werden. Das im Prozess entwickelte Leitbild entwirft den zukünftigen Bundesplatz als grünes und belebtes Kiezzentrum, welches Nachbarschaften verbindet und selbstbestimmte Mobilität für alle Nutzer*innen ermöglicht.

Die Ergebnisse der Datenerhebung zeigen jedoch einen Ist-Zustand am Bundesplatz, welcher deutlich vom Leitbild abweicht. Die qualitativen Beobachtungen und Befragungen ergaben ein starkes Defizit in Bezug auf soziale Brauchbarkeit und Erholung. Die Datenrecherche zeigte einen Mangel an Grünraum sowie hohe Belastungen durch Schall- und Schadstoffemissionen. Besonders defizitär ist die weiträumige Anlage des Tunnels, welcher mehrere natürliche Verbindungen in Ost-West-Richtung unterbricht und den Bundesplatz seiner Funktion als Kiezzentrum beraubt. Verfestigt wird dieser Mangel durch die Nähe zur A 100, welche ihrerseits bezirksübergreifende Verbindungen in Nord-Süd-Richtung abschneidet und jeglichen Verkehr am Bundesplatz konzentriert. Auch deshalb wird der Platz in seiner heutigen Anlage subjektiv vom Kfz-Verkehr dominiert, was sich besonders in den räumlichen Ausmaßen der Kreuzung Bundesallee/Wexstraße manifestiert. Dass hier ein einmal belebtes Kiezzentrum dicht besiedelter Wohnquartiere mit einem Knotenpunkt im ÖPNV (U9, Ringbahn) aufeinandertreffen, ist aus Anlage und Gestaltung des Straßenraums der 1970er Jahren nicht mehr ablesbar. Aufenthalt, Sport und Spiel, aber auch gewerbliche Anrainer sind unzureichend berücksichtigt. Menschen und Leben sind vom freien Fluss des Kfz-Verkehrs an die Seite gedrängt worden.

Dieser städtebauliche Missstand bedarf nach Analyse der Projektgruppe dringend einer Anpassung. Obwohl sich aus dem Interview mit Dirk Bartel vom SenUMVK ergab, dass es auf Landesebene bisher keine Planungen zum Bundesplatz gibt, kann hier ein erhöhter Handlungsbedarf festgestellt werden. Nicht nur die sozialen Ansprüche, auch die verkehrliche und klimatisch-ökologische Situation weisen erhebliche Mängel auf. Kinder und ältere Menschen werden in der aktuellen Gestaltung ausgeschlossen. Unter Berücksichtigung von Anwohnenden- und Expertenwissen wurden daher Maßnahmen für eine zeitgemäße und gerechtere Flächenaufteilung ausgearbeitet. Grundlegend wird eine Reduzierung der Straßenfläche vorgeschlagen: Die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs kann nur durch Reduzierung bisher überdimensionierter Fahr- und Parkstreifen erreicht werden. Hervorzuheben ist dabei die Schließung der westlichen Spanne und langfristig die Zuschüttung des Tunnels zur Vergrößerung der

