

Forschungsbericht

WEIBLICHE MOBILITÄT: SICHER UND SELBSTBESTIMMT!

Ergebnisse einer wissenschaftlichen Studie an drei Standorten des öffentlichen Verkehrs in Charlottenburg-Wilmersdorf

4. März 2025

Impressum

Weibliche Mobilität: Sicher und Selbstbestimmt! – Forschungsbericht

Ergebnisse einer wissenschaftlichen Studie an drei Standorten des öffentlichen Verkehrs in Charlottenburg-Wilmersdorf

Im Auftrag von:

Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin

vertreten durch

Bezirksbürgermeisterin Kirstin Bauch

Rathaus Charlottenburg

Otto-Suhr-Allee 100

10585 Berlin

Gleichstellungsbeauftragte

Katrin Lück

gleichstellungsbeauftragte@charlottenburg-wilmersdorf.de

Erstellt von:

STRATMO

Strategische Mobilitätsplanung Rammert & Hausigke GbR

Hubertusstraße 13

12163 Berlin

www.stratmo.de

info@stratmo.de

Dr. Oliver Schwedes

Dr.-Ing. Alexander Rammert

Laura Hüneburg, M.Sc.

Gordon Retzlaw, B.Sc.

Inhaltsverzeichnis

1	Zum Stand der Forschung	1
1.1	Zum Forschungsstand der Verkehrssicherheitsforschung	1
1.2	Die immateriellen Ansprüche der Raumgestaltung	3
1.3	Genderforschung in der Verkehrswissenschaft	4
2	Grundlagenanalyse.....	6
2.1	S-Bhf Bundesplatz.....	6
2.2	U-Bhf Blissestraße	11
2.3	S-Bhf Grunewald.....	15
3	Passantinnenbefragung	21
3.1	Erhebungsdesign.....	21
3.2	Methodische Grundlagen Passantinnenbefragung.....	23
3.3	Besonderheiten zum Erreichen weiblich gelesener Personen.....	24
3.4	Fragebogendesign.....	25
3.5	Auswertung Passantinnenbefragung U-Bhf Blissestraße	28
3.6	Auswertung Passantinnenbefragung S-Bhf Grunewald.....	29
4	Teilnehmende Beobachtungen.....	31
4.1	Qualitatives Interview mit Frau S.....	31
4.2	Qualitatives Interview mit Frau P.....	34
4.3	Qualitatives Interview mit Frau A.....	39
4.4	Qualitatives Interview mit Frau H.....	41
5	Zusammenführung und Analyse der Informationen.....	44
5.1	Herangehensweise für die Analyse.....	44
5.2	Ergebnisse der SWOT-Analyse.....	46
5.3	Herangehensweise bei der Strategieentwicklung.....	49
5.4	Strategien für das Untersuchungsgebiet Bahnhof Bundesplatz	51
5.5	Strategien für das Untersuchungsgebiet U-Bahnhof Blissestraße	52
5.6	Strategien für das Untersuchungsgebiet S-Bahnhof Grunewald	53
6	Strategien zur Aufwertung der drei Untersuchungsgebiete	54
6.1	S-Bhf. Bundesplatz: Vom Transitraum zum Sozialraum	54
6.2	U-Bhf Blissestraße: Vom Menschen als Verkehrshindernis zum Maß aller Dinge.....	59
6.3	S-Bhf Grunewald: Historisches Juwel wird zu modernem Aufenthaltsort für Alle	62
	Quellennachweise für Abbildungen	74
	Literatur.....	75

1 Zum Stand der Forschung

Bei der Verkehrssicherheit unterscheidet die Forschung zwischen der objektiven und der subjektiven Sicherheit. Die objektive Sicherheit wird durch harte, messbare und für jeden nachvollziehbare, weil zählbare Kriterien erhoben, wie etwa die Unfallhäufigkeit an einer bestimmten Straßenkreuzung. Demgegenüber wird die subjektive Sicherheit ermittelt, indem Verkehrsteilnehmer:innen nach ihren persönlichen Eindrücken befragt werden. Diese beiden Sicherheitsverständnisse sind nicht immer deckungsgleich, beispielweise kann ein objektiv sicherer Verkehrsraum subjektiv als unsicher empfunden werden, wobei auch hier die Einschätzung bei unterschiedlichen Personengruppen auseinandergehen kann. Beispielsweise kann ein Parkplatz für Männer einen attraktiven Aufenthaltsort bilden, aber von Frauen gemieden werden.

Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, beide Sicherheitskonzepte systematisch zu berücksichtigen, um auf diese Weise dem Anspruch öffentlicher Straßenräume gerecht zu werden und prinzipiell für alle am Verkehr teilnehmende gleichermaßen zugänglich zu sein. Deshalb wird im Folgenden zunächst kurz der aktuelle Paradigmenwechsel in der Verkehrssicherheitsforschung präsentiert, der mit einem Perspektivwechsel zugunsten der zu Fuß Gehenden auf Kosten des motorisierten Verkehrs verbunden ist. Demensprechend werden danach die, für zu Fuß Gehende besonders relevanten, sog. ‚immateriellen Ansprüche‘ vorgestellt, die die oben erwähnten subjektiven Wahrnehmungen repräsentieren und deren Erhebung in dem vorliegenden Projekt im Fokus steht. Denn während Autofahrende auf keine attraktiven Stadträume angewiesen sind, weil sie sich im ‚Reizschutzpanzer‘ durch die Stadt bewegen und Transiträume bevorzugen, die sie möglichst schnell von A nach B bringen, erleben zu Fuß Gehende ebenso wie Radfahrende den öffentlichen Straßenraum gleichsam hautnah.

Abschließend erfolgt dann die Einordnung des Forschungsstands mit Blick auf die angestrebte Untersuchung aus der Genderperspektive.

1.1 Zum Forschungsstand der Verkehrssicherheitsforschung

Die Verkehrssicherheitsforschung begann vor einhundert Jahren mit der Gründung der Deutschen Verkehrswacht¹ und ist das Ergebnis eines durch die Automobilisierung angeregten tiefgreifenden Mentalitätswandels. Die seit Beginn des 20. Jahrhunderts einsetzende Automobilisierung ging mit einer stetig wachsenden Zahl von Verkehrstoten einher und provozierte zunächst massive gesellschaftliche Widerstände gegenüber dem neuen Verkehrsmittel.² Seinerzeit wurde das Auto mit seiner, bis dahin unbekanntem, hohen Geschwindigkeit von allen Beteiligten – angefangen mit der betroffenen Bevölkerung, über Politik und Verwaltung, bis hin zur Polizei – als ein Fremdkörper wahrgenommen und entsprechend bekämpft.³

Die Straße galt damals noch als ein Gemeingut, das für alle Verkehrsteilnehmenden gleichermaßen zugänglich sein sollte. Diese Vorstellung vertrug sich aber immer weniger mit den wachsenden Gefahren immer schnellerer Fahrzeuge. In den zwei Jahrzehnten von 1910 bis 1930 waren daher durch konfliktreiche Auseinandersetzungen geprägt zwischen der Autolobby auf der einen

¹ Zu den bundesweiten Aktivitäten der Deutschen Verkehrswacht: <https://www.verkehrswacht.de/>

² Einen guten Ein- und Überblick zur Geschichte der Automobilisierung geben Christoph Maria Merki 2002 und Kurt Möser 2002.

³ Die massiven Widerstände, bis zu gewalttätigen Übergriffen, beschreibt eindrücklich Uwe Fraunholz (2002).

Seite, die die Straße zunehmend für das Auto reservieren wollte, und den Vertreter:innen der Fußgängerstadt, die die Geschwindigkeit der Autos auf ein menschliches Maß herunterregulieren wollten.⁴

Während den Autofahrenden bei Unfällen anfangs die alleinige Schuld gegeben wurde, weil sie in den Augen der Richter ein gefährliches Fahrzeug gewählt hatten, wurde die Verantwortung in den darauffolgenden Jahren immer weiter an die zu Fuß Gehenden übertragen, indem sie aufgefordert wurden, ihr Verhalten dem gefährlichen Autoverkehr entsprechend anzupassen. Die Verkehrserziehung der Deutschen Verkehrswacht, deren Gründung von den Autoclubs initiiert worden war, spielte dabei eine zentrale Rolle. Sie war darauf gerichtet, den Menschen Verhaltensregeln zu vermitteln, um sich im unsicheren Verkehr sicher bewegen zu können. Die zu Fuß Gehenden wurden zunehmend als ein Verkehrshindernis für die Autofahrenden betrachtet und dazu angehalten, die Fahrbahn möglichst nicht mehr zu betreten. Vor allem die besonders gefährdeten Kinder sollten sich nicht mehr im Straßenraum aufhalten, für sie wurden deshalb abseits gelegene Kinderspielplätze erfunden, die mit einem Zaun umgeben waren.⁵

Dieser Ansatz der ‚Verhaltensprävention‘, der darauf gerichtet ist, dass sich die Menschen sicher in einem unsicheren Verkehrssystem bewegen, hat die Verkehrserziehung der letzten einhundert Jahre geprägt. Während seitdem versucht wurde insbesondere die Kinder so gut wie möglich auf ein unsicheres Verkehrssystem vorzubereiten, setzt sich in jüngster Zeit innerhalb der Verkehrssicherheitsforschung die Einsicht durch, dass die Verkehrserziehung dabei an ihre Grenzen stößt.⁶ Aufgrund ihres kognitiven Entwicklungsstands sind Kinder bis zum dreizehnten Lebensjahr nicht in der Lage, alle für ein sicheres Verhalten notwendigen Informationen immer angemessen zu verarbeiten. Die zentrale wissenschaftliche Einsicht formulieren pointiert Lotte Miehle und Verena Röhl: Das verkehrssichere Kind gibt es nicht!⁷

Darauf reagiert die Verkehrswissenschaft in jüngster Zeit mit dem Vorschlag, die traditionelle „Verhaltensprävention“ der Verkehrserziehung durch den Ansatz der „Verhältnisprävention“ zu ergänzen.⁸ Da die Verantwortung für ihre Verkehrssicherheit nicht allein bei dem Kind liegen kann, soll neben dem sicheren Verhalten der Kinder zukünftig auch wieder stärker auf sichere Verkehrsräume hingewirkt werden.⁹ Dementsprechend verfolgt die verkehrspolitische Strategie der „Vision Zero“ das Ziel keine Verkehrstoten und Schwerstverletzten im Straßenverkehr mehr, indem auf eine sogenannte „fehlerverzeihende Infrastruktur“ gesetzt wird. Mittlerweile gibt es international eine Vielzahl von Handbüchern, die Vorschläge für die Gestaltung und Planung von kinderfreundlichen Städten und Gemeinden liefern.¹⁰

⁴ Die Verkehrserziehung der Menschen von der Fußgängerstadt zur Autostadt beschreiben Dietmar Fack 2000 und Peter Norton 2015.

⁵ Zur Kulturgeschichte des Kinderspielplatzes Jon Winder 2024.

⁶ Eine Zusammenfassung des Forschungsstands findet sich bei Jasmin Schmidt et al. 2021 und Sophie Kröling et al. 2021.

⁷ Sie plädieren für eine Weiterentwicklung der traditionellen Verkehrserziehung zur Mobilitätsbildung Lotte Miehle & Verena Röhl 2023.

⁸ vgl. Funk & Faßmann 2013

⁹ Den notwendigen Paradigmenwechsel von der Verhaltens- zur Verhältnisprävention begründen Walter Funk & Hendrik Faßmann (2013), die Konsequenz für die Verkehrssicherheit von Kindern formulieren Esco Lethonen et al. 2017.

¹⁰ Für Handbücher zur Gestaltung und Planung von kinderfreundlichen Städten und Gemeinden vgl. Bär & Roth 2021, Global Designing Cities Initiative 2020, Krysiak 2020, Greater London Authority 2011, City of New York 2010

Während die traditionelle Verkehrsplanung das Hauptaugenmerk bisher auf die objektive Sicherheit gerichtet hat, erfährt die subjektive Sicherheit in jüngster Zeit wachsende Aufmerksamkeit. Auch in diesem Projekt soll bei der Untersuchung der drei im Berliner Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf gelegenen Verkehrsräume, das subjektive Sicherheitsempfinden ermittelt werden. Dabei orientiert sich die Verkehrsplanung an den sogenannten „immateriellen Ansprüchen“ der Raumgestaltung.

1.2 Die immateriellen Ansprüche der Raumgestaltung

Während sich die Verkehrsplanung in den letzten einhundert Jahren im Zuge der Massenmotorisierung vor mit den Anforderungen des Autofahrenden befasst hat, geht es in jüngster Zeit zunehmend darum, ein am Menschen orientiertes Maß in die Verkehrsplanung einzubringen. Dazu dienen die sechs „immateriellen Ansprüche“ der Straßenraumgestaltung: soziale Brauchbarkeit, Orientierung, Identität, Identifikation, Anregung und Schönheit.¹¹ Sie sollen ein Gegengewicht zu der maßlosen Entwicklung des technischen Großsystems Automobilität bilden, dass durch die einseitige funktionale Besetzung des öffentlichen Raums durch den fließenden und ruhenden motorisierten Verkehr, die Möglichkeiten für die Menschen, sich den Raum zu eigen zu machen, massiv einschränkt; der Raum wird sozial weitgehend unbrauchbar. Demgegenüber wäre ein öffentlicher Stadtraum zunächst auf seine *soziale Brauchbarkeit* zu prüfen, das heißt, ob er für alle gleichermaßen zugänglich ist und sich die Menschen dort frei bewegen können.

Ein guter Straßenraum ermöglicht es den Menschen zudem, sich zu *orientieren*, denn Orientierungslosigkeit verunsichert und erzeugt im schlimmstenfalls Ängste, die zur Folge haben, dass der Raum gemieden wird. Demgegenüber erzeugen die Sichtachsen verstellenden, immer größeren Lichtmaße geparkter Kraftfahrzeuge im wahrsten Sinne des Worts Unübersichtlichkeit, die, indem sie eine Orientierung behindert, zur Verunsicherung der Menschen beiträgt und nicht zuletzt ein Sicherheitsrisiko darstellt.

Neben der *sozialen Brauchbarkeit* und der *Orientierung* als basale Voraussetzung für einen guten Straßenraum, gewinnt ein öffentlicher Raum durch seine spezifische *Identität* an Attraktivität; sie ist der Grund dafür, dass Menschen den Straßenraum aufsuchen oder eben nicht. Mittelalterliche Marktplätze haben in dem Moment ihre unverwechselbare Identität verloren, als sie zu Parkplätzen umgewidmet wurden.

Damit verschwand zugleich auch jene *Anregung*, die von einem Marktplatz für gewöhnlich ausgeht und die ihn für Menschen so anziehend macht. Darüber hinaus bildet der Marktplatz für die Menschen die Möglichkeit der *Identifikation*, als kollektives Gemeingut repräsentiert er die eigene Stadtgesellschaft. Die geparkten Pkw hingegen bilden keine gemeinsame Referenzgröße, mit der sich alle gleichermaßen identifizieren können; indem sie den öffentlichen Straßenraum besetzen, stehen sie vielmehr für private Partikularinteressen, die eine gemeinsame Identifikation weitgehend ausschließt.

Erst unter Berücksichtigung der fünf genannten Ansprüche an einen guten Straßenraum entsteht im Auge der Betrachterin so etwas wie *Schönheit*. Demgegenüber konterkariert die aktuelle Entwicklung stetig wachsender Pkw-Ausmaße die Ansprüche an einen guten Straßenraum; sie

¹¹ Die „immateriellen Ansprüche“ sind von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV 2011) in Ihren Regelwerken aufgenommen worden.

verstellen im wahrsten Sinne des Worts die Erfahrung von Schönheit.¹²

Mithilfe der sechs „immateriellen Ansprüche“ einer guten Straßenraumgestaltung werden die drei Straßenräume im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf unter Gesichtspunkten der Gendergerechtigkeit untersucht, wobei die besonderen Mobilitätsbedarfe von Frauen im Fokus stehen.

1.3 Genderforschung in der Verkehrswissenschaft

Die spezifische alltägliche Mobilität von Frauen ist in der Verkehrswissenschaft lange Zeit vernachlässigt worden.¹³ Erst als Folge des „mobility turn“ zu Beginn des 21. Jahrhunderts, etablierte sich eine gendersensible sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung, die auch die besonderen Mobilitätsanforderungen und -bedarfe von Frauen erforscht.¹⁴ Dennoch ist die fußläufige Mobilität von Frauen noch immer wenig erforscht. Die Historikerin Tiina Männistö-Funk hat dies zum Anlass genommen und die Fußgängerinnen einer finnischen Großstadt über einen Zeitraum von einhundert Jahren (1890-1989) anhand von zeitgenössischen Fotos analysiert. Damit macht sie über den gesamten Zeitraum zum einen die große Bedeutung des zu Fuß Gehens für die alltägliche Mobilität von Frauen sichtbar. Zum anderen zeigt sie, wie der Umbau zur autogerechten Stadt das zu Fuß Gehen immer weniger attraktiv bzw. möglich gemacht hat, die Frauen aber weiterhin den Straßenraum dominieren, jetzt an den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Demnach sind die Frauen weiterhin auf Wege angewiesen, die sie nicht mit dem Auto machen können, sie bewegen sich, so Männistö-Funk, „in the cracks of the system“.¹⁵

Eine gendersensible Perspektive, so Bersch und Osswald, nimmt die verschiedenen Lebensrealitäten der am Verkehr teilnehmenden Menschen wahr und macht die sich daraus ergebenden unterschiedlichen Anforderungen und Bedarfen sichtbar:

- „Wir erkennen, dass Frauen mit Kinderwagen, Menschen mit Gepäck oder Rollstuhlnutzer:innen die gleichen Anforderungen an abgesenkte Bordsteine und funktionierende Aufzüge haben.
- Wir sehen durch eine intersektionale Betrachtung, dass Frauen, queere Menschen aber auch rassifizierte Menschen allesamt von Angsträumen betroffen sind und dass Änderungen in der Gestaltung des öffentlichen Raums allen zu Gute kommen.
- Wir können uns darauf einlassen, dass egal ob Mann, Frau, nicht-binär oder andere Geschlechtsidentität: Wer Sorgearbeit übernimmt, hat spezifische Anforderungen, die aus Wegeketten, Begleitung von Personen, Transport von Einkäufen o.ä. einhergehen.
- Wir erkennen, dass Armut und Zugang ein relevanter Faktor in der Nutzung von Mobilitätsangeboten ist. Wir wissen, dass Frauen gerade im Alter und als Alleinerziehende besonders armutsgefährdet sind. Und wir können aus diesem Wissen Maßnahmen ableiten, um diesen Personen Zugang zum öffentlichen Verkehr zu ermöglichen.

¹² Ausführlich zur Gestaltung schöner Straßen und Plätze Harald Heinz 2014.

¹³ Einen Überblick zum Forschungsstand geben Tim Cresswell & Tanu Priya Uteng 2008.

¹⁴ Zur gendersensiblen sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung Mimi Sheller 2014; Susan Hanson 2010; Karel Martens 2017.

¹⁵ Die Fotos in dem Artikel von Tiina Männistö-Funk (2021) demonstrieren anschaulich den historischen Wandel des Straßenraums.

- Wir sehen, wie sehr Kinder in ihrer Gesundheit und Entwicklung der Selbstständigkeit eingeschränkt werden, wenn sie in autodominierten Räumen aufwachsen und können Maßnahmen für die Verbesserung ihrer Situation treffen.¹⁶

In dem Maße wie Frauen auf traditionelle Rollen festgelegt werden und gleichzeitig bestrebt sind ökonomisch selbstständig zu sein, ist dies mit Mehrfachbelastungen verbunden (Erwerbsarbeit, Familienarbeit, Arbeit im sozialen Umfeld), die besonders komplexe alltägliche Wegeketten erfordern.¹⁷ Gleichzeitig verfügen diese Frauen häufig nicht über einen privaten Pkw, sondern sind in ihrer Alltagsmobilität auf den Umweltverbund angewiesen (Fuß, Rad, ÖPNV). Damit bewegen sie sich vor allem im öffentlichen Straßenraum und sind dementsprechend in besonderem Maße auf eine gute Raumgestaltung angewiesen. Zwei Aspekte verdienen dabei besondere Aufmerksamkeit:

(1) Wie kann gewährleistet werden, dass Frauen die komplexen Wegeketten mit dem Umweltverbund bewältigen können. Während der liniengebundene, zeitlich streng getaktete traditionelle öffentliche Verkehr dafür wenig geeignet ist, fehlen beim Rad- und Fußverkehr heute oftmals noch attraktive (Infrastruktur-) Angebote.

(2) Darüber hinaus erfordert die strukturelle Gewalt gegen Frauen und Mädchen in unserer Gesellschaft (Anmache, sexuelle Belästigung) die Vermeidung von Angsträumen. „Verkehrsmittel werden unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit ausgewählt, bestimmte Wege gemieden, Aktivitäten (besonders abends) eingeschränkt bzw. es wird ganz darauf verzichtet“.¹⁸

Vor diesem Hintergrund werden die drei Untersuchungsräume im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf unter dem Gesichtspunkt untersucht, ob sie den genannten Ansprüchen gerecht werden und welche Veränderungen mit Blick auf die „immateriellen Anforderungen“ ggf. erforderlich sind, um eine gendergerechte Nutzung zu unterstützen, insbesondere aus Sicht von Frauen und Mädchen. Der Integrierten Verkehrsplanung entsprechend verfolgen wir dabei den konzeptionellen Gestaltungsansatz des „Design für alle“¹⁹, die mit ihren Lösungen eine Nutzung von allen Menschen gleichermaßen anstrebt.

¹⁶ Die Autor:innen plädieren für einen umsetzungsorientierten Ansatz Ann-Kathrin Bersch & Lena Osswald 2021, S. 3.

¹⁷ Juliane Krause & Katja Striefler 2022 zeigen, welche konkreten Anforderung sich daraus für Frauen ergeben, die den öffentlichen Verkehr nutzen.

¹⁸ Eine Einführung in die Genderbelange der Verkehrsplanung gibt Juliane Krause 2020, S. 11.

¹⁹ Das deutschlandweite Kompetenznetzwerk für barrierefrei Lösungen „Design für Alle – Deutschland e.V.“ (EDAD 2024) setzt sich für die Umsetzung einer barrierefreien Umwelt ein.

2 Grundlagenanalyse

Im Folgenden werden die drei Untersuchungsgebiete S-Bhf Bundesplatz, U-Bhf. Blissestraße und S-Bhf. Grunewald vorgestellt und die Ergebnisse der Grundlagenanalyse zusammengefasst. Dabei wird jeweils zunächst auf die historische Entwicklung des Gebiets inklusive bisheriger Planungen eingegangen und das Gebiet anhand von relevanten sozio-demographischen und verkehrlichen Parametern beschrieben.

2.1 S-Bhf Bundesplatz

Historie und vorangegangene Planungen

Der Bundesplatz wurde 1875 ursprünglich als „Straßburger Platz“ angelegt und 1888 in „Kaiserplatz“ umbenannt. Bereits 1899 erfolgte eine erste Umgestaltung, bei der ein Springbrunnen, Zierflächen und Randbepflanzungen ergänzt wurden (Abb. 1). Im Jahr 1950 erhielt der Platz seinen heutigen Namen „Bundesplatz“, jedoch erst 1967/68 – mit der Untertunnelung der Bundesallee und dem Bau der U-Bahnlinie 9 – sein aktuelles Erscheinungsbild. Seitdem fanden keine größeren Neugestaltungen statt, jedoch wird der Platz fortlaufend Gegenstand von Umgestaltungsinitiativen.

Die Gründung der Initiative Bundesplatz e.V. im Jahr 2010 markierte einen wichtigen Schritt in der Planungsgeschichte. Die Initiative setzt sich für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität ein und koordinierte 2011 eine ehrenamtliche Aufwertung des Platzes mit Fokus auf Grünflächenpflege, Restaurierung von Statuen und Schaffung von Sichtachsen. Im Rahmen eines Charrettes wurden Bürger*innen, Studierende der Bauhaus-Universität Weimar und Mitglieder der Initiative in einer Planungswerkstatt zusammengebracht.

Von 2013 bis 2014 fand die „Zukunftswerkstatt Bundesplatz“ statt, die städtebauliche und verkehrliche Handlungsfelder untersuchte. 2016 wurde im Rahmen des Bürgerbeteiligungsformats „Paradies Bundesplatz 2030 + Phase 1“ der Platz als Modellprojekt für „nachhaltige Mobilität in urbanen Quartieren“ konzipiert und eine umfassende Analyse von der Gegenwart zur möglichen Zukunft des Bundesplatzes erstellt.

Die Planung setzte sich 2021 mit einer Vorstudie zur städtebaulichen Aufwertung des Platzes fort, die das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf in Auftrag gab. Am 18. August 2021 folgte ein entscheidender politischer Beschluss: Der Platz und die Bundesallee sollen als Pilotprojekt für eine „postautogerechte“ Stadtplanung umgestaltet werden. Vorgesehen ist dabei, den Straßentunnel aufzugeben, die Fahrbahn auf zwei Spuren pro Richtung zu reduzieren und die Rad- und Fußwegstandards gemäß dem Mobilitätsgesetz zu erhöhen. Diese Planungen bilden den Kontext für das aktuelle



Abb. 1 Der Bahnhof Bundesplatz im Jahr 1912 (Foto: Wikipedia)

Projekt, das sich auf mobilitätsfördernde Aspekte konzentriert und weitere Varianten zur Diskussion stellt.

Gebietsbeschreibung

Das Gebiet um den Bundesplatz ist geprägt von einer weitgehend erhaltenen, dichten Blockbebauung mit geschlossenem und halboffenem Grundriss aus der Zeit von 1870 bis 1918, die hauptsächlich Wohnzwecken dient. Die Bebauung, meist vier- bis fünfgeschossig, weist eine überdurchschnittlich hohe Einwohnerdichte auf – je nach Block zwischen 93 und 723 Einwohnerinnen pro Hektar. Zum Vergleich: Der Berliner Durchschnitt beträgt 42 Einwohnerinnen/ha, im innerstädtischen Bereich 119 Einwohnerinnen/ha. Ein bedeutendes strukturelles Element stellt der angrenzende Volkspark Wilmersdorf dar, der als zusammenhängende Grünfläche die dichte Bebauung auflockert. Ursprünglich als Kaiserplatz geplant, wird der heutige Bundesplatz durch die verkehrsdominierte Struktur in seiner Funktion als Stadtplatz stark eingeschränkt, erfüllt jedoch weiterhin wichtige Versorgungs- und Erholungsaufgaben für die Anwohnerinnen.

Die Bevölkerungsstruktur in der Bezirksregion Volkspark Wilmersdorf weist im Vergleich zum Berliner Durchschnitt ein höheres Durchschnittsalter von 44,8 Jahren auf. Zudem liegt der Anteil ausländischer Staatsbürger*innen bei 23,5 %, während die soziale und wirtschaftliche Lage der Bevölkerung als überwiegend stabil eingestuft wird. Das Untersuchungsgebiet umfasst zudem zahlreiche nahversorgungs- und zentrenrelevante Einzelhandelsangebote, die sich auf kleine Betriebe konzentrieren und schwerpunktmäßig entlang der Wex- und Detmolder Straße sowie der Mainzer Straße angesiedelt sind.

Verkehrlich ist das Gebiet durch die U-Bahn-Linie U9 und die S-Bahn-Ringlinien S41 und S42 gut angebunden, die am Bahnhof Bundesplatz zusammenlaufen. Parallel zu den S-Bahngleisen verlaufen zudem zwei nicht elektrifizierte Gleise für den Güterverkehr. Hauptverkehrsachse ist die sechsspurige A100, die in Hochlage parallel zu den S-Bahn-Gleisen verläuft und durch die vierstreifige Wex- und die zweistreifige Detmolder Straße ergänzt wird. Die Bundesallee ist die bedeutendste Nord-Süd-Verbindung und teilt sich ab dem Bundesplatz in einen vierspurigen Tunnel und oberirdische Fahrspuren, die ebenfalls zur A100 führen. Der Südwestkorso, der südlich des Bahnhofs Bundesplatz in südwestlicher Richtung verläuft, bildet eine weitere wichtige Verbindung im Gebiet.



