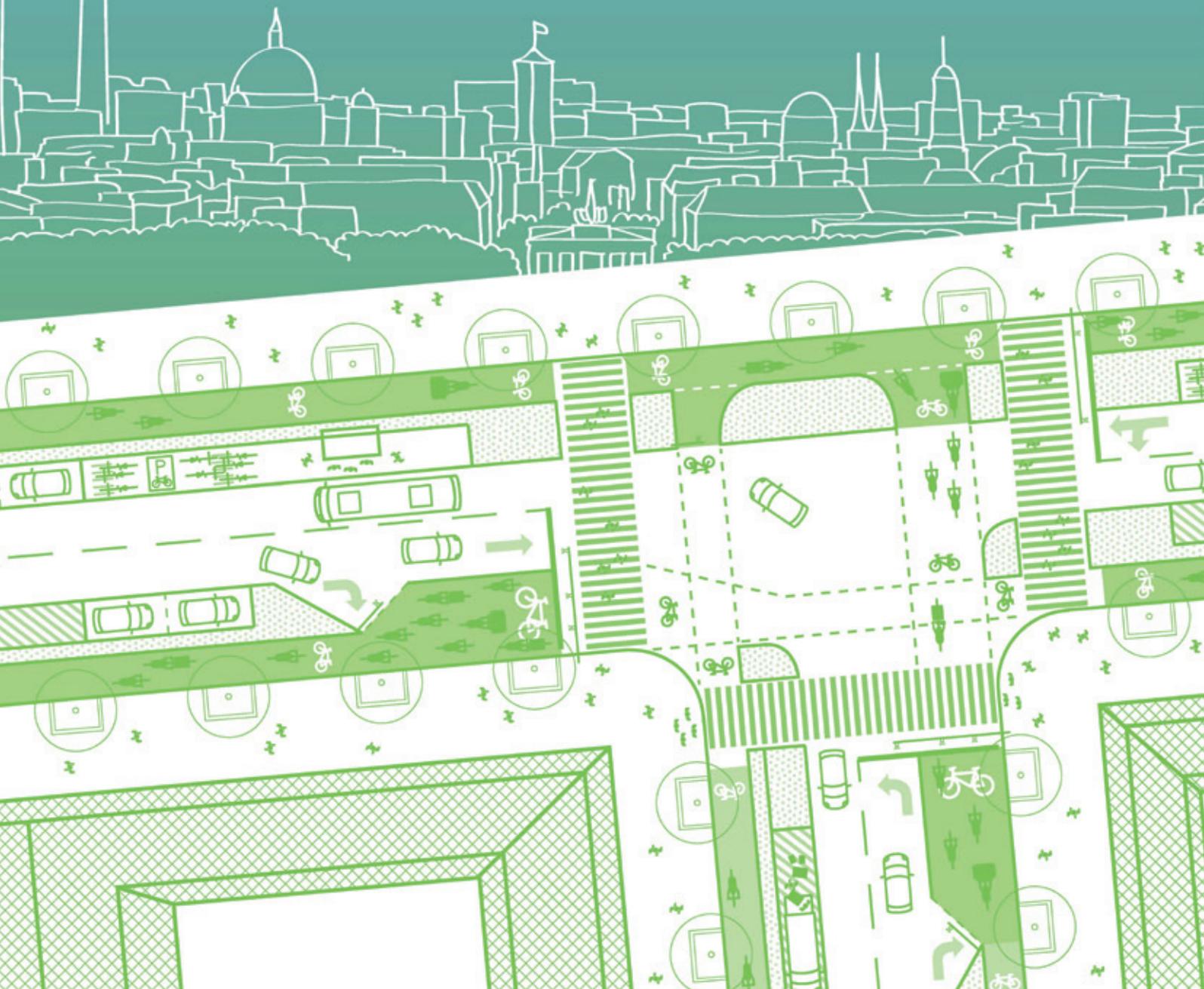


KONZEPT FÜR NACHHALTIGE MOBILITÄT IN BERLIN



Auftraggeber

Greenpeace e.V.
V.i.S.d.P.: Daniel Moser

Hongkongstr. 10
20457 Hamburg

www.greenpeace.de

Auftragnehmer

Urban Catalyst ^{studio}

Glogauer Straße 6
10999 Berlin

T +49 (0)30 532 10 696
info@urbancatalyst-studio.de

www.urbancatalyst-studio.de

Bearbeitungsteam

Dr. Cordelia Polinna
Prof. Melanie Humann
Jörn Gertenbach
Franz Roeßiger
Kilian Schneider
Jan Dubsky

Berlin, 29.08.2016

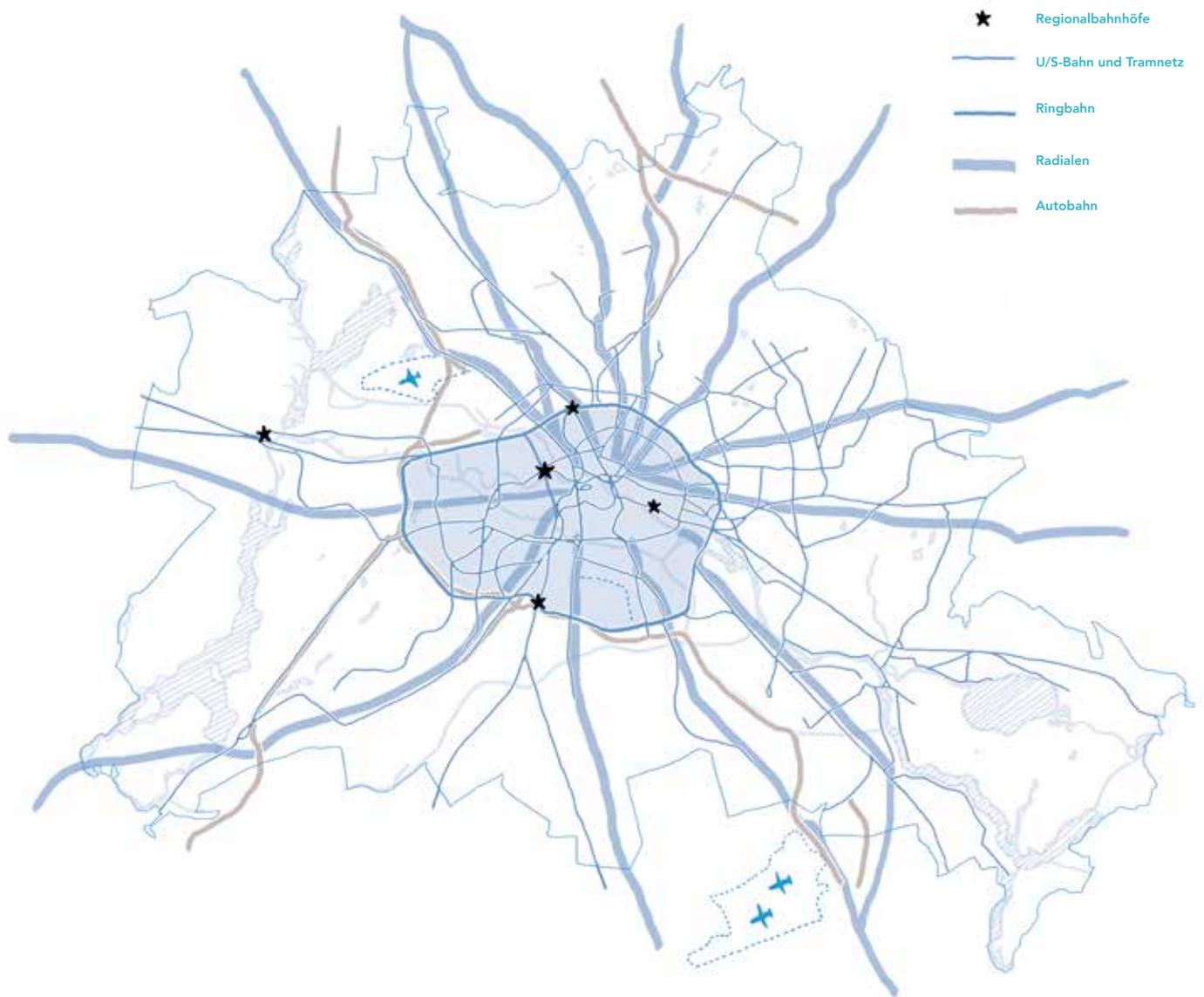
CHANGE WACHSENDE STADT

Berlin wächst. Nach Jahren des Bevölkerungsrückgangs und der Stagnation wachsen die Stadt und die umliegende Metropolregion zuletzt wieder rasant. Der Senat geht davon aus, dass bis 2030 etwa 300.000 Menschen zusätzlich in Berlin leben werden und die Bevölkerungszahl auf 3,8 Millionen steigt. Hinzu könnten bis 2020 zwischen 94.000 und 174.000 Flüchtlinge kommen. Dadurch spitzen sich Probleme wie steigende Mieten und Immobilienpreise, Verdrängung sozial schwächerer Bevölkerungsgruppen oder zunehmender Verkehr mit großer Dringlichkeit zu.

Auch die Zahl der in Berlin Erwerbstätigen ist 2015 auf 1.846.300 gestiegen. Zehn Jahre zuvor lag die Zahl noch um knapp 300.000 niedriger. [AfSBB 2016a] Zusammen mit den ebenfalls steigenden Touristenzahlen erklären diese Trends, warum zahlreiche Bus- und Bahnlinien der Stadt inzwischen an der Kapazitätsgrenze angelangt sind.

Berlin muss sich entscheiden, wie es wachsen will. Diese Entscheidung bietet die Chance, eine nachhaltige, postfossile Verkehrswende einzuleiten. Mit einem durch das Wachstum ausgelösten Modernisierungsschub kann ein besseres, preiswertes, ökologisch und sozial nachhaltiges Verkehrssystem entstehen.

Der Senat plant aktuell zwölf neue Stadtquartiere mit insgesamt 50.000 neuen Wohnungen. Dazu hat der Stadtentwicklungsplan Wohnen Flächen für 216.100 mögliche weitere Wohnungen identifiziert. [SenStadtUm 2014a] Viele dieser Flächen befinden sich in der äußeren Stadt – in Bereichen, die bislang noch nicht gut an den öffentlichen Nahverkehr angebunden sind. Werden diese neuen Quartiere und Wohnungen nicht schnell mit leistungsfähigen, komfortablen und sicheren Angeboten des Umweltverbundes verknüpft, besteht die Gefahr, dass Berlins Wachstum Mobilitätsmuster zementiert, die alleine auf das Auto ausgerichtet sind.



ZUSAMMENFASSUNG

NEUE MOBILITÄT FÜR EIN WACHSENDES BERLIN

Berlins Verkehrspolitik steht am Scheideweg: Wird die Stadt mit ihrem historisch bedingt niedrigen Autoanteil zu einem Vorbild für grüne und moderne Mobilität? Oder versinkt sie im Verkehrschaos einer rasch wachsenden Stadt? Bislang hat Berlin das starke Bevölkerungswachstum der vergangenen Jahre halbwegs bewältigt. Doch inzwischen ist der Problem- und Handlungsdruck auf vielen Ebenen unübersehbar.

- Berlins Luft ist auch durch die steigende PKW-Zahl in den vergangenen Jahren so schlecht geworden, dass der Stadt mittlerweile ein EU-Verfahren droht. Schafft es die Stadt nicht, bis zum Jahr 2020 die geltenden europäischen Grenzwerte für Luftschadstoffe einzuhalten, drohen Strafzahlungen in Millionenhöhe.
- Bei der Sicherheit im Verkehr klapfen Wunsch und Wirklichkeit weit auseinander. Während der Senat sich zum Ziel gesetzt hat, die Zahl der Schwerverletzten bis 2010 um 30 Prozent zu senken, ist die Zahl der Schwerverletzten im Verkehr in den elf Jahren vor 2015 sogar um 11 Prozent gestiegen.
- Der Öffentliche Nahverkehr hinkt den Bedürfnissen hinterher. Insbesondere viele Berliner Buslinien operieren an der Kapazitätsgrenze. Wachsende Stadtrandlagen sind schlecht ans ÖPNV-Netz angebunden, und im gesamtstädtischen Überblick stagniert der Radverkehr seit Jahren auf mittlerem Niveau. Dabei wollen viele Menschen Radfahren, wie die breite Unterstützung des Volksentscheids Fahrrad unterstreicht.
- Beim Klimaschutz ist der Verkehr inzwischen das größte Sorgenkind. Während Berlin insgesamt seine Emissionen langsam senkt, liefert der Verkehr seit Jahren keinen Beitrag zum Klimaschutz. Entsprechend steigt der Verkehrsanteil an Berlins Gesamtemissionen stetig. Verursachte der Verkehr 1990 noch gut 17 Prozent der Treibhausgase, waren es 2013 schon knapp 25 Prozent. Gelingt es nicht rasch, den CO₂-Ausstoß auf Berlins Straßen zu senken, verfehlt der Senat sein eigenes Klimaziel, die den Ausstoß an Treibhausgasen bis 2020 um 40 Prozent gegenüber 1990 zu senken. Berlin muss schon heute klar aussprechen, dass Verbrennungsmotoren ab dem Jahr 2030 keinen Zugang

zur Stadt haben dürfen. Nur so wird sich sicherstellen lassen, dass verkehrsbedingte Emissionen innerhalb der kommenden 15 Jahre Richtung Null sinken werden.

