

# WEIBLICHE MOBILITÄT: SICHER & SELBSTBESTIMMT!

Eine Studie an drei Standorten des öffentlichen  
Verkehrs in Charlottenburg-Wilmersdorf

Bezirksamt  
Charlottenburg-Wilmersdorf

**BERLIN**



**STRATM**   
Strategische Mobilitätsplanung

DEN AUSFÜHRLICHEN FORSCHUNGSBERICHT MIT  
ALLEN HINTERGRÜNDEN, METHODEN UND LITERATUR-  
VERWEISEN FINDEN SIE HIER:



## IMPRESSUM

### Herausgeberin:

Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin  
vertreten durch  
Bezirksbürgermeisterin Kirstin Bauch  
Rathaus Charlottenburg  
Otto-Suhr-Allee 100  
10585 Berlin

### Kontakt:

Gleichstellungsbeauftragte  
Katrín Lück  
Otto-Suhr-Allee 100  
10585 Berlin  
gleichstellungsbeauftragte@charlottenburg-wilmersdorf.de

### Inhalt & Design:

STRATMO  
Strategische Mobilitätsplanung Rammert & Hausigke GbR  
Hubertusstraße 13  
12163 Berlin  
www.stratmo.de  
info@stratmo.de

### Autoren & Autorinnen:

Dr. Oliver Schwedes  
Dr.-Ing. Alexander Rammert  
Laura Hüneburg, M.Sc.  
Gordon Retzlaw B.Sc.



# ETWAS IST IN BEWEGUNG GERATEN

Vom Wettbewerb zur Studie



Katrin Lück (Foto: Büro der  
Gleichstellungsbeauftragten)

Liebe Interessierte,

als ich 2024 einen Beitrag beim Landeswettbewerb „Gender Budgeting-Wettbewerb 2024“ einreichte, der auf die Erhöhung des Sicherheitsgefühls für Frauen im ÖPNV in den Randzeiten des Tages am Beispiel von drei Standorten im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf abstellte, war mir klar, dass etwas in Bewegung geraten würde. Ganz im Sinne der Mobilität.

Eine Projektskizze dann schließlich verwirklichen zu können, ist ein weiterer Schritt, der sich unmittelbar mit den Akteurinnen und Akteuren von STRATMO – Strategische Mobilitätsplanung – anschloss. Mein besonderer Dank gilt an dieser Stelle Dr. Alexander Rammert, Laura Hüneburg und Dr. Oliver Schwedes sowie meiner Senior-Mitarbeiterin Dr. Ulrike Lucas für ergänzende Recherchen.

Mobilität beschreibt die Bewegung von Menschen und Dingen in Räumen. Der Ausdruck entstammt der Militärsprache des 18. Jahrhunderts und erlangte den

Sinn von „beweglich, einsatzbereit“. Mobilität wird allgemein als physische, psychische oder soziale Beweglichkeit definiert. Verknüpfen wir diese Beweglichkeit mit dem Begriff des Verkehrs, betrachten wir das Instrument, das der konkreten Umsetzung der Mobilität in unserer Gesellschaft dient. Eine Gesellschaft, die ihr Mobilitätsverhalten in städtischen Räumen in Bezug auf eine Verkehrswende, die aufgrund von Klima- und Umweltveränderungen notwendig wird, in neuen Kontexten diskutiert sowie Strategien entwickelt, die sich Veränderungsprozessen anpasst. Es existieren bereits zahlreiche Studien, die belegen, dass es zwischen den Geschlechtern unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse gibt. Diese haben jedoch keinen biologischen Hintergrund, sondern resultieren aus sozialen Rollen und geschlechtsspezifischer Arbeitsteilung. Das weibliche Mobilitätsverhalten zeigt sich dabei vielfältiger, sozialer und weniger linear. Es geht einher mit bestimmten Erwartungshaltungen an die Verkehrsinfrastruktur und die Verkehrsmittel. Nicht zuletzt geht es dabei auch um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden gegenüber Übergriffen im öffentlichen Raum. Daraus ergibt sich für die Verkehrsplanung und die Gestaltung des öffentlichen Raumes ein Umdenken zugunsten der neuen Anforderungen an Verkehr und Raum, aber insbesondere in der Berücksichtigung der Bedürfnisse der Menschen im Rahmen der Mobilität.

Ich lade Sie herzlich ein, auf den folgenden Seiten nicht nur die Studie kennenzulernen, sondern in der Bewegung daraus, auch mit uns gemeinsam Handlungsstrategien zu entdecken und neue Schritte zu gehen.

**KATRIN LÜCK, GLEICHSTELLUNGSBEAUFTRAGTE  
VON CHARLOTTENBURG-WILMERSDORF**

# HINTER DEN KULISSEN

Willkommen zu dieser Broschüre, in der die Ergebnisse des Projekts „Weibliche Mobilität: Sicher & Selbstbestimmt!“ zusammengefasst werden.

Ziel der Studie war es, eine gendergerechte Perspektive auf Verkehrsräume einzunehmen und konkrete Handlungsempfehlungen für die Verbesserung der Mobilitätsbedingungen von Frauen zu entwickeln. Im Fokus standen der Bahnhof Bundesplatz, der U-Bahnhof Blissestraße und der S-Bahnhof

Grunewald – drei zentrale Verkehrsknotenpunkte in Charlottenburg-Wilmersdorf.

Nach einem kurzen Blick auf den Stand der Forschung und die Methodik werden in dieser Broschüre die spezifischen Herausforderungen und Potenziale jedes Standorts dargestellt. Auf deren Basis wurden die vorliegenden Strategien und Handlungsempfehlungen entwickelt.

**Tauchen Sie mit uns in die Ergebnisse der Untersuchung ein!**

## EINBLICKE IN DEN AKTUELLEN FORSCHUNGSSTAND

### VERKEHRSSICHERHEITSFORSCHUNG

Die Verkehrssicherheitsforschung unterscheidet zwischen objektiver und subjektiver Sicherheit. Während objektive Sicherheit messbare Aspekte wie Unfallstatistiken und infrastrukturelle Maßnahmen umfasst, steht bei der subjektiven Sicherheit die individuelle Wahrnehmung im Vordergrund. Diese Unterscheidung ist essenziell, da öffentliche Verkehrsräume nicht allein durch Zahlen und technische Standards beurteilt werden können, sondern auch durch das Vertrauen, das sie bei den Nutzer:innen hervorrufen. Studien zeigen, dass die subjektive Sicherheit maßgeblich von Faktoren wie Beleuchtung, Übersichtlichkeit und sozialer Kontrolle beeinflusst wird.