Abb. 2 Parkplatz unter der Autobahnbrücke am Bahnhof Bundesplatz (Foto: Projektbericht Bundesplatz)

Im Radverkehr ist das Gebiet durch Routen des Berliner Radverkehrsplans erschlossen. Vorrangrouten verlaufen nördlich des Volksparks Wilmersdorf sowie entlang der Blissestraße. Ergänzungsrouten führen entlang der Hildegardstraße, die parallel zur Detmolder Straße verläuft, sowie in Nord-Süd-Richtung entlang der Prinzregentenstraße und der Bundesallee. Weitere Ergänzungsnetze bestehen südlich der Bezirksgrenze entlang des Südwestkorsos sowie der Görres- und Sarrazinstraße.

Analyseergebnisse

Fast der gesamte Abschnitt der Bundesallee im Untersuchungsgebiet bietet zahlreiche Einrichtungen, die zur Versorgung und Freizeitgestaltung der Anwohner*innen beitragen. Auf Basis der in OpenStreetMap (OSM) erfassten „nützlichen und wichtigen Einrichtungen“ wurden diese Angebote extrahiert und in ein grünes Wabenraster überführt. Zu diesen Einrichtungen zählen unter anderem Supermärkte, Apotheken, Arztpraxen sowie religiöse und kulturelle Einrichtungen. Es werden 25-Meter-Gebietseinheiten betrachtet, die mindestens zwei dieser Einrichtungen aufweisen. Neben der Bundesallee haben sich auch die Mainzer Straße, der Cosimaplatz sowie die Detmolder und Wexstraße als zentrale Bereiche mit öffentlicher Infrastruktur herauskristallisiert, wobei die letzteren beiden teilweise auch durch Leerstand geprägt sind.

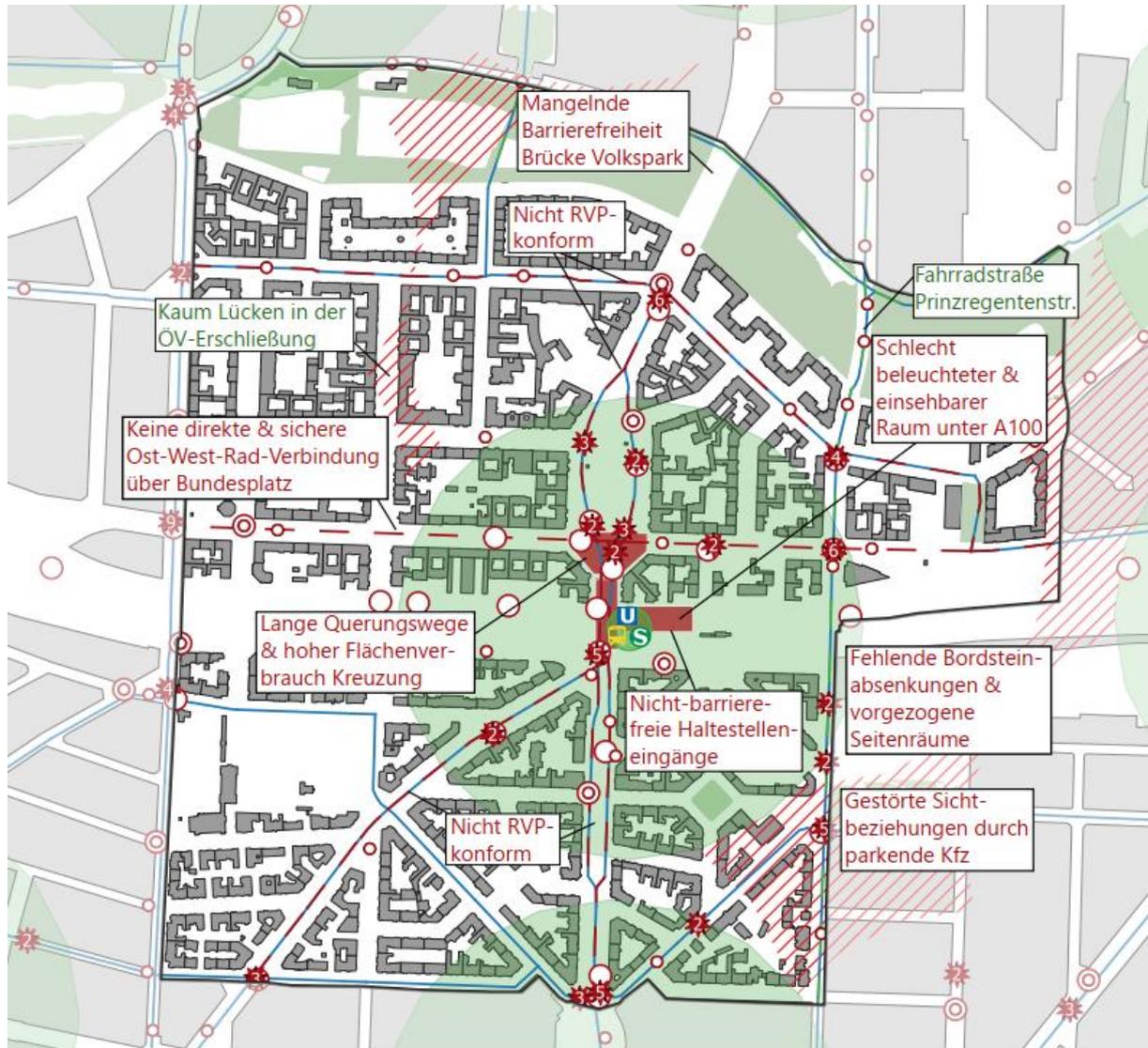
Besonders hervorzuheben ist die hohe Anzahl an Kindergärten und Schulen im Untersuchungsgebiet, was die Notwendigkeit einer sicheren Infrastruktur unterstreicht, die allen Bevölkerungsgruppen eine selbstbestimmte Mobilität ermöglicht. Im Gegensatz dazu fällt auf, dass abgesehen vom Volkspark Wilmersdorf nur ein einziger Spielplatz in unmittelbarer Nähe von Wohnblocks vorhanden ist. Der Volkspark, der als zentraler Ort im Untersuchungsgebiet gilt, ist von der ÖPNV-Station Bundesplatz in etwa 10 Gehminuten erreichbar. Insgesamt mangelt es im gesamten Quartier an Spiel- und Sportmöglichkeiten (in Abb. 4 sind die Mängel und die Potentiale in einer Quartierskarte dokumentiert).

Das Gebiet wird durch die Trennwirkung der A100 und der Gleisanlagen der Ringbahn stark in einen nördlichen und südlichen Teil unterteilt. Bei der Analyse wurde festgestellt, dass der Bundesplatz einen wichtigen Zulaufpunkt für den nördlichen Teil darstellt, während der Varziner und Cosimaplatz diese Funktion für den südlichen Teil übernehmen. Alle drei Plätze sind im Plan mit grünen Sternen markiert. Ein Mobilitäts- und Stadtentwicklungsprojekt am Bundesplatz könnte das Potenzial haben, diese beiden Quartiere stärker miteinander zu verbinden. Besonders problematisch ist der Bereich um die Wexstraße, der als unzureichend entwickelt gilt.

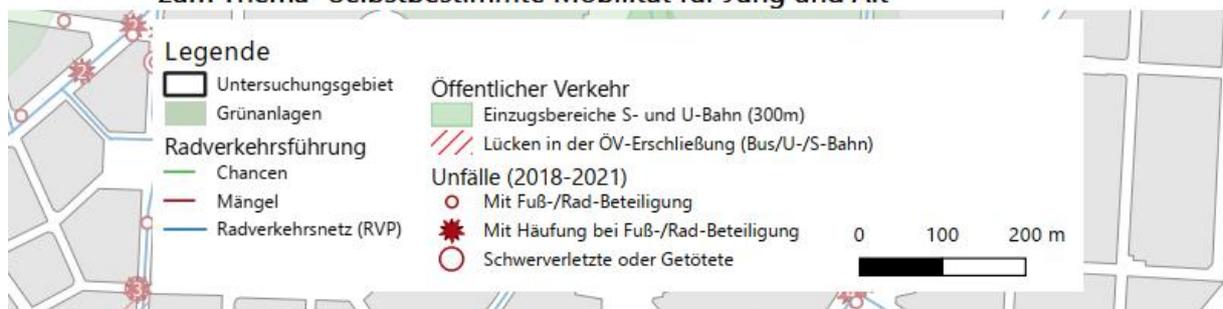


Abb. 3 Kleine Grünfläche am Bundesplatz zwischen Tunnelunterführung und Hauptverkehrskreuzung (Foto: Projektbericht Bundesplatz)

In Bezug auf die Luftbelastung weist das gesamte Gebiet hohe Werte auf, während die Lärmbelastung als mittel eingestuft wird. Ein gravierender Mangel ist die unzureichende Versorgung mit wohnortnahen Spiel- und Sportflächen sowie Grünflächen. Die hohe Versiegelung des Gebiets trägt zudem zu gesundheitlichen Risiken durch Hitze bei.



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



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

Abb. 4 Mängel-Chancen-Bindungen am Bahnhof Bundesplatz (Grafik: Projektbericht Bundesplatz)

Jedoch gibt es auch Chancen: Der große Volkspark Wilmersdorf im Norden sowie der kleinere Perelsplatz unterhalb des Neubaugebiets Friedenauer Höhe bieten ansprechende Grünflächen und gut gepflegte Spiel- und Sportangebote. Um die akuten Mängel im inneren Bereich des Untersuchungsgebiets auszugleichen, könnten die bislang durch Kfz-Verkehr überbeanspruchten Flächen entlang der Bundesallee als Potenzial für zusätzliche Begrünung genutzt werden. Eine neue Grünachse in Nord-Süd-Richtung entlang der Bundesallee könnte die bestehende Grünachse in Ost-West-Richtung ergänzen und die Lebensqualität im Gebiet erheblich verbessern.

Die Anbindung des Gebiets an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist hervorragend, insbesondere durch die Station Bundesplatz sowie die angrenzenden Haltestellen. Die Haltestelle Bundesplatz selbst stellt einen wichtigen Knotenpunkt dar, da sie eine schnelle Verbindung zur S- und U-Bahn bietet, die mit dichten Takten und attraktiven Direktverbindungen das Gebiet gut erreichbar machen. Zu kritisieren ist jedoch, dass nicht alle Eingänge der Station barrierefrei sind, ebenso wie der Durchgang im Osten der S-Bahnhaltestelle.

Im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur sticht die Prinzregentenstraße hervor, die als Fahrradstraße eine attraktive Nord-Süd-Verbindung darstellt. Leider weisen viele andere Straßen im Untersuchungsgebiet, die Teil des Berliner Radverkehrsplans sind, nur unzureichende Radwege auf. Besonders problematisch ist dies an der Bundesallee im Bereich des Bundesplatzes und der Wexstraße, auf denen Radfahrende den Gehweg nutzen müssen, um in östlicher Richtung weiterzukommen.

Obwohl im Untersuchungsgebiet keine offiziellen Unfallschwerpunkte verzeichnet sind, zeigt eine genauere Betrachtung der Unfalldaten eine Häufung von Unfällen entlang der Bundesallee, an denen Fußgänger oder Radfahrende beteiligt sind. Vor dem Hintergrund der Vision Zero sowie des Ziels einer selbstbestimmten Mobilität für alle stellt dies einen erheblichen Mangel dar.

Die Kriminalitätsslage am S-Bahnhof Bundesplatz in Berlin fällt in den allgemeinen Kontext der Kriminalitätsentwicklung in Berliner Verkehrsknotenpunkten. Laut der aktuellen polizeilichen Kriminalstatistik für 2023/2024 gibt es in Berlin insgesamt einen leichten Anstieg der gemeldeten Straftaten. Bahnhöfe sind dabei oft ein Hotspot für Diebstähle, Drogenhandel und Gewaltdelikte. Auf den S-Bahnhöfen im Bereich Charlottenburg-Wilmersdorf, zu dem auch der Bundesplatz gehört, wurden im Vergleich zu anderen Bezirken relativ moderate Fallzahlen registriert, jedoch ist die Kriminalitätsbelastung weiterhin präsent.

Das Untersuchungsgebiet entlang der Bundesallee weist klare Mängel auf, insbesondere im Hinblick auf die Unterversorgung mit Grünflächen und die starke Zerschneidung durch Verkehrsachsen. Auch die Verkehrssicherheit lässt zu wünschen übrig. Gleichzeitig bieten sich Chancen zur Verbesserung, wie die hohe Bevölkerungsdichte, die gute Anbindung an den ÖPNV und die Vielzahl an öffentlichen Einrichtungen entlang der Bundesallee (siehe die Zusammenfassung der Mängel und Chancen in Abb. 4). Diese Elemente könnten die Grundlage für die Entwicklung eines lebendigen, urbanen Zentrums bilden, das die Bedürfnisse der Anwohner*innen besser berücksichtigt.

2.2 U-Bhf Blissestraße

Historie und vergangene Planungen

Der Standort Blissestraße gehört zur Bezirksregion Volkspark Wilmersdorf (siehe: Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf, Bezirksregion Volkspark, 2022). Hier überschneiden sich an der Berliner Straße im Abschnitt zwischen Uhlandstraße und Blisse-/Brandenburgische Straße die Planungsräume 46 (Barstraße), 47 (Leon-Jessel-Platz) und 50 (Wilhelmsaue) im Ortsteil Wilmersdorf. Die U-Bahn-Linie U7 verläuft hier auf ihrem Weg von Rudow nach Spandau, als längste Verbindung Berlins, die den Süden mit dem Westen der Stadt verbindet (Abb. 5). Der Planungsraum zählt zu den dichtest besiedelten Bereichen von Charlottenburg-Wilmersdorf und ist hauptsächlich durch Dienstleistungsnutzungen wie Handel, Gemeinbedarf und Verkehrsflächen geprägt.

Die 111 Meter lange U-Bahnstation Blissestraße, entworfen von Rainer G. Rümmler, wurde am 29. Januar 1971 eröffnet. Die Station besitzt einen Mittelbahnsteig und ist für ihre schalldämmende Deckengestaltung aus Gipskartonelementen architektonisch markant. Die Ausgänge führen zur Blisse-, Berliner-, Uhland- und Brandenburgischen Straße. Benannt ist der Haltepunkt nach Georg Christian Blisse und seiner Frau Amalie Auguste, die die Stadt Wilmersdorf mit einer Spende für den Bau eines Waisenhauses (1908–1911) an der Wilhelmsaue unterstützten.

Das Verkehrskonzept des Bezirksamtes Charlottenburg-Wilmersdorf (Entwurf vom 6. Juni 2016) verfolgt die Ziele, Mobilität für alle zu gewährleisten, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, Straßenlärm zu reduzieren und die Luftqualität zu verbessern. Als besonders unfallgefährdet für Fußgänger wird die Brandenburgische Straße im Bereich der Blissestraße hervorgehoben. Die Lärmbelastung ist hier und in der Berliner Straße (Abschnitt zwischen Blissestraße und Uhlandstraße) nachts mit über 65 dB sehr hoch. Beide Straßen weisen zudem Überschreitungen der Emissionsgrenzwerte für Stickoxide und Dieselruß auf.

Das Konzept sieht allgemeine Strategien vor, darunter die Verkehrsvermeidung, die Förderung des Umweltverbundes, Emissionsreduktion durch alternative Antriebe sowie die Beteiligung der Verkehrsteilnehmenden. Diese Ansätze sind jedoch auf das gesamte Berliner Stadtgebiet ausgerichtet und erfordern eine enge Zusammenarbeit mit der Senatsverwaltung. Für spezifische Quartiere, wie den Karl-August-Kiez und den Klausner-Kiez, wurden im Jahr 2022 detaillierte Mobilitätskonzepte entwickelt.

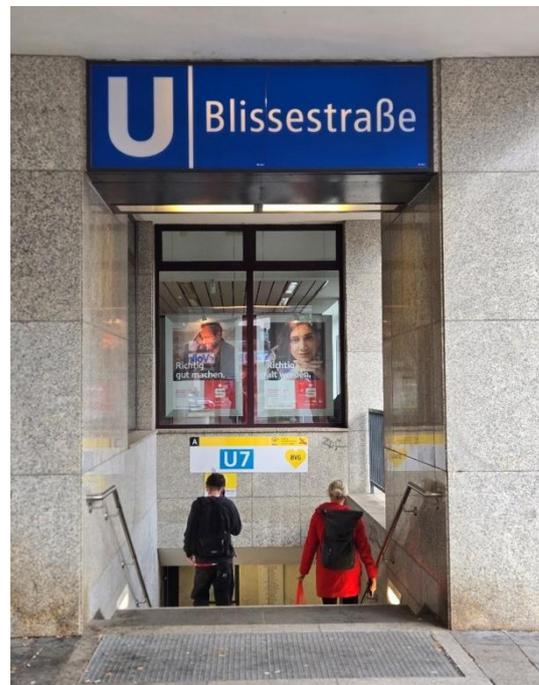


Abb. 5 Eingang zum U-Bahnhof Blissestraße an der nördlichen Berliner Straße

Gebietsbeschreibung

Der U-Bahnhof Blissestraße befindet sich an der Schnittstelle dreier Planungsräume, die sich in ihrer Bevölkerungsstruktur und Lebensqualität deutlich unterscheiden.²⁰

Im Planungsraum Wilhelmsaue (50) ist der Anteil der über 65-Jährigen, vorwiegend weiblich, hoch. Die Wohnstruktur ist stabil, wobei der Anteil an Kindern, Jugendlichen und erwerbsfähigen Erwachsenen vergleichsweise niedrig ausfällt. Der Planungsraum Leon-Jessel-Platz (47) weist den höchsten Anteil an erwerbsfähigen Personen auf, während der Anteil der über 65-Jährigen gering ist und der Anteil von Kindern und Jugendlichen im Durchschnitt liegt. Das Gebiet zieht vor allem junge Paare an, was auf eine mögliche zukünftige Steigerung der Kinderzahl hinweist. Der Frauenanteil liegt bei 51,1 %, was im Vergleich als relativ gering betrachtet wird. Besonders hervorzuheben ist die hohe Wohnqualität in diesem Gebiet, das durch Verkehrsberuhigung, Baumbestand und eine insgesamt ruhige Atmosphäre geprägt ist. Der Planungsraum Barstraße (46) hat eine ähnliche Struktur wie Leon-Jessel-Platz, umfasst jedoch zusätzlich den Wilmersdorfer Friedhof und den Fortgang des Volksparks Fennsee.



Abb. 6 Blick von NW auf die Kreuzung Blissestraße. Im Vordergrund kreuzen sich Brandenburgischestr.(l.) und Berliner Straße (r.)

In Bezug auf Umweltbelastungen zeigen Lärmmessungen entlang der Brandenburgischen, Berliner und Uhlandstraße eine Lärmbelastung von über 75 dB(A), hauptsächlich bedingt durch den starken Straßenverkehr (Abb. 6).²¹ Die Autobahn A100 hat hingegen kaum Auswirkungen auf den Standort Blissestraße. Die Luftqualität ist in den Planungsräumen Barstraße und Wilhelmsaue beeinträchtigt, während sie am Leon-Jessel-Platz als mittel eingestuft wird. Allerdings ist das Bioklima in diesem Gebiet durch eine hohe thermische Belastung gekennzeichnet.²²

Die Mobilität am Standort ist gut entwickelt. Der U-Bahnhof Blissestraße ist durch drei U-Bahnlinien, die S-Bahn und sechs Buslinien hervorragend an den öffentlichen Verkehr angebunden. Im Bereich des Radverkehrs existieren Radwege entlang der meisten Straßen, und es gibt Schutzstreifen auf der Uhland- und Brandenburgischen Straße. Die Anbindung an die Autobahn und mehrere übergeordnete Straßen führt jedoch zu starkem Autoverkehr und damit verbundenen Umweltbelastungen. Der Motorisierungsgrad der Region liegt mit 309 PKW pro 1.000 Einwohner unter dem Durchschnitt des Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf, der bei 358 PKW pro 1.000 Einwohner liegt, was wahrscheinlich der guten Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr zu verdanken ist. Die Verkehrssicherheit ist jedoch ein Thema, da der Standort durch eine hohe Unfallhäufigkeit gekennzeichnet ist, besonders auf der Berliner Straße, wo der fehlende

²⁰ vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2022

²¹ vgl. Geoportal Berlin 2021

²² vgl. Umweltatlas Berlin

Radweg zu einer Häufung von Fahrradunfällen führt.

Die Eigentümerstruktur variiert je nach Planungsraum. Im Planungsraum Wilhelmsaue sind 81 % der Wohnungen im Besitz von Einzeleigentümern, während in der Barstraße städtische Wohnbaugesellschaften dominieren. Die Wohnlagen reichen von mittel bis gut, und 47,7 % der Bewohnerinnen leben bereits seit mehr als zehn Jahren in der Gegend. Ein auffälliger Trend in der Region ist die zunehmende Umwandlung von Mietwohnungen in Eigentumswohnungen, was auf eine hohe Dynamik im Immobilienmarkt hinweist und möglicherweise zu einer Verdrängung bestehender Bewohnerinnen führen könnte.

Analyseergebnisse

Der U-Bahnhof Blissestraße ist hervorragend in das öffentliche Nahverkehrsnetz integriert und wird sowohl von der U-Bahn als auch von mehreren Buslinien angefahren. Diese gute Anbindung macht den Standort für Pendler und Anwohner gleichermaßen attraktiv. Darüber hinaus trägt die Vielzahl an Einkaufsmöglichkeiten und gastronomischen Angeboten rund um den Bahnhof zur hohen Aufenthaltsqualität bei. Die Umgebung bietet ein breites Spektrum an Versorgungseinrichtungen, die sowohl den täglichen Bedarf decken als auch den Charakter des Viertels beleben (in Abb. 10 sind die Mängel und die Potentiale in einer Quartierskarte dokumentiert).



Abb. 7 Im U-Bahnhof Blissestraße

Der U-Bahnhof selbst ist modern gestaltet und gut beleuchtet, was ein sicheres und angenehmes Umfeld schafft (Abb. 7). Besonders hervorzuheben ist der barrierefreie Zugang durch einen neu installierten Fahrstuhl, der die Station auch für mobilitätseingeschränkte Personen sowie Familien mit Kinderwagen zugänglich macht. Allerdings ist der Fahrstuhl auf der Straßenmitte positioniert und somit nur über Umwege erreichbar, was die eigentliche Barrierefreiheit einschränkt. Gleichzeitig wird der Bahnhof teilweise von obdachlosen Personen als Aufenthaltsort genutzt, was auf soziale Herausforderungen hinweist, die durch ergänzende Unterstützungsangebote adressiert werden könnten.

Die Aufenthaltsqualität in der Umgebung des U-Bahnhofs wird jedoch durch die starke Verkehrsdominanz beeinträchtigt. Die Blissestraße sowie die angrenzenden Hauptachsen Berliner Straße und Uhlandstraße sind stark frequentiert, was nicht nur zu hohem Verkehrslärm führt, sondern auch den Raum für andere Nutzungen einschränkt. Besonders unter den überdachten Fußgängerarkaden wird die Lärmbelastung als störend empfunden (Abb. 8). Auch die Fußgängerinfrastruktur weist Defizite auf: Die Grünphasen an der Kreuzung Blissestraße/Berliner Straße sind extrem kurz, was das sichere Überqueren der Straßen, insbesondere für ältere Menschen oder

Familien mit Kindern, erschwert. Darüber hinaus sind die Straßenübergänge auf Höhe der Wilhelmsaue nicht barrierefrei gestaltet, was die Zugänglichkeit zusätzlich einschränkt.

Nutzungskonflikte auf den Bürgersteigen sind ein weiteres Problem. Abgestellte Fahrräder, Ladennutzungen und Lieferdienste beanspruchen oft den ohnehin begrenzten Platz, was die Bewegungsfreiheit der Fußgänger einschränkt. Positiv hervorzuheben ist hingegen die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur durch neu installierte Fahrradbügel. Dennoch sind die Radstreifen teilweise nur getrennt geführt, was in Kombination mit dem hohen Verkehrsaufkommen zu Konflikten und Sicherheitsrisiken führt.

Auch die Grünanlagen in der Umgebung zeigen Optimierungspotenzial. Vandalismus am Mobiliar und eine eingeschränkte Pflege mindern ihre Attraktivität als Erholungsräume (Abb. 9). Dies wirkt sich negativ auf die Aufenthaltsqualität aus und reduziert den Freizeitwert des Quartiers.

Insgesamt bietet der U-Bahnhof Blissestraße eine solide verkehrliche und infrastrukturelle Grundlage (siehe die Zusammenfassung der Mängel und Chancen in Abb. 10). Durch gezielte Maßnahmen könnten jedoch die Aufenthaltsqualität und die Zugänglichkeit des Umfelds erheblich gesteigert werden, so dass der Standort langfristig noch attraktiver und lebenswerter wird.



Abb. 8 Überdachte Fußgängerarkaden nördlich der Berliner Straße



Abb. 9 Grünanlagen mit Anzeichen für Vandalismus in der Nähe des U-Bahnhof Blissestraße

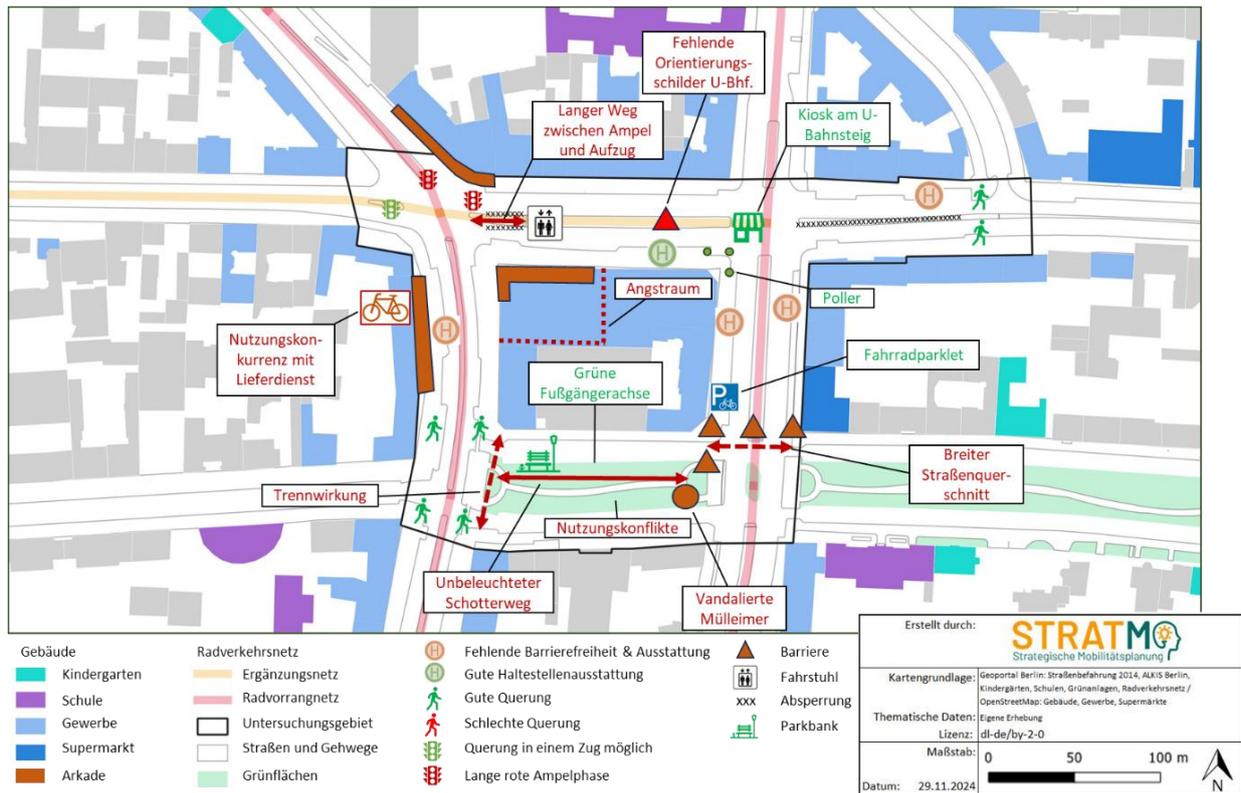


Abb. 10 Mängel-Chancen-Bindungen am U-Bahnhof Blissestraße

2.3 S-Bhf Grunewald

Historie und vergangene Planungen

Der S-Bahnhof Grunewald befindet sich im planungsrechtlichen Bereich der Bezirksregion Grunewald²³. An diesem Standort treffen vier Planungsräume aufeinander, wobei insbesondere der Planungsraum Hundekehle (29) von Bedeutung ist. Der Planungsraum 25 (Güterbahnhof) ist nur gering bebaut und weist eine niedrige Bevölkerungsdichte auf. Lediglich ein kleiner Teil der Planungsräume 26 (Bismarckstraße) und 28 (Hagenplatz) überschneidet sich mit dem Standort des Bahnhofs.