- Dabei kommt Städten nach dem Ende 2015 in Paris beschlossenen UN-Klimaabkommen eine wachsende Bedeutung zu. In Städten lassen sich CO₂-Einsparungen schnell und verhältnismäßig leicht realisieren. Um das in Paris beschlossene Ziel zu erreichen, die Erderwärmung möglichst auf 1,5 Grad zu begrenzen, muss der Verkehr in deutschen Städten nach einer Greenpeace-Analyse bereits bis zum Jahr 2030 emissionsfrei sein. Dies kann nur gelingen, wenn der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in den kommenden 15 Jahren deutlich schneller sinkt, als es Berlin bislang gelungen und für die Zukunft geplant ist. In den fünf Jahren zwischen 2008 und 2013 nahm der MIV-Anteil lediglich um drei Prozentpunkte ab. Ohne eine deutliche Beschleunigung wird der Senat klar unter der notwendigen Reduktion des MIV-Anteils auf maximal 15% bis 2030 bleiben.

Durch seine besondere Geschichte bringt Berlin gute Voraussetzungen mit, zu einem internationalen Vorbild

der städtischen Verkehrswende zu werden: Die PKW-Dichte liegt ein Drittel unter dem deutschen Durchschnitt, das Netz aus S- und U-Bahnen sowie der Tram ist in vielen Teilen der Stadt hingegen eng. Dazu kommt eine hohe Bevölkerungsdichte und Mischnutzung in vielen Kiezen, die zurückzulegende Wege verkürzt. In der inneren Stadt ist das Fahrrad für viele BerlinerInnen schon heute eines der bevorzugten Verkehrsmittel. Dieser Anteil könnte deutlich höher sein, wenn die Stadt Verkehrsflächen gerechter verteilen würde. Während dem emissionsfreien und platzsparenden Fahrrad bisher lediglich drei Prozent der Verkehrsflächen zugewiesen sind, beansprucht der PKW etwa 60%.

Während die Berliner Politik und Verwaltung beim Radverkehr mit relativ geringem Einsatz große Veränderungen erreichen könnte, passiert seit Jahren zu wenig. Bis zu einer Milliarde Euro investieren Bund und Stadt in eine Innenstadtautobahn, die Luftqualitäts- und Klimaziele in weite Ferne rücken lässt und Verkehrsprobleme nicht löst, sondern in vielen Stadtteilen sogar verschärft wird. Dagegen verharrt Berlins Haushalt für Radverkehr in diesem und im kommenden Jahr mit 7,5 bzw. 6,3 Millionen Euro auf beschämend niedrigem Niveau.

DAS MOBILITÄTSKONZEPT FÜR BERLIN

BERLIN MUSS FAHRRADSTADT WERDEN!

Innerhalb des S-Bahn-Rings bestehen gute Voraussetzungen dafür, dass Menschen künftig einen sehr hohen Anteil ihrer Wege mit dem Rad zurücklegen. Diese Potenziale müssen konsequent genutzt werden, denn die Erhöhung des Radverkehrsanteils ist der kostengünstigste und am schnellsten umzusetzende Weg, um die CO₂-Emissionen im Verkehr zu senken, die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems zu erhöhen und gleichzeitig die Lebensqualität der Stadt durch mehr Sicherheit, weniger Lärm und bessere Luft zu erhöhen.

Dazu muss die Berliner Politik und Verwaltung dem Fahrradverkehr künftig Priorität auf den Straßen einräumen: Weit schneller als bisher und möglichst flächendeckend muss der Senat Fahrradstraßen ausweisen und auf mehrspurigen Straßen Parkstreifen in Fahrradstreifen umwidmen. Er muss gefährliche Kreuzungen rasch sicherer machen, um weitere Tote und Schwerverletzte zu verhindern. An Knotenpunkten des ÖPNV und in Kiezzentren müssen sichere Fahrradstellplätze geschaffen werden.

Wie viel Nachholbedarf Berlin hier hat, zeigt der Blick nach Kopenhagen. Dänemarks Hauptstadt investiert im Schnitt pro Einwohner und Jahr 20 Euro in Radinfrastruktur – in Berlin ist es nicht einmal ein Zehntel.

PKW-VERKEHR RADIKAL REDUZIEREN UND ENDE DES VERBRENNUNGSMOTORS ANKÜNDIGEN

Eine neue Mobilität als Lösung der genannten Berliner Probleme basiert auf deutlich weniger Autoverkehr und perspektivisch auf einem Verbot für Verbrennungsmotoren in der Stadt. Besonders in Berlins Innenstadt sind die Voraussetzungen dafür vorhanden: ein engmaschiger Nahverkehr und eine vielfältige Nutzungsmischung. Um Berlin deutlich stärker als bisher geplant vom Autoverkehr zu entlasten, muss die Stadt eine intensivere Parkraumbewirtschaftung und ein flächendeckendes Tempolimit von 30 km/h einführen. Verkehrsspuren und Parkplätze müssen zurückgebaut, mehr Anliegerstraßen ausgewiesen und eine Blaue Plakette vorgeschrieben werden. Gleichzeitig muss der Senat schon heute klar sagen, dass es ab 2030 keine Verbrennungsmotoren in der Stadt geben darf. Nur so werden Städte wie Berlin einen fairen Beitrag leisten, um die in Paris beschlossenen Klimaziele zu erreichen.

BEBAUUNGSDICHTE ERHÖHEN

Parallel zur Ausweitung der Fahrradinfrastruktur müssen Berlins überdimensionierte Verkehrsflächen auch zugunsten einer höheren Lebensqualität für die Menschen der Stadt umverteilt werden. Gerade in hocherschlossenen Lagen kann die bauliche Dichte oft

SOFORTMASSNAHMEN

1

BERLIN ZUR FAHRRADSTADT MACHEN!

Mehr Radverkehr ist das zentrale Element einer nachhaltigen Mobilität. Die Rolle des Rads im Stadtverkehr lässt sich schnell und vergleichsweise günstig ausbauen. Mit hoher Priorität und möglichst flächendeckend muss der Senat Fahrradstraßen ausweisen, auf mehrspurigen Straßen Parkstreifen in Fahrradstreifen umwidmen, Fahrradschnellwege entlang der großen Ausfallstraßen bauen und mindestens zwei Meter breite und baulich abgetrennte Fahrradstreifen auf Hauptstraßen einrichten. Kreuzungen müssen sicher gestaltet und ausreichend Fahrradstellplätze vor allem in der Nähe von Einzelhandelsschwerpunkten und ÖPNV-Haltestellen gebaut werden. Parallel muss auch der öffentliche Nahverkehr verlässlicher, kostengünstiger und vor allem in der äußeren Stadt engmaschiger werden, um dort das eigene Auto ersetzen zu können.

2

RADIKAL WENIGER AUTOS IN DER INNENSTADT!

Mit engmaschigem Nahverkehr und gemischter Nutzung bietet Berlins Innenstadt gute Voraussetzungen, um den Autoverkehr radikal zu reduzieren. Durch ein Aus für Verbrennungsmotoren im im Stadtverkehr Jahr 2030, intensivere Parkraumbewirtschaftung, flächendeckendes Tempolimit, den Rückbau von Verkehrsspuren und Parkplätzen, mehr Anliegerstraßen und engere Straßenquerschnitte, die Einführung einer blauen Plakette sowie einen restriktiven Umgang mit Lieferverkehr kann der Bereich innerhalb des S-Bahn-Rings deutlich stärker als bisher geplant vom Autoverkehr befreit werden.



3

ÖFFENTLICHEN RAUM GERECHT VERTEILEN!

In wachsenden Städten wie Berlin wächst auch die Konkurrenz um den begrenzten öffentlichen Raum. Bislang steht der Großteil der Verkehrsfläche dem Auto zur Verfügung. Auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität wird sich das ändern müssen. Die wachsende Gruppe der RadfahrerInnen braucht mehr Raum, FußgängerInnen eine höhere Aufenthaltsqualität, die BewohnerInnen Berlins bezahlbaren und gut ans ÖPNV-Netz angeschlossenen Wohnraum.

4

ENTSCHEIDUNGS- STRUKTUREN ZU MOBILITÄT VEREINFACHEN!

Bislang ist eine Vielzahl unterschiedlicher Instanzen an Entscheidungen zu Mobilitätsräumen beteiligt, von der Stadtentwicklung über Städtebau bis Verkehrsplanung und Wirtschaftsförderung. Diese komplexen Entscheidungsstrukturen müssen radikal vereinfacht und gebündelt werden. Gleichzeitig braucht Berlin ein klares Signal aus der Politik, dass die Umsetzung der Verkehrswende Priorität hat. Eine in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt angesiedelte Task Force könnte den heutigen Planungs- und Umsetzungsstau beim Umbau Berlins zur Hauptstadt der nachhaltigen Mobilität überwinden und innovative neue Projekte anstoßen.

FRAGEN UND VORGEHENSWEISE

Zukunftsfähigkeit und Lebensqualität einer rasant wachsenden Stadt wie Berlin hängen maßgeblich davon ab, wie dieses Wachstum gestaltet wird. Die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität, die so genannte Verkehrswende, ist dabei von zentraler Bedeutung. Grundlage des vorliegenden Konzepts ist die Frage, wie Berlin diese Verkehrswende einleiten kann? Mit diesem Papier suchen wir nach ganzheitlichen und langfristigen Lösungen für Herausforderungen wie Klimaschutz, Luftqualität und eine gerechte Verteilung des öffentlichen Raums.

Ende 2015 haben knapp 200 Staaten in Paris ein internationales Klimaabkommen beschlossen, das sich zum Ziel gesetzt hat, die globale Erwärmung möglichst auf 1,5°C zu begrenzen. Weil immer mehr Menschen in Städten leben, kommt diesen bei der Erreichung dieses Ziels eine zentrale Rolle zu. Städte sind Zen-

tren des Energie- und Ressourcenverbrauchs, bieten aber gleichzeitig enormes Potenzial, die Transformation zu einer nachhaltigen, postfossilen Stadtentwicklung zu gestalten. Gleichzeitig rückt der Verkehr zunehmend ins Zentrum von Klimaschutzplänen. Der Sektor verursacht ein Fünftel der deutschen Gesamtemissionen. Seit 1990 stagniert der Ausstoß an verkehrsbedingten Treibhausgasen. Es ist offensichtlich, dass sich der Verkehr nicht länger um Klimaschutzmaßnahmen drücken kann, wenn das Pariser Abkommen umgesetzt wird.

Auch Berlin hat sich ehrgeizige Klimaziele gesetzt. Bis 2020 sollen die CO₂-Emissionen gegenüber 1990 um mindestens 40% reduziert werden. Bis 2050 will die Stadt klimaneutral sein. Entsprechend offensichtlich ist, dass der Verbrennungsmotor ein Auslaufmodell ist. Berlin muss die Dekarbonisierung des Verkehrs als Chance mit

vielen positiven Nebeneffekten begreifen: bessere Luft, weniger Lärm, mehr Sicherheit und attraktivere öffentliche Räume.

Die Chancen für eine Verkehrswende in Berlin steigen: Die Unterstützung in der Bevölkerung und in den Medien für eine Förderung des Umweltverbundes ist hoch und wird mittlerweile auch von der Politik verstanden. Angesichts der bevorstehenden Abgeordnetenhauswahl im September 2016 bietet sich eine gute Gelegenheit, aus der nötigen Verkehrswende politische Forderungen abzuleiten und diese in der politischen und (fach)öffentlichen Debatte zu platzieren.

Um Wege aufzuzeigen, wie Berlins Mobilität klimaschützend und ressourcenschonend gestaltet werden kann, haben wir uns mit einer Reihe von Fragen auseinandergesetzt:

- Welche städtebaulichen und stadtplanerischen Voraussetzungen bestimmen die Ausgangsposition Berlins im Blick auf nachhaltige Mobilität?
- Wo steht Berlin bei sieben ausgewählten Indikatoren, die zentrale Aspekte der Mobilität abbilden?
- Welche strategischen Maßnahmen begegnen den Mobilitätsanforderungen einer Großstadt (z.B. Überwindung großer Distanzen, stark frequentierte Verkehrsrouten)?
- Wie können auf Microebene in vier prototypischen Quartieren Schritte Richtung nachhaltige Mobilität getan werden?

MODAL SPLIT

Der Modal Split zeigt, welcher Anteil der Wege die Bevölkerung mit welchem Verkehrsmittel zurücklegt. Generell gilt: Je höher der Anteil des Umweltverbundes (Rad, ÖV, Fußverkehr), desto nachhaltiger der Verkehr. Insbesondere der Anteil des Radverkehrs lässt sich in Berlin noch deutlich ausbauen.

WAS UNTERNIMMT BERLIN?

Nachweislich zu wenig. In den fünf Jahren seit 2008 ist der Anteil der mit dem Auto zurückgelegten Wege lediglich um drei Prozentpunkte auf 30% im Jahr 2013 gesunken. Damit Berlins Verkehr bis zum Jahr 2030 klimaneutral werden kann, muss sich dieser Anteil noch einmal halbieren. Ein Ziel, das beim bisherigen Tempo nicht erreicht werden wird. Die Stadt selbst hat sich in ihrem aktuellen Stadtentwicklungsplan weit niedrigere Ziele gesetzt. Der Anteil des Autoverkehrs soll bis zum Jahr 2025 auf lediglich 25% sinken.

Zu den wichtigsten Absichtserklärungen zur Förderung des Umweltverbundes zählen:

- Neubaustandorte an beste-

henden, hochwertigen ÖPNV-Anbindungen ausrichten,

- Netzergänzungen bzw. -erweiterungen an nachfragestarken Linien,
- stärkere Verzahnung der Angebote des ÖPNV mit Rad- und Fußverkehr, aber auch Carsharing,
- Radverkehr erhöhen, indem RadfahrerInnen mehr öffentlicher (Straßen-)Raum und bessere Infrastruktur zugesprochen wird,
- Fußgängerverkehr durch mehr Sicherheit, Bequemlichkeit und Attraktivität der öffentlichen Räume steigern.

Aktuell wird an einer Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans (StEP) Verkehr gearbeitet.