In den letzten Jahrzehnten hat ein Paradigmenwechsel in der

Verkehrsplanung stattgefunden. Weg von einer autofokussierten Perspektive, hin zu einer menschenorientierten Gestaltung, die besonders die Sicherheit von zu Fuß Gehenden und Fahrrad Fahrenden in den Vordergrund rückt. Dabei spielen immaterielle Ansprüche wie soziale Brauchbarkeit, Orientierung, Identität und Anregung eine zentrale Rolle. Diese

### SICHERHEIT IM ÖFFENTLICHEN RAUM

- Objektive Sicherheit: Unfallstatistiken, Beleuchtung, Kameraüberwachung.
- Subjektive Sicherheit: Persönliche Wahrnehmung, Wohlbefinden, Angsträume.

Ansprüche berücksichtigen, dass Menschen den öffentlichen Raum nicht nur als Transitort, sondern auch als sozialen und kulturellen Lebensraum erleben.

## VERKEHRSFORSCHUNG & GENDER

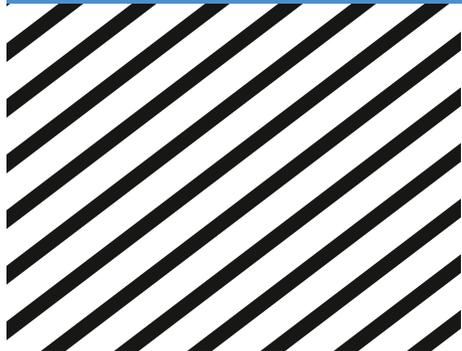
Aus einer gendersensiblen Perspektive zeigt die Forschung, dass Frauen aufgrund ihrer spezifischen Mobilitätsbedürfnisse besonders von der Qualität der Verkehrsräume abhängig sind. Sie bewältigen häufiger komplexe Wegeketten, die sich aus Sorgearbeit, Erwerbsarbeit und privaten Verpflichtungen zusammensetzen. Gleichzeitig sind sie häufiger auf den öffentlichen Verkehr angewiesen, da sie seltener als Männer über ein eigenes Auto verfügen. Diese Umstände machen sichere, barrierefreie und gut gestaltete Verkehrsräume zu einer Grundvoraussetzung für ihre gesellschaftliche Teilhabe.

Ein weiterer Aspekt ist das Vorkommen von Angsträumen, die Frauen in ihrer Bewegungsfreiheit einschränken können. Dunkle oder wenig frequentierte Orte führen dazu, dass Frauen bestimmte Wege und Orte meiden – selbst wenn sie objektiv sicher sein mögen. Hier zeigt sich die Bedeutung einer gendergerechten Planung, die nicht nur technische und funktionale Aspekte berücksichtigt, sondern auch immaterielle Ansprüche wie soziale Brauchbarkeit, Identitätsstiftung und Anregung.

## DIE SECHS IMMATERIELLEN ANSPRÜCHE AN VERKEHRSRÄUME

Die Gestaltung von Verkehrsräumen beschränkt sich nicht allein auf technische und funktionale Aspekte, sondern umfasst auch immaterielle Ansprüche. Diese beeinflussen maßgeblich, wie Menschen den öffentlichen Raum wahrnehmen und nutzen:

- **Soziale Brauchbarkeit:** Verkehrsräume sollten Orte der Begegnung und des sozialen Austauschs ermöglichen.
- **Orientierung:** Eine klare und intuitive Gestaltung hilft, sich schnell zurechtzufinden.
- **Identität:** Der Raum sollte den lokalen Charakter widerspiegeln und Wiedererkennungswert haben.
- **Identifikation:** Menschen fühlen sich einem Raum verbunden, wenn er ihre Bedürfnisse widerspiegelt.
- **Anregung:** Vielfältige und ansprechende Gestaltungselemente fördern das Wohlbefinden.
- **Schönheit:** Ästhetik spielt eine entscheidende Rolle für die Akzeptanz und das Gefühl von Sicherheit.



## METHODISCHES VORGEHEN

Um die spezifischen Herausforderungen der drei Standorte zu identifizieren, wurde eine mehrstufige Methodik angewandt. Zunächst wurde eine umfassende Grundlagenanalyse durchgeführt, bei der die historische Entwicklung der Gebiete sowie relevante sozio-demografische und verkehrliche Parameter untersucht wurden. Diese Analyse lieferte wertvolle Einblicke in die strukturellen Rahmenbedingungen der Standorte.

Im nächsten Schritt wurden Passantinnenbefragungen durchgeführt, bei denen insbesondere weibliche Passantinnen zu ihren subjektiven Wahrnehmungen von Sicherheit und Barrierefreiheit befragt wurden. Ziel war es, persönliche Eindrücke und spezifische Bedürfnisse aus erster Hand zu erhalten.

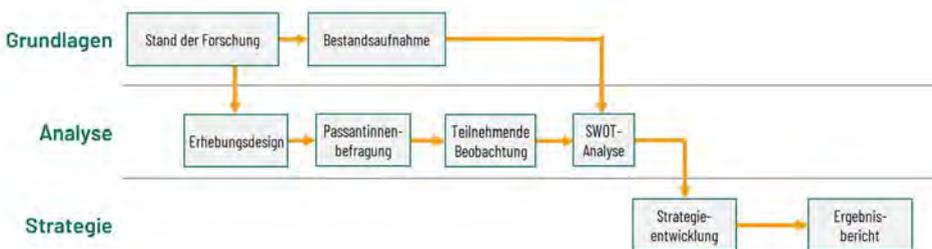
Ergänzend dazu wurde auf die Methode der teilnehmenden Beobachtung gesetzt, bei der Frauen auf ihren Alltagswegen begleitet wurden. So konnten unmittelbare Erfahrungen und Herausforderungen dokumentiert werden, die in den Befragungen möglicherweise nicht erfasst worden wären.

Darauf aufbauend wurde für jeden Standort eine SWOT-Analyse durchgeführt. Diese half dabei, die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken systematisch zu identifizieren und zu bewerten.

Abschließend wurden auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse konkrete Handlungsempfehlungen entwickelt, um die Mobilitätsbedingungen gezielt zu verbessern.