Der S-Bahnhof wurde 1879 ursprünglich unter dem Namen „Hundekehle“ eröffnet und 1884 in „Bahnhof Grunewald“ umbenannt. Zunächst diente der Bahnhof vor allem als Ziel für Ausflügler aus Berlin in den Grunewald, gewann jedoch ab etwa 1900 auch zunehmend an Bedeutung für die Bevölkerung der angrenzenden Villenkolonie. Das Bahnhofsgebäude, das 1899 von Karl Cornelius erbaut wurde, steht heute unter Denkmalschutz, ebenso wie der Tunnel, der zwischen 1884 und 1885 angelegt wurde. 1935 kam der zweite Bahnsteig hinzu. Besonders tragische historische Bedeutung erlangte der Bahnhof ab dem 18. Oktober 1941, als von hier Deportationszüge nach Lodz, Riga und Auschwitz abfahren, die mehr als 35.000 jüdische Berliner:innen in Vernichtungslager brachten. Mehrere Mahnmale am Bahnhof erinnern an diese Ereignisse.

²³ vgl. Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf, Bezirksregion Grunewald, Teil I: Beschreibung und Bewertung der Bezirksregion (Analyse), 2023

Laut dem Verkehrskonzept des Bezirksamtes Charlottenburg-Wilmersdorf (Entwurfssfassung vom 6. Juni 2016) konnten für den S-Bahnhof Grunewald weder auffällige Unfallgeschehen noch Lärmbelastungen festgestellt werden. In der Fortschreibung der Radverkehrsstrategie wurde die prioritäre Planung und Umsetzung eines Ausbaus einer Nebenroute beschlossen, die eine Verlängerung des Kronprinzessinnenweges bzw. Königsweges über die Auerbacher Straße, den Bahnhof Grunewald und die Trabener Straße umfasst. Darüber hinaus ist vorgesehen, die Radverkehrsanlagen vom Bahnhof Grunewald zum Viktoria-Luise-Platz sowie zwischen der Teplitzer Straße und der Hubertusallee zu vervollständigen.



Abb. 11 Mahnmal am Gleis 17 des S-Bahnhofs Grunewald (Foto: Deutsche Bahn AG)

Gebietsbeschreibung

Das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs ist als eigenständiger Planungsraum ausgewiesen²⁴, wurde jedoch bislang nicht entwickelt. Daher ist die Bebauung dort spärlich und die Bevölkerungsdichte gering. Besonders auffällig ist die demografische Struktur: Es gibt nur wenige Frauen, keine Kinder unter 18 Jahren und einen geringen Anteil an Personen über 65 Jahren. Zudem fällt ein überdurchschnittlich hoher Anteil an Ausländern auf, was auf die mögliche Nutzung des Geländes als Flüchtlingsunterkunft hinweist.

In den Planungsräumen Hagenplatz (28) und Hundekehle (29) zeigt sich ein hoher Anteil an Kindern und Jugendlichen (0-18 Jahre), der in anderen Bezirksregionen Charlottenburg-Wilmersdorfs nicht erreicht wird. Im Gegenzug ist der Anteil an erwerbsfähiger Bevölkerung (18-65 Jahre) deutlich niedriger, was möglicherweise auf die Wohnstruktur mit größeren Familien und weniger Alleinstehenden zurückzuführen ist. Bemerkenswert ist auch der hohe Anteil an über 65-Jährigen in diesen beiden Planungsräumen, der mit 30,3% (Hagenplatz) und 32,4% (Hundekehle) über dem Bezirksschnitt (23,23%) sowie dem Berliner Durchschnitt (19,02%) liegt. Diese Zahlen deuten auf eine sehr stabile Wohnstruktur hin. In dieser Gegend sind aufgrund der ökologischen Wohnbedingungen auch private Seniorenresidenzen anzutreffen, die maßgeblich zu dem hohen Anteil älterer Bewohner beitragen.

²⁴ vgl. LOR 25

Am Standort S-Bahnhof Grunewald sowie entlang des S-Bahn-Rings und des alten Güterbahnhofs wurde eine Lärmbelastung von 65 bis über 75 dB(A) festgestellt (Umweltatlas 2017). Diese Belastung resultiert aus der Doppelbelastung durch Schienen- und Straßenverkehr, wobei auch die nördlich gelegene, stark frequentierte Autobahn A15 eine Rolle spielt. In den Wohngebieten des Planungsraums Hundekehle (29) liegt der Lärmpegel bei 55 bis 60 dB, während an der Königsstraße 65 bis 70 dB gemessen wurden. Der Hagenplatz (28) zeichnet sich durch besonders ruhige Wohngebiete mit Lärmpegeln von 50 dB und weniger aus.



Abb. 12 Fußgängerüberweg an der Kreuzung Auerbachstraße Ecke Am Bahnhof Grunewald

Trotz des hohen Verkehrsaufkommens ist die Luftbelastung mit Feinstaub und Stickstoffdioxid in diesen Planungsräumen gering, was nicht nur dem nahegelegenen Grunewald, sondern auch der Begrünung der Wohngebiete zu verdanken ist. Am Hagenplatz ist die Luftqualität aufgrund der etwas konzentrierten Bebauung als mittel einzustufen. Auch die thermische Belastung der Wohngebiete in diesen Planungsräumen ist gering.

Der Standort ist gut an den öffentlichen Verkehr angebunden: Entlang der umgebenden Bahnstrecken verfügt die Bezirksregion Grunewald an ihren Rändern über mehrere S-Bahnhöfe. Am S-Bahnhof Grunewald verkehrt die S7 sowie der Regionalverkehr, der Berlin mit Potsdam verbindet. Die Buslinien 186 und M19 enden am Bahnhof und bieten eine direkte Anbindung an das Stadtzentrum.

Verkehrlich ist der Standort von mehreren wichtigen Straßen umgeben. Westlich verläuft die A115 als Bundesfernstraße, die eine großräumige Straßenverbindung darstellt. Weitere stark frequentierte Straßen in den Planungsräumen sind die Hubertusallee und die Teplitzer Straße. Radwege in Form beidseitiger Radstreifen verlaufen entlang der Königsallee und Hubertusallee.

Mit einem Motorisierungsgrad von 420 PKW pro 1.000 Einwohner (Stand 31.12.2021) weist die Bezirksregion einen hohen Anteil an Privatfahrzeugen auf. Dies könnte mit der vorherrschenden Wohnstruktur (Villen und Einfamilienhäuser) sowie der nur mittelmäßigen Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr zusammenhängen. In Bezug auf die Verkehrssicherheit wurden im Jahr 2021 in den Bereichen Hagenplatz und Teplitzer Straße insbesondere Unfälle mit Fahrradbeteiligung verzeichnet.²⁵

Die Eigentümerstruktur in den Planungsräumen rund um den S-Bahnhof Grunewald ist von einem hohen Anteil an Einzeleigentümern geprägt.²⁶ Im gesamten Planungsraum Grunewald liegt der Anteil der natürlichen Eigentümer bei 82,3 % (Stand 2021), wobei dieser Anteil im Planungsraum Hagenplatz (28) sogar 87 % erreicht – der höchste Wert in Berlin (Durchschnitt für Berlin: 67,6 %).

²⁵ vgl. Unfallatlas Berlin: <https://unfallatlas.statistikportal.de/>

²⁶ vgl. SenSW 2021

In diesen Planungsräumen gibt es kaum genossenschaftliches oder städtisches Eigentum, wobei in Hundekehle nur 1,1 % der Wohnungen in städtischer Hand sind. Aufgrund der geringen Umweltbelastung gelten die Planungsräume rund um den S-Bahnhof Grunewald als gute Wohnlagen. Lediglich der Planungsraum Güterbahnhof (25) wird aufgrund der Lärmbelastung als mittlere Wohnlage beschrieben. In Hundekehle leben 48,6 % der Bewohner*innen seit mehr als 10 Jahren in der Gegend, am Hagenplatz sind es 45,2 %.

Die Umwandlungsquote von Mietwohnungen in Eigentumswohnungen ist in dieser Region sehr gering. Im Planungsraum Hundekehle liegt die Quote bei 0 %, im Planungsraum Hagenplatz bei 6,2 %.

Analyseergebnisse

Der S-Bahnhof Grunewald ist nicht nur ein Verkehrsknotenpunkt, sondern auch ein Ort von historischer Bedeutung. Mit direktem Zugang zur Gedenkstätte „Gleis 17“ wird die Anlage zu einem wichtigen Erinnerungsort. Allerdings wird der Wert dieser historischen Dimension durch den stark verschmutzten und heruntergekommenen Zustand der Bahnsteige gemindert. Dies beeinträchtigt die Wahrnehmung des Bahnhofs und steht im Kontrast zu seiner historischen Relevanz. Auch die Verteilung der S-Bahnlinien auf zwei verschiedene Bahnsteige sorgt für eine geringe Nutzerdichte, was den Eindruck von Verlassenheit verstärkt (Abb. 13).



Abb. 13 Auf dem Bahnsteig vom Bahnhof Grunewald

Die Erreichbarkeit des S-Bahnhofs ist durch strukturelle und planerische Herausforderungen erschwert. Der Zugang zu den Bahnsteigen erfolgt ausschließlich über einen einzigen Ausgang, was die Orientierung und die Nutzungsfreundlichkeit einschränkt. Der lange Fußgängertunnel, der den Straßenausgang verbindet, ist zwar gut beleuchtet, **(Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.. 14)** aber die Mehrfachschikanen und die starke Steigung am nördlichen Eingang machen ihn für Radfahrende unattraktiv. Die Fußgängerführung zum nördlichen Ausgang ist unklar, was Verunsicherung und einen unstrukturierten Eindruck hervorruft.

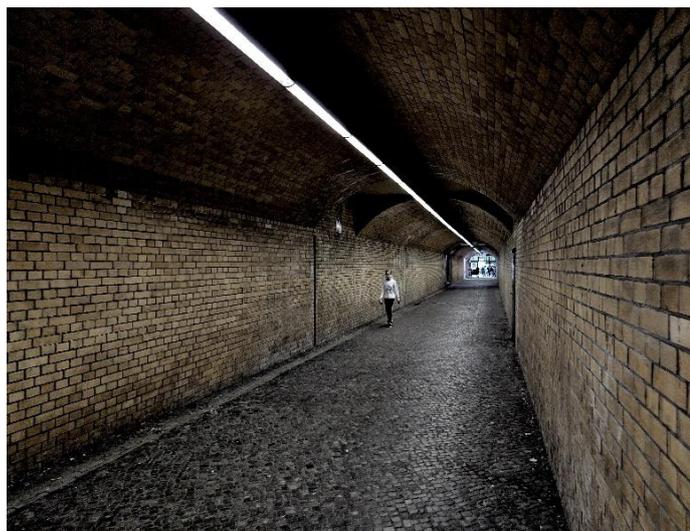


Abb. 14 Langer Fußgängertunnel am Bahnhof Grunewald

Im Norden des Bahnhofs werden die Bewegungsmöglichkeiten durch mehrere Barrieren eingeschränkt. Die Brückenunterführung ist schmal und dunkel, und der Straßenverkehr dominiert den Raum, wodurch ein Gefühl der Unsicherheit entsteht. Zusätzlich sind die Übergänge in Richtung Grunewald nicht barrierefrei gestaltet, was die Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte Personen erheblich erschwert. Auch die Fußwege im nördlichen Bereich sind häufig unbefestigt, was die Erreichbarkeit weiter einschränkt, insbesondere bei schlechtem Wetter.

Der südliche Ausgang des S-Bahnhofs zeigt sich belebter und attraktiver. Verschiedene Geschäfte, eine Büchertelefonzelle und ein Biergarten mit Außentischen schaffen ein einladendes Kiezflair. Die Grünanlagen vor dem Ausgang sind gut gestaltet und tragen zur Aufenthaltsqualität bei. Allerdings wird die Orientierung durch parkende Autos, die die Sicht behindern, sowie eine unklare Fußgängerführung erschwert (Abb. 15).



Abb. 15 Südlicher Ausgang des Bahnhofs Grunewald

Die Verbindung vom S-Bahnhof zur Bushaltestelle am Carmielplatz ist nicht ideal. Die Entfernung ist vergleichsweise groß, was den Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln erschwert. Positiv hervorzuheben ist die moderne Bushaltestelle mit einem Witterungsschutz und einer digitalen Abfahrtsanzeige. Der Carmielplatz selbst weist jedoch erhebliche Defizite auf: Die Verkehrsführung ist unklar, was alle Verkehrsteilnehmer verunsichert. Der Grünbereich auf dem Platz ist durch parkende Autos vom restlichen Raum isoliert, was seine Funktion als Erholungsfläche stark einschränkt. Zudem ist der Platz nicht barrierefrei erreichbar, was die Nutzbarkeit weiter limitiert.

Ein weiteres Problem ergibt sich durch die Schließung eines Supermarkts an der Ecke des Platzes. Dadurch steht nur noch ein Supermarkt in der Umgebung zur Verfügung, was die Versorgung für Anwohner erschwert und die Attraktivität des Platzes verringert.

Der S-Bahnhof Grunewald vereint historisches Erbe mit Potenzial für eine attraktive Gestaltung, wird jedoch durch strukturelle und planerische Defizite in seiner Funktionalität und Aufenthaltsqualität stark eingeschränkt. Mit gezielten Maßnahmen in den Bereichen Barrierefreiheit, Infrastruktur und Verkehrsplanung kann der Bahnhof und sein Umfeld deutlich aufgewertet und besser in das städtische Gefüge integriert werden.

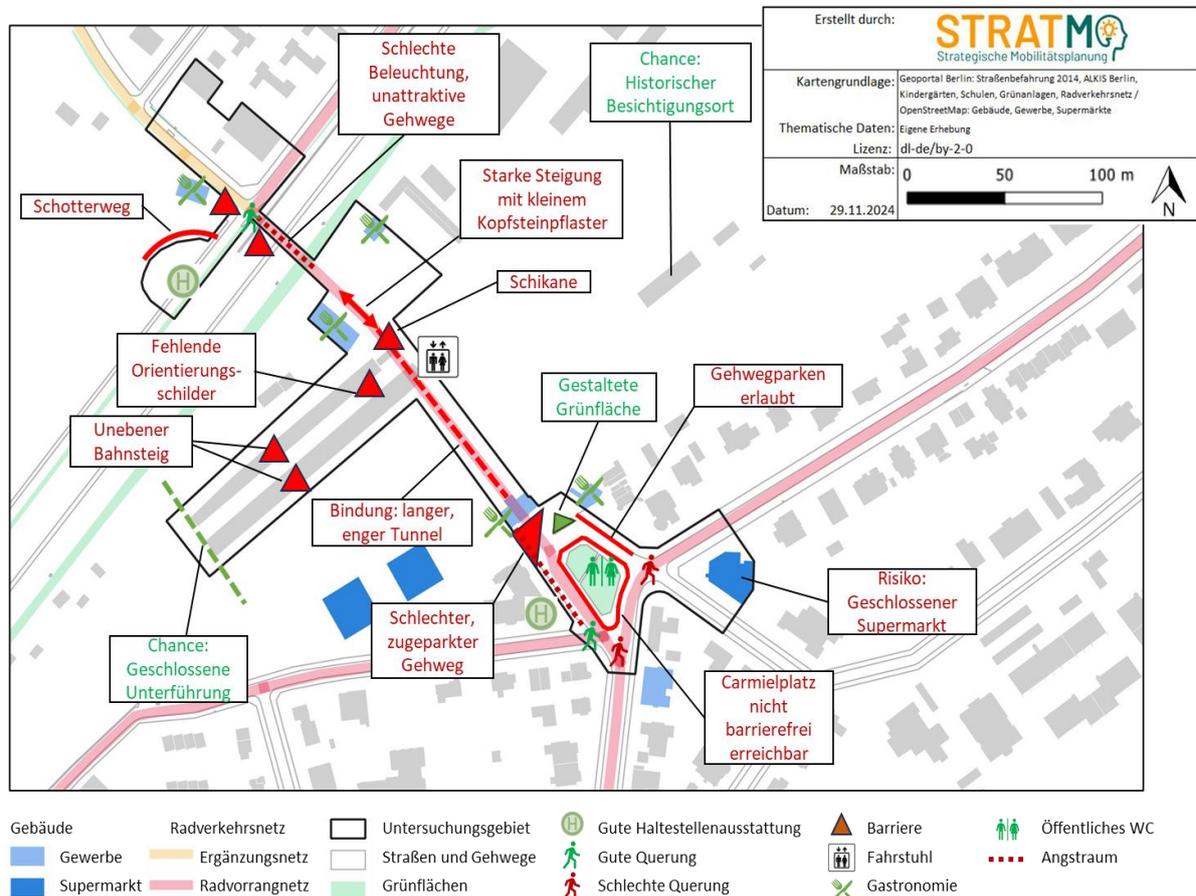


Abb. 16 Chancen-Mängel-Bindungen am S-Bahnhof Grunewald

3 Passantinnenbefragung

Um die subjektive Wahrnehmung von Sicherheit und Mobilität im öffentlichen Raum aus einer gendersensiblen Perspektive zu erfassen, wurde eine Passantinnenbefragung an den drei Untersuchungsstandorten durchgeführt. Ziel war es, die individuellen Erfahrungen weiblicher Personen in Bezug auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrs und des umgebenden Straßenraums zu erheben. Dabei wurden zentrale Fragestellungen behandelt: Welche Faktoren beeinflussen das Sicherheitsempfinden von Frauen im öffentlichen Raum? Welche infrastrukturellen und sozialen Barrieren erschweren ihre Mobilität? Und welche Maßnahmen könnten zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit öffentlicher Verkehrsräume beitragen?

Das Kapitel gibt zunächst einen Überblick über das methodische Vorgehen, das Erhebungsdesign und die Besonderheiten bei der Ansprache weiblich gelesener Personen. Anschließend wird das entwickelte Fragebogendesign vorgestellt, bevor die Auswertung der Befragungsergebnisse an den Standorten U-Bahnhof Blissestraße und S-Bahnhof Grunewald detailliert beschrieben wird. Die gewonnenen Erkenntnisse dienen als Grundlage für die anschließenden teilnehmenden Beobachtungen und die weiterführende Analyse der Untersuchung.

3.1 Erhebungsdesign

Um das Phänomen der gendersensiblen Mobilität und der damit verbundenen Anforderungen in der Praxis zu untersuchen, könnten verschiedene methodische Ansätze verfolgt werden, um die Lebensrealitäten und Bedürfnisse unterschiedlicher Gruppen sichtbar zu machen. Hier sind einige Ansätze, die sich auf die von Bersch und Osswald²⁷ und Krause²⁸ beschriebenen Aspekte konzentrieren:

1. Empirische Datenerhebung

Um die individuellen Mobilitätsbedürfnisse von Frauen, Menschen mit Behinderungen, älteren Menschen, Personen mit Sorgeverpflichtungen und rassifizierten Personen zu erfassen, können Interviews, Fokusgruppen oder standardisierte Umfragen durchgeführt werden. Solche Methoden helfen, die unterschiedlichen Anforderungen an Mobilität und öffentliche Räume zu erfassen. Durch systematische Beobachtungen von Personen im öffentlichen Raum und bei der Nutzung von Verkehrsmitteln (z. B. Frauen mit Kinderwagen, Menschen im Rollstuhl) kann festgestellt werden, wie bestehende Infrastrukturen genutzt werden und wo Barrieren bestehen.

2. Geodaten-Analyse und Kartierung von Mobilität

Um die alltäglichen Wegeketten von Personen zu erfassen, die auf den Umweltverbund angewiesen sind, könnten GPS-Daten oder Mobilitäts-Apps verwendet werden. Diese zeigen auf, welche Routen und Verkehrsmittel bevorzugt oder gemieden werden und wie sich die Anforderungen im Alltag manifestieren. Über Umfragen oder digitale Plattformen (z. B. partizipative Mapping-Tools) können Personen Orte melden, die sie als unsicher oder bedrohlich empfinden. Diese Daten können genutzt werden, um gezielt Maßnahmen zur Vermeidung von Angsträumen zu entwickeln.

²⁷ vgl. Bersch und Osswald, 2021

²⁸ vgl. Krause, 2020

3. Qualitative Fallstudien

Um die infrastrukturellen Unterschiede und ihre Auswirkungen auf verschiedene Bevölkerungsgruppen zu untersuchen, könnten spezifische Stadtteile oder Regionen analysiert werden. Hier könnten Pilotprojekte durchgeführt werden, um Verbesserungen in der Fuß- und Radinfrastruktur sowie im ÖPNV zu testen und ihre Auswirkungen auf die Mobilität verschiedener Gruppen zu untersuchen. In solchen Studien könnte untersucht werden, wie unterschiedliche Geschlechter die Infrastruktur erleben und nutzen. Besondere Aufmerksamkeit könnte dabei der Nutzung von Fahrradinfrastruktur, Gehwegen und öffentlichen Verkehrsmitteln durch Frauen gelten.

4. Partizipative Planungsprozesse

Frauen, queere Menschen, Menschen mit Behinderungen, ältere Menschen und andere benachteiligte Gruppen sollten aktiv in den Planungsprozess für öffentliche Räume und Mobilitätsinfrastrukturen eingebunden werden. Dies könnte durch Workshops, Bürgerbeteiligungsverfahren oder partizipative Planungsgremien geschehen, bei denen die spezifischen Bedürfnisse dieser Gruppen direkt in die Planung einfließen. Durch die Zusammenarbeit mit diesen Gruppen könnten spezifische Lösungen für sichere und zugängliche Verkehrsräume entwickelt werden, etwa durch Verbesserungen an der Beleuchtung, Gestaltung von Radwegen oder die Anpassung der Fahrpläne im ÖPNV.

5. Evaluation und Monitoring von Maßnahmen

Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur (z. B. abgesenkte Bordsteine, Angsträum-Reduktion, Verbesserungen im Radverkehr) sollten nach der Implementierung evaluiert werden. Durch Nutzerbefragungen und Mobilitätsdaten könnte überprüft werden, ob die Maßnahmen zu den gewünschten Verbesserungen geführt haben. Eine gendersensible Perspektive kann auch durch ein systematisches "Gender Impact Assessment" von Verkehrs- und Stadtplanungsprojekten umgesetzt werden. Hierbei wird untersucht, welche Auswirkungen bestimmte Projekte auf verschiedene Geschlechter haben und ob sie bestehende Ungleichheiten verstärken oder abbauen.

6. Integration intersektionaler Perspektiven

Wie in den Ausführungen von Bersch und Osswald (2021) beschrieben, sind Frauen im Alter und als Alleinerziehende besonders armutsgefährdet. Die Untersuchung des Zugangs zu Mobilität muss deshalb auch Armut als zentrale Dimension berücksichtigen. Eine Analyse von Fahrpreisen, Ticketstrukturen und Zugangsmöglichkeiten zu Mobilitätsangeboten wäre hier zentral. In der Untersuchung von Angsträumen und der allgemeinen Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sollten auch rassifizierte Menschen und queere Personen explizit berücksichtigt werden, da sie häufig von Diskriminierung und unsicheren Räumen betroffen sind.

Diese Ansätze könnten in einer umfassenden Studie oder einer Reihe von kleineren, spezifischen Untersuchungen zusammengeführt werden, um die gendersensiblen Anforderungen an Mobilität zu beleuchten und praktische Lösungen für eine gerechtere Mobilitätsplanung zu entwickeln.

Im Rahmen dieser Studie wurde eine spezifische Methode entwickelt, die subjektive Mobilitätsfaktoren von Personen in den Untersuchungsräumen systematisch erfasst. Für die Standorte U-Bahnhof Blissestraße sowie Bushaltestelle Karmielplatz/S-Bahnhof Grunewald haben wir eine Passantenbefragung entwickelt. Diese diente dazu, mobilitätseinschränkende Bedingungen an

diesen Orten zu identifizieren und potenzielle Teilnehmerinnen für eine vertiefende Beobachtungsstudie zu gewinnen.

Die Befragungen wurden planmäßig an beiden Standorten durchgeführt. Dabei wurden gezielt weibliche Passanten angesprochen, um ihre subjektive Wahrnehmung der Mobilitätsbedingungen zu dokumentieren. Zusätzlich wurde ihre Bereitschaft zur Teilnahme an weiterführenden Untersuchungen erfragt. Durch diesen Prozess konnten vier geeignete Probandinnen erfolgreich für die anschließende teilnehmende Beobachtung rekrutiert werden. Diese Phase ermöglichte eine detaillierte Analyse individueller Mobilitätserfahrungen und lieferte wertvolle Einblicke in die spezifischen Einflussfaktoren auf die Mobilität in den untersuchten Gebieten.

3.2 Methodische Grundlagen Passantinnenbefragung

Für eine erfolgreiche Passantinnenbefragung zur Untersuchung gendersensibler Mobilität sind verschiedene methodische Grundlagen wichtig. Zunächst muss das Ziel der Befragung klar definiert werden. Es geht darum herauszufinden, wie unterschiedliche Gruppen – insbesondere Frauen, queere Menschen, rassifizierte Personen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen – den öffentlichen Raum und die Verkehrsinfrastruktur nutzen sowie welche Bedürfnisse und Hindernisse sie dabei erfahren. Abstrakte Begriffe wie "gendersensible Mobilität" und "Angsträume" müssen in konkrete, messbare Fragen überführt werden, um praxisnahe Daten zu erheben.

Die Auswahl der Stichprobe spielt eine entscheidende Rolle. Es sollte eine zufällige Auswahl der Passantinnen erfolgen, etwa indem jede dritte Person an bestimmten Orten angesprochen wird. So werden Verzerrungen vermieden und eine repräsentative Gruppe befragt. Die Stichprobe sollte groß genug sein, um verlässliche Ergebnisse zu liefern – je nach Ressourcen sind 100 bis 500 Befragte üblich. Eine intersektionale Perspektive ist wichtig, deshalb sollten Menschen unterschiedlichen Alters, Geschlechts und mit verschiedenen Mobilitätshintergründen berücksichtigt werden.

Der Ort der Befragung sollte repräsentativ für die Mobilitätsgewohnheiten der Zielgruppe sein, wie belebte Fußgängerzonen oder Verkehrsknotenpunkte. Verschiedene Tageszeiten und Wochentage sind wichtig, um unterschiedliche Gruppen wie Pendler, Familien und abendliche Verkehrsnutzer zu erfassen.

Ein klar strukturierter Fragebogen ist für zuverlässige Daten essenziell. Die Fragen sollten leicht verständlich sein und sowohl geschlossene als auch offene Fragen enthalten, um sowohl quantifizierbare Daten als auch persönliche Einblicke zu erhalten. Ein Pretest hilft, die Verständlichkeit und Relevanz der Fragen sicherzustellen.

Die Befragung kann mündlich oder schriftlich durchgeführt werden, abhängig von den verfügbaren Ressourcen. Die Interviewerinnen müssen geschult sein, um die Befragung neutral zu leiten und Verzerrungen durch Beeinflussung zu vermeiden. Ethische Richtlinien, insbesondere der Datenschutz, sind zu beachten. Die Teilnahme muss freiwillig und die Daten anonymisiert sein.

Nach der Datenerhebung müssen die Antworten systematisch erfasst und ausgewertet werden. Dies beinhaltet die Kodierung offener Antworten und statistische Analysen, um Muster zu erkennen. Verzerrungen, etwa durch soziale Erwünschtheit, sollten minimiert werden, indem die Fragen neutral formuliert sind. Eine repräsentative Stichprobe muss sichergestellt werden, da Grup-

pen wie ältere Menschen oder Menschen mit Mobilitätseinschränkungen leicht unterrepräsentiert sein könnten.

Eine sorgfältige Planung der Ressourcen ist wichtig. Die Durchführung, Dateneingabe und -auswertung erfordern genügend personelle und technische Mittel. Schulungen der Interviewerinnen und ein Testlauf des Fragebogens sollten ebenfalls eingeplant werden.

Um die Validität der Befragung zu gewährleisten, müssen die Fragen genderspezifische und intersektionale Aspekte erfassen. Die Zuverlässigkeit wird durch eine standardisierte Durchführung gesichert, bei der alle Interviewerinnen die Fragen in gleicher Weise stellen.