Von großer Bedeutung für eine Veränderung des Modal Split sind die Maßnahmen der Radver-

kehrsstrategie für Berlin. [SenStadtUm 2013]

Bereits umgesetzt wurden: Neubau (200 km) und Instandhaltung (100 km) von Radfahr- und Schutzstreifen, der Bau von Abstellanlagen (27.000) an Stationen des ÖPNV sowie die Initiierung von Pilotprojekten wie dem eBike-Pendeln. [SenStadtUm 2016b]

WO ANSETZEN?

Bei Forderungen und Maßnahmen für eine Veränderung des Modal Splits müssen die unterschiedlichen Ausgangsbedingungen der inneren und äußeren Stadt berücksichtigt werden. So gibt es starke Unterschiede in der Anbindung und Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln, der Angebotsqualität, der täglichen, städtebaulich bedingten Wegelängen und nicht zuletzt auch der Mobilitätskultur (die äußere Stadt ist deutlich stärker autozentriert).

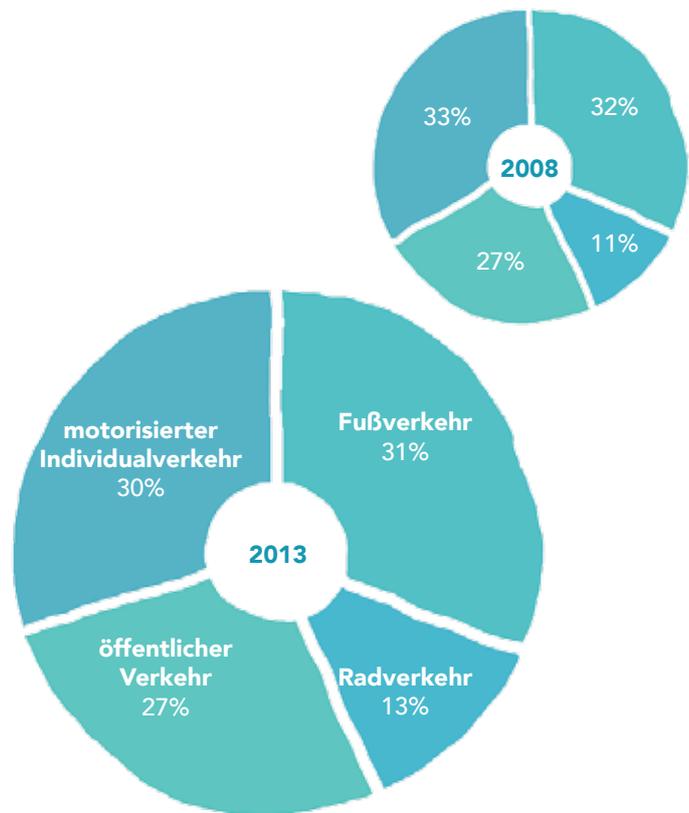


DRINGEND NOTWENDIGE MAßNAHMEN

- 1 Rückbau und Bewirtschaftung von Parkplätzen,
- 2 Reduzierung von Fahrspuren für den fließenden Kraftverkehr auf ein Minimum (in der Innenstadt auf eine Spur),
- 3 preisliche Maßnahmen wie eine City-Maut (basierend auf dem Verursacherprinzip),

IST DAS VORGEHEN EFFEKTIV?

In Relation zur Gesamtlänge aller Berliner Straßen von etwa 5.400 km [SenStadtUm 2014b] und zur Einwohnerzahl reichen die Maßnahmen im Radverkehr nicht aus. Zudem werden die wenigen Maßnahmen, trotz der guten Strategie, nur mangelhaft und zu langsam umgesetzt. Der Haushalt für Radverkehr liegt für 2016 und 2017 mit 7,5 bzw. 6,3 Mio. Euro deutlich unter der Summe, die im *Nationalen Radverkehrsplan* empfohlen und auch in der Radverkehrsstrategie als bis 2017 zu erreichendes Ziel genannt wird. Die dort empfohlenen Investitionen von fünf bis zwölf Euro je Einwohner und Jahr [BMVBS 2012] entsprächen für Berlin einem Radverkehrshaushalt von bis zu 42 Mio. Euro jährlich, mindestens aber 17,5 Mio. Euro. Neben dem Radverkehr gilt es auch andere Elemente des Umweltverbundes zu fördern: ÖPNV durch dichtere Takte und erweiterte Netze, eine Förderung des Fußverkehrs durch kompakte, gemischtgenutzte Quartiere und attraktive und sichere öffentliche Räume.



Anteil der Verkehrsarten an allen von der Berliner Bevölkerung zurückgelegten Wegen [SenStadtUm 2014c]

4 Kosten des ÖPNV senken, etwa durch Bürgerticket,

5 Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ umsetzen,

6 Fußverkehr steigern, indem Straßenraum attraktiver und sicherer wird,

7 Straßenquerschnitte und Fahrbahnaufteilung für RadfahrerInnen und FußgängerInnen attraktiver machen,

8 Radinfrastruktur (Wege, Radschnellrouten und Abstellmöglichkeiten) sicher, zusammenhängend und komfortabel ausbauen, vor allem auch für mittlere und längere Distanzen (über fünf Kilometer),

9 Verknüpfung von Mobilitätsformen verbessern: mehr Radstationen an ÖPNV-Knotenpunkten, Fahrradmitnahme im ÖPNV, barrierefreie und komfortable Umstiegsmöglichkeiten.

Diese Maßnahmen lassen sich nur mit mehr Verwaltungspersonal umsetzen, damit vorhandene Mittel abgerufen und eingesetzt werden können.

KLIMASCHUTZ

WAS UNTERNIMMT BERLIN?

Der StEP Verkehr erkennt: „Der Verkehrsbereich hat bislang nur unterdurchschnittlich zur Einhaltung der Berliner Klimaschutzverpflichtungen beigetragen.“

Ausführlich erwähnt wird das Thema in der *Machbarkeitsstudie klimaneutrales Berlin 2050*. [SenStadtUm 2014f]

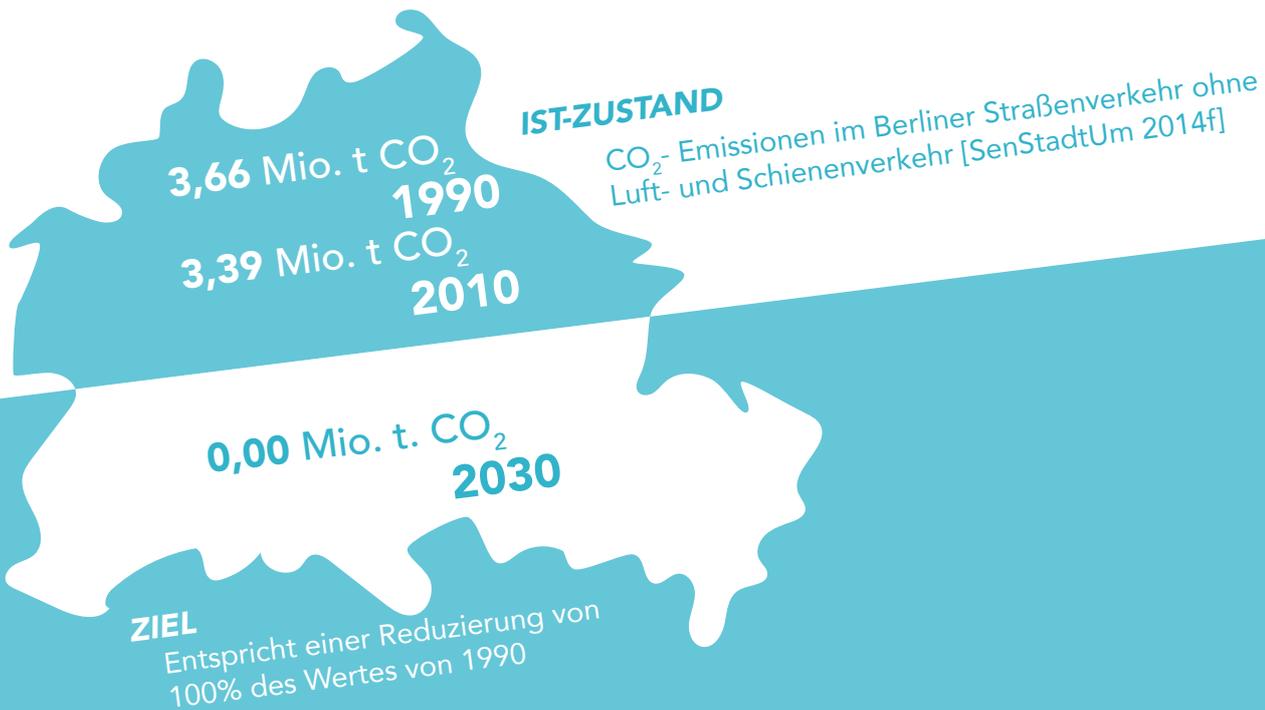
Das dort formulierte Ziel einer CO₂-Einsparung von 85% im Vergleich zu 1990 kann nur erreicht werden, wenn auch der Verkehr in der Stadt klimafreundlicher wird.

Die Studie *Klimaneutrales Berlin – Empfehlungen für ein Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK)* [SenStadtUm 2016c] identifiziert unterschiedliche Maßnahmen für das Handlungsfeld Verkehr, u.a.:

- Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes,
- Anschaffung nicht fossil betriebener Fahrzeuge,
- Ausbau der Sharing Angebote,
- Ausweitung des Parkraummanagements.

WO ANSETZEN?

Das Leben in den suburbanen Strukturen in der Außenstadt ist besonders ressourcenintensiv, eine kritische Masse für Versorgung und Einzelhandel und für einen attraktiven öffentlichen Nahverkehr ist in vielen Quartieren nicht vorhanden, so dass das Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ nur bedingt umgesetzt werden kann. Hier gilt es geeignete Konzepte zur Nachverdichtung und zur Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte zu entwickeln.



Das Ende 2015 beschlossene internationale Klimaabkommen von Paris verlangt auch Städten mehr ab. Um den Temperaturanstieg wie in Paris vereinbart möglichst auf 1,5 °C zu beschränken, muss der Ausstoß von Treibhausgasen schneller gesenkt werden als bisher geplant. Als eine der größten CO₂-Quellen, kommt dem Verkehr beim Klimaschutz eine zentrale Rolle zu.

IST DAS VORGEHEN EFFEKTIV?

Seit 1990 scheitert Berlin daran, seinen Verkehr klimafreundlicher zu gestalten. Zwar sanken die städtischen CO₂-Emissionen insgesamt seit 1990 um 27%, die Emissionen des Verkehrs stagnierten in diesem Zeitraum jedoch. Entsprechend ist der Anteil des Verkehrs an den Gesamtemissionen von 17,2% (1990) auf 24,7% (2013) gestiegen. [AfSBB 2016c]

DRINGEND NOTWENDIGE MAßNAHMEN

- 1 Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ umsetzen, u.a. durch Förderung kleinteiliger, wohnortnaher Einzelhandelsstrukturen, Mischnutzung (Wohnen, Gewerbe, soziale und Bildungsinfrastrukturen etc.),
- 2 Förderung des Umweltverbundes, insbesondere des emissionsfreien Rad- und Fußverkehrs,
- 3 Förderung eines umweltfreundlichen Waren- und Lieferverkehrs,
- 4 Verbesserung multimodaler Verkehrskonzepte (Mobilitätskarte für ÖPNV, Car- & Bikesharing),
- 5 Aus für Verbrennungsmotoren im Berliner Stadtverkehr im Jahr 2030

LUF

Bei Verbrennungsprozessen sowie durch Reifenabrieb und Aufwirbelungen entsteht durch den motorisierten Verkehr eine Vielzahl an Luftschadstoffen. Für den Menschen gefährlich sind besonders Stickoxide und Feinstaub. Die EU schreibt unter anderem Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO_2) und Feinstaubpartikel mit einem Durchmesser von 10 bzw. $2,5\mu\text{m}$ ($\text{PM}_{2,5}$ / PM_{10}) vor.

WAS UNTERNIMMT BERLIN?

Im Luftreinhalteplan 2011-2017 wird der Kraftverkehr als Hauptverursacher der Luftbelastungen benannt. [SenStadtUm 2014d] Dieser ist für etwa drei Viertel der Stickstoffdioxidbelastung verantwortlich. Bisherige Maßnahmen erzielten nur unzureichende Einsparungen. Die Einführung der Umweltzone senkte die Stickstoffdioxidbelastung der Luft um fünf Prozent, die Feinstaubbelastung um etwa die Hälfte. Dennoch werden die Grenzwerte weiterhin regelmäßig überschritten. Als Fazit bleibt: Die bisherigen Maßnahmen haben vor allem bei Stickoxiden lediglich eine Verschlechterung der Luftqualität verhindert – anstatt eine radikale und dringend notwendige Verbesserung zu erreichen.

In der Theorie bringt die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt ein breites Maßnahmenpaket in Stellung. Für den Hauptverursacher der Luftprobleme – den Verkehrssektor – sind wichtige Bausteine enthalten, wie Sanierung von Straßenoberflächen, schrittweise Nachrüstung öffentlicher und stadt eigener Fahrzeuge, Mobilitäts- und Verkehrsmanagement (verbesserte Verkehrslenkung, Förderung Umweltverbund und Carsharing).

Gerade beim Thema Stickoxide hat die Automobilindustrie jedoch über Jahre Maßnahmen zur Verbesserungen unterlaufen, weil viele Modelle nur bei Labortests sauber sind, aber im Straßenbetrieb ein Vielfaches des erlaubten Grenzwerts ausstoßen.

WO ANSETZEN?