Platzfläche. Die Führung des Kfz-Verkehrs in Nord-Süd-Richtung wird durch eine normal dimensionierte Anlage von je einem Richtungsfahrstreifen auf der bisherigen Ostspange weiterhin in ausreichendem Maße gewährleistet. Die bisherigen Verkehrsstärken können hierüber nahezu verlustfrei abgewickelt werden und die Zielsetzungen aus §§1-25 MobG bzw. StEP MoVe geben eindeutig vor, in zukünftigen Planungen eine Priorisierung des Umweltverbunds und eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs zu antizipieren. Dies steht einer größeren Dimensionierung mit vier Fahrstreifen, wie in den aktuellen Planungen des Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf vorgesehen, eindeutig entgegen. Das Design mit nur zwei Richtungsfahrbahnen und damit verbunden der Möglichkeit diese ausschließlich über die Ostspange zu führen hat neben der Flächeneinsparung auch für den Verkehrsfluss einen wesentlichen Vorteil: Nur so kann auch die Kreuzungsdimension auf dem Bundesplatz wesentlich verkleinert werden. Kleine Kreuzungsmaße verkürzen nicht nur die Querungslängen im Fußverkehr – sie ermöglichen auch kürzere Standzeiten an den Lichtsignalanlagen für alle Verkehrsteilnehmer*innen und somit einen besseren Verkehrsfluss, auch im Kfz-Verkehr. In Zusammenhang mit der Umgestaltung der Kreuzungsfläche am Bundesplatz wurden Maßnahmen und neue Querschnitte für die Straßen der anliegenden Kreuzungsarme (Detmolder Straße, Wexstr., Bundesallee und -straße) vorgeschlagen. Der frei gewordene Platz wird prioritär für die Ausweitung bisher mangelhafter Grün- und Aufenthaltsflächen genutzt, besonders jüngere und ältere Anwohner*innen sollen profitieren. Hier gab es viele Anregungen von Anwohnenden. Die neue Raumaufteilung mit großzügiger Anlage des zentralen Platzes, der begleitenden Fußgängerzone und verkehrsberuhigten Bereichen in anliegenden Straßen geht einher mit dem Entfall diverser Konfliktpunkte an Querungen, insb. an der bisherigen Westspange und trägt wesentlich zur Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit im Fußverkehr bei.

Neben den zahlreichen Maßnahmen für das Planungsgebiet wurden zusätzlich Maßnahmen für das Untersuchungsgebiet unterbreitet. Dies äußert sich z.B. in der Umgestaltung von Teilen der anliegenden Mainzer Straße. Diese könnte in einem Teil zu einer Fußgängerzone und in einem anderen Teil zu einem verkehrsberuhigten Bereich umgewidmet werden, um die Wiederbelebung und soziale Aneignung des Bundesplatzes aus dem bereits lebendig wirkenden Wohnquartier mit seinen teils schon sehr engagierten Bewohner*innen heraus zu ermöglichen. Auch lassen sich so Synergieeffekte mit der bestehenden Nahversorgungsfunktion und der Raumqualität der Mainzer Straße schaffen. An allen innenliegenden Kreuzungen sorgen Fahrradabstellanlagen an Knotenpunkten für mehr Sichtbarkeit und Sicherheit.

Zuletzt wurden Möglichkeiten zur Umgestaltung des Angstraums unter der A 100 erarbeitet. Hier soll eine Mischnutzung aus Mikro-Logistik-Hub (unbelebte Ostseite) und mit witterungsgeschützten Sport- und Spielangeboten auf der belebten Westseite den bisher stark unternutzen Bereich aufwerten. Dunkle Ecken werden durch Lichtinstallationen und soziale Kontrolle der Nutzer*innen ausgeleuchtet, der bisher wenig angenehme Durchzugsraum gewinnt so seine wichtige Verbindungsfunktion zwischen den

beiden Kiezzentren Bundes- und Varziner Platz zurück. Hier wird der Mehrwert des gewählten Ansatzes einer bezirksübergreifenden Planung mit Anpassung des Planungs- und Untersuchungsgebiets deutlich.

Weiterhin angedacht ist die Anlage eines Kreisverkehrs auf der südlichen Seite der A 100 sowie diverser Flächen für Sharing-Angebote. Um die Nutzung dieser Angebote und den Umstieg bisheriger Kfz-Nutzer*innen auf den Umweltverbund zu fördern, soll im Durchgang Varziner Platz in der aktuell leerstehenden Gewerbeeinheit ein kombiniertes Mobilitäts- und Kiezbüro eingerichtet werden, das bei der oft noch ungewohnten Nutzung von Lastenrädern, E-Bikes und deren Tarifsysteme niederschwellig beraten und bei Fragen aushelfen kann. Außerdem dient dieses als Anlaufstelle für engagierte Bürger*innen und bietet Initiativen Raum und Sachmittel für die Gestaltung des öffentlichen Raums. Der Bezirk profitiert von einer Kanalisierung der Kommunikationsströme und kann bei Beteiligungsprozessen auf das lokale Wissen, Netzwerk und die Methodenkenntnis der 2 Vollzeitstellen zurückgreifen. Eine mögliche dritte Stelle im Büro könnte sich der klassischen Nachbarschaftsarbeit und Stadtteilkoordination widmen, um die bezirksübergreifende Verbindung der Nachbarschaften und Gewerbetreibenden zu fördern. Der Bundesplatz erhält so seine Funktion als zentraler Ort zurück.