Nach der Erhebung sollten die Ergebnisse in einem Bericht zusammengefasst werden, der Handlungsempfehlungen für politische Entscheidungsträger:innen und Planer:innen im Mobilitätssektor enthält. Eine transparente Dokumentation stellt sicher, dass die Befragungsergebnisse nachvollziehbar sind und zur Verbesserung gendersensibler Mobilität beitragen.

Eine durchdachte Passant:innenbefragung kann wertvolle Einblicke in die Mobilitätsbedürfnisse und Herausforderungen verschiedener Personengruppen liefern und zu inklusiven Mobilitätslösungen beitragen.

3.3 Besonderheiten zum Erreichen weiblich gelesener Personen

Um insbesondere weiblich gelesene Personen in einer Passantinnenbefragung zu erreichen, müssen verschiedene methodische Aspekte berücksichtigt werden. Zunächst sollten die Befragungen an Orten stattfinden, die von Frauen häufig frequentiert werden, wie Einkaufsstraßen, Kitas, Schulen oder Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs. Auch die Zeitpunkte sind entscheidend, da Frauen oft komplexe Wegeketten bewältigen müssen, die nicht nur zu klassischen Pendlerzeiten, sondern auch mittags und nachmittags stattfinden. Wochenenden sind ebenfalls relevant, da viele Frauen hier familiäre Verpflichtungen wahrnehmen.

Die Ansprache sollte respektvoll und freundlich erfolgen, um das Vertrauen der weiblich gelesenen Personen zu gewinnen. Es kann hilfreich sein, weibliche Interviewerinnen einzusetzen, da Frauen möglicherweise offener auf jemanden des gleichen Geschlechts reagieren. Zudem sollte die Befragung an sicheren, belebten Orten durchgeführt werden, um den Angsträum-Problematiken entgegenzuwirken, denen Frauen im öffentlichen Raum häufig begegnen.

Inhaltlich sollte der Fragebogen auf die spezifischen Mobilitätsbedürfnisse von Frauen eingehen. Das betrifft Themen wie Sorgearbeit, Wegeketten, Sicherheit und die Vermeidung von Angsträumen. Sensibel formulierte Fragen zu Belästigung und Angst im öffentlichen Raum sind notwendig, um die Erfahrungen von Frauen in diesen Bereichen zu erfassen. Gleichzeitig sollte darauf geachtet werden, dass die Fragen klar und verständlich sind und die Befragung nicht zu lange dauert, da viele Frauen unter Zeitdruck stehen.

Barrierefreiheit ist ein weiterer zentraler Aspekt. Befragungen sollten an Orten stattfinden, die auch für Frauen mit Kinderwagen, Gepäck oder körperlichen Beeinträchtigungen zugänglich sind. Um auch Frauen mit Migrationshintergrund zu erreichen, sollten die Fragebögen in mehreren Sprachen zur Verfügung stehen und die Interviewerinnen interkulturell sensibilisiert sein.

Ein besonderes Augenmerk sollte zudem auf den Schutz der Privatsphäre gelegt werden. Anonymität muss gewährleistet sein, insbesondere bei sensiblen Themen wie sexueller Belästigung. Frauen sollen sich sicher fühlen, ihre Erfahrungen zu teilen, ohne befürchten zu müssen, dass ihre Antworten zurückverfolgt werden können.

Schließlich ist es wichtig, gezielt unterrepräsentierte Gruppen wie Alleinerziehende oder ältere Frauen anzusprechen, etwa durch Befragungen in der Nähe von Kindergärten, Schulen oder Seniorenzentren. Durch diese Maßnahmen kann eine breite und repräsentative Gruppe von weiblich gelesenen Personen erreicht und deren spezifische Mobilitätserfahrungen erfasst werden.

3.4 Fragebogendesign

Auf Basis der erläuterten methodischen Rahmenbedingungen wurde ein einheitlicher Fragebogen für die Passantinnenbefragung an den Orten U-Bhf Blissestraße und S-Bhf Grunewald entwickelt (Abb. 17 + 18). Die Befragung deckt eine Vielzahl von Aspekten ab, die für eine gendersensible Perspektive auf Mobilität relevant sind. Sie umfasst die verschiedenen Bedürfnisse in Bezug auf Infrastruktur, Sicherheit, Komplexität der Wegeketten und Barrieren für Menschen mit unterschiedlichen Lebenssituationen und sozialen Hintergründen. Die offenen Fragen bieten zudem die Möglichkeit, spezifische Details und individuelle Erfahrungen zu sammeln.



Passantenbefragung zur Erfassung von Mobilitätsbarrieren bei Frauen

Teil 1: Mobilitätserfahrungen und -bedarfe

1. Wie bewegen Sie sich hauptsächlich im Alltag fort? (Mehrfachauswahl möglich)
 - Zu Fuß
 - Mit dem Fahrrad
 - Mit dem Auto
 - Mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus, Bahn, Tram)
 - Mit anderen Verkehrsmitteln: _____
2. Empfinden Sie es als einfach, komplexe Wegeketten (z. B. Einkäufe, Kinder zur Schule bringen, Arbeit, Pflege) mit den von Ihnen genutzten Verkehrsmitteln zu bewältigen?
 - Ja, immer
 - Meistens
 - Selten
 - Nein, Ursache? _____
3. Welche Barrieren begegnen Ihnen in Ihrer Mobilität im Alltag? (Mehrfachauswahl möglich, Antwortmöglichkeiten erst bei Nachfrage nennen)
 - Fehlende Radwege oder Gehwege
 - Unzureichende Aufzüge oder Rampen
 - Langes Warten auf den ÖPNV
 - Unsichere Verkehrsräume
 - Hohe Ticketkosten
 - Sonstiges: _____
4. Fühlen Sie sich auf dem Weg zu öffentlichen Verkehrsmitteln sicher?
 - Ja, immer
 - Meistens
 - Selten
 - Nein, nie
 Ursache? (z. B. fehlende Beleuchtung, sexuelle Belästigung, Rassismus, Überfüllung):

5. Wie zufrieden sind Sie mit der Infrastruktur für Fußgänger in Ihrer Umgebung (Schulnote 1-6)?
 - Note:
 Bitte erläutern Sie Ihre Antwort:

6. Wie zufrieden sind Sie mit der Infrastruktur für Radfahrende in Ihrer Umgebung (Schulnote 1-6)?
 - Note:
 Bitte erläutern Sie Ihre Antwort:

7. Haben Sie Angsträume oder Orte, die Sie meiden, wenn Sie unterwegs sind?
 - Ja
 - Nein
 Falls ja, welche Orte und warum?

8. Welche Maßnahmen würden Ihrer Meinung nach die Sicherheit im öffentlichen Raum verbessern? (Mehrfachauswahl möglich, Antwortmöglichkeiten erst bei Nachfrage nennen)
 - Bessere Beleuchtung
 - Mehr sichtbare Polizeipräsenz oder Sicherheitskräfte
 - Abgesenkte Bordsteine und bessere Zugänge
 - Breitere Gehwege und Radwege
 - Weniger Autoverkehr
 - Sonstiges: _____
9. Haben Sie Schwierigkeiten, den Zugang zu Mobilitätsangeboten (z. B. Bus, Bahn) zu finanzieren?
 - Ja
 - Nein
 - Manchmal
 Falls ja, welche Lösung wäre für Sie hilfreich? (z. B. Sozialticket, vergünstigte Tarife):

10. Wie gut erfüllen die öffentlichen Verkehrsmittel in Ihrer Umgebung Ihre Bedürfnisse (Schulnote 1-6)?
 - Note:
 Bitte erläutern Sie Ihre Antwort:

Fragebogen

Sicher und selbstbestimmt!

Abb. 17 Fragebogen zur Passantinnenbefragung (1/2)



Teil 2: Demografische Informationen

- | | |
|---|--|
| <p>1. Weiblich gelesene Person?</p> <p><input type="radio"/> ja</p> <p>2. Lebenssituation (Mehrfachauswahl):</p> <p><input type="radio"/> Alleinerziehend</p> <p><input type="radio"/> Lebe mit Partner*in</p> <p><input type="radio"/> Lebe mit Kindern</p> <p><input type="radio"/> Lebe alleine</p> <p><input type="radio"/> Lebe in einer Wohngemeinschaft</p> <p><input type="radio"/> Sonstiges: _____</p> <p>3. Haben Sie regelmäßige Sorgerverpflichtungen (z. B. Kinder, Pflege von Angehörigen)?</p> <p><input type="radio"/> Ja</p> <p><input type="radio"/> Nein</p> | <p>4. Alter: _____</p> <p>5. Mobilitätsituation:</p> <p><input type="radio"/> Privat-Pkw verfügbar</p> <p><input type="radio"/> Kein Privat-Pkw verfügbar</p> <p><input type="radio"/> Zugang zu Fahrrad</p> <p><input type="radio"/> ÖPNV-Abo</p> <p><input type="radio"/> Sonstiges: _____</p> <p>6. Haben Sie eine Beeinträchtigung, die Ihre Mobilität beeinflusst?</p> <p><input type="radio"/> Ja, körperliche Beeinträchtigung</p> <p><input type="radio"/> Ja, sensorische Beeinträchtigung</p> <p><input type="radio"/> Nein</p> |
|---|--|

Teil 3: Abschluss

- | | |
|---|---|
| <p>1. Gibt es noch andere Aspekte der Mobilität, die für Sie wichtig sind und die bisher nicht angesprochen wurden?</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> | <p>2. Wären Sie bereit an einer ausführlicheren qualitativen Untersuchung in Form eines gemeinsamen Spaziergangs teilzunehmen? Dieser Spaziergang dient dazu, Ihre Gefühle und Wahrnehmungen auf Ihrem Nachhauseweg zu erfassen und wird maximal 45 Minuten dauern.</p> <p><input type="radio"/> Ja, Telefonnummer _____</p> <p>(notfalls Email) _____</p> <p><input type="radio"/> Nein</p> |
|---|---|

Hinweis zur Verwendung der Daten

- Die Umfrage dient der Erforschung der Mobilitätsbedürfnisse von verschiedenen Bevölkerungsgruppen. Alle Daten werden anonym erfasst und vertraulich behandelt.
- Auftragsgeber ist die Gleichstellungsbeauftragte des Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf

Fragebogen

Sicher und selbstbestimmt!

Abb. 18 Fragebogen zur Passantinnenbefragung (2/2)

3.5 Auswertung Passantinnenbefragung U-Bhf Blissestraße

Die Passantinnenbefragung am U-Bahnhof Blissestraße machte deutlich, dass Frauen im öffentlichen Raum mit einer Vielzahl von Herausforderungen konfrontiert sind. Insbesondere strukturelle Mängel in der Verkehrsinfrastruktur sowie subjektiv empfundene Unsicherheitsfaktoren prägen ihre alltäglichen Mobilitätserfahrungen.

Mobilitätsbarrieren

Ein wiederkehrendes Problem, das von mehreren Befragten genannt wurde, sind die langen Wartezeiten im öffentlichen Nahverkehr, insbesondere bei Umsteigeverbindungen. Dies führt nicht nur zu Zeitverlust, sondern verstärkt auch das subjektive Unsicherheitsgefühl, wenn Frauen sich an wenig frequentierten Haltestellen aufhalten müssen. Eine weitere Herausforderung stellt die unzureichende Barrierefreiheit dar. Mehrere Teilnehmerinnen gaben an, dass es zu wenige oder unzuverlässige Aufzüge gibt, was insbesondere für Personen mit Kinderwagen, schwerem Gepäck oder körperlichen Einschränkungen problematisch ist.

Zusätzlich wurde der Mangel an klar verständlichen Durchsagen in der U-Bahn bemängelt. Die oft zu leisen oder undeutlich formulierten Ansagen erschweren es den Fahrgästen, wichtige Informationen zu Fahrplanänderungen oder Zugausfällen rechtzeitig zu erfassen. Auch infrastrukturelle Probleme, wie zugeparkte Kreuzungen und lange Rotphasen an Ampeln, erschweren eine zügige und sichere Fortbewegung für Fußgängerinnen. Besonders herausfordernd ist dies für Frauen mit Kinderwagen oder Mobilitätseinschränkungen, da sie an vielen Stellen gezwungen sind, Umwege in Kauf zu nehmen oder sich unsicheren Verkehrssituationen auszusetzen.

Unsicherheitsfaktoren

Neben den baulichen Barrieren wurde von den Befragten auch die mangelnde soziale Sicherheit als Problem angesprochen. Viele Frauen empfinden die Haltestellen und Zugänge zum U-Bahnhof als verschmutzt und wenig einladend. Die Präsenz von Obdachlosen und alkoholisierten Personen wird dabei nicht per se als bedrohlich wahrgenommen, trägt jedoch bei einigen Frauen zu einem Gefühl der Unsicherheit bei – insbesondere in den Abendstunden.

Ein weiterer zentraler Punkt, der in den Gesprächen zur Sprache kam, ist die Dunkelheit in bestimmten Bereichen rund um den Bahnhof. Schlechte oder fehlende Beleuchtung verstärkt das Gefühl der Unsicherheit, vor allem in den frühen Morgen- oder späten Abendstunden. Einigen Passantinnen zufolge sind bestimmte Wege, insbesondere abgelegene Passagen oder wenig frequentierte Bereiche, in der Dunkelheit besonders unangenehm zu nutzen. Auch überfüllte Verkehrsmittel, in denen wenig Platz für eine persönliche Sicherheitszone bleibt, wurden als potenzieller Unsicherheitsfaktor genannt.

Angsträume

Die Befragten identifizierten mehrere spezifische Orte, die sie als Angsträume wahrnehmen. Dazu gehören vor allem wenig frequentierte U-Bahnabgänge, schlecht beleuchtete Parks in der Umgebung und lange Wege entlang von Häuserwänden ohne Fluchtmöglichkeiten. Auch Unterführungen und enge Treppenbereiche wurden als unangenehm beschrieben, da sie eine erhöhte Angreifbarkeit suggerieren. Besonders problematisch ist laut den Teilnehmerinnen die Umgebung um den nahegelegenen Park, der in den Abendstunden oft zugemüllt sei und von einigen Menschen gemieden wird.

Verbesserungsvorschläge

Um die Mobilitätssituation und das Sicherheitsgefühl rund um den U-Bahnhof Blissestraße zu verbessern, formulierten die befragten Frauen verschiedene Vorschläge. Ein häufiger genannter Wunsch war eine verstärkte Präsenz des Ordnungsamtes oder von Sicherheitspersonal, insbesondere in den Abendstunden. Viele Befragte sehen darin eine Möglichkeit, Konfliktsituationen frühzeitig zu entschärfen und das allgemeine Sicherheitsgefühl zu steigern.

Zudem wurde der Bedarf an mehr sichtbaren Ansprechpersonen im öffentlichen Raum betont, an die sich Passantinnen bei Unsicherheiten oder Vorfällen wenden können. Maßnahmen gegen offenen Drogenkonsum in den Bahnhofsanlagen wurden ebenfalls als notwendig erachtet, da sie zur Verbesserung des subjektiven Sicherheitsgefühls beitragen würden.

Infrastrukturbezogene Vorschläge umfassten unter anderem die Verbesserung der Gehwegbreiten, um eine ungehinderte und sichere Fortbewegung zu ermöglichen. Auch fußgängerfreundlichere Ampelschaltungen mit kürzeren Wartezeiten und eine bessere Beleuchtung wurden von mehreren Frauen als sinnvolle Maßnahmen genannt. Insgesamt verdeutlichen die Ergebnisse der Befragung, dass Mobilität nicht nur durch bauliche Gegebenheiten bestimmt wird, sondern auch stark von subjektiven Sicherheitsaspekten beeinflusst wird.

3.6 Auswertung Passantinnenbefragung S-Bhf Grunewald

Die Passantinnenbefragung am S-Bahnhof Grunewald verdeutlichte verschiedene Herausforderungen, die die Mobilität von Frauen an diesem Standort beeinflussen. Neben infrastrukturellen Barrieren standen vor allem das subjektive Sicherheitsempfinden und die Wahrnehmung von Angsträumen im Fokus der Befragten. Die Ergebnisse zeigen, dass sowohl bauliche als auch soziale Faktoren eine Rolle dabei spielen, wie sicher und komfortabel Frauen den öffentlichen Raum nutzen können.

Mobilitätsbarrieren

Ein zentrales Problem, das von mehreren Teilnehmerinnen angesprochen wurde, ist das Fehlen sicherer und gut ausgebauter Radwege in der Umgebung des Bahnhofs. Frauen, die das Fahrrad als Fortbewegungsmittel nutzen, berichteten von gefährlichen Situationen, insbesondere an Baustellen, wo Radwege abrupt enden oder gar nicht vorhanden sind. Das zwingt sie dazu, auf die Fahrbahn oder den Gehweg auszuweichen, was zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern führt.

Ein weiteres Hindernis stellt die unzureichende Barrierefreiheit dar. Viele Frauen kritisierten, dass es zu wenige Aufzüge gibt oder dass diese häufig außer Betrieb sind. Besonders für ältere Menschen, Frauen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck ist dies eine erhebliche Einschränkung. Das Tragen von Fahrrädern oder Gepäck über Treppen wird zudem als umständlich und beschwerlich empfunden.

Auch organisatorische Aspekte des öffentlichen Verkehrs wurden thematisiert. Einige Befragte äußerten Unzufriedenheit über die Unzuverlässigkeit des ÖPNV, insbesondere in den Randzeiten. Lange Wartezeiten auf Anschlussverbindungen, vor allem in den Abendstunden, erhöhen das Gefühl der Unsicherheit. Einige Frauen gaben zudem an, dass sie das Deutschlandticket (D-Ticket) als zu teuer empfinden und sich daher in ihrer Mobilität eingeschränkt fühlen.

Unsicherheitsfaktoren

Neben infrastrukturellen Herausforderungen wurde auch das allgemeine Sicherheitsgefühl rund um den S-Bahnhof Grunewald thematisiert. Eine wiederkehrende Sorge war die Interaktion zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern, insbesondere zwischen Fußgängern und Radfahrern auf engen Wegen. Einige Frauen berichteten von unangenehmen Begegnungen mit Radfahrern, die unvorhersehbar agieren oder sich rücksichtslos verhalten.

Die lange Wartezeit an Haltestellen wurde ebenfalls als Unsicherheitsfaktor benannt, insbesondere nachts. Mehrere Befragte schilderten, dass sie sich unwohl fühlen, wenn sie in menschenleeren Bereichen auf den Zug warten müssen. Besonders die S-Bahnstation selbst wird in den Abendstunden als wenig belebt und potenziell unsicher wahrgenommen.

Obdachlose Personen am Bahnhof wurden zwar erwähnt, aber nicht per se als Bedrohung empfunden. Vielmehr wurde darauf hingewiesen, dass sich der Bahnhof insgesamt in einem ungepflegten Zustand befindet. Eine unsaubere Umgebung verstärkt nach Ansicht der Befragten das Gefühl der Unsicherheit und signalisiert eine mangelnde soziale Kontrolle.

Angsträume

Die Frauen identifizierten mehrere Bereiche, die sie als potenzielle Angsträume wahrnehmen. Hierzu zählen insbesondere die S-Bahnstation während der Abend- und Nachtstunden sowie die Übergänge zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln. Einige Befragte gaben an, dass sie bestimmte Wege meiden, etwa menschenleere Unterführungen oder abgelegene Straßen rund um den Bahnhof.

Auch der Bereich Messe Süd wurde in diesem Zusammenhang erwähnt. Dort empfinden einige Frauen die weiten, offenen Flächen als unsicher, da es wenige Rückzugsmöglichkeiten gibt. Zudem werden menschenleere Wege, insbesondere in Richtung Grunewald, als unangenehm empfunden, da dort nur selten andere Passanten unterwegs sind.

Verbesserungsvorschläge

Die Befragten machten verschiedene Vorschläge zur Verbesserung der Situation rund um den S-Bahnhof Grunewald. Ein häufig genannter Wunsch war eine bessere Beleuchtung in den Abendstunden, insbesondere an Unterführungen und Haltestellen. Dies könnte dazu beitragen, das Sicherheitsgefühl zu erhöhen und bestimmte Orte besser nutzbar zu machen.

Darüber hinaus wurde die Einrichtung von Anlaufstellen im öffentlichen Raum vorgeschlagen, an die sich Frauen bei Unsicherheiten oder Vorfällen wenden können. Denkbar wären soziale Stationen oder Ansprechpersonen, die gezielt Präsenz zeigen und als Kontaktmöglichkeit dienen.

Weitere infrastrukturelle Verbesserungen betreffen die Fußgängerführung und Barrierefreiheit. Breitere Gehwege, zusätzliche Fußgängerüberwege und mehr Sitzmöglichkeiten würden die Aufenthaltsqualität erheblich steigern. Zudem wurde die Einrichtung von Sammeltaxis oder alternativen Mobilitätsangeboten angeregt, um den Anschluss an weniger gut erschlossene Stadtteile zu verbessern.

Insgesamt machen die Ergebnisse der Befragung deutlich, dass sowohl bauliche als auch soziale Maßnahmen erforderlich sind, um den S-Bahnhof Grunewald als sicheren und gut erreichbaren Verkehrsknotenpunkt für alle Nutzerinnen zugänglich zu machen.

4 Teilnehmende Beobachtungen

Im Rahmen dieser Untersuchung wurde ein qualitatives Forschungsdesign gewählt, um die subjektiven Wahrnehmungen und Gefühle von Personen im öffentlichen Verkehrsraum zu erfassen. Ziel war es, vergleichbare Erkenntnisse wie am Untersuchungsort S-Bahnhof Bundesplatz zu gewinnen. Hierfür wurden zwei teilnehmende Beobachtungen an den Standorten U-Bahnhof Blissestraße und Bushaltestelle Carmielplatz/S-Bahnhof Grunewald durchgeführt. Die Untersuchung konzentrierte sich auf die spezifischen Herausforderungen und Eindrücke weiblicher Personen sowie die allgemeine Wahrnehmung der untersuchten Räume durch die Teilnehmerinnen.

Die Methodik der teilnehmenden Beobachtung wurde gewählt, um die Erfahrungen der Teilnehmerinnen in ihrer alltäglichen Umgebung unmittelbar nachzuvollziehen. Durch den Ansatz der ‚Go-Alongs‘ – einer Begleitung der Personen während ihrer Bewegungen durch die Untersuchungsräume – konnten qualitative Daten direkt vor Ort erfasst werden. Diese Methode ermöglicht es, die subjektiven Wahrnehmungen in Echtzeit zu dokumentieren und durch gezielte Nachfragen zu vertiefen.²⁹

Die teilnehmenden Beobachtungen wurden mit vier Frauen durchgeführt, die unterschiedliche Perspektiven und Erfahrungen einbrachten. Sie wurden auf typischen Wegen begleitet, die sie in ihrem Alltag zurücklegen, beispielsweise auf dem Weg von ihrer Wohnung zur S-Bahn, beim Einkaufen oder bei Spaziergängen. Während der Begleitungen wurde besonderes Augenmerk auf die subjektiven Eindrücke der Teilnehmerinnen gelegt, etwa in Bezug auf Sicherheit, Orientierung, Barrierefreiheit und Wohlbefinden.

Die gewonnenen Eindrücke und Aussagen wurden qualitativ dokumentiert und anschließend systematisch ausgewertet. Dabei wurde der Fokus auf wiederkehrende Themen und individuelle Besonderheiten gelegt, die für die SWOT-Analyse von Bedeutung sind. Aspekte wie Beleuchtung, Sauberkeit, soziale Interaktionen, Infrastruktur und emotionale Sicherheit wurden analysiert, um eine ganzheitliche Perspektive auf die untersuchten Räume zu gewinnen.

Durch die Methode der teilnehmenden Beobachtung konnten nicht nur strukturelle und physische Gegebenheiten erfasst, sondern auch emotionale und psychologische Aspekte berücksichtigt werden. Diese vielschichtige Herangehensweise ermöglicht eine differenzierte Bewertung der untersuchten Räume und ihrer Eignung für unterschiedliche Nutzergruppen.

4.1 Qualitatives Interview mit Frau S

- Alter: 62 Jahre
- arbeitet in der Berliner Straße, Anreise meist mit U7 am U-Bahnhof Blissestraße
- bezeichnet sich selbst nicht als ängstlichen Typ
- keine Angsträume an der Blissestraße, auch abends nicht (gut ausgeleuchtet, belebt)
- empfindet Baustellen und alles, was damit zusammenhängt (Änderungen im ÖPNV-Fahrplan, wechselnde Öffnung der Eingänge zum U-Bahnhof) als problematisch

²⁹ Weiterführende Informationen zur Methodik der Go-Alongs und wie diese für eine Mobilitätsplanung in der Praxis integriert werden können, finden sich auf folgender Website: <https://mobilbericht.mobilitaet.tu-berlin.de/teilnehmende-beobachtung/>

Synopse

In dem Interview beschreibt Frau S ihre Wahrnehmungen und Eindrücke zum Verkehrsraum und zu ihrer persönlichen Sicherheit sowie den Komfort beim Pendeln. Ihre Aussagen lassen sich auf einige Hauptthemen herunterbrechen:

1. **Sicherheitsgefühl in bestimmten Bereichen:** Frau S äußert Bedenken bezüglich der Sicherheit in wenig beleuchteten und abgelegenen Gegenden, insbesondere wenn diese am Wasser oder an Spielplätzen liegen. Beispielhaft nennt sie den Weg von der Berliner Straße zur S-Bahn, den sie im Dunkeln als „nicht völlig angstfrei“ empfindet (Zeile 9)).³⁰ Sie vermeidet im Dunkeln Abschnitte wie Grünanlagen oder Gegenden mit wenig Betrieb, um ein größeres Gefühl der Sicherheit zu haben. Als Alternative wählt sie belebtere Wege, wie die Bodestraße, wenn sie das Gebiet kennt und dort bereits Vertrautheit aufgebaut hat.

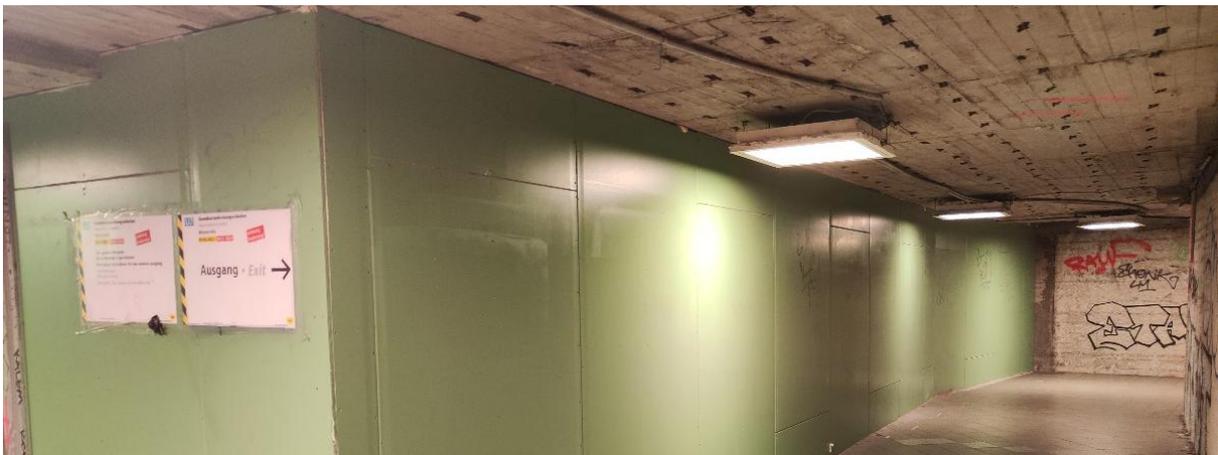


Abb. 19 Baustelle im Eingang zum U-Bahnhof Blissestraße

2. **Auswahl des Verkehrsmittels abhängig von der Situation:** Frau S entscheidet sich situativ für unterschiedliche Verkehrsmittel. Sie wechselt zwischen Auto und S-Bahn, wenn Streiks oder Sperrungen ihren normalen Weg unterbrechen. Auch nutzt sie verschiedene Apps und Routen, um flexibel zu bleiben, bemerkt jedoch die gelegentlich chaotische und unkoordinierte Planung von Baustellen (Abb. 22), die für zusätzliche Unannehmlichkeiten sorgen (Zeile



Abb. 20 Gesperrter Eingangsbereich des U-Bahnhofs Blissestraße auf Grund von Bauarbeiten

³⁰ Zur wissenschaftlichen Nachvollziehbarkeit sind die Aussagen direkt mit Zeilen aus den transkribierten Protokollen verknüpft. Bei Bedarf können die anonymisierten Interviewprotokolle zur Verfügung gestellt werden.