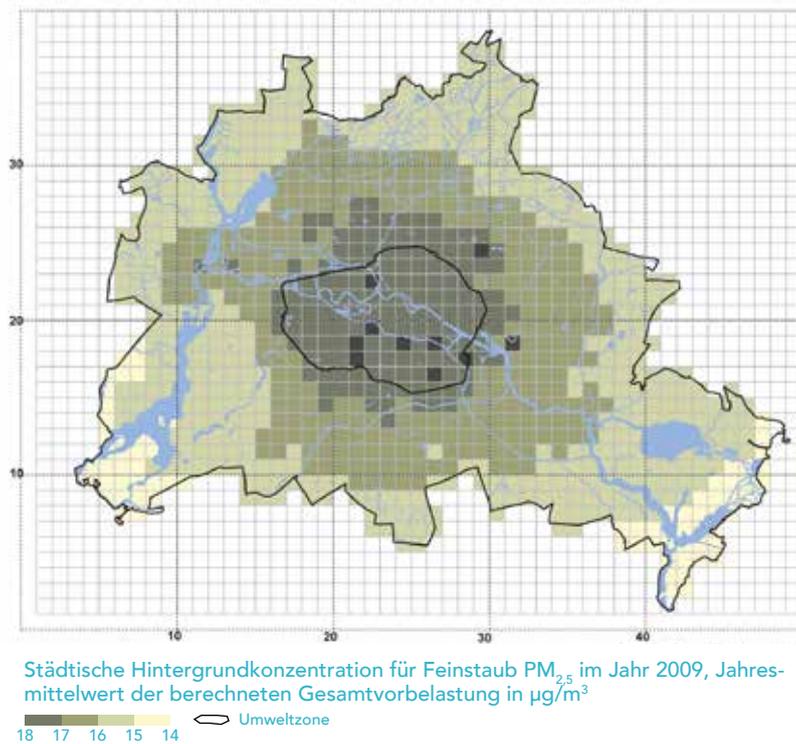
Mit kleinräumigen Maßnahmen kann die Luftqualität nicht ausreichend verbessert werden. Betrachtet man nur die Luftschadstoffe, ist der Problemdruck in der Innenstadt im Vergleich zur äußeren Stadt (geringere Emissionsdichte, bessere Luftaustauschbedingungen) wesentlich höher.



	Straßenmessstellen Berlin (2014) ¹	Grenzwerte EU	Grenzwerte WHO
NO ₂	42-62µg/m ³	40µg/m ³	40µg/m ³
PM ₁₀	21-32µg/m ³	40µg/m ³	20µg/m ³
PM _{2,5}	40µg/m ³	20µg/m ³	10µg/m ³

Jahresmittelwerte ausgewählter Luftschadstoffe [SenStadtUm (o.J.a)]
[UBA 2015]

¹ Jedoch an vielen Tagen teils deutlich höhere Tagesmittelwerte



IST DAS VORGEHEN EFFEKTIV?

Bisher nicht: Die EinwohnerInnen Berlins sind weiterhin gesundheitsschädlicher Luft ausgesetzt. Trotz des hohen Handlungsbedarfs lässt der Senat konkrete Maßnahmen und deutliche Investitionen für eine konsequente Verkehrswende vermissen. An vielen Stellen wird auf Erfolge (wie die Zunahme des Radverkehrs) verwiesen, die der Senat nicht selbst erzielt hat, oder auf Maßnahmen, die an anderer Stelle beschlossen wurden (Einführung Euro-6-Standard). Die Stadt muss die ihr zur Verfügung stehenden Mittel besser nutzen, um die Gesundheitsgefährdung der Bevölkerung einzudämmen.

DRINGEND NOTWENDIGE MAßNAHMEN

- 1 Sukzessiver Umbau der Umweltzone zu einer Klimaneutralitätszone in der Kfz mit Verbrennungsmotoren mittelfristig nicht mehr zugelassen sind bis 2030,
- 2 Einführung einer City-Maut,
- 3 Durchfahrtsverbote für Lkw an Belastungsschwerpunkten,
- 4 Parkraumbewirtschaftung mit erhöhten Preisen (flächendeckend in der Innenstadt bei gleichzeitiger Begünstigung für Carsharing-Modelle) sowie Förderung von E-Mobilität auf Basis erneuerbarer Energien,
- 5 Ausweitung von Anliegerstraßen, um das Durchfahren von Quartieren unattraktiver zu machen,
- 6 Ausbau des Umweltverbundes,
- 7 Informationskampagnen zum Hintergrund und zu den Vorteilen der den Kraftverkehr einschränkenden Maßnahmen,
- 8 flächendeckende Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Tempo 30,
- 9 stärkere Förderung von Carsharing im Personenverkehr sowie E-Mobilität (insbesondere im Wirtschaftsverkehr).

ÖPNV-ANBINDUNG

WAS UNTERNIMMT BERLIN?

Der StEP Verkehr sowie der Nahverkehrsplan 2014-2018 [SenStadtUm 2014e] verweisen auf einen knappen Haushalt, weswegen die Attraktivität des ÖPNV hauptsächlich durch eine Optimierung bestehender Angebote gesteigert werden soll. Die Leistungen durch Netzausbau auszuweiten, ist nur begrenzt vorgesehen.

In der inneren Stadt:

- Neubau von Straßenbahnstrecken, z.B. Nordbahnhof – Hauptbahnhof, Alexanderplatz – Kulturforum,
- Aus- bzw. Neubau der U-Bahnstrecke Alexanderplatz – Hauptbahnhof (U5),
- städtebauliche Maßnahmen der Nachverdichtung und Mischnutzung an bestehenden ÖPNV-Knoten.

In der äußeren Stadt:

- Stadtentwicklung konzentriert sich auf bestehende Schienenverkehrslinien,
- Integration unterschiedlicher Verkehrsmittel (Carsharing, Bike and Ride) werden an ÖPNV-Standorten besser verzahnt,
- Neubau von Straßenbahnstrecken und Netzergänzung tangentialer Straßenbahnstrecken,
- Neubau von Strecken und Bahnhöfen für den S-Bahnverkehr sowie den Regionalverkehr,
- stärkere Einbeziehung des Brandenburger Umlandes in die Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung.

WO ANSETZEN?

Im gesamten Stadtgebiet muss der ÖPNV ausgebaut werden. Besonders in der äußeren Stadt ist darauf zu achten, den Bau neuer Wohnungen an vorhandenen Angeboten des leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehrs zu orientieren bzw. solche Angebote zu schaffen.



Die BewohnerInnen Berlins sollen mit einem **Fußweg von max. 500 Metern** eine Station des leistungsfähigen, öffentlichen Nahverkehrs erreichen (U- oder S-Bahn, Straßenbahn, M oder X Bus).

ZIEL

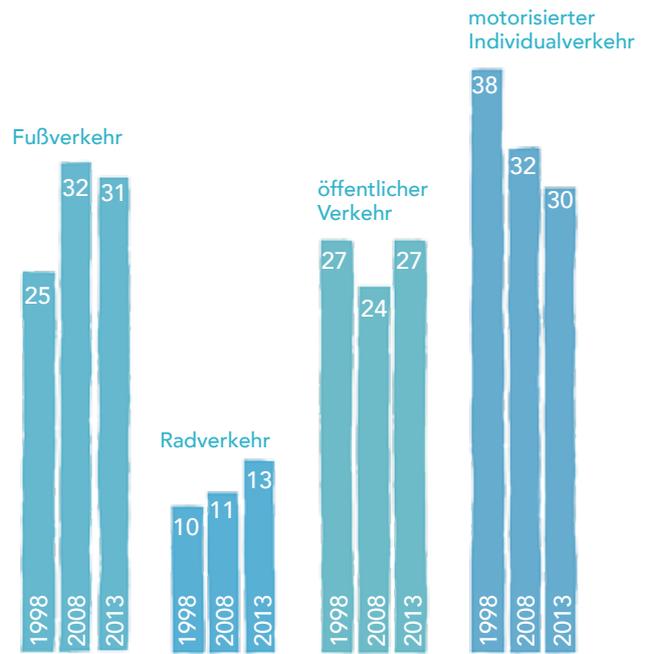
- 1 Preisgünstiger ÖPNV durch solidarische Finanzierung (Bürgerticket),
- 2 einfache Erreichbarkeit durch kurze Abstände der Haltestellen sowie Barrierefreiheit,
- 3 höhere Taktung, verbesserte Pünktlichkeit und abgestimmte Anschlüsse der ÖPNV-Angebote,

Busse, Tram, U- und S-Bahn sind das Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität in Berlin. Entscheidend dafür, dass künftig mehr Menschen den ÖPNV für ihre täglichen Wege nutzen, ist die Erreichbarkeit von Haltestellen und eine hohe Taktung.

Der Anteil des ÖPNV am Modal Split hat sich über die Jahre kaum verändert – Umfragen aus den Jahren 1998, 2008 und 2013 ergaben einen Wert um 27% [SenStadtUm (o.J.b)]. Zwischen der inneren (29% für 2013) und der äußeren Stadt (26%) ist kein wesentliches Gefälle festzustellen. Signifikante Unterschiede in der Erreichbarkeit von Haltestellen existieren jedoch für U- und S-Bahnen (vgl. Tabellen 2 und 3) [TUDD 2014b][TUDD 2014c].

IST DAS VORGEHEN EFFEKTIV?

Der Berliner ÖPNV hat in der inneren Stadt bereits eine sehr gute Erreichbarkeit vorzuweisen. Wichtig ist, dass in der äußeren Stadt bessere Verbindungen geschaffen werden, vor allem in Gebieten mit starkem Bevölkerungswachstum.



Entwicklung der Verkehrsmittelwahl im Gesamtverkehr, in Prozent [SenStadtUm 2014c]

DRINGEND NOTWENDIGE MAßNAHMEN

4 höhere Qualität des ÖPNV-Angebots: sicher, sauber, freundlich und komfortabel,

5 Intermodalität gewährleisten: gute Bike and Ride-Möglichkeiten, Carsharing-Plätze, Mobilitätsstationen an Bahnhöfen etc.,

6 statt bestehende, oft kostspielige Systeme (U- und S-Bahn, Straßenbahn) weiter zu bauen, müssen als erste

Maßnahme auch flexible Systeme wie Bus Rapid Transit in Betracht gezogen werden, wenn diese schneller und effektiver eine Anbindung gewährleisten,

7 Förderung einer integrierten Verkehrs- und Siedlungsentwicklung,

8 Nachverdichtung an leistungsfähigen Stationen des öffentlichen Nahverkehrs,

9 künftiger Bau von Stadtquartieren muss an Achsen des öffentlichen Nahverkehrs ausgerichtet werden,

10 bzw. schnellstmöglicher Bau von leistungsfähigen Nahverkehrsverbindungen für geplante Stadtquartiere,

11 ÖPNV-Netz prioritär in der äußeren Stadt ausweiten, um rasch mehr BewohnerInnen leichten Zugang zu leistungsfähigem öffentlichen Nahverkehr zu gewähren.

LÄRM

Lärm erzeugt Stress und vermindert die Lebensqualität bis hin zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen. Hauptursache von Lärm ist der Kraftverkehr. Als gesundheitsgefährdend gelten Lärmpegel von über 65dB(A) tags und 55dB(A) nachts [UBA 2010]. In Berlin sind knapp 300.000 Personen von zu hohem nächtlichen Kfz-Lärm betroffen. [SenStadt 2011]

WAS UNTERNIMMT BERLIN?

Der Lärmaktionsplan (aktuelle Fortschreibung: 2013-2018 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt [SenStadtUm 2014c] regt sowohl städtebauliche Maßnahmen zur Vermeidung von Wegen, als auch verkehrsbeeinflussende Maßnahmen an. Diese beziehen sich im Wesentlichen auf ...

- die Sanierung und Instandhaltung von Straßen und Schienennetzen,
- lokale Geschwindigkeitsbegrenzungen (Tempo-30-Zonen),
- Entlastung des Innenstadtverkehrs durch Verkehrsbündelungsmaßnahmen,
- Neubeschaffung von lärmarmen Fahrzeugen im ÖPNV,
- Förderprogramm für den Einbau von Schallschutzfenstern,

- die Vermeidung von Verkehr durch eine Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt,
- eine Verlagerung des motorisierten Verkehrs, hin zum Umweltverbund durch Förderung von Fuß- und Radverkehr und einer sehr guten ÖPNV-Erschließung.

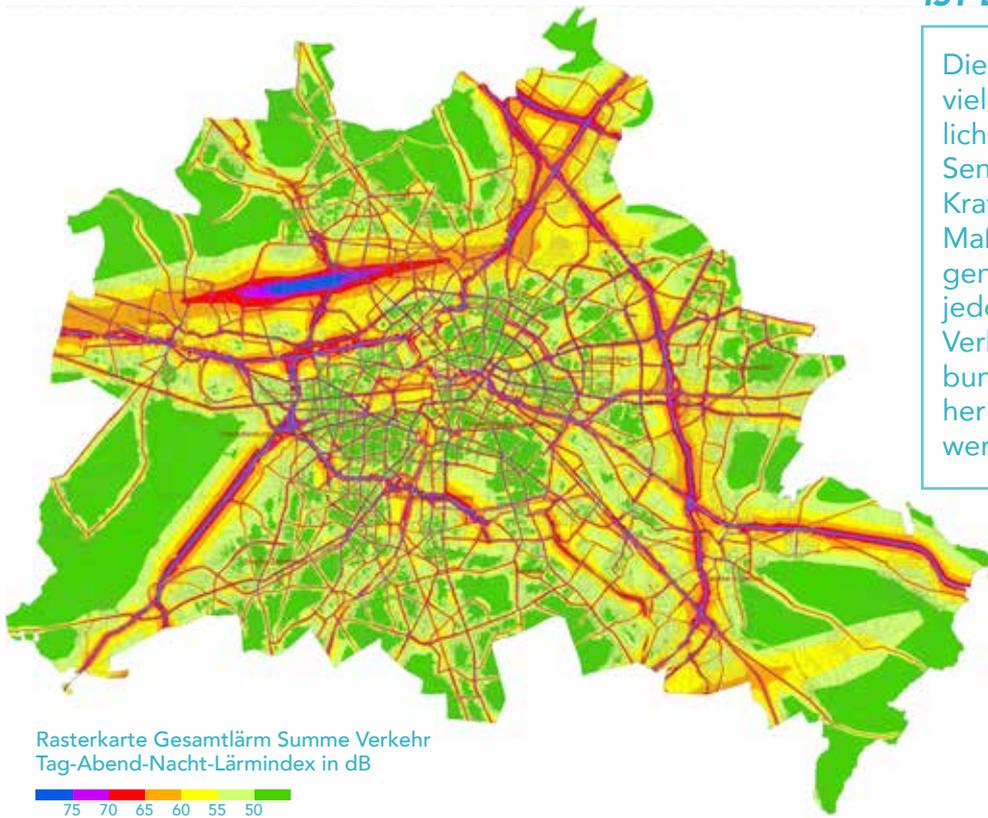
Im Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr werden Zielwerte für den Schutz vor Verkehrslärm an Hauptverkehrsstraßen genannt: Bis 2025 soll ...