### METHODIK AUF EINEN BLICK

- Grundlagenanalyse: Räumliche und sozio-demografische Untersuchung.
- Passantinnenbefragungen: Subjektive Eindrücke mittels Fragebögen sammeln.
- Teilnehmende Beobachtung: Alltagswege begleiten und Wahrnehmungen reflektieren.
- SWOT-Analyse: Stärken, Chancen, Schwächen, Risiken identifizieren.
- Strategieentwicklung: Kombination der Erkenntnissen zu Strategien



# BAHNHOF BUNDESPLATZ

Der Bahnhof Bundesplatz verbindet die U-Bahn-Linie U9 mit den Ringbahnlinien S41 und S42 und ist ein bedeutender Verkehrsknotenpunkt im Berliner Südwesten. Gelegen im Stadtteil Wilmersdorf, erfüllt er eine wichtige Funktion für die Anwohnenden des dicht bebauten Quartiers sowie für Pendelnde und Reisende.

Das Umfeld des Bahnhofs wird maßgeblich von der stark frequentierten Bundesallee und der Hochstraße der A100 geprägt, die das Gebiet dominieren und die Bewegungsfreiheit von zu Fuß Gehenden und Radfahrende stark einschränken. Insbesondere für Frauen stellt die Gestaltung des Bahnhofs und seiner Zugangsbereiche Herausforderungen dar: Dunkle Unterführungen, unübersichtliche Wege und ein Mangel an klar sichtbaren Sicherheitsmaßnahmen tragen zu einem Gefühl von Unsicherheit bei.

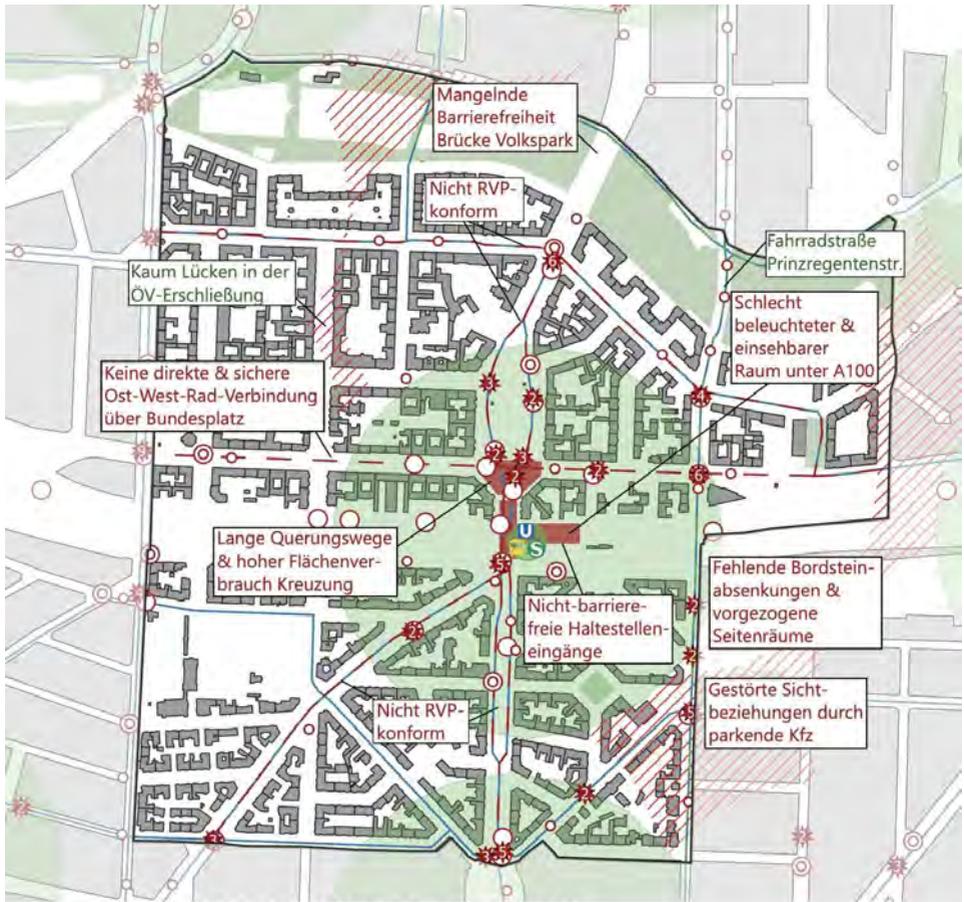
Die Verkehrssituation um den

Bundesplatz ist geprägt von einer hohen Belastung durch den Autoverkehr, der sowohl die Luftqualität als auch die Aufenthaltsqualität in der Umgebung negativ beeinflusst. Radwege entlang der Bundesallee sind häufig unzureichend oder fehlen ganz, was insbesondere in Kombination mit der hohen Verkehrsdichte problematisch ist. Die Nutzung des Gehwegs durch Radfahrende verdeutlicht den Konflikt zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden.

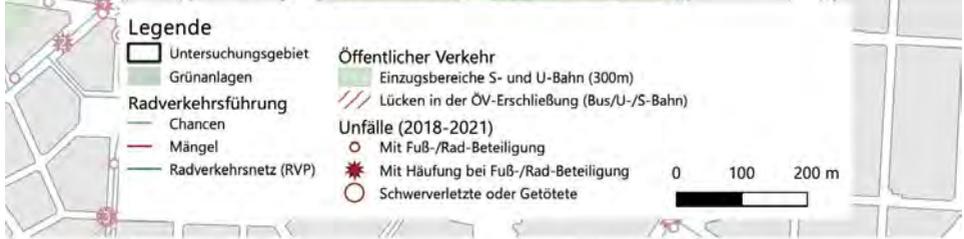
Die barrierefreie Gestaltung des Bahnhofs ist ebenfalls lückenhaft: Nicht alle Zugänge sind für mobilitätseingeschränkte Personen geeignet, was den Zugang zum öffentlichen Nahverkehr erschwert. Insgesamt ist der Bahnhof trotz seiner guten Anbindung ein Beispiel dafür, wie verkehrsdominierte Infrastrukturen den Zugang zur Mobilität und die Lebensqualität beeinträchtigen können.