393).

3. **Subjektive Wahrnehmung von bestimmten Bahnhöfen und Verkehrsräumen:** Ihre Wahrnehmungen variieren je nach Bahnhof und Tageszeit. Während sie Bahnhöfe wie die Voltastraße als unangenehm empfindet, beschreibt sie den Bahnhof Blissestraße als „okay“ und lobt insbesondere die ausreichende Beleuchtung und den Mangel an „unheimlichen Aufenthaltsräumen“ (Abb. 21). Dies vermittelt ihr ein größeres Sicherheitsgefühl als an anderen Orten (Zeile 150).

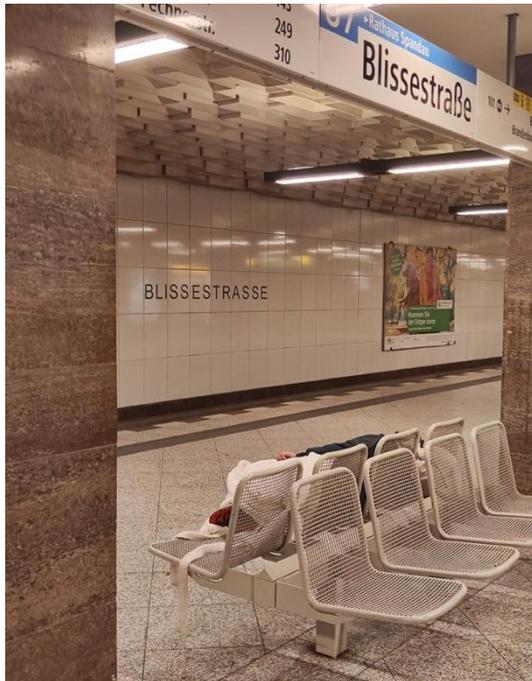


Abb. 22 Sauberer und hellbeleuchteter U-Bahnhof Blissestraße. Obdachlose, wie im Bild zu sehen, gibt es hier laut Frau S. selten



Abb. 21 Eingang zur U-Bahnstation Blissestraße wegen Bauarbeiten geschlossen. Die Informationen zu den Baustellen verwirren Frau S., weil sie immer wechseln

4. **Einschränkungen durch häufige Bauarbeiten:** Frau S kritisiert die scheinbar unkoordinierten und wiederholten Bauarbeiten, die ihrer Meinung nach besser geplant und abgestimmt werden könnten, um Pendlern Unannehmlichkeiten zu ersparen (Abb. 21). Sie wünscht sich hier mehr Absprache zwischen verschiedenen Dienstleistern, um so den Verkehrsfluss zu verbessern und unnötige Staus zu vermeiden (Zeile 400).

5. **Empfinden gegenüber Infrastruktur und Barrierefreiheit:** Die Nutzung und Funktionalität von Aufzügen und Zugängen sind für sie nicht primär von Bedeutung, aber sie zeigt sich verständnisvoll gegenüber Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, die auf Aufzüge angewiesen sind. Sie empfindet jedoch die unzuverlässige Infrastruktur, wie den Ausfall von Aufzügen oder die fehlende Rolltreppe, als problematisch für Menschen, die diese benötigen (Zeile 231).



Abb. 23 Fußgänger:innen-Querungsprofil am U-Bhf Blissestraße durch kurze LSA-Phasen bestimmt

Frau S' subjektive Wahrnehmungen reflektieren vor allem ihre persönliche Sicherheit, die Qualität der Infrastruktur und ihre Eindrücke von der Planung und Koordination im Verkehrssystem.

4.2 Qualitatives Interview mit Frau P

- Alter: 78 Jahre
- wohnt in der Nähe vom U-Bahnhof Blissestraße und ist in der Gegend oft zu Fuß unterwegs
- wurde bereits zweimal überfallen, bezeichnet sich selbst aber nicht als ängstlichen Typ

Synopse

In dem Interview äußert Frau P vielfältige subjektive Eindrücke und Wahrnehmungen zur Nutzung des Verkehrsraums und beschreibt detailliert ihre Erfahrungen und Bedenken. Die folgenden Hauptpunkte fassen ihre Aussagen zusammen:



Abb. 24 Helle und klare Gestaltung des U-Bahnhofs Blissestraße

1. **Sicherheitsgefühl und Angsträume:** Frau P betont mehrfach, dass lange, schlecht beleuchtete Gänge in U-Bahn-Stationen, wie sie sie von verschiedenen Bahnhöfen kennt, besonders unangenehm und unsicher wirken. Sie bezeichnet diese Bereiche als „Angsträume“, besonders wegen mangelnder Beleuchtung und fehlender Übersicht, was für sie eine latente Unsicherheit schafft. Sie schlägt hier Spiegel und helles Licht vor, um die Sicherheit zu verbessern. Solche Maßnahmen könnten dazu beitragen, dass man sich besser orientieren kann und überraschende Begegnungen minimiert werden (Zeile 611).
2. **Barrierefreiheit und Beschilderung:** Die Beschilderung innerhalb der U-Bahn-Stationen kritisiert sie als unübersichtlich und mangelhaft, was ihrer Meinung nach sowohl für Touristen als auch für ortsansässige Personen problematisch ist. Sie empfindet auch die Lage der SOS-Notrufsäulen als ungünstig, da diese oft versteckt oder unzugänglich positioniert sind (Abb. 26). Auch die mangelnde Barrierefreiheit der U-Bahn-Stationen, wie zum Beispiel durch den gelegentlichen Ausfall von Aufzügen, stellt für sie ein bedeutendes Hindernis dar (Zeile 72).



Abb. 25 Eingang zum U-Bhf Blissestraße (Berlinerstr. / Uhlandstr.) mit guter Beleuchtung



Abb. 26 SOS-Notrufsäule am U-Bhf Blissestraße, die nicht direkt am Eingang zu finden ist



Abb. 27 Informationstafel zu den Zielen im Umfeld, Abb. 28 Fehlende Informationen zu den Haltestellen die laut interviewter Person zu klein, überfüllt von in Fahrtrichtung am U-Bhf Blissestraße Informationen und hinter der Säule versteckt ist

3. **Belebung und soziale Interaktionen:** Sie fühlt sich in Gegenden wohler, die durch Menschen belebt sind, was für sie ein Gefühl von Sicherheit vermittelt. Orte wie der Ludwig-Kirch-Platz oder stark frequentierte Bereiche mit Restaurants und Cafés, die auch spät abends geöffnet sind, werden von ihr als positiv und lebendig empfunden – wie beispielsweise der U-Bahn Kiosk. Sie kritisiert jedoch, dass Parks und Plätze mit unzureichenden Aufenthaltsmöglichkeiten für Jugendliche und andere Gruppen den Straßenraum (Abb. 30) weniger attraktiv und teils „heruntergekommen“ erscheinen lassen (Zeile 386).



Abb. 29 Kiosk am U-Bhf Blissestraße erzeugt ein Gefühl von Belebtheit und nimmt Ängste



Abb. 30 Die Wilhelmsaue in der Nähe des U-Bhf Blissestraße mit wenigen Aufenthaltsmöglichkeiten

4. **Kritik an Verkehrsinfrastruktur und Verwaltung:** Frau P äußert deutliche Kritik an der ineffizienten Bauplanung in Berlin, die sie als chaotisch und schlecht organisiert empfindet. Sie vergleicht Berlin dabei kritisch mit anderen Städten, in denen Bauarbeiten zügiger durchgeführt würden, und spricht von einer „Unfähigkeit“ der lokalen Behörden, Baustellen rasch und koordiniert zu betreiben. Diese langwierigen Arbeiten schränken ihre Bewegungsfreiheit und die von anderen Passanten empfindlich ein (Zeile 495-496).
5. **Subjektive Wahrnehmung von Straßen und Kreuzungen:** Ihr Empfinden für Straßen und Kreuzungen wird von ihrer Sicht auf den allgemeinen Zustand und die Beleuchtung beeinflusst. Besonders Kreuzungen mit unkoordinierten Ampelphasen, wie in der Nähe von Seniorenheimen, beschreibt sie als problematisch, da ältere Menschen Schwierigkeiten haben, in der vorgegebenen Zeit die Straße zu überqueren. Gleichzeitig lobt sie gut organisierte Kreuzungen, die aus ihrer Sicht sowohl für den Autoverkehr als auch für Fußgänger sicher und effizient sind (Zeile 700-704).



Abb. 32 Unbeleuchteter Säulengang am Eingang Berliner Straße /Brandenburgische Str.



Abb. 31 Querungshilfen am u-Bhf Blissestraße als Alternative zur Lichtschaltanlage

6. **Persönliche Sicherheitsstrategien und Ausweichrouten:** Nach negativen Erfahrungen, wie einer Belästigung und körperlichen Attacke, vermeidet Frau P bestimmte Orte und Zeiten, beispielsweise spätabends oder bei wenig frequentierten Zugängen. Stattdessen sucht sie alternative Wege und setzt auf den S-Bahn-Verkehr, der oberirdisch verläuft und ihr mehr Übersicht bietet. Auch kleine „Schmuddelecken“ mit schlecht beleuchteten Geschäften und herumliegendem Müll empfindet sie als unangenehm (Zeile 864).

Frau P bringt in ihren Aussagen vielfältige Aspekte zum Ausdruck, die sich auf ihre subjektiven Erfahrungen und das Sicherheitsgefühl im Verkehrsraum beziehen. Ihre Kommentare verdeutlichen ihre Sensibilität für Beleuchtung, Übersichtlichkeit und Belebung der öffentlichen Orte, um das subjektive Sicherheitsgefühl zu stärken.

4.3 Qualitatives Interview mit Frau A.

- Alter: ca. 50 Jahre
- wohnt in der Nähe des S-Bahnhofs Grunewald
- hat zwei Töchter im Teenager-Alter
- ist insgesamt sehr zufrieden mit der Situation am S-Bahnhof

Synopse

1. **Sicherheitsgefühl abhängig von Tageszeit:** Frau A fühlt sich tagsüber in ihrer Umgebung relativ sicher. Der Weg zwischen ihrer Wohnung und dem S-Bahnhof wird von ihr regelmäßig genutzt, und sie beschreibt die Strecke als gut beleuchtet und angenehm, solange es hell ist. Nachts hingegen fühlt sie sich unwohl, insbesondere wenn weniger Menschen unterwegs sind und die Restaurants, die normalerweise Licht spenden, geschlossen sind. Obwohl ihre Töchter berichten, dass sie sich in der näheren Umgebung sicher fühlen, meiden sie den S-Bahnhof Charlottenburg, da dort unangenehme Personen die Atmosphäre beeinflussen und ein Gefühl der Unsicherheit auslösen.



Abb. 33 Der Ausgang Richtung Grunewald ist gut beleuchtet und wirkt durch das gut besuchte Restaurant ‚Scheune‘ einladend, in Randzeiten jedoch nach den Aussagen von Frau A etwas unheimlich.

2. **Starker Einfluss der Straßenbeleuchtung auf das Sicherheitsempfinden:** Frau A betont mehrfach die Bedeutung einer besseren Beleuchtung, besonders an dunklen Straßen oder an Orten, die nachts verlassen wirken. Insbesondere in der Nähe des Tunnels und entlang bestimmter Straßen (z. B. Dauerwaldweg) sieht sie Handlungsbedarf, da einige Straßenlaternen defekt sind. Sie schlägt vor, zusätzliche Lampen zu installieren, um auch in den Morgen- und Abendstunden ein sichereres Gefühl zu schaffen. Allerdings weist sie darauf hin, dass Naturschutzaspekte berücksichtigt werden müssten, da die Beleuchtung in der Nähe des Waldes



Abb. 34 Die Bushaltestelle am Schmetterlingsplatz ist in den Wintermonaten morgens unangenehm dunkel, besonders für Schulkinder wie die Tochter von Frau A.

liegt. Frau A berichtet weiterhin von der Nutzung öffentlicher Räume durch Obdachlose, die gelegentlich als Schlafplätze dienen, insbesondere im Sommer. Dies führt bei Kindern und anderen Passanten zu Irritationen und einem Gefühl der Unsicherheit. Sie beschreibt die Situation jedoch eher sachlich und hebt hervor, dass eine verbesserte Beleuchtung diese Problematik entschärfen könnte. Außerdem erwähnt sie, dass ihre Tochter den öffentlichen Nahverkehr nutzt, und merkt an, dass sie deren Sicherheit besonders im Dunkeln als kritisch betrachtet.

3. **Mobilitätsbarrieren durch mangelhafte Radinfrastruktur:** Ein zentrales Problem sieht Frau A in der Fahrradinfrastruktur. Sie beschreibt die Fahrradwege in der Umgebung, insbesondere entlang der Eichkampstraße, als unzureichend. Die Wege sind oft schmal, haben viele Löcher und fehlen teilweise ganz. Gleichzeitig stört sie das Verhalten von Radfahrenden, die verbotenerweise durch den Tunnel fahren, insbesondere wenn dieser stark frequentiert ist. Solche Situationen empfindet sie als störend und potenziell gefährlich, auch wenn es sie weniger betrifft, wenn der Tunnel leer ist.
4. **Angepasste Mobilitätsmuster:** Um sich sicherer zu fühlen, passt Frau A ihre Bewegungsmuster an. Sie bevorzugt es, tagsüber zu Fuß zu gehen, und vermeidet es, nachts mit der S-Bahn zu fahren, wann immer es möglich ist. Treppen werden von ihr gegenüber Aufzügen bevorzugt, da sie diese als hygienischer und verlässlicher empfindet. Ihre Töchter, die ebenfalls öffentliche Verkehrsmittel nutzen, meiden bestimmte Bahnhöfe, die als unangenehm wahrgenommen werden. Frau A selbst sieht potenziellen Verbesserungsbedarf vor allem in der Infrastruktur, die sowohl das Sicherheitsgefühl als auch die Funktionalität beeinflussen könnte.

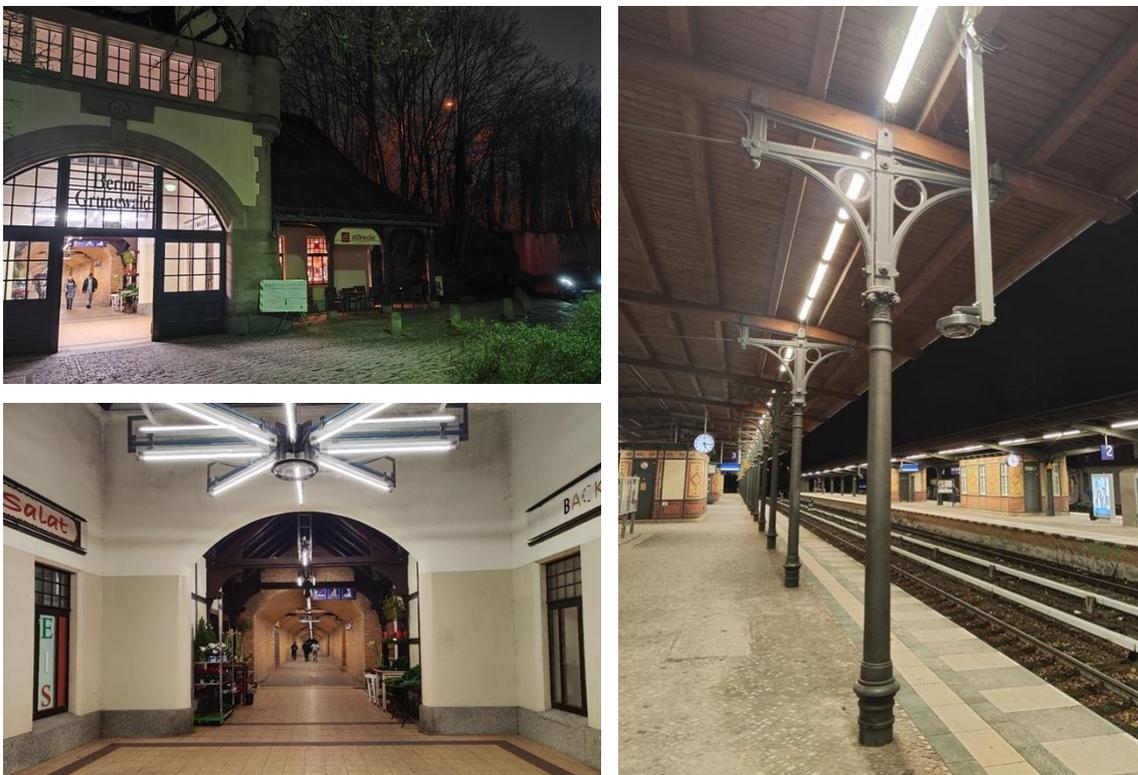


Abb. 35 Frau A. empfindet die Beleuchtung am Vorplatz als ausreichend und schätzt die belebte Atmosphäre durch die Gastronomie. Auch im Tunnel fühlt sie sich nicht unwohl, während die Kameras am Bahnsteig ihr ein Sicherheitsgefühl vermitteln

4.4 Qualitatives Interview mit Frau H.

- Alter: ca. 40 Jahre
- wohnt am Stuttgarter Platz
- ist in der Umgebung des S-Bahnhofs Grunewald häufig mit ihrem 7-jährigen Sohn unterwegs (Schule, Freizeit)
- fühlt sich im öffentlichen Raum grundsätzlich sicher

Synopse

1. **Relatives Sicherheitsempfinden:** Frau H empfindet den öffentlichen Raum insgesamt als relativ sicher, insbesondere bei der Nutzung von Fahrrädern. Sie fährt gerne mit dem Fahrrad, ist jedoch bereit, an bestimmten Stellen abzustiegen, um Konflikte mit Fußgängern zu vermeiden. Auch in den Abendstunden oder bei Dunkelheit fühlt sie sich an den meisten Orten sicher. Allerdings gibt es Bereiche, in denen sie sich unwohler fühlt, insbesondere in dunklen oder schlecht beleuchteten Zonen, wie etwa Tunneln oder Fahrradstellplätzen. Im Tunnel bereiten ihr vor allem die vorhandenen Nischen Unbehagen, da sie potenzielle Verstecke für Personen darstellen könnten.



Abb. 36 Frau H. empfindet die Fahrrad-Abstellanlagen am östlichen Bahnhofseingang als unzureichend, da sie von Schrotträdern blockiert und schlecht beleuchtet sind. Zudem verunsichern sie die Wandnischen im Tunnel, da sie potenzielle Verstecke bieten

2. **Einfluss der Bahnhofsgestaltung auf das Sicherheitsgefühl:** Frau H sieht großes Potenzial in einer verbesserten Beleuchtung, da Licht für sie eine zentrale Rolle im Sicherheitsempfinden spielt. Fahrradstellplätze könnten besser beleuchtet werden, um nicht nur das Abschließen der Fahrräder zu erleichtern, sondern auch eine einladendere und sicherere Umgebung zu schaffen. Sie schlägt vor, den Tunnel durch künstlerische Gestaltung aufzuwerten, um ihn optisch ansprechender zu machen und das Unsicherheitsgefühl zu verringern. Außerdem fände sie die Installation von Hilferufsäulen sinnvoll, um bei Bedarf schnell Hilfe rufen zu können. Obwohl Kameras ebenfalls ein Sicherheitsgefühl vermitteln könnten, äußert sie Bedenken, dass diese ein Gefühl der ständigen Überwachung hervorrufen könnten.



Abb. 37 Frau H. vermisst Notrufsäulen am S-Bahnhof Grunewald, insbesondere im langen Tunnel. Die westlichen Fahrrad-Abstellanlagen sind unbeleuchtet und weit vom Eingang entfernt, während abgestellte Anhänger dort für Unbehagen sorgen

3. **Nutzungskonflikte im Verkehrsraum:** Ein zentrales Thema für Frau H ist das Konfliktpotenzial zwischen Radfahrern und Fußgängern. Sie schildert, dass ältere Menschen sich durch Radfahrer, die unerwartet von hinten kommen, oft unsicher fühlen. Ihrer Meinung nach fehlen klare Abgrenzungen zwischen Rad- und Fußwegen, was zu Irritationen führt. Darüber hinaus bemängelt sie die allgemeine Sauberkeit in bestimmten Bereichen des Verkehrsraums. Schmutzige Fahrstühle und unangenehme Gerüche, die oft als Zeichen von Verwahrlosung wahrgenommen werden, verstärken das Unsicherheitsgefühl und mindern die Aufenthaltsqualität.
4. **Unsicherheitsgefühle durch andere Menschen:** Die Präsenz von Obdachlosen an bestimmten Orten betrachtet Frau H ambivalent. Während sie betont, dass einige Obdachlose keine Probleme verursachen und sich rücksichtsvoll verhalten, sieht sie das Campieren an öffentlichen Plätzen dennoch als kritisch, da es das Sicherheitsgefühl beeinträchtigen kann. Gleichzeitig macht sie auf Konflikte im Umfeld von Schulen aufmerksam. Der Weg zur Schule

sei häufig gefährlich, da enge Straßen, parkende Autos und SUVs zu Verkehrssituationen führen, in denen Kinder gefährdet sind. Diese Umstände bereiten ihr Sorgen, insbesondere da sie ihren Sohn nicht allein auf diesen Strecken unterwegs sein lassen würde.

5. **Persönliche Bewältigungsstrategien:** Um sich sicherer zu fühlen, passt Frau H ihre Nutzung des öffentlichen Raums an ihre Wahrnehmung an. Sie vermeidet beispielsweise bestimmte Bereiche zu bestimmten Zeiten oder weicht auf das Fahrrad aus. Während ihr Sohn die S-Bahn eigenständig nutzen darf, lässt sie ihn aufgrund des Verkehrsaufkommens und der teilweise gefährlichen Verkehrssituationen nicht allein auf dem Schulweg unterwegs sein. Dies zeigt, dass ihre Strategien sowohl auf ihren persönlichen Erfahrungen als auch auf der Wahrnehmung spezifischer Risiken basieren.



Abb. 38 Durch Vandalismus funktionsbeeinträchtigte Fahrstühle verhindern die Barrierefreiheit im Bahnhof

5 Zusammenführung und Analyse der Informationen

In diesem Kapitel werden die in den vorangegangenen Abschnitten gesammelten Informationen systematisch zusammengeführt und analysiert. Ziel ist es, auf Basis der erhobenen Daten fundierte strategische Handlungsempfehlungen zu entwickeln, um sichere und attraktive Mobilitätsorte für Frauen zu schaffen. Die Analyse gliedert sich in einen kurzen Abschnitt zum Vorgehen der SWOT-Methodik, die Ergebnisse der Analyse in Form von drei SWOT-Matrizen für die Untersuchungsorte sowie den aus der SWOT-Analyse entwickelten Strategien. Dabei wird zunächst die methodische Vorgehensweise beschrieben, anschließend die Ergebnisse der Analyse dargestellt und abschließend die darauf aufbauenden Strategien entwickelt.

Die SWOT-Analyse ist ein bewährtes Instrument innerhalb der strategischen Planung, das dazu dient, eine umfassende und integrierten Lösungsansatz zu entwickeln.³¹ Ziel der SWOT-Analyse ist es, mobilitätspolitische Ziele zu definieren, den Status quo im Verkehrssystem zu bewerten, daraus Strategien und Maßnahmen abzuleiten und die Umsetzung zu skizzieren. Dabei werden sowohl qualitative als auch quantitative Daten unter Berücksichtigung des übergeordneten Leitziels der sicheren und selbstbestimmten Mobilität zusammengeführt, um die Planung in einem ganzheitlichen Ansatz zu gestalten. Die SWOT-Analyse ermöglicht es, die Mobilität aus der Perspektive der Nutzerinnen stärker in die Verkehrsplanung einzubeziehen und gleichzeitig gesellschaftliche, technologische, ökologische, ökonomische und kulturelle Entwicklungen zu berücksichtigen.

5.1 Herangehensweise für die Analyse

Im Rahmen der Analyse werden alle zuvor erfassten Informationen auf ihre Relevanz und ihren Einfluss hinsichtlich des Ziels „Sichere und attraktive Mobilitätsorte für Frauen zu schaffen“ überprüft. Die Datengrundlage umfasst die Ergebnisse der Grundlagenanalyse aus den drei Untersuchungsgebieten sowie zusätzliche Erhebungen für die Untersuchungsorte S-Bahnhof Grunewald und U-Bahnhof Blissestraße. An diesen Standorten wurden Passantinnenbefragungen sowie qualitative Befragungen durch teilnehmende Beobachtungen durchgeführt.

Aufgrund der unterschiedlichen Erhebungsmethoden liegen die Informationen in variierender Form und mit unterschiedlichem Aussagegehalt vor. Eine zentrale Aufgabe der Analyse ist es, diese Eindrücke unter einheitlichen Kriterien zu bewerten, ohne die methodischen Besonderheiten der Daten außer Acht zu lassen. Hierzu wird ein standardisiertes Formular eingesetzt, mit dem die wesentlichen Kernaussagen der erhobenen Informationen erfasst und kategorisiert werden. Im ersten Schritt werden die Informationen digital dokumentiert und jeweils einer Kategorie, einem sogenannten Indikator, zugeordnet. Diese Indikatoren sind entscheidend für die Bewertung der Zielerreichung. Im zweiten Schritt wird analysiert, ob die Informationen als Stärke, Schwäche, Chance oder Risiko in Bezug auf das gesetzte Zielkriterium zu bewerten sind.

³¹ Eine ausführliche Erläuterung zur Verwendung der SWOT-Analyse im mobilitätsplanerischen Kontext findet sich im Leitfaden Mobilitätsberichterstattung auf Seite 22-23: <https://mobilbericht.mobilitaet.tu-berlin.de/pdfs/leitfaden.pdf>

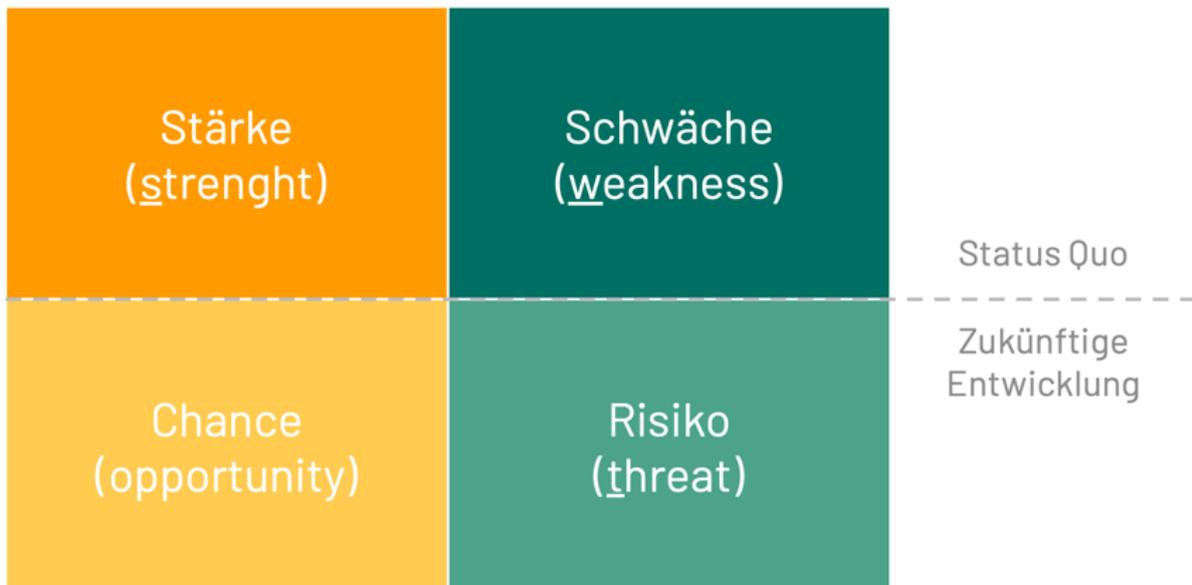


Abb. 39 Die SWOT-Matrix als Analyseinstrument für quantitative und qualitative Datensätze

- Stärken und Schwächen beschreiben den aktuellen Status Quo, der das Ziel entweder unterstützt oder behindert.
- Chancen und Risiken beziehen sich auf potenzielle zukünftige Entwicklungen und wirken sich positiv oder negativ auf die Zielerreichung aus.

Alle Informationen werden je nach Untersuchungsgebiet auf diese Weise in einer SWOT-Matrix (engl.: Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) eingeordnet. Die hier erarbeiteten Ergebnisse sind eine essenzielle Grundlage für die anschließende Strategieentwicklung.