- eine Minderung der Lärmbelastung für min. 100.000 AnwohnerInnen erfolgen, die nächtlichen Pegeln von 60dB(A) ausgesetzt sind,
- die nächtliche Belastung bei max. 65dB(A) im Straßenverkehr bzw. 55dB(A) im Schienenverkehr liegen.

WO ANSETZEN?

Hauptstraßen sind die am stärksten vom Kraftverkehr genutzten Straßen und somit Lärm-Brennpunkte. Auch im Umfeld der Stadtautobahnen gibt es oft keinen ausreichenden Lärmschutz (bspw. am Bundesplatz).





IST DAS VORGEHEN EFFEKTIV?

Die Lärmbelastung ist an vielen Stellen in Berlin deutlich zu hoch. Derzeit versucht der Senat hauptsächlich, die vorhandene Kraftverkehrssituation zu verbessern. Maßnahmen wie Straßensanierungen und Lärmschutzwände tragen jedoch nicht zu einer notwendigen Verkehrswende hin zum Umweltverbund bei und können aufgrund hoher Kosten nur langsam umgesetzt werden.

DRINGEND NOTWENDIGE MAßNAHMEN

- 1 Ausbau und Förderung des Umweltverbundes priorisieren,
- 2 Liefer- und Schwerverkehr (durch umweltfreundliche City-Logistik: Güterverteilzentren, E-Lkws, Lastenräder, Lieferzeitenbeschränkung, ...) reduzieren,
- 3 die „Stadt der kurzen Wege“ durch kleinteilige Mischnutzung und Nachverdichtung konsequent fördern,
- 4 Roll- und Beschleunigungslärm durch Tempo 30 flächendeckend vermeiden,
- 5 Geschwindigkeit des Autoverkehrs durch veränderte Straßenquerschnitte und Fahrbahnaufteilungen zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs senken,
- 6 Schnellstraßen- und Autobahnbau durch innerstädtische Gebiete vermeiden (z.B. A100).

SICHERHEIT

WAS UNTERNIMMT BERLIN?

Seit 2005 gibt es das *Verkehrssicherheitsprogramm „Berlin sicher mobil“*, die aktuelle Fortschreibung wurde 2014 verabschiedet. [SenStadtUm 2014g]

- Mittelfristiges Ziel (2020): 30% weniger schwer verletzte und getötete Menschen im Vergleich zu 2011.
- Langfristiges Ziel (2030): „Vision Zero“ – keine Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden in Berlin.

Zum Erreichen der jeweiligen Ziele werden u.a. folgende Maßnahmen genannt:

- Vorrang der öffentlichen Verkehrsmittel, Fuß- und Radverkehr – gegenüber dem motorisierten Individualverkehr
- Erweiterung der Verkehrs- und Mobilitätserziehung,
- zielgruppenspezifische Kommunikationsmaßnahmen,
- Weiterführung der Fußverkehrsstrategie und der Radverkehrsstrategie,
- Weiterentwicklung der Tempo-30-Konzeption,
- Verkehrssicherheitsarbeit.

WO ANSETZEN?

Schwerpunkte für Verkehrsunfälle mit FußgängerInnen und RadfahrerInnen liegen an Hauptverkehrsstraßen und -plätzen bzw. den Radialen wie z.B. Otto-Braun-Str. / Alexanderstr. / Karl-Marx-Allee oder Kreuzung Müller- und Seestraße [PolPräs 2016].



377 Verkehrsunfälle haben sich im vergangenen Jahr in Berlin zugetragen – pro Tag. Dabei wurden 2073 Personen schwer verletzt und 48 getötet¹. Hauptursachen für Unfälle sind Abbiegefehler und missachtete Vorfahrtsregeln. Besonders häufig werden Kinder, Senioren und junge Erwachsene das Opfer von Verkehrsunfällen. Nach Verkehrsmitteln sind besonders FußgängerInnen, RadfahrerInnen und motorisierte ZweiradfahrerInnen gefährdet. [PolPräs 2016a]

¹ Verkehrsunfälle mit FußgängerInnenbeteiligung: 1,88%; Verkehrsunfälle mit RadfahrerInnenbeteiligung: 5,61%; Anteil an allen Schwerletzten im Verkehr: FußgängerInnen: 26%, RadfahrerInnen: 33%; Anteil an allen Toten im Verkehr: FußgängerInnen: 40%, RadfahrerInnen: 21%

IST DAS VORGEHEN EFFEKTIV?

Nein. Die Sicherheit im Berliner Verkehr hat sich im vergangenen Jahrzehnt verschlechtert. Das Ziel des ersten Verkehrssicherheitsberichts (2005), die Zahl schwer Verunglückter um 30% zu senken, wurde deutlich verfehlt: Für den Zeitraum bis 2015 gab es hier verglichen mit 2004 eine Zunahme um knapp elf Prozent. [PolPräs 2016] Insbesondere FußgängerInnen und RadfahrerInnen sind in Berlin einem hohen Unfall- und Verletzungsrisiko ausgesetzt. Der 2013 öffentlichkeitswirksam durchgeführte Radsicherheitsdialog hat bisher (bis auf wenige Ausnahmen) nicht zur Entschärfung der identifizierten Gefahrenpunkte geführt.

DRINGEND NOTWENDIGE MAßNAHMEN

- 1 Schnellstmögliche Analyse und Umgestaltung aller bekannten Gefahrenschwerpunkte,
- 2 bessere Querungsmöglichkeiten für FußgängerInnen an Hauptstraßen,
- 3 präventive Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur, insbesondere an Kreuzungen, um gefährliche Situationen gar nicht erst entstehen zu lassen,
- 4 Einrichtung eines zusammenhängenden und komfortablen Netzes aus Fahrradstraßen und Fahrradschnellwegen innerhalb des S-Bahn-Rings und in die äußere Stadt,
- 5 verstärkte Kontrolle und Ahndung verkehrsgefährdenden Verhaltens, wie Falschparken auf Rad- und Fußwegen, oder Nutzung von Mobiltelefonen am Steuer,
- 6 zunehmende Verkehrsberuhigung durch flächendeckende Einführung von Tempo 30 sowie vermehrte Kontrolle und Ahndung von Geschwindigkeitsüberschreitungen.

AUFENTHALTSQUALITÄT

WAS UNTERNIMMT BERLIN?

Der *Stadtentwicklungsplan Verkehr* nennt in der Teilstrategie Stadt-, Umwelt- und Lebensqualität verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität:

- Bessere Kommunikation einer stadt- und umweltgerechten Mobilität,
- Fortschreibung und Umsetzung des *Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzepts*, [SenStadt 2005]
- Unterstützung und Mitwirkung bei Initiativen, um die innerörtliche Höchstgeschwindigkeit bundesweit zu senken.

Im Rahmen von zwei Workshops unter Leitung des Planungsbüros Gehl Architects wurden 2015 Ideen für Umgestaltungen an der Schönhauser Allee sowie an der Messe Nord/ICC entwickelt, die bisher aber nicht weiter konkretisiert wurden. [SenStadtUm 2015]

Auch die *Strategie Stadtlandschaft* [SenStadtUm 2014h] bezieht sich am Rande auf den verkehrlichen Bereich:

- temporäre Umgestaltungen von Magistralen und innerstädtischen Straßen,
- multifunktionale Nutzungen ermöglichen,
- wo möglich Veränderungen von Straßenquerschnitten.

Bisher wurden nur einige Pilotprojekte umgesetzt:

- Begegnungszonen (Maaßenstraße in Schöneberg, eine weitere Begegnungszone ist geplant in der Bergmannstraße in Kreuzberg),
- Fahrradstraßen (die jedoch kein zusammenhängendes Netz bilden).

Menschen verbringen mindestens **eine Stunde** täglich im öffentlichen Raum - unabhängig von notwendigen Wegezeiten.

ZIEL

DRINGEND NOTWENDIGE MAßNAHMEN

Die Qualität des öffentlichen Raums ist eine wichtige Größe zur Beurteilung urbaner Lebensqualität. Ein Raum besitzt dann Aufenthaltsqualität, wenn Menschen sich dort begegnen, sich erholen, spielen, kreativ sein, konsumieren können. Störeinflüsse wie Lärm oder schlechte Luftqualität können diese Qualität mindern. Die negativen Folgen des Kraftverkehrs und die autogerechte Gestaltung vieler Straßenräume führen besonders an Hauptverkehrsstraßen zu verminderter Aufenthaltsqualität.

RÄUMLICHER FOKUS

In der äußeren Stadt müssen Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität v.a. in den Stadtteilzentren verbessert werden, um das Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ zu fördern.

Vor allem in der Innenstadt mit einem sehr guten Angebot öffentlicher Verkehrsmittel kann der Autoverkehr drastisch reduziert und so die Aufenthaltsqualität gesteigert werden. Wichtige Voraussetzung dafür ist es, Konzepte für einen nachhaltigen Wirtschafts- und Lieferverkehr umzusetzen.

IST DAS VORGEHEN EFFEKTIV?

Bislang verteilt Berlins Verkehrspolitik weder Straßenraum im nötigen Ausmaß um, noch gestaltet sie diesen Raum neu. Über Pilotprojekte oder einzelne Straßenabschnitte (z.B. Umgestaltung der Schlossstraße in Steglitz) ist der Senat bislang nicht hinausgekommen.

Eine ganzheitliche Strategie zur Verknüpfung von nachhaltiger Mobilität und der Gestaltung öffentlicher Räume existiert nicht. Straßen werden weiterhin hauptsächlich als Infrastrukturachsen gesehen, nicht als Aufenthaltsräume. Lösungsansätze beziehen sich hauptsächlich darauf, bestehende Verkehrssituationen zu optimieren, jedoch nicht auf eine Reduzierung des motorisierten Verkehrs.

- 1 Pilotprojekte wie autofreie Wochenenden, temporäre Sperrungen von Straßen (etwa zum Schulbeginn), Reduzierung von Fahrspuren zugunsten von Fahrrad- oder Aufenthaltsflächen, um in der Bevölkerung ein Bewusstsein für die Qualität von öffentlichen Räumen mit keinem oder deutlich reduziertem Autoverkehr zu bilden,
- 2 Fragen der Mobilität, Stadtentwicklung, und Wirtschaftsförderung müssen in Politik und Verwaltung integriert beantwortet werden,
- 3 Flächen für fließenden und ruhenden Verkehr müssen umverteilt werden – zugunsten des Fahrrad- und Fußverkehrs, der baulichen Nachverdichtung (z.B. Wohnraum) oder der ökologischen Transformation,
- 4 Fußgängerflächen und -wege müssen so geplant werden, dass ein Netz attraktiver Aufenthalts- und Verweilräume sowie sichere und komfortable Verbindungen für größere Distanzen (ab fünf Kilometer) entsteht.

MIKROEBENE:

VIER PROTOTYPISCHE QUARTIERE

Was braucht es, um ein nachhaltiges Mobilitätskonzept für die Gesamtstadt entwickeln zu können? Entscheidend ist, unterschiedliche Lagen, Quartiere und städtebauliche Typen im Detail zu betrachten. Ausgangspunkt sind dabei die Bedürfnisse der BewohnerInnen und NutzerInnen der Quartiere. Dazu wurden vier prototypische Stadtquartiere ausgewählt und die jeweiligen

Herausforderungen und Chancen für nachhaltige Mobilität in den Quartieren untersucht.

Die für die Gebiete vorgeschlagenen Ideen können auch auf andere vergleichbare Quartiere übertragen werden.