Eingang zum S+U-Bahnhof Bundesplatz (Foto: Jcornelius, GFDL License)



**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

Mängel-Chancen-Bindungen am Bundesplatz im Überblick (Quelle: IVP 2023, S. 28)

# BAHNHOF BUNDESPLATZ

Für den Bahnhof Bundesplatz wurde bereits im Rahmen eines Praxisprojekts des Fachbereichs Integrierte Verkehrsplanung an der Technischen Universität Berlin die Grundlagenanalyse und teilnehmende Beobachtungen durchgeführt. Alle Ergebnisse wurden darauf analysiert, ob die Informationen als Stärke, Schwäche, Chance oder Risiko in Bezug auf das gesetzte Zielkriterium "Sichere und selbstbestimmte Mobilität für Frauen" zu bewerten sind.

## STÄRKEN

- Gutes nachbarschaftliches Verhältnis sowohl zwischen Bewohnenden als auch im Kontakt mit Laden-/Restaurantbesitzenden
- 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 Anbindung an öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

## CHANCEN

- Gestaltungsmöglichkeiten auf Grund der Lage innerhalb des S-Bahnringes
- Aktuelle Nutzung der Flächen unterhalb der Autobahn nicht rechtssicher

Bundesplatz Ecke Detmolderstraße (Foto: A.Savin, Wikipedia)





Parkplatz unter der Autobahnbrücke (Foto: IVP)

## SCHWÄCHEN

- Autotunnel als Vorzeigeobjekt für eine autogerechte Planung
- Dominanz des motorisierten Individualverkehrs (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 Angstrraum
- Geringes Spielplatzangebot
- Geringe Fußverkehrssicherheit aufgrund Konfliktsituationen mit Rad und MIV

## RISIKEN

- Direkt auf Bezirksgrenze/geteilte Zuständigkeiten
- Brückenbauwerk in Bundeseigentum
- Wenige Haushaltsmittel
- Strengere EU-Vorgaben zu Luftgrenzwerten

# 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 einer Jury aus Anwohnenden.
- Integration sozialer Einrichtungen (Kiezbüro, Bahnhofsmision) in die ungenutzten Flächen am S-Bahnhof Bundesplatz.

## Resilienzstrategien

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

## Präventionsstrategien

- 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.

# Handlungsempfehlungen

Der S-Bahnhof Bundesplatz birgt enormes Potenzial, über seine Rolle als Transitraum hinaus ein lebendiger Teil des Quartiers zu werden. Zentrale Strategien zur Verbesserung setzen auf ein Zusammenspiel aus Bürger- und Bürgerinnenbeteiligung, gestalterischen Maßnahmen und nachhaltiger Mobilität.

Ein Farb- und Lichtkonzept, entwickelt im Rahmen eines Wettbewerbs, könnte Orientierung und Sicherheit fördern, während gleichzeitig ein individueller Charakter entsteht. Soziale Einrichtungen wie ein Kiezbüro oder eine Bahnhofsmission könnten bisher ungenutzte Flächen beleben und den Bahnhof als Anlaufpunkt stärken.

Für die nachhaltige Mobilität im Quartier wird die Einrichtung einer multimodalen Mobilitätsstation angestrebt. Neben neuen Fahrradabstellplätzen und Lastenfahrradangeboten könnte ein Mikro-Hub die Feinverteilung auf der „letzten Meile“ unterstützen. Langfristig sollen wettergeschützte Sport- und Spielanlagen auf dem Parkplatz unter der A100 entstehen, die den Bedürfnissen einer wachsenden Anwohnerschaft gerecht werden.

Mit diesen Maßnahmen könnte der Bundesplatz vom Transitraum zu einem Sozialraum mit Treffpunkt und lebenswertem Zentrum werden.

## Vom Transitraum zum Sozialraum



Neue Mitte Passau – Zentraler Platz vor dem Kloster Nikola (Foto: Büro mahl-gebhard-konzepte)



Beleuchteter Tunnel für Fahrräder und zu Fuß Gehende unter der Großen Ringstraße im belgischen Hasselt (Limburg) (Foto: Martina Luxen)



Visualisierung einer Mobilitätsstation von Jelbi (Foto: Land der Ideen Management GmbH)



Überdachte Freiluft-Spielanlage in Ellesmere Port (England) (Foto: carve.nl)

# U-BAHNHOF BLISSESTRASSE

Der U-Bahnhof Blissestraße, gelegen an der stark frequentierten Berliner Straße im Ortsteil Wilmersdorf, ist Teil der U7 und bietet eine zentrale Anbindung im öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV). Die Station wurde 1971 eröffnet und zeichnet sich durch ihre schalldämmende Deckengestaltung und den barrierefreien Zugang mit Aufzug aus. Die Ausgänge führen zur Blisse-, Berliner-, Uhland- und Brandenburgischen Straße, die das Quartier mit Einkaufsmöglichkeiten, gastronomischen Angeboten und Bildungseinrichtungen beleben.