Am Ende der Ausarbeitung fand ein Vortrag vor verschiedenen Stakeholdern statt. In diesem wurden die Ergebnisse und Maßnahmen vorgetragen. Nach dem Vortrag hatten die Anwesenden Zeit, Feedback zu geben, durch das verschiedene Anregungen aufgenommen und anschließend eingearbeitet wurden.

Es gibt zwar auf Bezirksebene bereits Anstrengungen, den Diskurs um den Bundesplatz voranzubringen, allerdings reichen die bisher geplanten Maßnahmen nicht aus, um eine wirkliche Kehrtwende am Bundesplatz und dessen Umgebung zu erreichen. Trotz sichtbar guten Willens verharren die bisherigen Planungen des Bezirks mit weiterhin vierstreifigem Ausbau im Paradigma primär autogerechter Planung und der Maxime „bloß niemandem weh zu tun“. Tatsächlich werden jedoch schmerzhafte Kompromisse nötig sein. Andere Planungen haben jedoch gezeigt, dass spürbare Verbesserungen in der Nutzbarkeit des öffentlichen Raums nach kurzer Zeit auch von bisher skeptisch eingestellten Anwohner*innen positiv aufgenommen und teils sogar unterstützt werden. Dafür bedarf es jedoch einer von Beginn an ehrliche, vertrauensvolle und kontinuierliche Zusammenarbeit aller Stakeholder. Um ganzheitliche Konzepte zur Verbesserung der verkehrlichen und städtebaulichen Situation zu verwirklichen, braucht es zudem einen langen Atem. Hier nimmt das Mobilitäts- und Kiezbüro eine Schlüsselrolle ein. Eine frühzeitige Kooperation mit benachbarten Bezirken, Senat und Bund muss mit Blick auf die Zuständigkeiten angestoßen werden. Die Bürger*innenbeteiligung muss zudem früh und transparent organisiert werden. Ein klarer Rahmen, woran sich beteiligt werden kann, hilft, Verständnis zu generieren und Frust zu vermeiden. Die Mitarbeit von Bürger*innen während der Projektbearbeitung zeigt Potential und kann für den weiteren Prozess genutzt werden. Denn die Planungen zur Zukunft des Bundesplatzes enden nicht mit Schließung des Tunnels, sondern können damit erst wirklich beginnen.

12 Literaturverzeichnis

Abgeordnetenhaus Berlin (05.07.2018): Berliner Mobilitätsgesetz. MobG BE, vom 19.03.2023. Fundstelle: GVBl. 2018, 464.

Acocella, Donato; Bürger, Rasmus; Helbig, Peter; Schnacke-Fürst, Antje (2021): Gutachten als Grundlage für das Zentren- und Einzelhandelskonzept für den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf und Prüfung von Potenzialflächen für eine Mehrfachnutzung von eingeschossigen Einzelhandelsstandorten. Hg. v. Dr. Donato Acocella Stadt- und Regionalentwicklung GmbH. Online verfügbar unter https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/verwaltung/aemter/stadtentwicklung/stadtplanung/staedtebauliche-planung/zentren-einzelhandelskonzept-charlottenburg-wilmersdorf-2020.pdf, zuletzt geprüft am 04.03.2023.