Prototyp Bundesplatz – hocherschlossene Schnittstellen zwischen innerer und äußerer Stadt, u.a. :

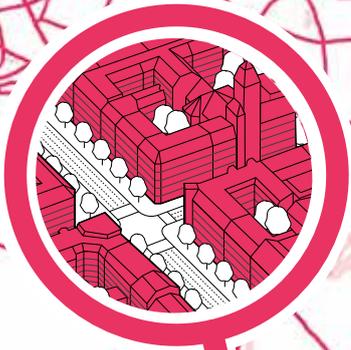
- Innsbrucker Platz
- Jakob-Kaiser-Platz
- Heidelberger Platz
- S-Hohenzollerndamm
- S-Messe Nord
- S-Landsberger Allee
- S-Treptower Park

**Dichte Gründerzeitquartiere
in der Innenstadt, u.a. in den
Stadtteilen:**

- Charlottenburg
- Friedrichshain
- Kreuzberg
- Lichtenberg
- Mitte
- Moabit
- Neukölln
- Prenzlauer Berg
- Schöneberg
- Treptow
- Wedding

**Großsiedlungen in der äußeren
Stadt mit Potenzial für Nachver-
dichtung, u.a. in den Stadtteilen:**

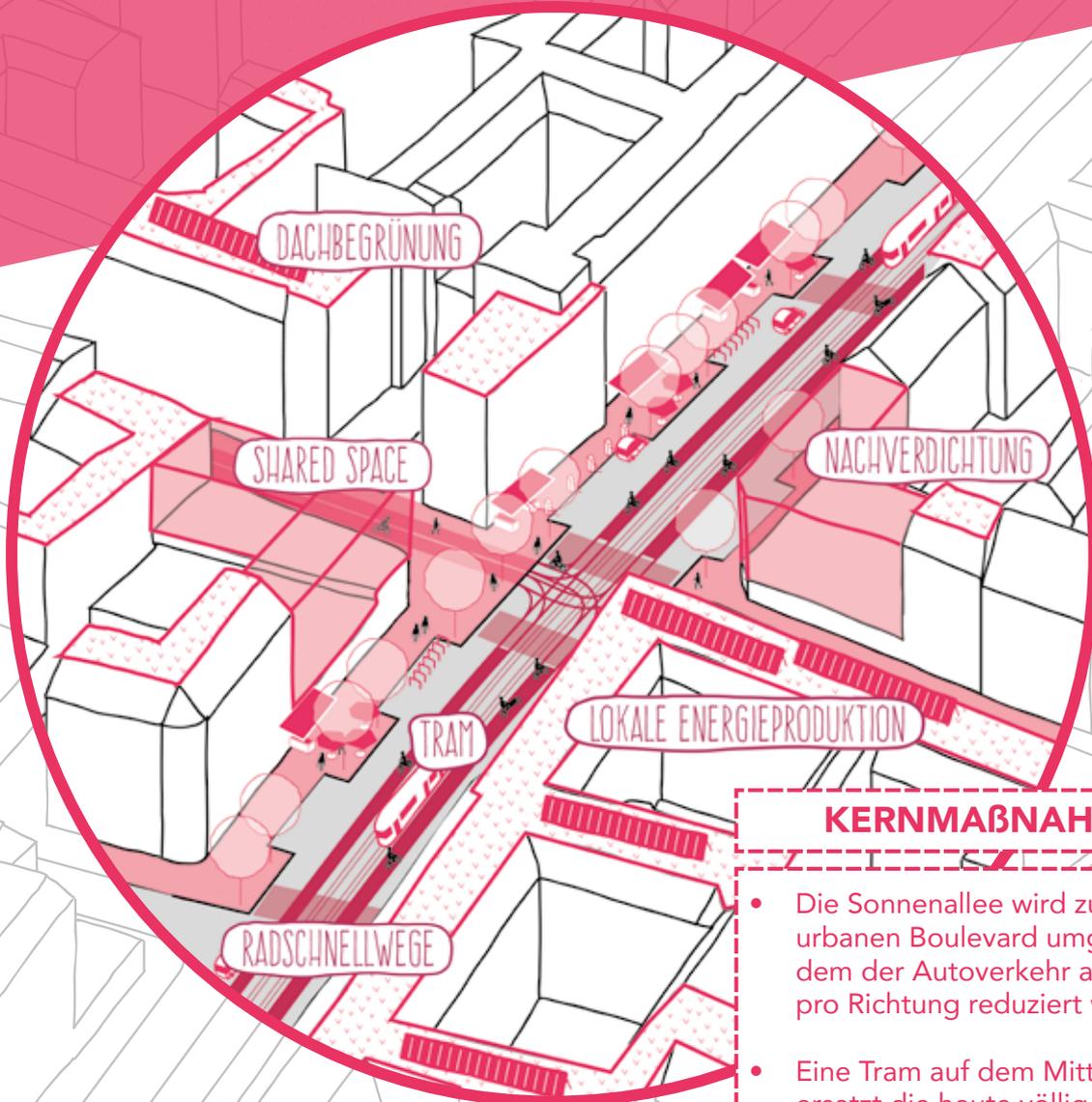
- Buch
- Hellersdorf
- Hohenschönhausen
- Köpenick
- Lichtenberg
- Märkisches Viertel
- Marzahn
- Spandau



**Autoorientierte Einfamilienhaus-
gebiete, u.a. in den Stadtteilen:**

- Buckow
- Köpenick
- Mariendorf
- Pankow
- Reinickendorf
- Rudow
- Steglitz
- Zehlendorf

INNERSTÄDTISCHE GRÜNDERZEITQUARTIERE - WARUM NICHT AUTOFREI?



KERNMAßNAHME 1

- Die Sonnenallee wird zu einem urbanen Boulevard umgestaltet, in dem der Autoverkehr auf eine Spur pro Richtung reduziert wird.
- Eine Tram auf dem Mittelstreifen ersetzt die heute völlig überlastete Buslinie M 41.
- Der Radverkehr erhält eine eigene, baulich abgetrennte Spur von mindestens zwei Meter Breite.
- Die Attraktivität für Immobilieneigentümer steigt, Flächenpotenziale für mehr Wohnraum (z.B. über dem Supermarkt an der Ecke zur Weichselstraße) durch Aufstockungen oder Umbau zu aktivieren.
- Von der gesteigerten Aufenthaltsqualität profitieren nicht nur die AnwohnerInnen, sondern auch Einzelhandel und Gastronomie.

WAS KANN MAN MACHEN?

In dicht bebauten Wohnquartieren aus der Gründerzeit sollte der ruhende und fließende Autoverkehr radikal reduziert werden. In den meisten dieser innerstädtischen Gebiete sind der öffentliche Nahverkehr und sowie der Einzelhandel für den täglichen Bedarf in fußläufiger Entfernung erreichbar. Die frei werdenden Flächen – etwa die Parkplätze in den engen, aber ruhigen Nebenstraßen – könnten genutzt werden, um das dramatische Freiraumdefizit in solch eng bebauten Quartieren auszugleichen (etwa durch Blumenkübel, Hochbeete oder Spielzonen) und eine bessere Infrastruktur für RadfahrerInnen zu schaffen. [QuDoNo 2015]

Auf den stark von Kraftfahrzeugen dominierten Radialen sollte der Autoverkehr durch Tempolimits und Reduzierung von Fahrstreifen deutlich gemindert werden, um mehr Raum für nachhaltige Mobilität zu schaffen und die Wohnqualität an der Straße zu erhöhen. Somit würden auch die Bedingungen für Einzelhändler und Gastronomen in diesen wichtigen Stadtteilzentren gestärkt.

KERNMAßNAHME 2

- In der Donaustraße wird der ruhende Verkehr drastisch reduziert, bis auf Stellplätze für Carsharing und Parkplätze für körperlich Beeinträchtigte.
- Die frei werdenden Flächen können vielfältig genutzt werden: Für Fahrradstellplätze, aber auch für Spiel-, Aufenthalts-, und Grünflächen für die BewohnerInnen, die in dem Gebiet mit einer sehr geringen Grünausstattung auskommen müssen.
- Die Nebenstraßen werden weitestgehend für den Autoverkehr gesperrt (nach dem Vorbild der „Superblocks“ in Barcelona [DRaWi 2016]) und umgestaltet, so dass der Rad- und Fußverkehr sicherer und attraktiver werden.



DONAUKIEZ

Viele Nebenstraßen dienen als „Schleichwege“, das Parken in der zweiten Spur von Lieferfahrzeugen stellt eine Gefahr für RadfahrerInnen dar.



Die Sonnenallee ist stark durch den Autoverkehr geprägt, die wichtige Buslinie M41 steht häufig im Stau, eine Busspur gibt es nur auf 600 Metern. Die Straße gilt berlinweit als Gefahrenschwerpunkt für RadfahrerInnen, für die es keine eigene Spur gibt. Angesichts der belebten Erdgeschosszone mit vielen Geschäften und Gastronomie sind die Fußwege zu schmal.



Das Quartier Donaustraße-Nord ist ein innerstädtischer Kiez im Südosten Berlins, der von den stark befahrenen Magistralen Sonnenallee und Karl-Marx-Straße sowie dem Hermannplatz im Norden und der Erkstraße im Süden begrenzt wird. Die Anbindung des Quartiers an den öffentlichen Nahverkehr ist exzellent, dennoch sind die öffentlichen Räume im Gebiet stark vom Autoverkehr dominiert. Für FahrradfahrerInnen gibt es keine attraktiven Bedingungen, selbst eine Basisinfrastruktur (Radwege, Abstellmöglichkeiten) sucht man oft vergebens. An den Haltestellen / U-Bahnhöfen mangelt es an Fahrradabstellanlagen, was „wildes Parken“ zur Folge hat und die Intermodalität erschwert.

Der Norden Neuköllns wird seit den 1970er Jahren durch MigrantInnen aus der Türkei und aus dem arabischen Raum geprägt und galt lange Zeit als ein „Problemviertel“ Berlins. Mittler-

weile sind deutliche Aufwertungstendenzen zu verzeichnen, die Mieten steigen, und die Bevölkerungsstruktur verändert sich. Während für einen Teil der BewohnerInnen das Auto als Statussymbol noch eine wichtige Rolle spielt, bevorzugen andere bereits den Umweltverbund.

Prägend für das Gebiet sind die fünfgeschossige Wohnbebauung aus der Gründerzeit und die engen Straßen, die zum Teil mit Kopfsteinpflaster gepflastert sind. Größere öffentliche Grün- oder Freiflächen sowie Spielplätze sind im Gebiet nicht vorhanden. Die Aufenthaltsqualität des Hermannplatzes und des Platzes am Rathaus Neukölln ist aufgrund der starken Verkehrsbelastung eingeschränkt. Entlang der Sonnenallee und der Karl-Marx-Straße befinden sich in den Erdgeschosszonen fast durchgängig Gastronomie und Einzelhandel.



Der Platz vor dem Rathaus Neukölln ist eine der wenigen Freiflächen mit Aufenthaltsqualität. Angesichts des zunehmenden Radverkehrs werden die Radstellplätze an diesem wichtigen Übergang zur U-Bahn knapp.



Die ruhige Donaustraße würde sich gut als alternative Fahrradroute eignen, verläuft sie doch parallel zu den Hauptverkehrsstraßen. Kopfsteinpflaster erschwert das Radfahren jedoch massiv. Der öffentliche Raum leidet unter der Dominanz der parkenden Autos.

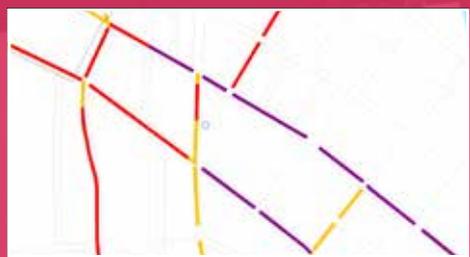
Orientierungskarte



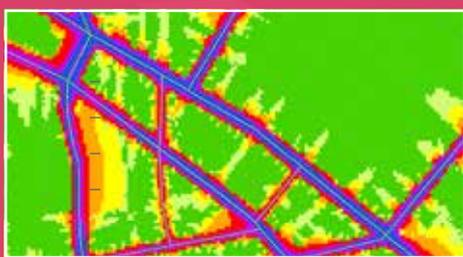
Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (Anzahl Kfz/24 Std. in Tausend)



sehr hoch belastet
erhöht belastet
mäßig belastet
gering belastet



Index der Luftbelastung durch Kfz-Verkehr



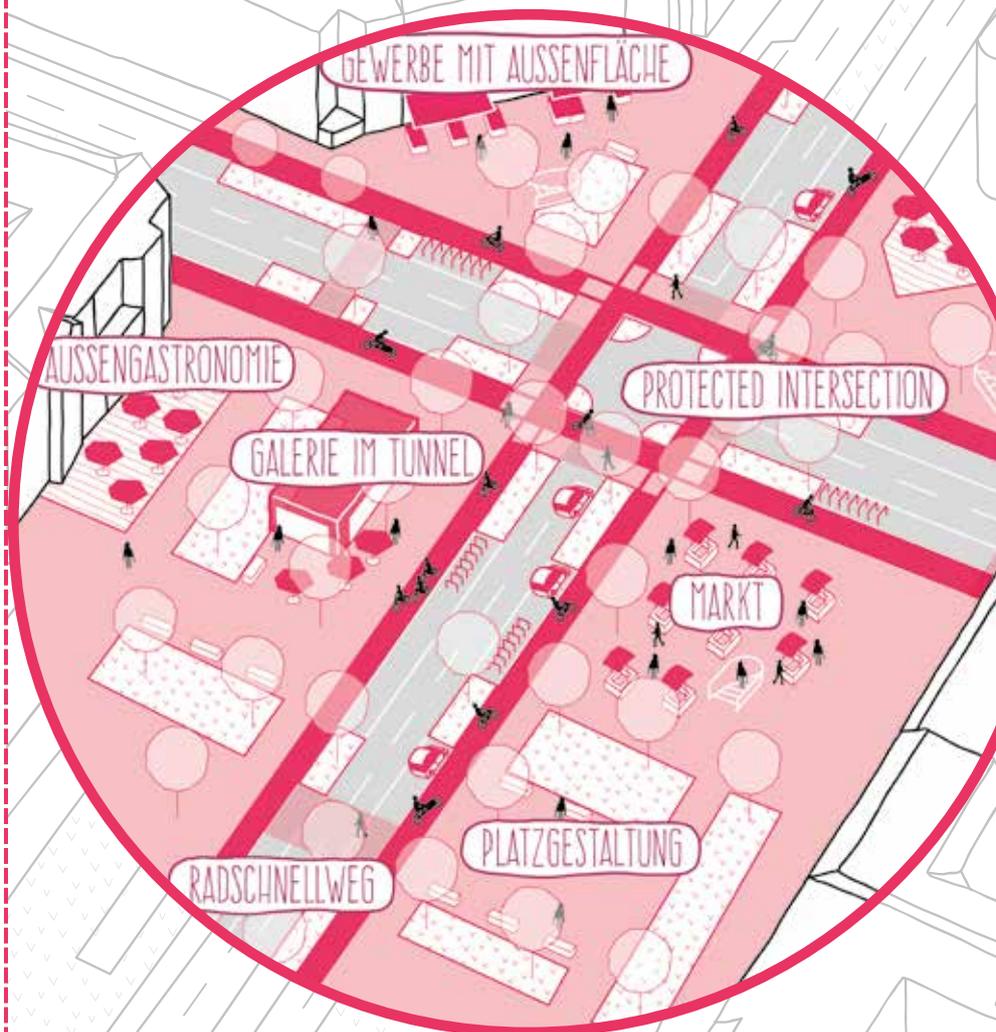
Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (dB(A))