5.2 Ergebnisse der SWOT-Analyse

Für die drei Untersuchungsgebiete S+U-Bahnhof Bundesplatz, U-Bahnhof Blissestraße und S-Bahnhof Grunewald konnten alle relevanten Informationen in den folgenden drei SWOT-Matrizen eingeordnet werden.

SWOT-Analyse vom Bahnhof Bundesplatz

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gutes nachbarschaftliches Verhältnis sowohl zwischen Bewohner*innen als auch im Kontakt mit Laden-/Restaurantbesitzer*innen ▪ Kriminalitätsraten in den Bezirksregionen "Volkspark Wilmersdorf" und "Friedenau-West" liegen unter dem Berliner Durchschnitt ▪ Gastronomisches Angebot westlich des Bundesplatzes wird als positiv angesehen ▪ Gute Abdeckung mit Grundversorgungsmöglichkeiten ▪ Gute ÖPNV-Anbindung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Autotunnel als Vorzeigeobjekt für damals autogerechte Planung präsentiert ▪ Dominanz des MIV bezüglich Flächenverteilung ▪ Gestaltung des Bundesplatzes allgemein unattraktiv ▪ Hoher Versiegelungsgrad und wenig Grünflächen ▪ Nicht barrierefreie ÖPNV-Zugänge und Verbindungen ▪ Sehr unzuverlässige Fahrstühle ▪ Hohe Luft- und Lärmbelastung ▪ Starke Trennwirkung durch breite Straßen ▪ Unzureichende Radinfrastruktur abseits der Prinzregentenstraße ▪ Örtlich geringe subjektive Sicherheit, z.B. Raum unter A 100 als Angstraum ▪ Geringes Spielplatzangebot ▪ Geringe Fußverkehrssicherheit aufgrund Konfliktsituationen mit Rad und MIV
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gestaltungsmöglichkeiten auf Grund der Lage innerhalb des S-Bahnringes 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Direkt auf Bezirksgrenze/geteilte Zuständigkeiten ▪ Brückenbauwerk in Bundeseigentum ▪ Wenige Haushaltsmittel ▪ Steigende EU-Luftgrenzwerte

SWOT-Analyse vom U-Bahnhof Blissestraße

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gute ÖPNV-Anbindung ▪ Vielfältige Gastronomie ▪ Viele Einkaufsmöglichkeiten ▪ Grüne Naherholungsfläche Wilhelmsaue ▪ Engagierte Anwohnerinitiativen im Umfeld ▪ Gut beleuchteter U-Bahnsteig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Arkaden exponieren Zufußgehende für Lärm und Luft ▪ Fehlende Aufenthaltsqualität ▪ Starke Dominanz des Straßenverkehrs ▪ Trennwirkung durch ruhenden Verkehr (Wilhelmsaue) ▪ Trennwirkung durch viele Fahrstreifen ▪ Schlechte Beleuchtung der Fußgängerwege (Aue, Arkaden) ▪ Nicht barrierefreie FGÜ (Wilhelmsaue/Uhlandstr.) ▪ Barrierefreier U-Bahnausgang nicht gut erreichbar (LSA) ▪ Kurze Grünzeit LSA Brandenburgische ▪ Starke Nutzungskonkurrenz auf den Fußwegen durch Gewerbe/Mikromobilität ▪ Potentielle Angsträume bei Fußdurchwegungen (Blisse/Berliner) ▪ Subjektive Unsicherheit durch Nutzungskonflikte auf den Grünflächen ▪ Schlecht ausgebaute Radinfrastruktur (inbs. Für Care-Arbeit) ▪ Fehlende Orientierungsschilder am Bahnhof
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufstellflächen für Fahrräder vor FGÜs bereits umgesetzt ▪ Dynamische Quartierentwicklung im Umfeld ▪ Gebiet liegt Radvorrangnetz 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beschränkte Gestaltungsmöglichkeiten des Bezirks ▪ Wenige Haushaltsmittel ▪ Steigende EU-Luftgrenzwerte

SWOT-Analyse vom S-Bahnhof Grunewald

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gute Beleuchtung und Sauberkeit im Fußgängertunnel ▪ Mehrere gastronomische Einrichtungen um den Bahnhof ▪ Mehrere Geschäfte am Südausgang ▪ Gestaltete Grünflächen im Süden ▪ Naherholungsgebiet Grunewald im Norden ▪ Gut ausgestattete Bushaltestation ▪ Öffentliche Toilette auf den Carmielplatz ▪ Geringe Luft- und Lärmbelastung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Langer und enger Fußgängertunnel ▪ Nutzungskonflikte zwischen Rad & Fuß im Fußgängertunnel ▪ Keine direkte Radverbindung zwischen Wohngebiet und Naherholungsgebiet Grunewald ▪ Schlechte Beleuchtung Autobahntunnel ▪ Unattraktive Fußgängerwege unter Autobahntunnel ▪ Nicht barrierefreier FGÜ zum Grunewald ▪ Viele Oberflächen mit kleinteiligen Steinpflaster ▪ Fehlende Beschilderung und Orientierung ▪ Schmale Fußwege entlang der Straße ▪ Zugeparkter Bahnhofsvorplatz ▪ Schwere Erreichbarkeit des Carmielplatzes durch parkende KFZ ▪ Unübersichtliche Verkehrsführung um den Carmielplatz ▪ Zugeparkte und schlecht sichtbare FGÜs um den Carmielplatz ▪ ÖPNV nicht uneingeschränkt barrierefrei ▪ Bahnsteig und Umgebung zu Randzeiten wenig belebt
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bestehendes Unterführungsbauwerk am westlichen Bahnsteig ▪ Versteckter historischer Besichtigungsort ▪ Stabile Einwohnerstrukturen ▪ Große Konversionsflächen im Norden (Güterbahnhof) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Denkmalschutz ▪ Geschlossener Supermarkt ▪ Wenige Haushaltsmittel

5.3 Herangehensweise bei der Strategieentwicklung

Die Strategieentwicklung bildet den kreativen Part der SWOT-Analyse und eröffnet die Möglichkeit, aus den gesammelten Daten über den Status Quo Zielvorgaben für neue Entwicklungen abzuleiten. Dabei wird die finale SWOT-Matrix genutzt, die auf die wichtigsten Aspekte der Analyse reduziert ist, um eine klare und zielorientierte Strategieentwicklung zu gewährleisten.

Eine Strategie entsteht durch die Verbindung von zwei Fakten aus unterschiedlichen Bereichen der SWOT-Matrix. Dabei wird ein Fakt aus den Feldern des Status Quo (Stärken oder Schwächen) mit einem Fakt aus den Feldern der zukünftigen Entwicklungen (Chancen oder Risiken) kombiniert. Es ergeben sich vier Strategietypen:

- Ausbauen: Verbindung von Stärken und Chancen, um positive Faktoren weiter zu fördern.
- Aufholen: Kombination von Schwächen und Chancen, um Schwächen durch Chancen auszugleichen.
- Absichern: Verknüpfung von Stärken und Risiken, um bestehende Stärken vor potenziellen Risiken zu schützen.
- Vermeiden: Kombination von Schwächen und Risiken, um negative Auswirkungen zu minimieren.

Diese vier Strategietypen lassen sich auch anhand konkreter Handlungsansätze differenzieren. *Optimierungsstrategien*, die dem Punkt „Ausbauen“ zugeordnet sind, zielen darauf ab, bestehende Stärken weiter auszubauen und zu maximieren. Hierbei geht es darum, vorhandene Vorteile gezielt zu nutzen, um noch bessere Ergebnisse zu erzielen. *Transformationsstrategien* im



Abb. 40 Die SWOT-basierte Strategieentwicklung identifiziert neue Lösungsansätze in Form von vier Strategieformaten

Bereich „Aufholen“ fokussieren darauf, bestehende Schwächen zu überwinden und Chancen zu ergreifen, die helfen, in Bereichen, in denen man bisher zurückliegt, aufzuholen und sich zu verbessern. *Resilienzstrategien*, die mit dem Punkt „Absichern“ verbunden sind, orientieren sich darauf, die bestehenden Stärken zu sichern und gegen mögliche Risiken abzusichern, um die Organisation oder das System auch in unsicheren Zeiten stabil zu halten. Schließlich beinhalten *Präventionsstrategien*, die dem Punkt „Vermeiden“ zugeordnet werden, Maßnahmen, die darauf abzielen, Risiken und Schwächen bereits im Vorfeld zu minimieren oder zu verhindern, um negative Entwicklungen von vornherein zu vermeiden.

Durch diese systematische Verknüpfung werden Zielvorgaben entwickelt, die im weiteren Projektverlauf durch Maßnahmen umgesetzt werden sollen. Dabei ist darauf zu achten, dass alle relevanten Fakten mindestens einmal (mehrfach möglich) berücksichtigt werden, insbesondere jene, die einen erheblichen Einfluss auf die Zielerreichung haben. Die fundierte Kenntnis über die Hintergründe der analysierten Fakten ist für die Strategieentwicklung essenziell, um bedarfsgerechte und wirkungsvolle Maßnahmen zu definieren. Gleichzeitig wird der Interpretationsspielraum begrenzt, um eine klare und zielgerichtete Umsetzung zu ermöglichen.

Im Folgenden finden sich für die drei untersuchten Gebiete dezidiert entwickelte Lösungsstrategien auf Basis der verschiedenen Erkenntnisse aus den vorhergehenden Kapiteln. Alle Strategien tragen an den drei Verkehrsknotenpunkten dazu bei, sichere und attraktive Mobilitätsorte für Frauen zu schaffen.

5.4 Strategien für das Untersuchungsgebiet Bahnhof Bundesplatz

Optimierungsstrategien

- Positive Rahmenbedingungen am Varziner-Platz nach Norden hin zur Bernhardstraße verlängern und anliegende Akteure mit einbeziehen

Transformationsstrategien

- Teilumnutzung des Parkraums unter der A100 in eine multimodale Mobilitätsstation (jelbi) inklusive neuer Radabstellanlagen und Lastenfahrradabstellplätze
- Aufwertung der dunkleren Abschnitte unter der Autobahn- und S-Bahnbrücke durch Lichtinstallationen und farbliche Konzepte im Rahmen eines Wettbewerbs mit Bürgerjury
- Integration sozialer Einrichtungen (Kiezbüro, Bahnhofsmision) in die ungenutzten Flächen am S-Bahnhof Bundesplatz

Resilienz-Strategien

- Langfristige Umwandlung des gesamten Parkplatzbereiches in Sport- und Spielanlagen für alle Altersgruppen um der wachsenden Bevölkerung im Bereich gerecht zu werden

Präventions-Strategien

- Unfallprävention an der Bundesallee durch Verhinderung des illegalen Schrägparkens auf dem Mittelstreifen unter den Brücken
- Zukünftige striktere Luft- und Lärmemissionengrenzwerte durch Anpassungsmaßnahmen unter den Brücken entgegenwirken

5.5 Strategien für das Untersuchungsgebiet U-Bahnhof Blissestraße

Optimierungsstrategien

- Durch Radabstellanlagen geschützte FGÜs mit besseren Sichtbeziehungen wie in an der Kreuzung Wilhelmsaue/Uhlandstraße auch an den anderen Kreuzungsbereichen umsetzen (Wilhelmsaue/Blissestr + FGÜ Berliner Str. auf Höhe Fechner)

Transformationsstrategien

- Barrierefreien U-Bahneingang durch fußgängerfreundlichere Ampelschaltungen (Berliner/Brandenburg) besser für mobilitätseingeschränkte Menschen integrieren
- Gemeinsam mit Anwohnerinitiativen und lokalen Gewerbetreibenden in einer gemeinsamen Aktion Ideen und Verantwortlichkeiten für Aufwertung der öffentlichen Räume (inbs. Fußwege/Arkaden) generieren
- Schaffung von Liefer- und Ladeflächen (inbs. Für Lieferfahräder) auf Kosten von Parkraum zur Entlastung der Fußwege
- Verlängerung der nahmobilitätsfreundlichen nördlichen Uhlandstraße in die südlichen Bereiche der Uhland- und Berlinerstraße (geschützter Radstreifen)

Präventions-Strategien

- Die drohende Abwertung der Wilhelmsaue durch Nutzungskonflikte entgegenwirken indem mit einem Bündnis aus anliegenden öffentlich-sozialen Einrichtungen (Kirche, Schule) neue Nutzungsmöglichkeiten des Parkareal ausloten

5.6 Strategien für das Untersuchungsgebiet S-Bahnhof Grunewald

Optimierungsstrategien

- Gleis 17 als historischer Ort wird durch neue Beschilderung klarer ausgeschildert und insgesamt besser integriert in Kooperation mit Kulturpartnern aus Berlin (Topographie des Terrors)
- Teileinziehung des oberen Dreieckstücks der „Am Bahnhof Grunewald“-Straße integriert die bereits ästhetisch gestaltete Grünfläche, in Ergänzung mit einem Zebrastreifen zum Karmielplatz macht die Grünflächen nutzbar und verbessert die Orientierung
- Im Rahmen größerer Umgestaltungen der Konversionsfläche des Güterbahnhofs (LOR25) können entlang der S-Bahnstrecke neue Querverbindungen geschaffen werden, insbesondere im SüdWesten des S-Grunewald, da hier bereits ein alter Verbindungstunnel existiert

Transformationsstrategien

- Ästhetische Umgestaltung/Aufwertung des Fußgängertunnels und der Nischen mit Kunst/Werbung
- Abschaffung der Parkmöglichkeiten direkt vorm Südausgang zur Verbesserung der Sichtbeziehungen bietet gleichzeitig Möglichkeit den öffentlichen Raum durch die gastronomischen Einrichtungen zu nutzen
- Abschaffung der Parkmöglichkeiten rund um den Karmielplatz ermöglicht eine bessere Integration der Grünfläche und öffentlichen Toilette sowie der Büchertelefonzelle
- Schaffung befestigter und attraktiver Radabstellanlagen (auch für Lastenfahrräder) am Nord- und Südausgang, verringert wildes Fahrradparken auf Gehwegen
- Verbesserung der Zuwegung und Aufenthaltsqualität (insb. Bei Dunkelheit) der Bushaltestelle am Schmetterlingsplatz

Präventions-Strategien

- Hohes Unfallrisiko für ältere und seheingeschränkte Menschen reduzieren, indem die beiden Kreuzungsbereiche südlich vom Karmielplatz (+ Kreuzung Eichkampstraße) barrierefrei und fußgängerfreundlich (markierte Gehwegvorstreckungen) geschaffen werden

6 Strategien zur Aufwertung der drei Untersuchungsgebiete

„Angsträume“ sind Orte, an dem sich Menschen unsicher fühlen, wie beispielsweise der unter dem Autobahnviadukt gelegenen S-Bahnhof Bundesplatz.³² Auch wenn Menschen Angsträume als besonders bedrohlich wahrnehmen, finden dort in der Regel nicht mehr Verbrechen statt als an anderen Orten. Vielmehr empfinden das bestimmte Bevölkerungsgruppen so. Insbesondere für Frauen gelten Angsträume als besonders bedrohlich, obwohl zwei Drittel aller Gewalttaten gegen Frauen und Mädchen im privaten Nahraum stattfinden³³; Männer hingegen fallen im öffentlichen Raum überdurchschnittlich oft Gewalttaten zum Opfer.

Der Angstraum ist ein soziales Konstrukt und Ausdruck einer geschlechterspezifischen Erziehung, die die Frau als schwach und harmlos kennzeichnet, während der Mann als stark und tendenziell gewaltbereit erscheint.³⁴ Angsträume entstehen neben realen Bedrohungen z.B. auch in dem Moment, wenn die Mutter ihrer Tochter anbietet, sie abends vom Musikunterricht abzuholen, damit sie bei Dunkelheit nicht allein den angstbesetzten Raum unter dem Autobahnviadukt am S-Bhf. Bundesplatz nutzen muss. Auf diese Weise vermittelt die Mutter an ihre Tochter eine nicht reale Gefahr, die schließlich für beide in ihrem Alltag gleichermaßen handlungsleitend ist.

Dem sozialen Phänomen Angstraum kann zum einen durch Aufklärung begegnet werden, indem die betroffenen Frauen als starke, selbstbewusste Persönlichkeiten angesprochen werden und ihnen eine realistische Gefahrenlage vermittelt wird (Empowerment). Zum anderen kann der Angstraum im Sinne einer gendergerechten Stadtentwicklung zu einem attraktiven Aufenthaltsraum umgestaltet werden.³⁵ Im besten Fall werden beide Strategien zugleich verfolgt und greifen im Ergebnis ineinander. Davon hat sich die vorliegende Studie bei der Entwicklung von Strategien zur gendergerechten Gestaltung der drei Stadträume S-Bhf. Bundesplatz, U-Bhf. Blissestraße und S-Bhf. Grunewald leiten lassen.

6.1 S-Bhf. Bundesplatz: Vom Transitraum zum Sozialraum

Angsträume sind nicht selten auch Transiträume. So wie der unter dem Autobahnviadukt gelegene S-Bhf. Bundesplatz, handelt es sich dabei um Verkehrsknoten, die dafür errichtet wurden, Verbindungen herzustellen und möglichst schnell durchschritten zu werden. Gemessen an den im Kapitel „Zum Stand der Forschung“ vorgestellten immateriellen Ansprüche der Raumgestaltung, die wir als qualitative Kriterien zur Bewertung eines guten Stadtraums heranziehen, beschränkt sich die *soziale Brauchbarkeit* des S-Bhf. Bundesplatz darauf, ihn möglichst schnell wieder zu verlassen.

Unabhängig davon, ob man dort abfährt oder ankommt, die soziale Brauchbarkeit dieses Transitraums ist allenfalls flüchtig (Abb. 41).³⁶ Auch das zweite Kriterium, die *Orientierung*, ist in diesem

³² Planungsleitfaden für mehr Sicherheit im öffentlichen Raum, u.a. zur Minimierung von Angsträumen vgl. Preis & Pohlmann-Rohr, 1995.

³³ Für Fakten zum Thema sexuelle Gewalt in Kindheit und Jugend vgl. BKSf, 2024: <https://www.bundeskoordination.de/>.

³⁴ Zum Wirkungsgefüge von Raum, Macht und Geschlecht am Beispiel von (Un)Sicherheiten im öffentlichen Raum vgl. Ruhne, 2011.

³⁵ Zu gendergerechter Stadtentwicklung vgl. Dellenbaugh-Losse, 2024.

³⁶ Dem scheint der dauerhaft als Parkplatz genutzte Raum unter dem Autobahnviadukt zu widersprechen, allerdings ist das Kennzeichen sozialer Brauchbarkeit menschliche Interaktion, die beim stundenlangen Parken nicht auftritt.

Raum nicht stark ausgeprägt, vielmehr herrscht eine Orientierungslosigkeit vor, die zur Verunsicherung der Menschen beiträgt und die Wahrnehmung des S-Bhf. Bundesplatz als Angstraum befördert. Hinzu kommt, dass ein Transitraum, abgesehen von seiner technischen Funktion als Verkehrsverbindung, über keine *Identität* verfügt. Diese Räume, die keine individuelle Identität stiften, über keine gemeinsame Vergangenheit verfügen und keine sozialen Beziehungen schaffen, bezeichnet der französische Philosoph Marc Augé³⁷ als „Nicht-Orte“. Aufgrund seiner Charakterlosigkeit fehlt dem S-Bhf. Bundesplatz



Abb. 41 Aufgang S-Bahnhof Bundesplatz

sowohl das Potential zur *Anregung* wie auch zur *Identifikation*. Vor diesem Hintergrund überrascht es nicht, dass keine der befragten Personen den S-Bhf. Bundesplatz als *schön* bezeichnet.

Eine Strategie der gendergerechten Entwicklung des S-Bhf. Bundesplatz hat das Ziel, den „Nicht-Ort“ so zu gestalten, dass er über seine Funktion als Transitraum hinaus sozial nutzbar wird und sein Image als Angstraum verliert. Dazu schlagen wir ein zeitlich gestaffeltes Vorgehen vor, angefangen mit kurzfristigen Maßnahmen, die innerhalb von einem Jahr umsetzbar sind, über mittelfristige Maßnahmen, die innerhalb von fünf Jahren realisiert werden können, bis zu langfristigen Maßnahmen, deren Umsetzung bis zu zehn Jahren erfordern.



Abb. 42: Neue Mitte Passau – Zentraler Platz vor dem Kloster Nikola

³⁷ Für eine ethnologische Auseinandersetzung mit „Nicht-Orten“ vgl. Augé, 2019

Bürger:innen gestalten ihre Stadträume

Damit sich die Menschen vor Ort den unwirtlichen Raum aktiv aneignen können, sollte im ersten Schritt ein Wettbewerb zur farblichen Gestaltung durchgeführt werden. Zu empfehlen wäre eine Kombination aus professioneller Anleitung und bürgerschaftlichem Engagement. Die Farbgestaltung kann mit Hinweisen verbunden werden, die die Orientierung an dem unübersichtlichen Ort erleichtert. In diesem Zusammenhang verdient die Durchwegung vom Varziner-Platz nach Norden zur Bernhardstraße besondere Aufmerksamkeit. Das bisher nicht ausgeschöpfte Potential des Varziner-Platzes sollte genutzt werden, um den Platz aufzuwerten und ihn zum Ausgangspunkt für eine einladende fußläufige Verbindung auf die andere Seite des Autobahnviadukts zu machen. Dazu sollte der Platz im Sinne der Schwammstadt entsiegelt und mit Blick auf das Mikroklima durch Wasserelemente ergänzt werden (Abb. 42).

Das attraktive Gegenüber in der Bernhardstraße könnte die Einrichtung eines Mobilitäts- und Kiezbüro bilden, das als Treffpunkt für die Bürger:innen des Quartiers dienen kann und wo gemeinsame Aktivitäten organisiert werden können. Der Wettbewerb zur Farbgestaltung sollte idealerweise am Anfang stehen. Dauerhafte Einrichtungen wie das Mobilitäts- und Kiezbüro leisten einen Beitrag zur sozialen Brauchbarkeit und bilden ein Gegengewicht zum flüchtigen Transitraum. Deshalb sollte zusätzlich zum Mobilitäts- und Kiezbüro der stillgelegte Aufgang zum S-Bahnhof Bundesplatz (Abb. 41) geöffnet und der Bahnstammmission zur Nutzung angeboten werden, um als Anlaufstelle für bedürftige Personen dienen.



Abb. 43: Der nach dem berühmten niederländischen Illustrator Fiep Westendorp benannte „Fiep-Tunnel“

Zeitgleich und ergänzend, sollte der Bezirk eine Lichtinstallation in Auftrag geben. Wenn das Farbkonzept und die Lichtinstallation thematisch geschickt miteinander verbunden werden, könnte der charakterlose Transitraum eine eigene Identität gewinnen und sich zu einem anregenden Ort entwickeln. Beispielweise wurde in den Niederlanden bei der Gestaltung eines Fahrrad隧nells eine bekannte Persönlichkeit zum Thema gemacht, mit der sich die Menschen vor Ort identifizieren (Abb. 43). Im belgischen Hasselt wurden drei Fußgänger- und Fahrrad隧nells mit einer dynamischen Lichtinstallation ausgestattet, deren Beleuchtungsplan verschiedene Themen visualisieren kann, mit denen die Menschen angesprochen werden (Abb. 44). Demgegenüber ist

der Vorher-Nachher-Vergleich der Neugestaltung des ‚Nobelunnel‘ im schwedischen Malmö relativ unspektakulär, aber nicht weniger eindrucksvoll (Abb. 45).



Abb. 45 Der Nobelunnel in Malmö, Schweden 2016 und 2018



Abb. 44 Die Beleuchtungsanlagen eines Fahrrad- und Fußgängertunnels unter dem Universitätsgelände und der Großen Ringstraße im belgischen Hasselt (Limburg)

Neue Mobilitätsangebote erfahrbar machen

Eine mehrjährige Planung erfordert die von uns empfohlene Teilumnutzung des Parkraums unter der A100. Den Anfang könnte die Einrichtung einer multimodalen Mobilitätsstation (**Jelbi**) bilden, die den Bürger:innen in Verbindung mit dem geplanten Mobilitätsbüro in der Bernhardstraße neue Mobilitätsangebote nahe bringt. Eine weitere Teilumnutzung könnte zugunsten eines Mikro-Hubs erfolgen, mit dem die Feinverteilung auf der letzten Meile mit Lastenrädern organisiert werden kann (Abb. 46).



Abb. 46 Jelbi-Station der BVG und Micro-Hub KoMoDo in Berlin

Die Entwicklungsgesellschaft *InfraVelo* hat in ihrer Standort- und Potenzialanalyse hat auch die abgestellten Fahrräder sowie die bestehenden Radabstellanlagen am S-Bahnhof Bundesplatz untersucht und den voraussichtlichen Bedarf für das Jahr 2030 prognostiziert.³⁸ Die Analyse zeigt, dass zusätzlich zu den aktuell 78 vorhandenen Stellplätzen am Bundesplatz weitere 290 bis zum Jahr 2030 benötigt werden. Deshalb sollten neben den Leihangeboten der Mobilitätsstation am S-Bahnhof sukzessive auch sichere Radabstellanlagen für private Fahrräder eingerichtet werden, insbesondere für Lastenräder.³⁹

Stadträume für Alle

Im Rahmen einer Lehrveranstaltung des Fachgebiets Integrierte Verkehrsplanung der *Technischen Universität Berlin*, haben die Studierenden in einer Bestandsaufnahme des Quartiers Bundesplatz festgestellt, dass es einerseits viele KITAs und Schulen gibt, andererseits aber nur wenige Spielplätze und Aufenthaltsflächen für Kinder und Jugendliche.⁴⁰ Diese Diskrepanz wird sich mit dem Zuzug junger Familien in neue Wohnkomplexe wie den nahe des Varziner-Platzes noch verschärfen. Vor diesem Hintergrund sollte die langfristige Umwandlung des gesamten, knapp 3000 qm umfassenden, Parkplatzbereichs in Wettergeschützte, überdachte Sport- und Spielanlagen für alle Altersgruppen geplant werden (Abb. 47 + Abb. 48).

Neben dem zu erwartenden Bevölkerungswachstum, bilden auch die neuen Luft- und Lärmemissionsgrenzwerte der Europäischen Kommission Anlass zu weitreichenden den Autoverkehr reduzierenden Maßnahmen. Dazu sollte die Bundesallee auf eine zweistreifige Zweirichtungsfahrbahn rückgebaut werden. Mit diesem Ziel vor Augen, sollte als kurzfristige unfallpräventive



Abb. 47 Überdachte Freiluftsporthalle



Abb. 48 Überdachte Freiluftspielanlage

³⁸ vgl. *InfraVelo* (2020): Standort- und Potenzialanalysen zu Fahrradparken in Berlin: <https://www.infravelo.de/projekte/fahrradparken/sup/>

³⁹ Konkrete Beispiele für Radabstellanlagen und Tipps zur Umsetzung im Kapitel 7.3 S-Bhf Grunewald - Radabstellanlagen am Nord- und Südausgang ausbauen

⁴⁰ Bestandsaufnahme des Quartiers Bundesplatz im Rahmen einer Lehrveranstaltung des Fachgebietes Integrierte Verkehrsplanung an der TU Berlin vgl. IVP, 2023.

Maßnahme das Parken auf dem Mittelstreifen aufgehoben werden, dass in dieser Form schon heute nicht mehr erlaubt ist. Durch den langfristigen Rückbau der Fahrbahn wird die Trennwirkung reduziert und das Queren für zu Fuß Gehende erleichtert. Die zukünftig freiwerdenden Flächen sollten entsiegelt und mit grüner und blauer Infrastruktur ausgestattet werden. Weitere Nutzungsmöglichkeiten sollten schrittweise und zum gegebenen Zeitpunkt mit Beteiligung der Anwohner:innen entschieden werden.

6.2 U-Bhf Blissestraße: Vom Menschen als Verkehrshindernis zum Maß aller Dinge

Das Quartier um den U-Bhf. Blissestraße verfügt über eine sehr gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr sowie eine vielfältige Gastronomie und umfangreiche Einkaufsmöglichkeit. Aufgrund der hohen sozialen Brauchbarkeit ist das Quartier insgesamt sehr belebt und anders als beim S-Bhf. Bundesplatz stellt sich auch zu den Tagesrandzeiten nicht der Eindruck eines „Angstraums“ ein. Gleichzeitig ist das Quartier durch große Magistralen der Straßeninfrastruktur (60%) mit einem hohen Verkehrsaufkommen geprägt, das zu starken Lärm- und Luftemissionen führt. Im Ergebnis konkurriert in dem Quartier um den U-Bhf. Blissestraße eine attraktive soziale Infrastruktur mit dem ausgedehnten „Nicht-Ort“ eines flüchtigen Transitraums. Wie im Fall des S-Bhf. Bundesplatz, sieht sich der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf auch bei dem Quartier um den U-Bhf. Blissestraße mit der Herausforderung konfrontiert, ab dem Jahr 2030 die strengeren Luftemissionsgrenzwerte der Europäischen Kommission einhalten zu müssen.