Appel, Alexandra (2020): Mobilität, Erreichbarkeit, Raum. (Selbst-)kritische Perspektiven Aus Wissenschaft und Praxis. Unter Mitarbeit von Joachim Scheiner und Mathias Wilde. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH (Studien Zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung Ser). Online verfügbar unter https://ebookcentral.proquest.com/lib/kxp/detail.action?docID=6425655.

Bartel, Dirk (20.01.2023): Expert*inneninterview Bundesplatz. Berlin. Verfügbar unter https://tubcloud.tu-berlin.de/s/DnDCDQotS68ZMps.

Berlin 21 e.V. (Hg.) (o.J.): Kiez-Parklets für Berlin. Online verfügbar unter https://berlin21.net/projekt/kiez-parklets-fuer-berlin, zuletzt geprüft am 29.03.2023.

Berliner Morgenpost (2012): Er erfand die Wilmersdorfer Witwen: „Linie 1“-Komponist gestorben. In: *Berliner Morgenpost*, 18.07.2012. Online verfügbar unter https://www.morgenpost.de/kultur/article108324708/Er-erfand-die-Wilmersdorfer-Witwen-Linie-1-Komponist-gestorben.html, zuletzt geprüft am 10.03.2023.

Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf (Hg.) (2016): Paradies Bundesplatz 2030+: Nachhaltige Mobilität in attraktiven Quartieren. Berlin. Online verfügbar unter https://www.initiative-bundesplatz.de/wp-content/uploads/2016/06/Dokumentation_final_klein.pdf, zuletzt geprüft am 04.03.2023.

Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf (Hg.) (2021a): Bezirksregion Volkspark Wilmersdorf (045011): Kurzprofil 2021. Berlin.

Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf (Hg.) (2021b): Bezirksregionenprofil 2021. Online verfügbar unter https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/verwaltung/service-und-organisationseinheiten/sozialraumorientierte-planungskoordination/region/bezirksregionenprofile-1278233.php, zuletzt geprüft am 19.03.2023.

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg (Hg.) (o. J.): Temporäre Spielstraßen: Neue Räume für Nachbarschaften. Online verfügbar unter https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/autofreie-kieze-und-strassen/temporaere-spielstrassen/, zuletzt geprüft am 28.03.2023.

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg (24.09.2021): Friedrichshain-Kreuzberg plant die Einrichtung temporärer Schulstraßen - Berlin.de. Berlin. Online verfügbar unter https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/aktuelles/pressemitteilungen/2021/pressemitteilung.1129821.php, zuletzt geprüft am 24.03.2023.

Brühl, Carolin (o. J.): Bundesplatz. Online verfügbar unter https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/ueber-den-bezirk/freiflaechen/plaetze/artikel.156565.php, zuletzt geprüft am 18.03.2023.

Bundesverband Paket und Expresslogistik e. V. (BIEK); KE-CONSULT Kurte&Esser GbR (2022): Impulsgeber mit Innovationskraft. KEP-Studie 2022 - Analyse des Marktes in Deutschland. Berlin, Köln.

delusearchitects (Hg.) (2022): Wilmersdorf: Mobilitäts-Hub unter Autobahntrasse am Bundesplatz? Online verfügbar unter https://entwicklungsstadt.de/wilmersdorf-mobilitaets-hub-unter-autobahntrasse-am-bundesplatz/.

Deutscher Bundestag (20.10.2016): Gesetz zu dem Übereinkommen von Paris vom 12. Dezember 2015, BGBl. In: Bundesgesetzblatt.

Endruweit, Günter (2014): Beobachtung. 3. völlig überarbeitete Auflage. Online verfügbar unter https://kops.uni-konstanz.de/server/api/core/bitstreams/22ab7b2c-898d-4b15-a79a-31d2ef5d3b00/content, zuletzt geprüft am 17.03.2023.

Esri, DeLorme, NAVTEQ (2023): Esri.WorldGrayCanvas. Online verfügbar unter https://server.arcgisonline.com/ArcGIS/rest/services/Canvas/World_Light_Gray_Base/MapServer/tile/{z}/{y}/{x}, zuletzt geprüft am 29.03.2023.