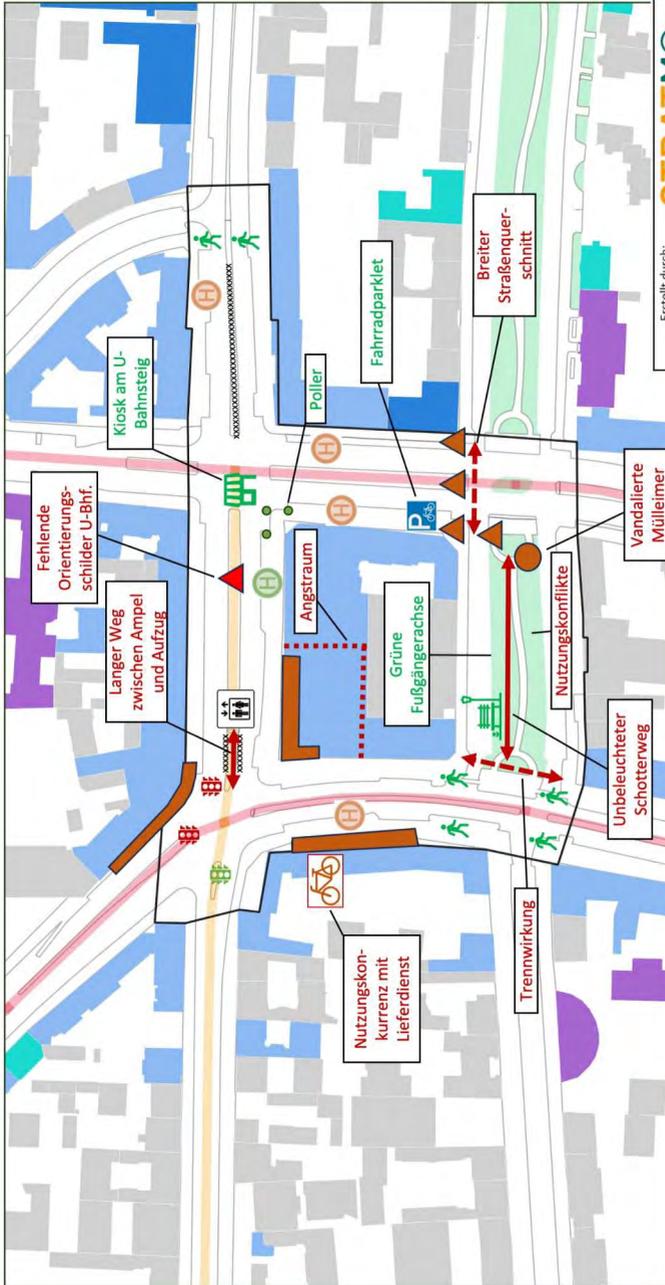
Die Umgebung des Bahnhofs ist durch eine hohe Verkehrsbelastung geprägt. Besonders die Berliner Straße weist durch fehlende Radwege und kurze Grünphasen an Ampeln Sicherheitsdefizite für zu Fuß Gehende und Radfahrende auf. Die starke Lärmbelastung und enge Gehwege beeinträchtigen die Aufenthaltsqualität zusätzlich. Gleichzeitig ist die Gegend aufgrund der vielfältigen Anbindung und der Nähe zu kulturellen Einrichtungen attraktiv.

Trotz guter ÖPNV-Anbindung bestehen Herausforderungen bei der sicheren Mobilität. Die Kreuzungen und Straßenübergänge sind teils nicht barrierefrei gestaltet, was insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen und Familien mit Kindern problematisch ist. Auch Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und Lieferdiensten zeigen Optimierungsbedarf in der Nutzung des öffentlichen Raums.

Der nahegelegene Volkspark Wilmersdorf und die Wilhelmsaue bieten Erholungsmöglichkeiten, jedoch sind diese teilweise durch mangelnde Pflege und Vandalismus beeinträchtigt. Die Wohngegend rund um den U-Bahnhof zeigt eine Mischung aus historischer Bausubstanz und modernen Wohnhäusern, wobei der zunehmende Druck auf den Immobilienmarkt hier besonders stark zu beobachten ist.



U-Bahn Station Blissestraße



**STRATMO**  
Strategische Mobilitätsplanung

Geoportal Berlin, Straßenbahnlinie 2014, A&U S Berlin, Kindergärten, Schulen, Grünanlagen, Radverkehrsnetz / OpenStreetMap: Gebäude, Gewerbe, Supermärkte

Thematische Daten: Eigene Erhebung  
Lizenz: dl-de/by-2.0

Maßstab: 0 50 100 m

Datum: 29.11.2024

Erstellt durch:

Mängel-Chancen-Bindungen am Bahnhof Blissestraße im Überblick

# U-BAHNHOF BLISSESTRASSE

Die Ergebnisse aus der Grundlagenanalyse, den Fragebögen sowie den teilnehmenden Beobachtungen wurden darauf analysiert, ob die Informationen als Stärke, Schwäche, Chance oder Risiko in Bezug auf das gesetzte Zielkriterium "Sichere und selbstbestimmte Mobilität für Frauen" zu bewerten sind.

## STÄRKEN

- Gute Anbindung an öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)
- Vielfältige Gastronomie
- Viele Einkaufsmöglichkeiten
- Grüne Naherholungsfläche Wilhelmsaue
- Engagierte Anwohnendeninitiativen im Umfeld
- Gut beleuchteter U-Bahnsteig

## CHANCEN

- Aufstellflächen für Fahrräder vor Überwegen für zu Fuß Gehende bereits umgesetzt
- Dynamische Quartierentwicklung im Umfeld
- Gebiet liegt im Radvorrangnetz



Arkaden am U-Bahn-Ausgang



Nahgelegene Grünfläche Wilhelmsaue



Blick auf die Kreuzung Berliner Str. / Blissestr.



Baustelle in der U-Bahnstation Blissestraße

## SCHWÄCHEN

- Arkaden exponieren zu Fuß Gehende für Lärm und Luft
- Fehlende Aufenthaltsqualität
- Starke Dominanz des Straßenverkehrs
- Trennwirkung durch ruhenden Verkehr zur Wilhelmsaue
- Trennwirkung durch viele Fahrstreifen
- Schlechte Beleuchtung der Fußwege (Aue, Arkaden)
- Nicht barrierefreie Überwege für zu Fuß Gehende (Wilhelmsaue/Uhlandstr.)
- Barrierefreier U-Bahnausgang nicht gut erreichbar wegen kurzer Grünzeit der Lichtsignalanlage (Ampel)
- Kurze Grünzeit Lichtsignalanlage (Ampel) Brandenburgische Straße
- Starke Nutzungskonkurrenz auf den Fußwegen durch Gewerbe/Mikromobilität
- Potentielle Angsträume bei Fußdurchwegungen (Blissestr./Berliner Str.)
- Subjektive Unsicherheit durch Nutzungskonflikte auf den Grünflächen
- Schlecht ausgebaute Radinfrastruktur (inbs. für Care-Arbeit)
- Fehlende Orientierungsschilder am Bahnhof

## RISIKEN

- Beschränkte bezirkliche Gestaltungsmöglichkeiten der übergeordneten Straßen
- Fehlende Haushaltsmittel für Infrastrukturanpassungen
- Strengere EU-Vorgaben zu Luftgrenzwerten

# U-BAHNHOF BLISSESTRASSE

Um das Quartier rund um den U-Bahnhof Blissestraße lebenswerter zu gestalten, steht eine klare Priorisierung des Umweltverbunds – bestehend aus öffentlichem Verkehr, Fuß- und Radverkehr – im Fokus. Der erste Schritt

auf diesem Weg ist die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und eine gerechtere Verteilung des Straßenraums. Kurzfristige Maßnahmen könnten mit einer verbesserten Ampelschaltung beginnen, die mobilitätseingeschränkten Menschen

## Optimierungsstrategien

- Durch Radabstellanlagen geschützte Überwege für zu Fußgehende mit besseren Sichtbeziehungen wie in an der Kreuzung Wilhelmsaue/Uhlandstraße auch an den anderen Kreuzungsbereichen umsetzen (Wilhelmsaue/Blissestr und Berliner Str. auf Höhe Fechner).