Aus Sicht der zu Fuß Gehenden

Vor diesem Hintergrund besteht die Aufgabe einer gendergerechten Verkehrsplanung und -politik darin, ungleiche Kräfteverhältnis zwischen den Verkehrsmitteln zu korrigieren, indem die Dominanz des privaten Autoverkehrs zugunsten des Umweltverbunds (ÖV, Rad- und Fußverkehr) reduziert wird. Eine niederschwellige, kurzfristig umsetzbare Maßnahme ist die fußgängerfreundliche Anpassung der Ampelschaltung, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen. Dementsprechend sollte in der Verlängerung des barrierefreien Zugangs zum U-Bhf. Blissestraße über den Aufzug auf der Mittelinsel die Ampelschaltung an der Kreuzung Berliner Str./Brandenburgische Str. neu geregelt werden.



Abb. 49 Geschützte Kreuzung in Chicago

In demselben Kreuzungsbereich wurden von den Befragten die überdachten, arkadenartigen Fußwege als wenig attraktiv wahrgenommen. Da es sich hierbei um öffentlichen Raum handelt, der sich teilweise im Privatbesitz befindet, sollten Anwohnende zusammen mit Gewerbetreibenden Ideen und Verantwortlichkeiten für die Aufwertung der öffentlichen Räume entwickeln, um die Aufenthaltsqualität zu steigern. In Anbetracht der vermehrten Verkehrsunfälle an Knotenpunkten, sollten darüber hinaus alle Kreuzungsbereiche mit Blick auf gute Sichtbeziehungen für

zu Fuß Gehende überprüft und ggf. umgestaltet werden (Abb. 49). Als Vorbild kann die mit Radabstellanlagen geschützte Kreuzung Wilhelmsaue/Blissestraße gelten.

Ein großes Entwicklungspotential hat auch das Parkareal der Wilhelmsaue, das von Befragten aufgrund von Nutzungskonflikten (junge Männer, Obdachlose) teilweise gemieden wird. Bevor hier eine weitere Abwertung erfolgt, sollte ein Bündnis aus anliegenden öffentlichen und sozialen Einrichtungen (Kirche, Schule) neue Nutzungsmöglichkeiten ausloten. Dabei sollten aktuelle Nutzergruppen nicht verdrängt, sondern vielfältige Angebote geschaffen werden, die unterschiedliche Anforderungen und Bedarfe berücksichtigen.

Sichere Fahrradmobilität zur Unterstützung komplexer Wegekettten

Aufgrund der ungleichen Aufteilung des Straßenraums zugunsten des Autoverkehrs kommt es auf den oftmals eng bemessenen Fußwegen zu vielfältigen Konfliktsituationen. Diese Problematik ist ein bekanntes Ergebnis des jahrzehntelangen Vorrangs motorisierten Individualverkehrs in der Stadtplanung, der Fuß- und Radverkehr systematisch marginalisiert hat. Ein Verweilen ist auf diesen Wegen zumeist weder vorgesehen noch möglich, was den sozialen Austausch und die Nutzung des öffentlichen Raums erheblich einschränkt. Zahlreiche Studien, wie etwa die des Umweltbundesamtes, unterstreichen, dass eine gerechtere Flächenverteilung im urbanen Raum nicht nur den Komfort der Fußgänger:innen erhöht, sondern auch die städtische Lebensqualität insgesamt verbessert.

Mittelfristig sollte darauf hingewirkt werden, die Flächen neu aufzuteilen und den zu Fuß Gehenden mehr Aufenthaltsmöglichkeiten anzubieten. Dies schließt unter anderem Sitzgelegenheiten, Grünflächen und Bereiche für soziale Interaktion ein, die auch zu einer besseren Integration unterschiedlicher Mobilitätsformen beitragen können. Insbesondere Liefer- und Ladeflächen für Gewerbetreibende sollten stärker in den Fokus rücken, um den Fußverkehr zu entlasten. Ein Ansatz könnte dabei sein, solche Flächen auf Kosten von Parkständen zu schaffen, wie es in Abb. 11 dargestellt wird. Ein konkretes Beispiel hierfür wäre der Fahrradlieferdienst „Flink“ in den Arkaden auf der westlichen Seite der Blissestraße, dessen Räder immer wieder den Fußweg blockieren. Eine ausreichende Stellfläche für die Fahrräder ist dort vorhanden und könnte beispielhaft zu einer schnellen Entlastung der konfliktreichen Situation auf dem Gehweg beitragen.



Abb. 50 Radweg und Ladezone in der Müllerstraße in Berlin Wedding

Ein zentrales Argument für eine stärkere Förderung des Fahrradverkehrs liegt in seiner Bedeutung für Frauen, die in ihrem Alltag oft komplexe Wegekettten bewältigen müssen. Diese Wegekettten beinhalten verschiedene Tätigkeiten wie den Weg zur Arbeit, das Bringen und Abholen von Kindern, den Einkauf sowie weitere Erledigungen. Laut der Mobilitätsstudie „Mobilität in Deutschland“ unterscheiden sich die Wegeprofile von Frauen und Männern signifikant, wobei

Frauen häufiger multimodale und kürzere Wege zurücklegen.⁴¹ In diesem Kontext bietet das Fahrrad – insbesondere das Lastenrad – ein flexibles und effizientes Transportmittel. Lastenräder erfreuen sich in den letzten Jahren wachsender Beliebtheit, da sie in der Lage sind, sowohl Kinder als auch Einkäufe zu transportieren. Die Nutzung solcher Räder kann nicht nur die Mobilität von Frauen erleichtern, sondern auch zu einer Reduzierung des motorisierten Verkehrsaufkommens beitragen, was wiederum dem Klima- und Gesundheitsschutz dient.

Darüber hinaus gibt es spezifische Berufsfelder, in denen Fahrräder eine wichtige Rolle spielen können. Ein prominentes Beispiel ist der ambulante Pflegebereich, in dem Frauen nach wie vor überproportional tätig sind. Studien zeigen, dass E-Lastenräder für den Einsatz in der Pflege optimal geeignet sind, da sie sowohl wirtschaftlich als auch ökologisch sinnvoll sind.⁴² Durch den Einsatz von Fahrrädern können Pflegekräfte flexibel und schnell von einem Einsatzort zum nächsten gelangen, ohne auf Parkplätze angewiesen zu sein (Abb. 51).



Abb. 51 Die Kranken- und Altenpflege im DRK-Kreisverband Märkisch-Oder-Havel-Spree e.V. setzt auf Lastenfahräder

Jedoch zeigt die Forschung auch, dass viele potenzielle Nutzerinnen durch die derzeitige Infrastruktur abgeschreckt werden. Der Stadtverkehr wird oft als gefährlich wahrgenommen, was besonders auf unsichere oder fehlende Radwege zurückzuführen ist. Eine zentrale Herausforderung besteht daher in dem Ausbau einer sicheren Radinfrastruktur. In dem Quartier um den U-Bhf. Blissestraße gibt es bisher nur ansatzweise Ansätze für geschützte Radwege, wie beispielsweise den in der Blissestraße. Eine Ausweitung solcher Maßnahmen wäre entscheidend, um mehr Menschen – insbesondere Frauen – dazu zu motivieren, das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel zu nutzen.

Da das Quartier im Berliner Radvorrangnetz liegt, wäre es beispielsweise sinnvoll, im ersten Schritt die bereits rad- und fußverkehrsfreundlich umgebaute nördliche Uhlandstraße im südlichen Bereich weiterzuführen. Eine solche Maßnahme würde nicht nur die Attraktivität des Radverkehrs erhöhen, sondern auch die intermodale Verbindung zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln fördern. Zudem könnten durch solche baulichen Verbesserungen geschlechtsspezifische Barrieren im Zugang zur städtischen Mobilität abgebaut werden, wie es von feministischen Mobilitätsforschern wiederholt gefordert wird.

Abschließend lässt sich festhalten, dass die Förderung des Radverkehrs – insbesondere unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Frauen – eine Schlüsselstrategie zur Gestaltung nachhaltiger und sozial gerechter Städte ist. Der Ausbau einer sicheren, komfortablen und inklusiven Radinfrastruktur sollte daher oberste Priorität haben.

⁴¹ Die Ergebnisse der Studie sind online verfügbar: https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf

⁴² Vgl. hierzu beispielsweise die Fallstudie von (Csoma & Lazányi 2019): <https://www.exploring-economics.org/fr/de-couvrir/reimagining-world-carework-case-cargonomia/>

6.3 S-Bhf Grunewald: Historisches Juwel wird zu modernem Aufenthaltsort für Alle

Der Bahnhof Grunewald, ein historisches Juwel, erbaut 1899 von Karl Cornelius und heute unter Denkmalschutz stehend, bietet durch seine Gestaltung und die bestehenden Angebote großes Potenzial für eine weitere Aufwertung. Der südliche Bahnhofsausgang mit seinen gastronomischen Einrichtungen, einer Bücherzelle und gut gestalteten Grünanlagen hat bereits positive Eigenschaften, die durch gezielte Maßnahmen optimiert werden können. Gleichzeitig gilt es, bestehende Defizite wie unklare Verkehrsstrukturen und mangelnde Sichtbeziehungen zu beheben, um die Aufenthaltsqualität für und objektive sowie subjektiv wahrgenommene Sicherheit von Frauen langfristig zu steigern.

Aufenthaltsqualität und objektive sowie subjektive Sicherheit am Vorplatz Süd und Karmielplatz optimieren

Ein zentrales Element zur nachhaltigen Verbesserung der Aufenthaltsqualität ist die Teileinziehung des oberen Dreiecks der Straße „Am Bahnhof Grunewald“. Gemäß § 7 des Straßengesetzes können Straßen eingezogen werden, wenn sie für den Verkehr entbehrlich sind oder wenn überwiegende Gründe des Allgemeinwohls dies erfordern.⁴³ Diese Fläche könnte neugestaltet und für die Außengastronomie genutzt werden. Durch diese Maßnahme würden die Sichtbeziehungen verbessert, die Attraktivität der Umgebung gesteigert und die vorhandenen Grünanlagen besser in den Vorplatz integriert. Den Erfolg von Umwidmungs- bzw. Teilentziehungsmaßnahmen kann man an anderen deutschen Bahnhöfen beobachten, bspw. am Hauptbahnhof Münster⁴⁴ mit neuer Grünfläche und Fußgänger:innenzone oder am Bahnhofsvorplatz in Lörrach⁴⁵, wo durch die Integration von Cafés und Restaurants mit Außenplätzen ein beliebter Treffpunkt entstanden ist. Die damit einhergehende Abschaffung von Parkmöglichkeiten ist ein wichtiger Bestandteil der Strategie hinzu mehr sozialer Brauchbarkeit des Ortes und sollte auch auf den weiteren südlichen Vorplatz sowie rund um den Karmielplatz angewendet werden.

Der Bereich direkt vor dem südlichen Ausgang des Bahnhofs wird derzeit durch parkende Autos dominiert, was sowohl die Sichtbeziehungen als auch die Aufenthaltsqualität negativ beeinflusst. Durch die Abschaffung dieser Parkmöglichkeiten kann der öffentliche Raum neu genutzt werden, beispielsweise für die Erweiterung von Außengastronomie oder Sitzgelegenheiten (Beispiel aus Mühlheim vgl. Abb.53., Beispiel aus Kassel Hbf vgl. Abb. 52). Beispiel Diese Maßnahme wirkt sich ebenfalls positiv auf die Verbindung zwischen S-Bahn und Bushaltestelle aus.

⁴³ Ein übersichtlicher Leitfaden zur Verkehrsberuhigung in Berliner Kiezen, der u.a. die Teileinziehung von Straßen thematisiert vgl. SenMVKU, 2023, S.6.

⁴⁴ Zur vielseitigen Nutzung der neugestalteten Grünanlage am Hauptbahnhof Münster vgl. Stadt Münster, 2024: <https://www.stadt-muenster.de/aktuelles/newsdetail/bremer-platz>

⁴⁵ Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität am Bahnhof Lörrach vgl. baden.fm, 2022: <https://www.baden.fm/nachrichten/loerrachs-neuer-bahnhofplatz-soll-menschen-zum-verweilen-einladen-954390/>



Abb. 52 Vorplatz vom Bahnhof Kassel mit Stadtmöbeln aus Metall und Holz, Kübeln voller bunt blühender Pflanzengesellschaften und Bodenmalerei

Die Orientierung zwischen dem S-Bahnhof und der Bushaltestelle am Karmielplatz wird derzeit durch parkende Autos erschwert. Die Entfernung erscheint dadurch größer, als sie ist. Eine kurzfristige Maßnahme wäre die Entfernung der parkenden Fahrzeuge, um Sichtachsen zu schaffen und die Orientierung zu erleichtern. Zusätzlich sollte eine gut sichtbare Beschilderung eingeführt werden, die Fußgänger:innen den Weg zwischen den Verkehrsmitteln weist. Dies würde die Nutzung des öffentlichen Verkehrs angenehmer und barrierefreier gestalten. Da Frauen seltener einen eigenen PkV besitzen und häufiger auf den ÖPNV angewiesen sind, wirkt sich diese Maßnahme doppelt positiv auf ihre Mobilität aus.

Der Karmielplatz, eine potenziell wertvolle Erholungsfläche, ist durch parkende Autos vom restlichen Raum isoliert und nur eingeschränkt barrierefrei zugänglich. Langfristig könnte dieser Platz komplett neugestaltet werden. Dies könnte die Einrichtung von Sitzgelegenheiten, einer verbesserten Grünflächengestaltung und einer barrierefreien Zuwegung umfassen. Zeitnah sollte bereits die Verbindung zwischen dem Karmielplatz und der Grünfläche vor dem Bahnhof verbessern und eine klare Fußgänger:innenlenkung erschaffen werden. Dazu kann kurzfristig und mit geringem Aufwand ein Zebrastreifen angelegt werden oder mit höherem Aufwand ein hochgepflasterter Übergang angelegt werden. Dieser induziert durch die Änderung des Untergrunds effektiv die notwendige Geschwindigkeitsreduktion von Kfz und passt sich ästhetisch gut in das historische Bild des Bahnhofs ein.

Für erfolgreiche, gut besuchte Außengastronomie ist es notwendig, die Aufenthaltsqualität so



Abb. 53 Vorplatz des Bahnhofs Mühlheim mit farbenfrohen Stadtmöbeln (Sitzgelegenheiten und Pflanzkübel) für mehr Aufenthaltsqualität auf einer ehemaligen Parkplatzfläche

zu steigern, dass die Menschen sich gern im Bereich der Außenflächen der Gastronomie aufhalten. Dieser Zustand ist bisher nur teilweise vorzufinden und muss demnach ausgebaut werden, wozu bereits Strategieansätze vorgestellt wurden. Die Ansiedlung bzw. der Ausbau attraktiver gastronomischer Angebote mit Außenbereichen sollte außerdem durch eine partizipative Erarbeitung des Gestaltungskonzepts vom Vorplatz gefördert werden. Gemeinsam mit den lokalen Gastonom:innen wird dabei über die Gestaltung der Außenbereiche sowie über Ansprüche (z.B. Lieferzonen) diskutiert werden.

Um das hohe Unfallrisiko für ältere oder sehingeschränkte Menschen zu reduzieren, sollten die beiden Kreuzungsbereiche südlich des Karmielplatzes kurzfristig barrierefrei gestaltet werden. Abgesenkte Bordsteine und markierte Gehwegvorstreckungen sind einfache bauliche Maßnahmen, um die Sicherheit und Zugänglichkeit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen (Abb. 54). Poller unterstützen die Sicherheit im Kreuzungsbereich und könnten ergänzt werden, wenn die Bodenmarkierungen durch parkende Kfz nicht ausreichend berücksichtigt werden.



Abb. 54 Sicherer und barrierefreier Kreuzungsbereich dank Bodenmarkierungen und Pollern in Neukölln

Durch eine Kombination aus kurzfristigen und langfristigen Maßnahmen kann der südliche Bahnhofsvorplatz Grunewald nicht nur sicherer, sondern auch deutlich attraktiver gestaltet werden. Die Schaffung klarer Sichtbeziehungen, die Verbesserung der Barrierefreiheit und die gezielte Förderung der Aufenthaltsqualität durch Außengastronomie und Grünflächen sind zentrale Elemente dieses Konzepts. Erfolgreiche Beispiele aus anderen deutschen Städten zeigen, dass solche Maßnahmen langfristig zu einer nachhaltigen Verbesserung der urbanen Lebensqualität führen können.

Strategien zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit am nördlichen Bahnhofsausgang und der Bushaltestelle Schmetterlingsplatz

Der nördliche Ausgang des Bahnhofs Grunewald weist erhebliche Defizite hinsichtlich Zugänglichkeit, Aufenthaltsqualität und Sicherheit auf. Die schmale und oftmals mit Kfz zugeparkte Brückenunterführung, unbefestigte Fußwege sowie eine unklare Verkehrsführung hinzu der nur schwach beleuchteten Bushaltestelle Schmetterlingplatz erzeugen eine unattraktive und unsichere Umgebung. Mobilitätseingeschränkte Personen sind durch die fehlende Barrierefreiheit stark benachteiligt. Zudem verstärkt die schlechte Beleuchtung und die Gestaltung des Raums das Risiko von Angsträumen, was insbesondere Frauen und Mädchen betrifft. Diese Ausgangssituation erfordert gezielte Maßnahmen, die auf den Grundsätzen einer menschenorientierten Verkehrsplanung basieren.

Ein zentrales Ziel sollte die Umgestaltung des Kreuzungsbereichs Eichkampstraße sein, um den bereits vorhandenen Fußgängerüberweg (Zebrastrifen) barrierefrei und fußgänger:innenfreundlich zu gestalten. Dies kann durch den Einbau abgesenkter Bordsteine, taktiler Leitsysteme und einer klareren Verkehrsführung für Fußgänger:innen erreicht werden (Abb. 55). Solche Maßnahmen verbessern die soziale Brauchbarkeit des Raumes, indem er für alle Verkehrsteilnehmer:innen gleichermaßen zugänglich wird.



Abb. 55 Barrierefreier Fußgängerüberweg (Zebrastrifen) mit klarer Fußgänger:innenführung in der Boelckestraße in Tempelhof-Schöneberg

Die Bushaltestelle am Schmetterlingsplatz ist derzeit durch ihre schwache Beleuchtung und unklare Wegführung ein Angstraum, der vor allem Frauen, Mädchen, quere Menschen und rassifizierte Menschen betrifft. Solche Unsicherheitsgefühle führen dazu, dass Verkehrsmittel gemieden werden, was insbesondere für Frauen, die häufiger auf den ÖPNV angewiesen sind, eine Einschränkung ihrer Mobilität bedeutet. Auch die Selbstständigkeit von Kindern kann durch eine unsichere Umgebung beeinträchtigt werden. Um die Aufenthaltsqualität zu steigern und die Zuwegung zu verbessern, sollten parkende Fahrzeuge entfernt und klare Sichtachsen geschaffen werden. Helle, gleichmäßige LED-Beleuchtung, die speziell auch dunkle Ecken ausleuchtet, sind essenziell, um ein Gefühl der Sicherheit zu fördern. Sitzmöglichkeiten und ein Witterungsschutz erhöhen den Komfort, während digitale Fahrgastinformationen die Nutzerfreundlichkeit verbessern (Abb. 56). Laut Informationen des Tagesspiegel und des rbb wird die BVG ab 2025 die Wartehäuschen an Bushaltestellen erneuern. Die neuen Wartehäuschen sind als Prototypen mit digitaler Anzeige, Solar- und Gründach bereits entwickelt sein und würden, falls zeitnah auch am



Abb. 56 Neue Bushaltestellen der BVG, die laut Tagesspiegel demnächst die alten ersetzen sollen



Abb. 57 Bushaltestelle mit Beleuchtung im Wartebereich und Umgebung

Bahnhof Grunewald umgesetzt, einen hilfreichen Beitrag hinzu einer attraktiveren Bushaltestelle leisten (Abb. 57). Durch die verschiedenen Maßnahmen wird die Bushaltestelle nicht nur funktionaler, sondern auch zu einem sicheren und angenehmen Ort, der allen Nutzer:innen zugutekommt.

Radabstellanlagen am Nord- und Südausgang ausbauen

Ein sicherer Zugang zu Fahrrad-Abstellanlagen ist essenziell, um insbesondere Frauen eine verlässliche und angstfreie Mobilität zu ermöglichen. Da Frauen häufiger komplexe Wegeketten mit dem Umweltverbund bewältigen und seltener auf einen privaten Pkw zurückgreifen, ist eine gute Fahrradinfrastruktur ein wichtiger Beitrag zur Gleichstellung im Verkehr.

Am südlichen Bahnhofsvorplatz von Grunewald sind die Fahrrad-Abstellanlagen stark überbelegt, wobei viele Stellplätze durch Schrotträder blockiert werden. Eine fehlende gute Beleuchtung erschwert es Nutzer:innen, ihre Fahrräder sicher anzuschließen oder zu nutzen. Dadurch kommt es auch zu wildem Fahrradparken an umliegenden Laternen und Straßenschildern, was den Eindruck von Unordnung verstärkt und die Aufenthaltsqualität beeinträchtigt. Am nördlichen Bahnhofsausgang gibt es zwar mehr Abstellmöglichkeiten, diese sind jedoch weit vom Eingang entfernt und ebenfalls schlecht beleuchtet. Insbesondere die dort stehenden Anhänger werden als unangenehm empfunden, da sie durch ihre Platzierung dunkle und unübersichtliche Bereiche schaffen, in denen sich Menschen unwohl fühlen können.

Um die Situation am Bahnhof Grunewald nachhaltig zu verbessern, sollten an beiden Ausgängen moderne und nutzerfreundliche Fahrrad-Abstellanlagen geschaffen werden. Laut Bestands- und Potentialanalyse von Abstellanlagen müssten am Bahnhof Grunewald zum aktuellen Bestand von 35 Stellplätzen bis 2030 noch 84 weitere Stellplätze geschaffen werden, um den steigenden Bedarf zu decken.⁴⁶ Moderne Fahrrad-Abstellanlagen sollten Sicherheit, Komfort und Effizienz



Abb. 58 Doppelstockparksystem (vorne) und Sammelschließanlage (hinten) am Bahnhof Maintal Ost

⁴⁶ vgl. *InfraVelo (2020) Standort- und Potenzialanalysen*: <https://www.infravelo.de/projekte/fahrradparken/sup/>



Abb. 59 Sammelschließanlage und Einzelboxen am U-Bahnhof Friedrichsfelde Ost

gleichermaßen gewährleisten. Helle und durchgängige Beleuchtung sowie übersichtliche Gestaltung verhindern Angsträume, die Frauen und andere Nutzer:innengruppen davon abhalten könnten, Fahrräder oder öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Eine nutzer:innenfreundliche Infrastruktur mit gut positionierten und einfach zugänglichen Stellplätzen (unmittelbare Nähe zu den Bahnhofseingängen) und einer einfachen Handhabung der Abstellanlagen ist essenziell. Befestigte Zuwegungen und eine Überdachung erhöhen den Komfort.

Ergänzend oder als Alternative zu den bereits installierten Anlehnbügel bieten Doppelstockparksysteme (Abb. 58) eine platzsparende Lösung für Fahrräder und haben sich bereits an mehreren Berliner Bahnhöfen, wie bspw. Ostkreuz und Pankow, bewährt. Diese Systeme ermöglichen eine hohe Kapazität auf begrenztem Raum und wären auch am nördlichen Ausgang des Bahnhofs Grunewald eine sinnvolle Ergänzung. Optional könnte die Doppelstockanlage mit einer Sammelschließanlage kombiniert werden, die eine Kombination aus Diebstahlschutz, Flächeneffizienz und Komfort bieten. Für Nutzer:innen mit hochwertigen Fahrrädern bieten sich auch einzelne Fahrradboxen an. An vier Berliner Bahnhöfen (S-Bhf Friedrichsfelde Ost, U-Bhf Alt-Mariendorf, S-Bhf Schöneweide, U-Bhf Wutzkyallee) wurden 2024 von der Infravelo Sammelschließanlagen mit jeweils 20 gesicherten Stellplätzen und vier Einzelboxen errichtet (Abb. 59). Radfahrende können die Stellplätze mit dem berlinweit einheitlichen System ParkYourBike entweder von zu Hause oder direkt an der Abstellanlage reservieren (mehr Infos zum System bei parkyourbike.de). Die Umsetzung solcher Projekte ist für Bezirke in Zusammenarbeit mit der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt und der GB infraVelo GmbH als ausführender Bauherr oder über die Bike+Ride-Offensive der Deutschen Bahn⁴⁷ realisierbar.



Abb. 60 Lastenrad-Parkplatz am Weichselplatz in Berlin-Neukölln mit speziellen Bügeln

Lastenräder brauchen mehr Platz als gewöhnliche Fahrräder. Eine entsprechende Park-Infrastruktur können die

⁴⁷ Für mehr Informationen zur Bike+Ride-Offensive der Deutschen Bahn: <https://bikeandride.bahnhof.de/bikeandride>

Bezirke seit November 2019 eigenständig, an allen Straßen mit zugelassener Höchstgeschwindigkeit bis Tempo 30, ausweisen.⁴⁸ Kfz-Stellplätze an der Fahrbahn können dafür in spezielle Parkflächen für Lastenräder (auch für E-Tretroller möglich) umgewandelt werden und passende Bügel aufgestellt werden (Abb. 60).

Angesichts der in Planung befindlichen Radschnellverbindung Königsweg – Kronprinzessinnenweg⁴⁹, die nördlich sowie südlich vom Bahnhof entlanggeführt werden soll, wird die Nutzung von Fahrrädern im Bahnhofsumfeld zukünftig steigen und einen entsprechenden Ausbau der Abstellanlagen unabdingbar machen. Ein modernes Design der Abstellanlagen und eine klare Beschilderung bezüglich offizieller Abstellflächen im gesamten Bahnhofsgelände schaffen dabei Ordnung und reduzieren wildes Parken.

Orientierung im und Anregungsfunktion des Fußgänger:innen-Tunnels stärken

Die Umgestaltung des Fußgängertunnels am S-Bahnhof Grunewald stellt eine wichtige Gelegenheit dar, den Raum sowohl funktional als auch ästhetisch zu verbessern, um die Orientierung zu erleichtern und das Sicherheitsgefühl der Nutzer:innen zu erhöhen. Insbesondere Frauen und Mädchen, die in öffentlichen Räumen häufig mit Unsicherheit oder Belästigung konfrontiert sind, profitieren von einer durchdachten Gestaltung. Der vorwiegend als sauber und gut beleuchtet wahrgenommene Fußgänger:innen-Tunnel (FGT) sollte bezüglich Orientierung, Identität und Anregung optimiert werden.

Der S-Bahnhof Grunewald ist durch strukturelle und planerische Mängel schwer zugänglich. Der Zugang zu den Gleisen über einen einzigen Aufgang erschwert die Orientierung und macht den Bahnhof wenig nutzer:innenfreundlich. Die Fußgänger:innenführung zum nördlichen Ausgang ist unklar, was Verunsicherung und einen unstrukturierten Eindruck hervorruft. Ein entscheidender Faktor für die Verbesserung des Sicherheitsgefühls, besonders für Frauen, ist die visuelle Klarheit und Offenheit des Raums. Die Nischen im Tunnel, die schwer einsehbar sind, verstärken das Gefühl der



Abb. 61 Fußgänger:inntunnel mit skizzierter Bodenmarkierung, Piktogrammen zur Orientierung, einer Infotafel zum Mahnmal 17 in der Nische und einer Überwachungskamera

⁴⁸ Pressemitteilung der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (08.11.2019) zu den neuen Regelplänen für das Parken von Lastenrädern und E-Tretrollern: <https://www.berlin.de/sen/uvk/presse/pressemitteilungen/2019/pressemitteilung.863628.php>

⁴⁹ Für mehr Informationen zu der Radschnellwegeverbindung Königsweg – Kronprinzessinnenweg: <https://www.infra-velo.de/projekt/koenigsweg-kronprinzessinnenweg/>

Bedrohung, da sie aus der Entfernung als potenzielle Verstecke wahrgenommen werden. Um dieses Gefühl zu verringern, könnten sie zu offenen, einsehbaren Informationsbereichen umgewandelt werden. Alternativ könnte durch Lichtinstallationen oder das Anbringen von Überwachungskameras in bzw. bei den Nischen das Sicherheitsempfinden gestärkt werden.