Europäisches Verbraucherzentrum Deutschland (EVZ) (Hg.) (2022): Verkehrsberuhigte Zone Italien. Online verfügbar unter https://www.evz.de/reisen-verkehr/auto/verkehrsberuhigte-zone-italien.html, zuletzt geprüft am 23.03.2023.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (Hg.) (2006): Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen. Frankfurt.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (Hg.) (2011): Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete. Frankfurt.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (Hg.) (2015): FGSV 210/2: Wirkung von Maßnahmen zur Umweltbelastung. Teil 2 - Kreisverkehre. Online verfügbar unter http://www.trc-transportation.com/cms/images/dokumente/FGSV_210_2_Kreisverkehre.pdf, zuletzt geprüft am 24.03.2023.

Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML) (Hg.) (2022): Konzipierung eines Mikrodepots in Herne, zuletzt geprüft am 21.03.2023.

FreeGym (Hg.) (2023): Crosstainer. Online verfügbar unter https://www.freegym.at/freegym-classic/crosstrainer/, zuletzt geprüft am 22.02.2023.

Geoportal Berlin (2019): Verkehrsmengen DTVw 2019. Hg. v. Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (SenUMVK). Berlin, zuletzt geprüft am 20.03.2023.

GraFik: Arican (2023): Die Insel am „Horten-Kreisverkehr“ in Moers wird grün. In: *NRZ*, 23.01.2023. Online verfügbar unter https://img.nrz.de/img/moers-und-umland/crop237432719/719765761-w1200-cv16_9-q85/a0c07124-98cc-11ed-ac97-a067a3ef645f.jpg, zuletzt geprüft am 28.03.2023.

Grüne Fraktion München (11.03.2014): Das dicke Ende kommt nach: Folgekosten für Straßentunnel steigen drastisch. Online verfügbar unter https://www.gruene-fraktion-muenchen.de/dicke-ende-kommt-nach-folgekosten-fur-strasentunnel-steigen-drastisch/, zuletzt geprüft am 10.03.2023.

Hansen, Annegret (2020): Beseitigung von städtebaulichen Narben aus der Zeit der autogerechten Stadt am Bundesplatz. Berlin. Online verfügbar unter https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/politik/bezirksverordnetenversammlung/online/___tmp/tmp/45081036/PEzUKkrtHbMQx5i6o3UDcXT15mCqpAPIapsmf8YJ/mVPsnfQY/245990.pdf, zuletzt geprüft am 30.03.2023.

Häußermann, Hartmut (1998): Großstadt. Soziologische Stichworte. Wiesbaden: Springer Fachmedien.

Helfferich, Cornelia (2011): Die Qualität qualitativer Daten. Manual für die Durchführung qualitativer Interviews. 4. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag (Lehrbuch).

IBA Wien (Hg.) (o. J.): ELINOR-OSTROM-PARK. Quartier "Am Seebogen". Online verfügbar unter https://www.iba-wien.at/projekte/projekt-detail/project/elinor-ostrom-park, zuletzt geprüft am 14.03.2023.

Industrie- und Handelskammer (IHK) (Hg.) (2019): HANDBUCH: Mikro-Depots im interkommunalen Verbund.

InfraVelo (2023): Standort- und Potenzial-analysen. Online verfügbar unter https://www.infravelo.de/projekte/fahrradparken/sup/#c1376.

Initiative Bundesplatz e.V. (Hg.) (2014): Zukunftswerkstatt Bundesplatz: zur gestalterischen Aufwertung des Bundesplatzes im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf. Berlin. Online verfügbar unter https://www.initiative-bundesplatz.de/wp-content/uploads/2014/03/Zukunftswerkstatt_Dokumentation_DIGII.pdf, zuletzt geprüft am 04.03.2023.