## Transformationsstrategien

- Barrierefreien U-Bahneingang durch fußgängerfreundliche Ampelschaltungen (Berliner Str./Brandenburgische Str.) besser für mobilitätseingeschränkte Menschen integrieren.
- Gemeinsam mit Initiativen von Anwohnenden und lokalen Gewerbetreibenden in einer gemeinsamen Aktion Ideen und Verantwortlichkeiten für Aufwertung der öffentlichen Räume (inbs. Fußwege/Arkaden) generieren.
- Umwidmung von Parkraum zu Liefer- und Ladeflächen (inbs. für Lieferfahräder) zur Entlastung der Fußwege.
- Verlängerung der nahmobilitätsfreundlichen nördlichen Uhlandstraße in die südlichen Bereiche der Uhland- und Berliner Straße (geschützter Radstreifen).

## Präventionsstrategien

- Der drohenden Abwertung der Wilhelmsaue durch Nutzungskonflikte entgegenwirken indem mit einem Bündnis aus anliegenden öffentlich-sozialen Einrichtungen (Kirche, Schule) neue Nutzungsmöglichkeiten des Parkareals ausgelotet werden.

# Handlungsempfehlungen

und zu Fuß Gehenden an der Kreuzung Berliner Straße/Brandenburgische Straße den sicheren Übergang erleichtert. Gleichzeitig sollten alle Kreuzungen im Quartier auf bessere Sichtbeziehungen überprüft und bei Bedarf umgestaltet werden, um Unfälle zu vermeiden

Die Einrichtung geschützter Radwege entlang zentraler Straßen wie der Blissestraße und die Erweiterung der bestehenden Infrastruktur - etwa in der Umlandstraße - sind essenziell, um das Fahrrad als Verkehrsmittel attraktiver zu machen. Insbesondere Lastenräder können durch gezielte Maßnahmen wie ausgewiesene Stellflächen dazu beitragen, nicht nur den Autoverkehr zu reduzieren, sondern auch komplexe Wegeketten, etwa von Familien und Pflegekräften, zu erleichtern.

Darüber hinaus sollte der öffentliche Raum für soziale Begegnungen und den Aufenthalt aufgewertet werden. Sitzgelegenheiten, Grünflächen und kreative Lösungen wie kooperative Projekte zwischen Anwohnenden und Gewerbetreibenden könnten den arkadenartigen Fußwegen neues Leben einhauchen. Auch das Parkareal an der Wilhelmsaue bietet Potenzial: Eine stärkere Einbindung sozialer Einrichtungen wie Kirchen oder Schulen könnte hier vielfältige Angebote schaffen und Nutzungskonflikte minimieren.

Diese Strategien stellen den Menschen in den Mittelpunkt - nicht als Hindernis im Verkehr, sondern als Maßstab einer lebenswerten Stadt.



Geschützte Kreuzung in Chicago  
(Foto: Erica Fischer, CC: BY 2.0)



Pflegekräfte mit Lastenrädern (Foto: DRKMOHS)



Ladezone und gesicherter Radstreifen  
(Foto: Hensel)

**Vom Menschen als  
Verkehrshindernis zum  
Maß aller Dinge**

# S-BAHNHOF GRUNEWALD

Der S-Bahnhof Grunewald ist ein historisch bedeutender Verkehrsknotenpunkt im Berliner Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf. Ursprünglich 1879 als „Hundekehle“ eröffnet, erhielt er 1884 seinen heutigen Namen und wurde bekannt durch seine Funktion als Ausgangspunkt von Deportationszügen während des Nationalsozialismus. Die Anlage umfasst denkmalgeschützte Bauwerke wie das Bahnhofsgebäude und den Tunnel von 1885 sowie das Mahnmal „Gleis 17“.

Die Umgebung des Bahnhofs zeichnet sich durch eine stabile Wohnstruktur mit hohem Anteil älterer Bewohner und Bewohnerinnen und geringer Umwandlungsquote von Miet- in Eigentumswohnungen aus. Die demografische Struktur ist geprägt von Villen und Einfamilienhäusern mit hohem Motorisierungsgrad. Der ehemalige Güterbahnhof hingegen bleibt weitgehend unentwickelt und zeigt eine geringe Bevölkerungsdichte.