Im gesamten Tunnel sollten zusätzlich optische Orientierungshilfen, wie gut sichtbare Piktogramme und Farbleitsysteme genutzt werden, um die Orientierung zu erleichtern und den Tunnel auch für ortsfremde oder fremdsprachige Personen zugänglicher zu machen (Abb.61). Bodenmarkierungen an den Ausgängen und Gleisaufläufen bieten eine klare Wegführung und erhöhen



Abb. 62 Kunstprojekt zur Verschönerung des Fußgänger:innentunnels durch Jugendliche in Völklingen

die Nutzungsfreundlichkeit. Solche Maßnahmen verbessern nicht nur die Orientierung, sondern schaffen auch ein Gefühl der Sicherheit und Kontrolle.

Die Gestaltung des Tunnels könnte durch Kunstprojekte eine Identität erhalten. In Zusammenarbeit mit Anwohner:innen und lokalen Künstler:innen könnten Kunstwerke geschaffen werden, die den Raum verschönern und ihm eine klare Identität verleihen (Abb. 62). Solche Projekte tragen nicht nur zur ästhetischen Aufwertung bei, sondern stärken auch das Gemeinschaftsgefühl. Im Hinblick auf den Denkmalschutz könnte es sinnvoll sein, Elemente zu integrieren, die nicht an den Wänden befestigt sind, sondern freistehend, wie zum Beispiel digitale Infotafeln (Abb. 63). Diese könnten Informationen zu Veranstaltungen im Bezirk, aktuellen Ereignissen bei der Bahn oder zum Mahnmal Gleis 17 anzeigen. Digitale Tafeln könnten auch als interaktive Elemente dienen, die den Nutzern zusätzliche Informationen bieten und gleichzeitig die kulturelle Bedeutung



Abb. 63 Digitale Infotafeln in der S-Bahn-Unterführung Freiham

des Ortes unterstreichen. Solche freistehenden Elemente wären nicht nur flexibel und leicht austauschbar, sondern könnten auch als Plattform für wechselnde Kunstinstallationen oder temporäre Ausstellungen genutzt werden, ohne die historischen Wandstrukturen des Tunnels zu beeinträchtigen. Zur Stärkung der Identifikation sollte diese künstlerische Intervention als gesamtgesellschaftliches Konzept unter Partizipation von Anwohner:innen bzw. Nutzer:innen des Tunnels, lokalen Gewerbetreibenden und Interessensvertretungen (z.B. SehbehindertenPunkt) erarbeitet werden.

Historisches Mahnmal Gleis 17 stärker integrieren

Das Potential des historischen Orts „Mahnmal Gleis 17“ zur Schaffung von Anregung und Identität am Bahnhof sollte bei der Umgestaltung des Tunnels genutzt werden. Das Mahnmal Gleis 17 am Bahnhof Grunewald ist ein zentraler Ort der Erinnerung an die Deportationen während des Nationalsozialismus. Bereits heute wird das Mahnmal anlässlich bedeutender Gedenktage durch Veranstaltungen bespielt, die von Institutionen wie der Stiftung Topographie des Terrors, der Deutschen Bahn Stiftung und jüdischen Organisationen organisiert werden. Dieses Engagement könnte weiter ausgebaut werden, um das Mahnmal stärker in das Bewusstsein der Öffentlichkeit zu rücken. Denkbar wäre eine intensivere Zusammenarbeit mit bestehenden Kulturpartner:innen, um regelmäßige Veranstaltungen wie Lesungen, Führungen oder Konzerte am Mahnmal zu etablieren. Die Regensburger Veranstaltungsreihe „Sichtbar – Unsichtbar. Lebenswege jüdischer Frauen“ aus dem Jahr 2023 mit ihrem vielfältigen Programm bietet diverse Inspirationen für Inhalte und Formate (Abb. 64).⁵⁰

Ergänzend könnten digitale Informationssysteme oder zusätzliche, analoge Tafeln die historische Bedeutung des Ortes vermitteln und eine dauerhafte Reflexion ermöglichen. Solche Maßnahmen würden nicht nur die Erinnerungskultur stärken, sondern auch die Identität des Bahnhofs als Ort des Gedenkens fördern. Eine klare Beschilderung zum Mahnmal im Bahnhofsbereich sollte bereits kurzfristig umgesetzt werden, um die Zugänglichkeit und Wahrnehmung des historischen Ortes zu verbessern.



Abb. 64 Programmflyer der Veranstaltungsreihe "Sichtbar. Unsichtbar." mit Beispielen für Inhalte und Formate rund um das Mahnmal 17 mit besonderem Bezug zur Rolle der Frau

⁵⁰ Für Inspirationen zu möglichen Veranstaltungen vgl. Website des Zentrums für Erinnerungskultur: <https://zentrum-erinnerungskultur.de/sichtbar-unsichtbar/> oder den Programmflyer der Veranstaltungsreihe „Sichtbar – Unsichtbar, Lebenswege jüdischer Frauen“: https://zentrum-erinnerungskultur.de/wp-content/uploads/Flyer_Veranstaltungsreihe_Lebenswege_Juedischer_Frauen.pdf

Neue Querverbindungen zur Entlastung und besseren Anbindung

Im Rahmen der geplanten Umgestaltung der Konversionsfläche des ehemaligen Güterbahnhofs (LOR25) könnte sich die Chance bieten, entlang der S-Bahn-Strecke neue Querverbindungen zu schaffen. Insbesondere im Südwesten des S-Bahnhofs Grunewald könnte der bestehende, alte Verbindungstunnel reaktiviert und für Radfahrende sowie Fußgänger:innen nutzbar gemacht werden.

Dies wäre eine sinnvolle Maßnahme, um Nutzungskonflikte im derzeit stark frequentierten Tunnel zu reduzieren. Der nördliche Eingang mit seinen Mehrfachschikanen und der steilen Steigung ist für Radfahrende unattraktiv, und das Fahren im Tunnel ist verboten. Eine zusätzliche Querverbindung würde nicht nur die Erreichbarkeit verbessern, sondern auch eine klare Trennung der Verkehrsströme ermöglichen.

Mittelfristig wird mit der Realisierung des geplanten Radschnellwegs Königsweg – Kronprinzessinnenweg eine Zunahme des Radverkehrs erwartet. Der aktuelle Planungsstand sieht vor, dass der Radschnellweg die Unterführung Auerbachstraße nutzen wird, um die Gleise zu queren, um nördlich sowie gleichzeitig südlich von den Gleisen fortgesetzt zu werden.⁵¹ Bei geplanter Umsetzung wäre ein zusätzlicher Fahrradtunnel durch den Bahnhof nicht erforderlich. Falls nicht, könnte eine alternative Radroute durch den Tunnel eine attraktive und konfliktfreie Option bieten.

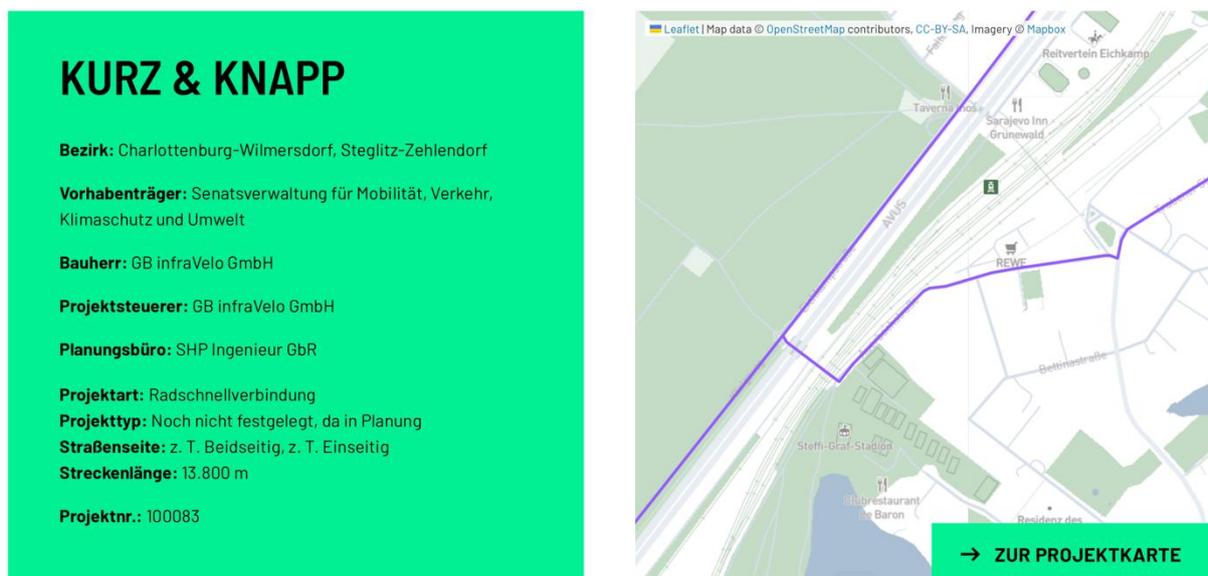


Abb. 65 Informationen zur Planung der Radschnellwegeverbindung „Königsweg – Kronprinzessinnenweg“ von infraVelo im Bereich des Bahnhof Grunewalds

⁵¹ Für mehr Informationen zu der Radschnellwegeverbindung Königsweg – Kronprinzessinnenweg: <https://www.infra-velo.de/projekt/koenigsweg-kronprinzessinnenweg/>

Fazit

Die Studie hatte die Aufgabe, drei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs im Berliner Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf unter gendergerechten Gesichtspunkten zu untersuchen. Dabei wurden nicht nur die Haltestellen im engeren Sinn betrachtet, sondern auch der umliegende öffentliche Stadtraum. Sowohl im Fall des öffentlichen Verkehrs wie des öffentlichen Stadtraums meint ‚öffentlich‘, dass diese Räume grundsätzlich für jeden zugänglich sein sollten. Deshalb werden beispielsweise finanzielle Barrieren im öffentlichen Verkehr durch Sozialtickets gesenkt, um den Zugang auch für einkommensarme Menschen zu gewährleisten.

Neben den materiellen Zugangsbarrieren im öffentlichen Verkehr, geraten in jüngster Zeit zunehmend auch immaterielle Aspekte in den Blick, die den Zugang zu öffentlichen Stadträumen für bestimmte Bevölkerungsgruppen erschweren. Die sogenannten Transiträume zeichnen sich beispielsweise oftmals dadurch aus, dass sie keinen Anlass zum Verweilen bieten und daher nur von denjenigen genutzt werden, die darauf angewiesen sind, diesen eigentlich unattraktiven Raum möglichst schnell zu durchschreiten. Abgesehen davon, dass typische Transiträume wie beispielsweise große Bahnhöfe, attraktiv gestaltet sein können, indem sie als Einkaufszentren fungieren, entwickeln sich Transiträume häufig zu sogenannten ‚Angsträumen‘. Dabei handelt es sich um Räume, die aufgrund ihres unwirtlichen Charakters für bestimmte Bevölkerungsgruppen wie Behinderte, alte Menschen und Frauen, furchteinflößend sind und von ihnen nach Möglichkeit gemieden werden.

Wenn Haltestellen des öffentlichen Verkehrs angstbesetzt sind, schränkt dies die Bewegungsfreiheit besagter Bevölkerungsgruppen ein und damit die Möglichkeit gesellschaftlicher Teilhabe. Vor diesem Hintergrund ging es in der vorliegenden Studie darum, die drei Haltestellen U- und S-Bhf. Bundesplatz, U-Bhf. Blissestraße und den S-Bhf. Grunewald sowie ihr Umfeld unter Berücksichtigung der spezifischen Anforderungen und Bedarfen von Frauen zu untersuchen. Das Ziel war es, die jeweiligen Defizite und Potentiale zu ermitteln und auf dieser Grundlage Hinweise für eine gendergerechte Umgestaltung dieser unterschiedlichen Stadträume zu geben. Dabei hat sich erneut gezeigt, dass sich die drei Untersuchungsräume einerseits stark voneinander unterscheiden und deshalb unterschiedliche Entwicklungsstrategien erfordern. Andererseits haben sich in allen drei Fällen grundsätzliche Kriterien einer guten Straßenraumgestaltung bewährt.

Der U- und S-Bhf. Bundesplatz erfüllt in vieler Hinsicht die Kriterien eines klassischen ‚Angstraums‘. Das gilt insbesondere für die als Parkraum genutzte Fläche unter dem Autobahnviadukt, die den Charm eines Parkhauses hat und von den Menschen dementsprechend als wenig einladend wahrgenommen wird. Während privat betriebene Parkhäuser spezielle Frauenparkplätze einrichten, die Videoüberwacht sind und auf diese Weise Sicherheit suggerieren, bietet sich diese ‚Lösung‘ für den öffentlichen Stadtraum nicht an. Vielmehr zielt die gewählte Strategie darauf, den bisher monofunktional genutzten Stadtraum aufzuwerten, in dem seine ‚soziale Brauchbarkeit‘ gesteigert wird.

Dazu soll dem klaustrophobischen Charakter in einem ersten Schritt durch einen einladenden Lichtkonzept begegnet werden. Darüber hinaus sollten Anwohnende eingeladen werden, um dem aktuellen ‚Nicht-Ort‘ durch kreative gestalterische Maßnahmen eine eigene Identität zu geben. Auf diese Weise erhält der Raum unter dem Autobahnviadukt eine Aufmerksamkeit, die mittelfristig dazu genutzt werden kann, den Parkraum zu reduzieren und für andere Nutzungen zugänglich zu machen. Langfristig wird vorgeschlagen, den eine soziale Nutzung blockierenden

Parkraum insgesamt wieder für alle Anwohnenden zu öffnen und ihn in Verbindung mit angrenzenden Stadträumen sinnvollen Angeboten im Freizeitbereich sowie dem Wirtschaftsverkehr zugänglich zu machen.

Anders stellt sich der Stadtraum rund um den U-Bhf. Blissestraße dar, wo die Aktivitäten durch das Spannungsverhältnis zwischen einer attraktiven Einkaufsstraße und der starken Präsenz des den Straßenraum belastenden Autoverkehrs geprägt ist. Da der U-Bhf. Blissestraße im Zuge einer Grundsanierung insgesamt aufgewertet wurde, konzentriert sich die Entwicklungsstrategie auf das angrenzende Stadtquartier. Im Sinne einer inklusiven Stadt- und Verkehrsentwicklung wurde dabei ein besonderer Fokus auf den Fuß- und Radverkehr gelegt. Im Ergebnis konnten eine Reihe von Maßnahmen identifiziert werden, mit denen eine sichere fußläufige Bewegung unterstützt und die für zu Fuß Gehende besonders wichtige Aufenthaltsqualität verbessert werden kann. Auch die Radfahrenden leiden unter der Dominanz des Autoverkehrs und geraten auf engen Hochbordradwegen immer wieder in Konflikte mit den zu Fuß Gehenden. Ein besonderes Potential bildet der Einsatz von Lastenrädern von privaten Haushalten sowie im Wirtschaftsverkehr. In beiden Fällen kommt das Lastenrad insbesondere Frauen zugute, die immer noch den Großteil der Carearbeit leisten und damit auf komplexe Wegekenntnissen angewiesen sind oder das Lastenrad in ambulanten Pflegediensten nutzen.

Bei dem S-Bhf. Grunewald schließlich, stellt sich die Situation erneut anders dar, wo schon die Haltestelle selbst mit Problemen für zu Fußgehende wie für Radfahrende verbunden ist. Denn die für eine kombinierte Nutzung von Rad und öffentlichen Verkehr so wichtigen Schnittstellen, wie die Zuwegungen und die Radabstellplätze, sind entweder nicht vorhanden oder nur wenig attraktiv. Das gilt für den S-Bhf. ebenso wie für die nahegelegene Bushaltestelle. Anknüpfend an das Potential eines attraktiven öffentlichen Verkehrs, stellen wir eine Strategie vor, die den Umweltverbund insgesamt aufwertet. Diese beinhaltet auch den Ausbau der ‚sozialen Brauchbarkeit‘ des S-Bhf., indem beispielsweise die vorhandene Gedenkstätte weiterentwickelt und stärker als in der Vergangenheit genutzt wird. Damit würde das Bahnhofsensemble, neben der denkmalgeschützten ‚Schönheit‘, zusätzlich an eigenständiger ‚Identität‘ gewinnen, mit dem die Menschen mehr verbinden als einen Transitraum. Mit Blick auf die geplante städtebauliche Entwicklung in Bahnhofsnähe, sollten die seinerzeit verschlossenen Eingänge zu den Bahnsteigen wieder geöffnet werden und für Radfahrende eine Möglichkeit zur Querung des Bahndamms geschaffen werden. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass die Aufwertung des S-Bhf. Grunewald und seines Umfelds möglichst vor der Ansiedlung von Neubürger:innen erfolgt, damit von ihnen der Umweltverbund von Anfang an als attraktive Alternative zum privaten Pkw erkannt wird.

Die drei Untersuchungsgebiete stehen zum einen exemplarisch für die städtebauliche Vielfalt europäischer Städte, die mit Blick auf eine gendergerechte Gestaltung ebenso vielfältige Antworten erfordern. Zum anderen stehen sie exemplarisch für eine jahrzehntelange Stadt- und Verkehrsplanung, die sich auf die Organisation von Verkehrsflüssen konzentriert hat, während der Menschen vor allem als Verkehrshindernis wahrgenommen wurde. In dem Maße wie im Rahmen einer gendergerechten Planung die vielfältigen Anforderungen und Bedarfe auch der Menschen wieder in den Blick geraten, finden die Stadt- und Verkehrsplanung zu einem menschlichen Maß zurück. Die Studie zeigt anhand der drei Untersuchungsgebiete, wie lange vernachlässigte Stadträume für die Menschen zurückgewonnen werden können.

Quellennachweise für Abbildungen

- [41] https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/57/S-Bahn_Berlin_Bundesplatz.JPG
- [42] <https://mahlgebhardkonzepte.de/projekt/neue-mitte-passau-zentraler-platz-vor-dem-kloster-nikola/>
- [43] <https://lightronics-gmbh.de/projekte/fahrradtunnel-zaltbommel>
- [44] <https://www.vrt.be/vrtnws/de/2021/11/12/originelle-beleuchtung-von-fahrradtunneln-in-hasselt-von-der-be/>
- [45] <https://www.hammerglass.de/de/unterfuhrungen/>
- [46] <https://land-der-ideen.de/wettbewerbe/deutscher-mobilitaetspreis/preistraeger/best-practice-2019/jelbi>
- [46] <https://logistik-heute.de/news/citylogistik-mannheim-plant-micro-hub-fuer-kep-verkehre-14995.html>
- [47] <https://kommunaltopinform.de/2023/10/23/bewegungsmangel-der-renner-freiluft-sporthallen/>
- [48] <https://www.smc2-bau.de/realisierung/spielanlage-ellesmere-port-england/>
- [49] <https://www.tagesspiegel.de/berlin/gleich-zwei-radfahrer-an-derselben-berliner-kreuzung-uberfahren-4760218.html>
- [50] Hensel: <https://weddingweiser.de/stadtteilvertretung-zum-radweg-muellerstrasse/>
- [51] <https://blog.drk-brandenburg.de/2024/02/07/umweltfreundlich-und-schnell-pflegedienst-von-medimobil-setzt-auf-lastenfahrraeder/>
- [52] Axel Schwarz: <https://www.hna.de/kassel/kassel-sitzinseln-machen-bahnhofsvorplatz-einladender-91748863.html>
- [53] step/Eppinger: https://www.wz.de/nrw/burscheid-und-region/koeln_leverkusen/bahnhofsvorplatz-wird-zum-farbenfrohen-versuchslabor_aid-52321327
- [54] Lisa Feitsch: <https://berlin.adfc.de/artikel/sichere-kreuzungen-durch-mehr-fahrradstellplaetze#>
- [55] infaVelo: <https://www.infravelo.de/projekt/boelckestrassen-1/>
- [56] Tagesspiegel: <https://www.tagesspiegel.de/berlin/mit-solarzellen-und-grunddach-so-sollen-berlins-neue-wartehauschen-fur-bus-und-tram-aussehen-11958479.html>
- [57] Las Vegas Bus Sales: <https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fwww.lasvegasbussales.com%2Fnighttime-public-transport-safety-tips%2F&psig=AOvVaw1b7nOLnT-PeU1orlHHnjy-G&ust=1734181369638000&source=image>
- [58] Martina Faust: <https://bikeandride.bahnhof.de/bikeandride/Maintal-Ost-10465172>
- [59] infaVelo: <https://www.infravelo.de/projekt/mobile-gesicherte-abstellanlagen-stadt-und-land/>
- [60] Schilp: https://www.berliner-woche.de/neukoelln/c-verkehr/bezirksamt-neukoelln-stellt-spezielle-buegel-auf_a246448#gallery=default&pid=297364
- [62] BeckerBredel: https://www.saarbruecker-zeitung.de/saarland/saarbruecken/voelklingen/jugendliche-verschoenern-fussgaengertunnel_bid-63576743#1
- [63] Peter Schinzler <https://www.actsys.de/referenz/freiham-informationskonzept/>
- [64] Zentrum für Erinnerungskultur: <https://zentrum-erinnerungskultur.de/sichtbar-unsichtbar/Pogramm-Flyer>: https://zentrum-erinnerungskultur.de/wp-content/uploads/Flyer_Veranstaltungsreihe_Lebenswege_Juedischer_Frauen.pdf
- [65] infaVelo: <https://www.infravelo.de/projekt/koenigsweg-kronprinzessinnenweg/>

Literatur

Augé, Marc (2019): *Nicht-Orte*. München.

Bär, Dominik, Roland Roth, Friderike Csaki (Hrsg.) (2021): *Handbuch Kinderfreundliche Kommunen. Kinderrechte kommunal verwirklichen*. Frankfurt M.

Bersch, Ann-Kathrin und Lena Osswald (2021): *An alle gedacht?! Frauen, Gender, Mobilität - Wie kommen wir aus der Debatte in die Umsetzung? IVP-Discussion Paper, Heft 3*. Berlin.

BKSF – Bundeskoordinierung Spezialisierter Fachberatung gegen sexuelle Gewalt in Kindheit und Jugend (2024): <https://www.bundeskoordinierung.de/>

City of New York (Hrsg.) (2010): *Active Design Guidelines. Promoting Physical Activity and Health in Design*. New York.

Cresswell, Tim und Tanu Priya Uteng (2008): *Gendered mobilities: towards a holistic understanding*. In: Tim Cresswell und Tanu Priya Uteng (Hrsg.): *Gendered Mobilities*. New York, S. 1–14.

Dellenbaugh-Losse, Mary (2024): *Gendergerechte Stadtentwicklung: Wie wir eine Stadt für alle bauen*. Wiesbaden.

DVW – Deutsche Verkehrswacht (2024): Website. <https://www.verkehrswacht.de/>

EDAD – Design für Alle – Deutschland e.V. 2020. *Barrierefreiheit mit attraktiver Gestaltung verbinden*. <https://www.design-fuer-alle.de/design-fuer-alle/>. Zugriff: 14.08.2024.

Fack, Dietmar (2000): *Automobil, Verkehr und Erziehung. Motorisierung und Sozialisation zwischen Beschleunigung und Anpassung 1885-1945*. Wiesbaden.

FGSV – Forschungsgesellschaft Straßen- und Verkehrswesen (2011): *Empfehlungen der Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG)*. Köln.

Fraunholz, Uwe (2002): *Motorphobia: Anti-automobiler Protest in Kaiserreich und Weimarer Republik*. Göttingen.

Funk, Walter & Hendrik Faßmann (2013): *Schwer erreichbare Zielgruppen. Handlungsansätze für eine neue Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 237*. Bremen.

Global Designing Cities Initiative (2021): *Designing Streets for Kids*. Washington.

Greater London Authority (Hrsg.) (2011): *Shaping Neighbourhoods. Play and Informal Recreation. Supplementary Planning Guidance*. London.

Hanson, Susan (2010): *Gender and mobility: new approaches for informing sustainability*. *Gender, Place and Culture* 17, S. 5–23.

Heinz, Harald (2014): *Schöne Straßen und Plätze: Funktion, Sicherheit Gestaltung*. Bonn.

InfraVelo (2023): *Standort- und Potenzialanalysen*. <https://www.infravelo.de/projekte/fahrradparken/sup/#c1376>

IVP – Integrierte Verkehrsplanung (2023): *Vom grauen Tunnel zur bunten Vielfalt. Gemeinsam machen wir Platz. Projektbericht WS 22/23*. <https://www.tu.berlin/ivp/studium-lehre/ergebnisse-aus-der-lehre>

Krause, Juliane (2020): *Genderbelange in der Verkehrsplanung*. In: Thilo Becker et al. (Hrsg.). *Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Loseblattsammlung, Beitragsnummer 3.2.6.5*. Berlin/Offenbach.

- Krause, Juliane & Katja Striefler (2022): Genderbelange im öffentlichen Verkehr. In: Thilo Becker et al. (Hrsg.): *Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Loseblattsammlung, Beitragsnummer 3.4.8.4. Berlin/Offenbach.*
- Kröling, Sophie, Bernhard Schlag, Susann Richter, Tina Gehlert (2021): *Ganzheitliche Verkehrs-erziehung für Kinder und Jugendliche – Teil 1: Entwicklung verkehrsrelevanter Kompetenzen im Alter von 0 bis 14 Jahren. Band 1: Übersicht Kompetenzentwicklung. Forschungsbericht Nr. 77. UDV (2. Aufl.). GDV & UDV.*
- Krysiak, Natalia (2020): *Designing Child-Friendly High Density Neighbourhoods. Cities for Play.* https://www.citiesforplay.com/_files/ugd/534edb_5e8553bb853d40228da3083a0ed1eede.pdf (13.08.2024)
- Lehtonen, Esco, Heidi Sahlberg, Emilia Rovamo, Heikki Summala (2017). *Learning game for training child bicyclists' situation awareness. Accident Analysis and Prevention, Heft 105, S. 72–83.* <https://doi.org/10.1016/j.aap.2016.07.036>
- Männistö-Funk, Tiina (2021): *The gender of walking: female pedestrians in street photographs 1890–1989. In: Urban History 48, S. 227–247. doi:10.1017/S0963926819000981*
- Martens, Karel (2017): *Transport Justice: Designing Fair Transportation Systems. New York, S. 54–5.*
- Merki, Christoph Maria (2002): *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930. Zur Motorisierung des Straßenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz. Wien.*
- Miehle, Lotte & Verena Röhl (2023): *Das verkehrssichere Kind gibt es nicht. In: Veloplan 1/23, S. 58-62.* <https://www.velobiz.de/news/das-verkehrssichere-kind-gibt-es-nicht-velo-QXJ0aWNsZS8yOTI0Ngbiz> (13.08.2024)
- Möser, Kurt (2002): *Geschichte des Autos. Frankfurt & New York.*
- Norton, Peter D. (2015): *Fighting Traffic. The Dawn of the Motor Age in the American City. Cambridge Massachusetts.*
- Preis, Ute & Birgit Pohlmann-Rohr (1995): *Für eine Stadt ohne Angsträume: Planungsleitfaden für mehr Sicherheit im öffentlichen Raum.*
- Ruhne, Renate (2011): *Raum Macht Geschlecht: Zur Soziologie eines Wirkungsgefüges am Beispiel von (Un)Sicherheiten im öffentlichen Raum.*
- Scheiner, Joachim, Christian Holz-Rau (2017): *Women's complex daily lives: a gendered look at trip chaining and activity pattern entropy in Germany. In: Transportation 44 (1), S. 117-138.*
- Schmidt, Jasmin, Walter Funk, Vinzenz Duderstadt, Andrea Schreiter, Kristina Sinner, Joan Bahlmann (2021): *Stand der Wissenschaft: Kinder im Straßenverkehr. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit, Heft M 306.*
- Sheller, Mimi (2014): *The new mobilities paradigm for a live sociology. Current Sociology Review 62, S. 789–811.*
- Winder, Jon (2024): *Designed for Play: Children's Playgrounds and the Politics of Urban Space, 1840–2010. London.*