Interview 1 (06.12.2022): Qualitatives Interview Bundesplatz. Berlin. Verfügbar unter https://tubcloud.tu-berlin.de/s/DnDCDQotS68ZMps.

Interview 2 (07.12.2022): Qualitatives Interview Bundesplatz. Berlin. Verfügbar unter https://tubcloud.tu-berlin.de/s/DnDCDQotS68ZMps.

Interview 3 (07.12.2022): Qualitatives Interview Bundesplatz. Berlin. Verfügbar unter https://tubcloud.tu-berlin.de/s/DnDCDQotS68ZMps.

Interview 4 (08.12.2022): Qualitatives Interview Bundesplatz. Berlin. Verfügbar unter https://tubcloud.tu-berlin.de/s/DnDCDQotS68ZMps.

Kerkhoff, Sabeth (2015): Paradies Bundesplatz. Online verfügbar unter https://www.youtube.com/watch?v=Gw9rmrs0hyA.

Korth, Katrin (2018): Wasserspiele – welche Normen sind zu beachten und wie spart man Kosten. In: *Playground@Landscape* 2018, 19.10.2018 (5). Online verfügbar unter https://playground-landscape.com/de/article/2058-wasserspiele-welche-normen-sind-zu-beachten-wie-spart-man-kosten.html.

Kurmittelcentrum Großenbrode (Hg.) (o. J.): Freizeittipps für Aktive. Online verfügbar unter https://www.kurmittelcentrum-grossenbrode.de/freizeittipps.php, zuletzt geprüft am 22.02.2023.

Lazarova, Kristin; Helfenstein, Basil S.; Alcantara, Sophia; Dietz, Raphael (2018): Realexperiment Parklets für Stuttgart. Hg. v. Städtebau-Institut. Stuttgart. Online verfügbar unter http://www.parklet-stuttgart.de/wp-content/uploads/2018/03/Parklets-fuer-Stuttgart_Bericht.pdf, zuletzt geprüft am 29.03.2023.

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM Ba-Wü) (2017): Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Würtetmberg. Online verfügbar unter https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/Downloads/Musterloesungen_RadNETZ.pdf, zuletzt geprüft am 22.03.2023.

Misoch, Sabina (2019): Qualitative Interviews. 2., erweiterte und aktualisierte Auflage. Berlin, Boston: De Gruyter Oldenbourg (De Gruyter Studium). Online verfügbar unter https://www.degruyter.com/isbn/9783110545982.

MM New Media GmbH (Hg.) (2012): Entspannt am Ufer spielen. Online verfügbar unter https://www.qiez.de/1-boule-club-kreuzberg-e-v-entspannt-am-ufer-spielen/, zuletzt geprüft am 22.03.2023.

OpenStreetMap contributors (2023): OpenStreetMap. Online verfügbar unter www.openstreetmap.org, zuletzt geprüft am 19.03.2023.

OpenStreetMap Mitwirkende (2022): OpenStreetMap Wiki. DE:Key:amenity. Online verfügbar unter https://wiki.openstreetmap.org/wiki/DE:Key:amenity, zuletzt geprüft am 13.03.2023.

Radlobby Österreich (Hg.) (2020): So geht Kreisverkehr. Online verfügbar unter https://www.radlobby.at/oesterreich/so-geht-kreisverkehr, zuletzt geprüft am 23.03.2023.

RheinEnergie AG (Hg.) (2014): In Kölner Unterführungen: Mit LED gegen die Angst. Online verfügbar unter https://blog.rheinenergie.com/index.php/detailseite-totallokal/wir-sagen-schmuddelecken-den-kampf-an.html.

Schellhase, Ralf (2000): Mobilitätsverhalten im Stadtverkehr. Eine empirische Untersuchung zur Akzeptanz verkehrspolitischer Maßnahmen. Wiesbaden: Deutscher Universitäts-Verlag.

Schmitz-Grethlein, Fabian (17.01.2023): Expert*inneninterview Bundesplatz. Berlin. Verfügbar unter https://tubcloud.tu-berlin.de/s/DnDCDQotS68ZMps.