Die Infrastruktur des Bahnhofs weist deutliche Defizite auf: Die Bahnsteige

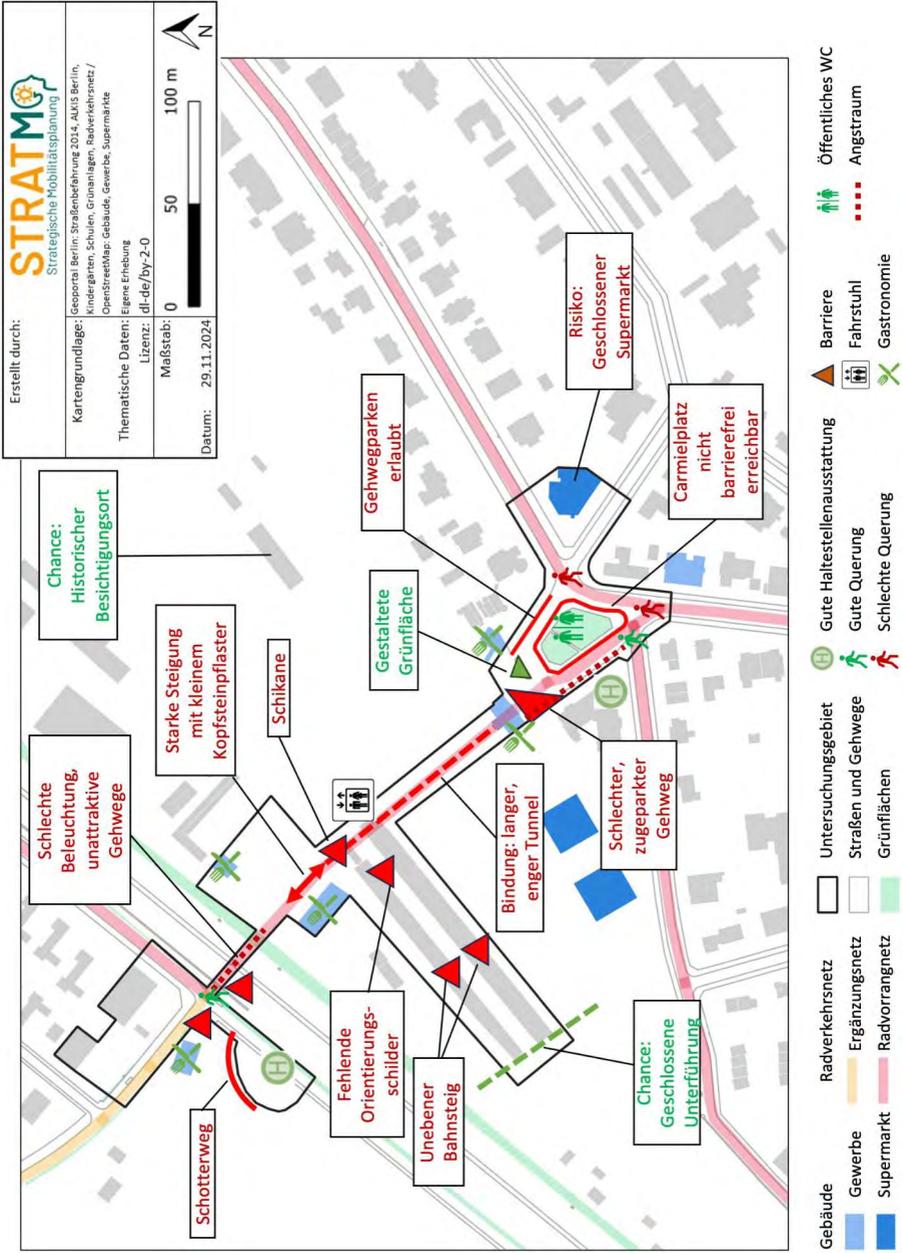
sind verschmutzt, der Zugang erfolgt über einen einzigen Ausgang, und der Tunnel ist trotz Beleuchtung wegen seiner Länge und schwer einsehbaren Nischen unattraktiv. Barrieren wie eine schmale Brückenunterführung und unbefestigte Fußwege schränken die Mobilität weiter ein, insbesondere für Menschen mit Behinderungen. Im nördlichen Bereich verstärken schlechte Verkehrsführung und Dunkelheit das Unsicherheitsgefühl.

Der südliche Ausgang ist lebendiger, bietet aber durch unklare Führung der zu Fuß Gehenden und parkende Autos Orientierungsschwierigkeiten. Die Bushaltestelle am Karmielplatz ist modern ausgestattet, jedoch schlecht angebunden, während der Platz selbst durch die vielen parkende Autos und mangelnde Barrierefreiheit unattraktiv ist.

Trotz der guten Verkehrsanbindung und historischen Bedeutung mindern diese planerischen und strukturellen Mängel die Funktionalität und Aufenthaltsqualität des Bahnhofs.

Mahnmal am Gleis 17 (Foto: Deutsche Bahn AG)





Mängel-Chancen-Bindungen am Bahnhof Grunewald im Überblick

# S-BAHNHOF GRUNEWALD

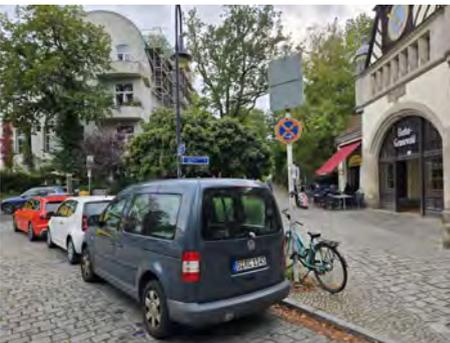
Die Ergebnisse aus der Grundlagenanalyse, den Fragebögen sowie den teilnehmenden Beobachtungen wurden darauf analysiert, ob die Informationen als Stärke, Schwäche, Chance oder Risiko in Bezug auf das gesetzte Zielkriterium "Sichere und selbstbestimmte Mobilität für Frauen" zu bewerten sind.

## STÄRKEN

- Gute Beleuchtung und Sauberkeit im Tunnel für zu Fuß Gehende
- 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 Karmielplatz
- Geringe Luft- und Lärmbelastung

## CHANCEN

- Bestehendes Unterführungsbauwerk am westlichen Bahnsteig
- Versteckter historischer Besichtigungsort
- Stabile Einwohnendenstrukturen
- Große Konversionsflächen im Norden (Güterbahnhof)



Bahnhofsvorplatz am südlichen Ausgang



Fahrradständer am nördlichem Ausgang



Tunnel für zu Fuß Gehende



Bushaltestelle am Schmetterlingsplatz

## SCHWÄCHEN

- Langer und enger Tunnel für zu Fuß Gehende
- Nutzungskonflikte zwischen Rad & Fuß im Tunnel
- Keine direkte Radverbindung zwischen Wohngebiet und Naherholungsgebiet Grunewald
- Schlechte Beleuchtung Autobahnbrücke
- Unattraktive Fußwege unter Autobahntunnel
- Nicht barrierefreier Überweg für zu Fuß Gehende zum Grunewald
- Viele Oberflächen mit kleinteiligen Steinpflaster
- Fehlende Beschilderung und Orientierung
- Schmale Fußwege entlang der Straße
- Zugeparkter Bahnhofsvorplatz
- Schwere Erreichbarkeit des Karmielplatzes durch parkende Autos
- Unübersichtliche Verkehrsführung um den Karmielplatz
- Zugeparkte und schlecht sichtbare Überwege für zu Fußgehende um den Karmielplatz
- Öffentlicher Personennahverkehr nicht uneingeschränkt barrierefrei
- Bahnsteig und Umgebung zu Randzeiten wenig belebt

## RISIKEN

- Denkmalschutz
- Geschlossener Supermarkt
- Wenige Haushaltsmittel

# S-BAHNHOF GRUNEWALD

## Optimierungsstrategien

- Gleis 17 als historischer Ort wird durch neue Beschilderung klar ausgeschildert und insgesamt besser integriert, in Kooperation mit Kulturpartnern aus Berlin (z.B. 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 werden die Grünflächen nutzbar und die Orientierung verbessert.
- Im Rahmen größerer Umgestaltungen der Konversionsfläche des Güterbahnhofs (LOR25): Neue Querverbindungen schaffen, insb. im Süd-Westen des S-Grunewald, da hier ein alter Verbindungstunnel existiert.

## Transformationsstrategien

- Ästhetische Umgestaltung/Aufwertung des Fußgängertunnels und der nichteinsehbaren Nischen mit Kunst/Werbung.
- Abschaffung der Parkmöglichkeiten direkt vor dem Südausgang zur Verbesserung der Sichtbeziehungen bietet gleichzeitig Möglichkeit den öffentlichen Raum durch gastronomischen Einrichtungen vermehrt 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.

## Präventionsstrategien

- Hohes Unfallrisiko für ältere und sehingeschränkte Menschen reduzieren, indem die beiden Kreuzungsbereiche südlich vom Karmielplatz (+ Kreuzung Eichkampstraße) barrierefrei und sicher für zu Fuß Gehende (z.B. markierte Gehwegvorstreckungen) geschaffen werden.

# Handlungsempfehlungen

Am Bahnhof Grunewald sollte die Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit nachhaltig zu verbessert werden. Ein besonderer Fokus liegt auf der Integration vom Mahmal Gleis 17, das künftig durch neue Beschilderungen klarer erkennbar und in Zusammenarbeit mit kulturellen Institutionen wie der Topographie des Terrors besser eingebunden werden sollte.

Die Umgestaltung der Straßen und Abschaffung von Parkplätzen rund um den Bahnhof ermöglicht es den öffentlichen Raum durch gastronomische Angebote und Sitzgelegenheiten aufzuwerten. Dafür sollte der obere Abschnitt der Straße „Am Bahnhof Grunewald“ teileingezogen und durch einen Zebrastreifen ergänzt werden, der die Anbindung an den Karmielplatz verbessert.

Auch die Barrierefreiheit und Sicherheit stehen im Fokus. Der Tunnel für zu Fuß Gehende sollte durch künstlerische Gestaltung aufgewertet und die Kreuzungen rund um den Karmielplatz barrierefrei und attraktiv für zu Fuß Gehende umgebaut werden. Die Bushaltestelle am Schmetterlingsplatz wird durch verbesserte Beleuchtung und Gestaltung optimiert, um das Sicherheitsgefühl bei Dunkelheit zu erhöhen.

Zusätzlich sollten an beiden Bahnhofsseiten moderne Fahrradabstellanlagen errichtet werden, um das wilde Parken auf Gehwegen zu reduzieren.

**Historisches Juwel  
wird zu modernem  
Aufenthaltort für Alle**



Programmflyer der Veranstaltungsreihe "Sichtbar.Unsichtbar." (Zentrum für Erinnerungskultur)



Vorplatz des Bahnhofs Mülheim mit farbenfrohen Stadtmöbeln (Foto: step/Eppinger)



Digitale Infotafeln in der S-Bahn-Unterführung Freiham (Foto: Peter Schinzler)



Doppelstockparksystem und Sammelschließanlage am Bahnhof Maintal Ost (Foto: Martina Faust)

# ZUSAMMENFASSUNG

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.

Neben den materiellen Zugangsbarrieren im öffentlichen Verkehr, geraten in jüngster Zeit zunehmend auch immateriellen 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 durchqueren.

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.

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. Dazu soll dem klaustrophobischen Charakter in einem ersten Schritt durch einen einladendes Lichtkonzept begegnet werden. Darüber hinaus sollten Anwohnende eingeladen werden, um dem aktuellen ‚Nicht-Ort‘ durch kreative gestalterische Maßnahmen eine eigene Identität zu geben. 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.

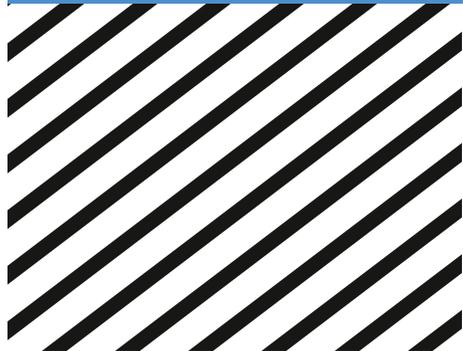
Anders stellt sich der Stadtraum rund um den U-Bhf. Blissestraße dar, wo die Aktivitäten durch das Spannungsverhältnis zwischen einer attraktiven Einkaufsstraße und der starken Präsenz des den Straßenraum belastenden Autoverkehrs geprägt ist. Da der U-Bhf. Blissestraße im Zuge einer Grundsanierung insgesamt 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 für Frauen, die immer noch den Großteil der Carearbeit leisten und damit auf komplexe Wegekenntnis angewiesen sind, bildet der Einsatz von Lastenrädern, beispielsweise in ambulanten Pflegediensten.

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.

### Zentrale Maßnahmen für eine Verbesserung weiblicher Mobilität:

- **Bessere Beleuchtung:** Ein durchdachtes Lichtkonzept reduziert Angsträume und erhöht das Sicherheitsempfinden.
- **Aufwertung von Transiträumen:** Kreative Gestaltung und soziale Nutzungen machen wenig einladende Orte attraktiver und erhöhen die soziale Kontrolle.
- **Reduzierung monofunktionaler Parkflächen:** Umwandlung von Parkräumen zugunsten von Freizeit- und Gewerbeaktivitäten stärkt die Übersichtlichkeit und schafft Aufenthaltsqualitäten.
- **Förderung des Fuß- und Radverkehrs:** Sichere Gehwege und breite, konfliktfreie Radwege erleichtern die Fortbewegung insbesondere für Frauen die häufig auf das Fahrrad angewiesen sind
- **Attraktive und sichere Schnittstellen zum ÖPNV:** Gut gestaltete Zugänge, überdachte Radabstellplätze und barrierefreie Haltestellen verringern die Abwertungstendenzen zu Angsträumen.



# FAZIT

Die drei Untersuchungsgebiete stehen zum einen exemplarisch für die 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 alle Menschen zurückgewonnen werden können.

**DEN AUSFÜHRLICHEN FORSCHUNGSBERICHT MIT ALLEN  
HINTERGRÜNDEN, METHODEN UND LITERATURVERWEISEN  
FINDEN SIE HIER:**





|  |   |
|--|---|
| <b>BERLIN</b>  |  |
|  <b>Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf</b><br>Gleichstellungsbeauftragte |   |

**STRATMO**   
Strategische Mobilitätsplanung