Schruoffeneger, Oliver (04.01.2023): Expert*inneninterview Bundesplatz. Berlin. Verfügbar unter https://tubcloud.tu-berlin.de/s/DnDCDQotS68ZMps.

Schwedes, Oliver; Rammert, Alexander (2020): Was ist Integrierte Verkehrsplanung? TU Berlin. Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (SenStadtUm) (Hg.) (2012): Handbuch zur Partizipation. 2. Aufl. Online verfügbar unter https://www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale_stadt/partizipation/download/Handbuch_Partizipation.pdf, zuletzt geprüft am 16.03.2023.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (SenSBW) (Hg.) (2021a): Einwohnerdichte 2021. Online verfügbar unter https://www.berlin.de/umweltatlas/nutzung/einwohnerdichte/2021/zusammenfassung/, zuletzt geprüft am 27.02.23.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (SenSBW) (Hg.) (2021b): Nachhaltige Erneuerung Berlin: Gehwegvorstreckung Schwedter Straße. Online verfügbar unter https://www.stadtentwicklung.berlin.de/nachhaltige-erneuerung/prenzlauer-berg/gehwegvorstreckung-schwedter-strasse, zuletzt geprüft am 23.03.2023.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (SenSBW) (2023): Verkehrsmengen DTVw 2019. Online verfügbar unter https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart&mapId=k_vmengen2019@senstadt&bbox=386106,5815284,386922,5815919.

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (SenUMVK) (Hg.) (o. J.a): Berliner Mobilitätsgesetz. Online verfügbar unter https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrspolitik/mobilitaetsgesetz/, zuletzt geprüft am 19.03.2023.

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (SenUMVK) (Hg.) (o.J.b): Kiez-Parklets. Online verfügbar unter https://www.berlin.de/parklets/kiez-parklets/, zuletzt geprüft am 29.03.2023.

Spath+Nagel (Hg.) (2021): Bundesplatz - städtebauliche Aufwertung - Vorstudie: im Auftrag des BA Charlottenburg-Wilmersdorf.

SPD, Grüne, Linke (Hg.) (2021): Koalitionsvertrag 2021-2026. Zukunftshauptstadt Berlin. Sozial. Ökologisch. Vielfältig. Wirtschaftsstark. Berlin. Online verfügbar unter https://www.berlin.de/rbmskzl/regierende-buergermeisterin/senat/koalitionsvertrag/berlin_koavertrag_2021_2026.pdf, zuletzt geprüft am 12.02.2023.

SpielLandschaftStadt e.V (Hg.) (o. J.): Über temporäre Spielstraßen. Online verfügbar unter http://spielstrassenblog.de/was-ist-eine-temporaere-spielstrasse/, zuletzt geprüft am 28.03.2023.

Strohmayer, Bernhard (2023): Wahlprüfsteine zum Bundesplatz. Online verfügbar unter https://www.initiative-bundesplatz.de/2023/02/wahlpruefsteine-zum-bundesplatz/, zuletzt geprüft am 18.03.2023.

Wächter, Kathleen (2022): 3 Wege, wie Sie die Generation 65 Plus in digitale Beteiligung einbinden. In: *CitizenLab*, 18.07.2022. Online verfügbar unter https://www.citizenlab.co/blog/civic-engagement-de/3-wege-wie-sie-die-generation-65plus-in-digitale-beteiligung-einbinden/?lang=de, zuletzt geprüft am 30.03.2023.

Walter, Christian (2014): Graffiti-Projekt verschönert Bahnhofstunnel. In: *WESER-KURIER*, 2014. Online verfügbar unter https://www.weser-kurier.de/bremen/graffiti-projekt-verschoenert-bahnhofstunnel-doc7e5z0t49nh072jrgiao.

13 Anhang

Unter folgenden Link befinden sich die Dokumente des Anhangs:

https://tubcloud.tu-berlin.de/s/DnDCDQotS68ZMps