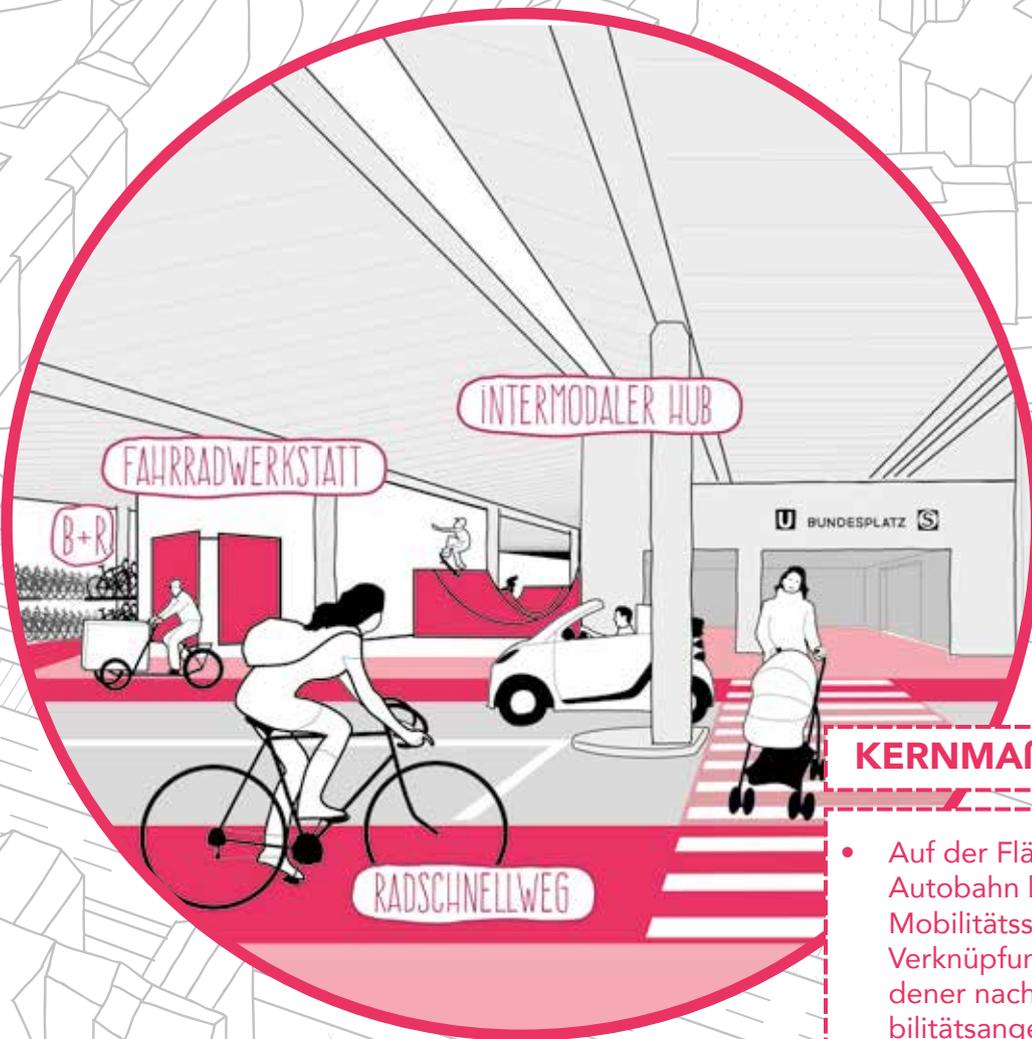
POTENZIALE WICHTIGER VERKEHRSKNOTEN

BESSER NUTZEN

KERNMAßNAHME 1

- Die Bundesallee erhält einen leistungsfähigen Fahrradschnellweg, um die innere und äußere Stadt über diese wichtige Nord-Süd-Achse sicher und komfortabel miteinander zu verknüpfen.
- Die hohe Attraktivität des Fahrradschnellweges wird durch qualitativ hochwertige Ausstattungsmerkmale gewährleistet: So sollte es drei Meter breite, geschützte Radwege in jede Richtung geben und ein sicheres Kreuzungsdesign angewandt werden („protected intersections“). Vor allem im Umfeld von Geschäften und Gastronomie sowie an weiteren Stationen des ÖPNV sollten ausreichend Fahrradstellplätze geschaffen werden.
- Die Umverteilung des Straßenraumes zu Lasten des Kraftverkehrs ist Voraussetzung für eine stärkere Priorisierung des Radverkehrs.
- Frei werdende Flächen entlang der Bundesallee sollten in Spiel- und Sportflächen, Grünzonen oder für die Außen-Gastronomie umgenutzt werden. Diese Maßnahmen tragen dazu bei, dass die Bundesallee als urbaner Boulevard wahrgenommen und genutzt wird.





KERNMAßNAHME 2

- Auf der Fläche unter der Autobahn könnte eine Mobilitätsstation zur Verknüpfung verschiedener nachhaltiger Mobilitätsangebote (ÖPNV, Carsharing, Bikesharing, Lastenradverleih, Fahrradparkhaus mit Servicestation, Mitfahrzentralen, etc.) errichtet werden.
- Auch andere, öffentliche Nutzungsangebote (wie eine Anlage für SkateboardfahrerInnen oder Grün- und Sitzflächen) sind denkbar.

WAS KANN MAN MACHEN?

Verkehrsknotenpunkte aus Zeiten der autogerechten Stadtplanung, besonders an den Übergängen zur äußeren Stadt, sind oft stark überdimensioniert. Sie zeichnen sich oftmals durch exzellente Anbindung an U- und S-Bahn sowie große Verkehrsflächen aus. Mit diesen Voraussetzungen bieten sie hohes Potenzial als Knotenpunkte postfossiler Mobilität. Sehr großzügige Straßenquerschnitte bieten ausreichend Platz für leistungsfähige Radwege. Langfristig denkbar wäre es sogar, den Autoverkehr auf Stadtautobahnen deutlich zu entschleunigen, Autospuren der Durchgangsstraßen in Fahrradspuren umzuwidmen und die Radwege auch baulich abzugrenzen. Die Reduzierung des Autoverkehrs in den umliegenden Quartieren würde insgesamt dazu beitragen, Lebens- und Aufenthaltsqualität zu erhöhen und eine vielfältige Einzelhandelsstruktur zu fördern.

BUNDESPLATZ

Der Autotunnel durchschneidet die Quartiere und trägt zu einer hohen Lärm- und Schadstoffbelastung bei. Die negativen Auswirkungen des Tunnels werden besonders entlang der südlichen Tunnelein- und ausfahrt in der hohen Leerstandsquote im Gewerbe sichtbar.



Die Umgestaltung und Belebung des heutigen „Angstraums“ unter der Stadtautobahn A100 ist ein vordringliches Anliegen der AnwohnerInnen. Die Dunkelheit, die derzeitige Nutzung als Parkplatz und als informelle Bedürfnisanstalt werden problematisch wahrgenommen.



Der Bundesplatz ist nicht nur Teil eines der bedeutendsten städtebaulichen Ensembles des 19. Jahrhunderts, sondern auch ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt im Bezirk Wilmersdorf, der die City West mit den gründerzeitlich geprägten Wohngebieten im Südwesten Berlins verknüpft. Das Quartier Bundesplatz wird von der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Bundesallee durchzogen, die in weiten Teilen autobahnartig ausgebaut ist. Unter dem Bundesplatz verläuft sie als vierstreifiger Tunnel, der 1967 – zur Hochzeit des Umbaus Berlins in eine autogerechte Großstadt – fertiggestellt wurde. Parallel dazu verläuft, ebenfalls in einem Tunnel, die U-Bahnlinie 9. Auf der Südseite wird der Platz

von der von Ost nach West verlaufenden Ringbahntrasse (S-Bahn sowie Güterverkehr) und der Stadtautobahn A100 gequert, die Detmolder und die Wexstraße fungieren als Zubringer.

In starkem Kontrast zur stark befahren Bundesallee stehen die teilweise engen, ruhigen Wohnstraßen mit großbürgerlichen, fünfgeschossigen Miethäusern in der Umgebung. Typisch für das Gebiet sind Vorgärten, vereinzelt gibt es in den Erdgeschoßzonen auch Gastronomie und Einzelhandel. Zusätzlich nimmt, bedingt durch verschiedene Faktoren, der Leerstand am Platz zu. In den öffentlichen Räumen entlang der Bundesallee und auf dem Bundesplatz werden deutliche Spuren



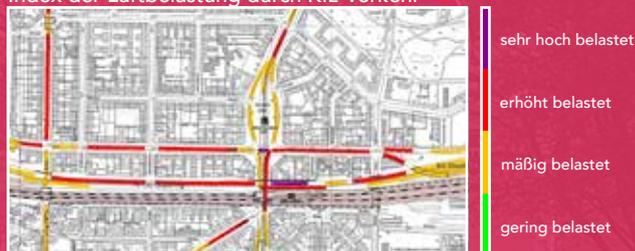
Gitter, Zäune, Tunnelleinfahrten und Autoverkehr bewirken, dass die „Allee“ wie eine trennende Schneise wirkt.

Auf dem Bundesplatz sind übermäßig große Flächen für den Autoverkehr reserviert, da der Platz als wichtiger Zubringer zur Stadtautobahn und in die City West dient. Die Querung des Platzes ist für Fußgänger nicht attraktiv, da lange Wege über die Straßen zurückgelegt werden. Radwege sind klein dimensioniert und nicht ausreichend gesichert.

Orientierungskarte



Index der Luftbelastung durch Kfz-Verkehr

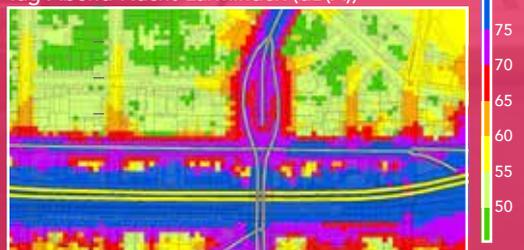


der Verwahrlosung sichtbar. Die überdimensionierte und einseitig auf das Automobil ausgelegte Verkehrsfläche hat in der bildungsbürgerlich geprägten Bewohnerschaft den Wunsch nach einem weniger automobil-geprägten Charakter des Quartiers wachsen lassen, was 2010 zur Gründung der Bürgerinitiative Bundesplatz e.V. führte, die sich für eine nachhaltige Quartiersentwicklung und die Stärkung postfossiler Mobilität einsetzt.

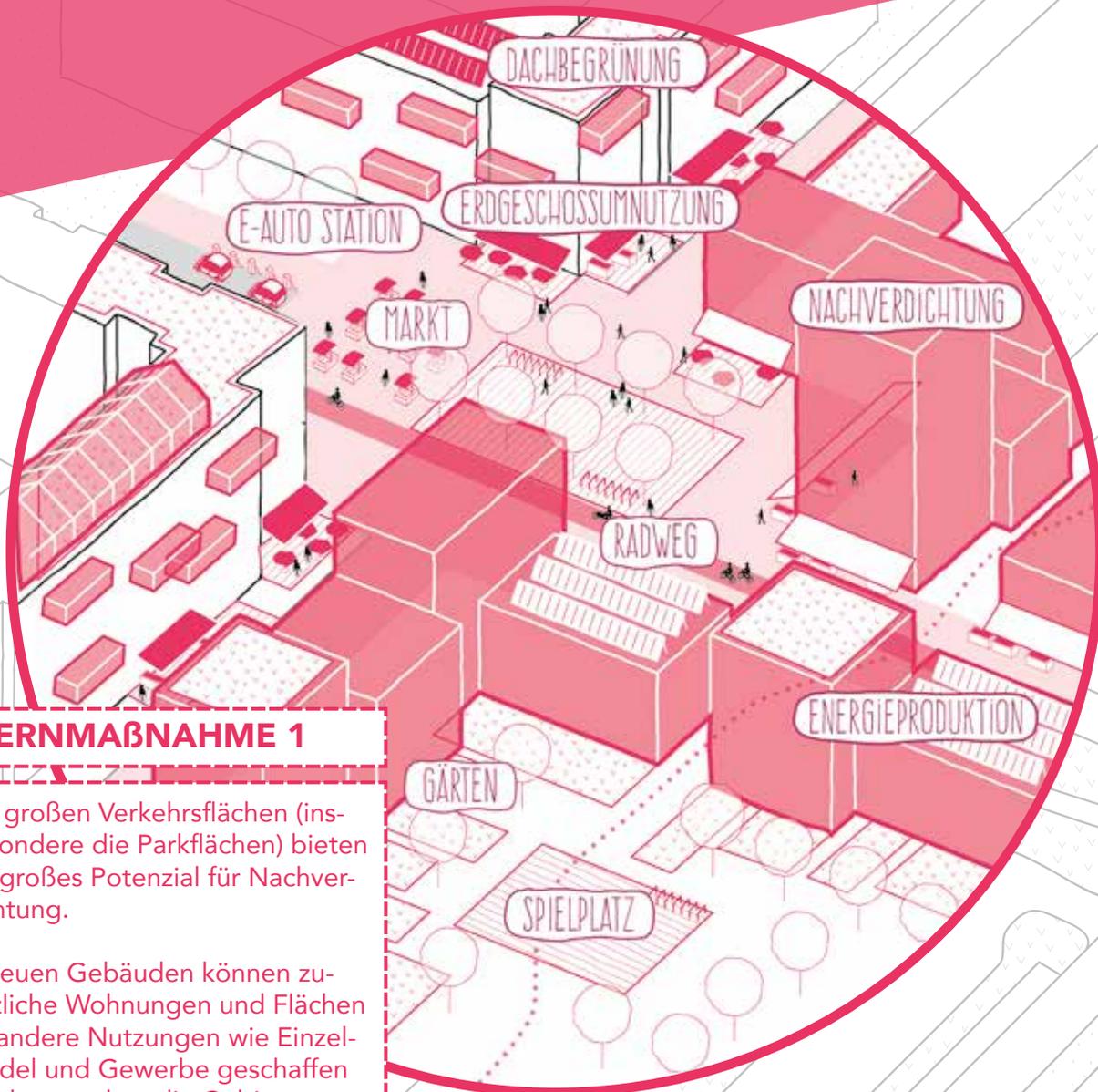
Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (Anzahl Kfz/24 Std. in Tausend)



Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (dB(A))

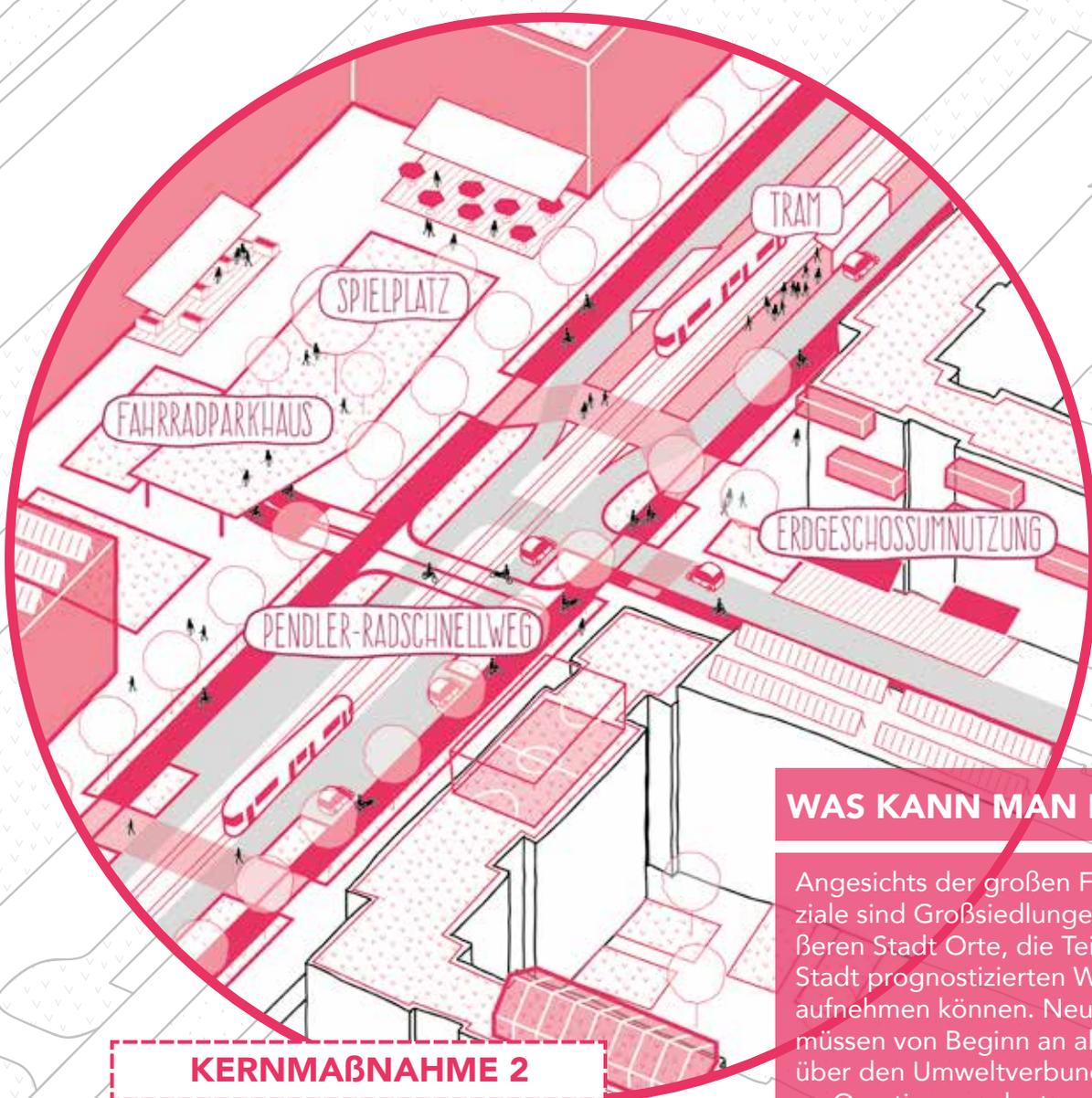


NACHHALTIGE MOBILITÄT IN GROSSIEDLUNGEN



KERNMAßNAHME 1

- Die großen Verkehrsflächen (insbesondere die Parkflächen) bieten ein großes Potenzial für Nachverdichtung.
- In neuen Gebäuden können zusätzliche Wohnungen und Flächen für andere Nutzungen wie Einzelhandel und Gewerbe geschaffen werden, so dass die Gebiete kompakter und Nutzungsgemischer werden.
- Denkbar ist auch die Umgestaltung der Erdgeschosszonen der Plattenbauten, um hier Raum für andere Nutzungen zu schaffen – Einzelhandel, Gastronomie, Arztpraxen, Büros, Flächen für gemeinschaftliche und kulturelle Nutzungen. Dadurch würde und die Nahversorgung verbessert und alltägliche Wegstrecken verkürzt.



KERNMAßNAHME 2

- Die Verkehrsflächen werden zugunsten nachhaltiger Mobilitätsformen umverteilt.
- Das Tramnetz wird in die Quartiere verlängert, so dass mehr Wohnungen an den leistungsfähigen ÖPNV angebunden sind.
- Sichere und komfortable Radwege fördern die Nutzung des Fahrrades auch über mittlere und längere Distanzen.
- Wenn die Quartiere weniger durch Autoverkehr belastet werden, steigt die Nutzungsqualität der öffentlichen Räume.

WAS KANN MAN MACHEN?

Angesichts der großen Flächenpotenziale sind Großsiedlungen in der äußeren Stadt Orte, die Teile des für die Stadt prognostizierten Wachstums aufnehmen können. Neue Wohnungen müssen von Beginn an als autoarme, gut über den Umweltverbund angebundene Quartiere geplant werden. Auch in den Bestandsquartieren bestehen viele Möglichkeiten, Rad- und Fußgängerverkehr zu stärken und die Dominanz des Autoverkehrs im öffentlichen Raum zu reduzieren. Hier muss aber auch integriert gedacht werden: Für eine kleinteilige Nutzungsmischung sind innovative Ideen zu entwickeln, wie eine Umgestaltung der Erdgeschosszonen. Über Nachverdichtung kann die Bewohnerdichte steigen, so dass die Quartiere insgesamt kompakter und damit stärker als „Stadtviertel der kurzen Wege“ ausgestaltet werden.

MARZAHN
BLUMBERGER DAMM

Die unübersichtliche und vom Auto dominierte Kreuzungsfläche erschwert nicht nur den Fuß- und Radverkehr, sondern lässt auch die Wohnqualitäten der anliegenden Wohnblocks deutlich sinken.



Zebrastrifen sollen die Anwohner des Glambecker Rings sicher passieren lassen.

Fehlende Bürgersteige und Radwege verleihen der Straße aber einen unstädtischen Charakter und sind in Bezug auf die Sicherheit von FußgängerInnen und RadfahrerInnen äußerst problematisch.



In den späten 1970er Jahren bis zur Wende wurde im Zuge des DDR-Wohnungsbauprogramms die Großwohnsiedlung Marzahn mit 60.000 Wohnungen an der nordöstlichen Stadtgrenze errichtet. Die zu DDR-Zeiten beliebten und sozial durchmischten Wohngebiete verloren nach der Wende massiv an Ansehen, fast ein Viertel der Bevölkerung wanderte ab. Marzahn wurde deshalb ein Schwerpunkt des 2002 aufgelegten Bundesprogramms Stadtbau Ost, das die Gebiete durch Abrisse oder Rückbau von Gebäuden sowie durch die Verbesserung der öffentlichen Räume und Infrastrukturen stabilisieren sollte.

Die in industrieller (Platten-) Bauweise errichtete Wohnsiedlung ist durch hohe Gebäude, große Verkehrsflächen und viel undefiniertes „Abstandsgrün“ geprägt. Soziale Einrichtungen und Einzelhandel sind meist in Versorgungszentren zusammengefasst, eine kleinteilige Nutzungsmischung gibt es nicht. Ergänzt werden die Plattenbauten durch Wohnbebauung aus den 1990er Jahren – auch in Form von Einfamilienhausgebieten.

Im Zuge des Wachstums Berlins rückt Marzahn heute als Wohnort für gesellschaftlich breite Schichten in den Fokus. Große Bereiche der Plattenbauquartiere gelten jedoch nach wie vor als sozioökonomisch benachteiligt, und es besteht die Gefahr, dass diese Gebiete sich zu „Auffangbecken“ für aus der Innenstadt verdrängte BewohnerInnen entwickeln. Durch den Bau von Studentenwohnungen, Townhouses oder Stadtvillen sollen neue Zielgruppen als BewohnerInnen des Bezirks erschlossen werden, dadurch soll eine stärkere soziale und demografische Durchmischung erzielt werden. Die Internationale Gartenschau IGA, die 2017 in Marzahn-Hellersdorf stattfinden wird, soll den Imagewandel des Bezirks zu einem grünen und familienfreundlichen Bezirk beschleunigen. Auch wenn große Teile Marzahns durch S-Bahn und Tram gut an den öffentlichen Nahverkehr angebunden sind, dominiert das Auto den öffentlichen Raum.



Die Parkplätze innerhalb des Wohnblocks mit ihrem immensen Flächenverbrauch rauben dem wohnungsnahen Freiraum jegliche Aufenthaltsqualität.

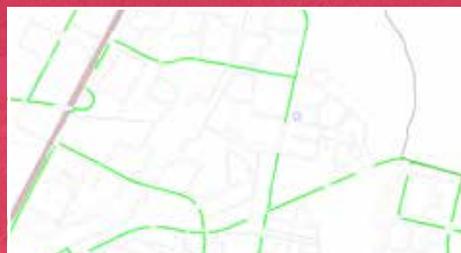
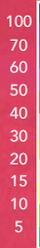


Die großen Brachflächen (z.B. gegenüber der „Gärten der Welt“) bieten Potenzial für neue Wohnbauten.

Orientierungskarte

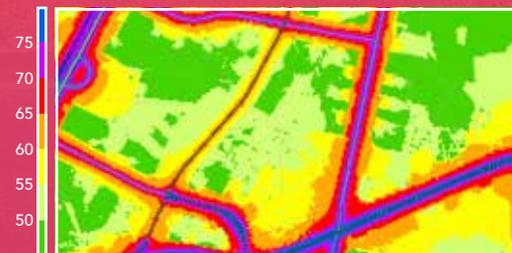


Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (Anzahl Kfz/24 Std. in Tausend)



sehr hoch belastet
erhöht belastet
mäßig belastet
gering belastet

Index der Luftbelastung für Kfz-Verkehr



Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (dB(A))

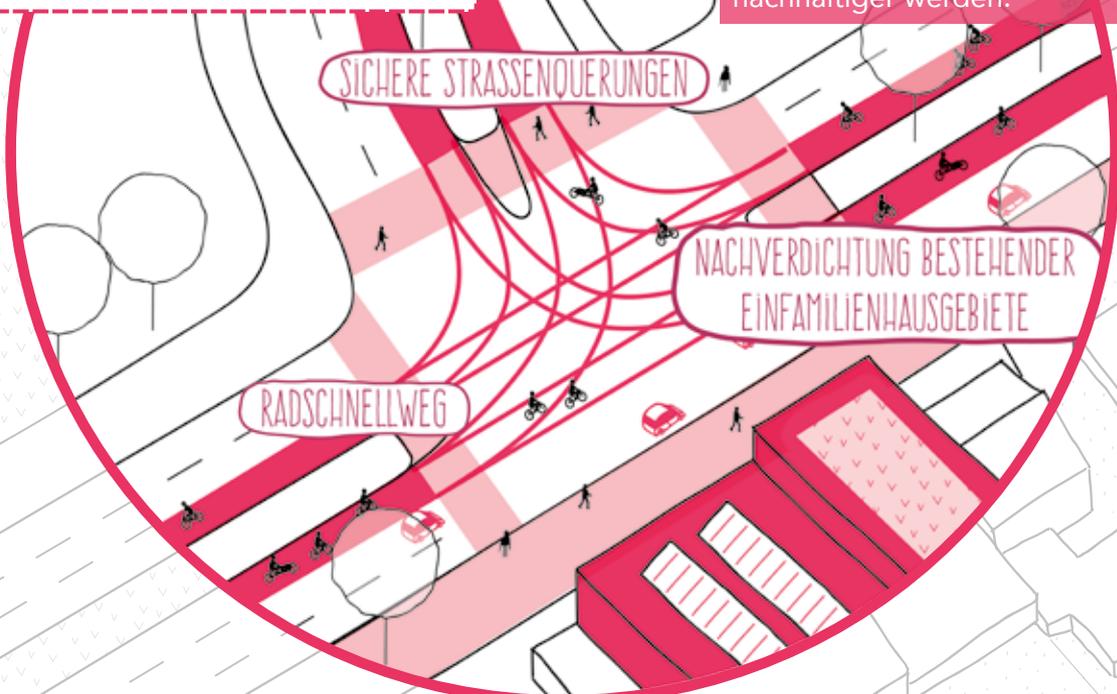
EINFAMILIENHAUSGEBIETE ZWISCHEN HAUPTVERKEHRSSTRASSEN

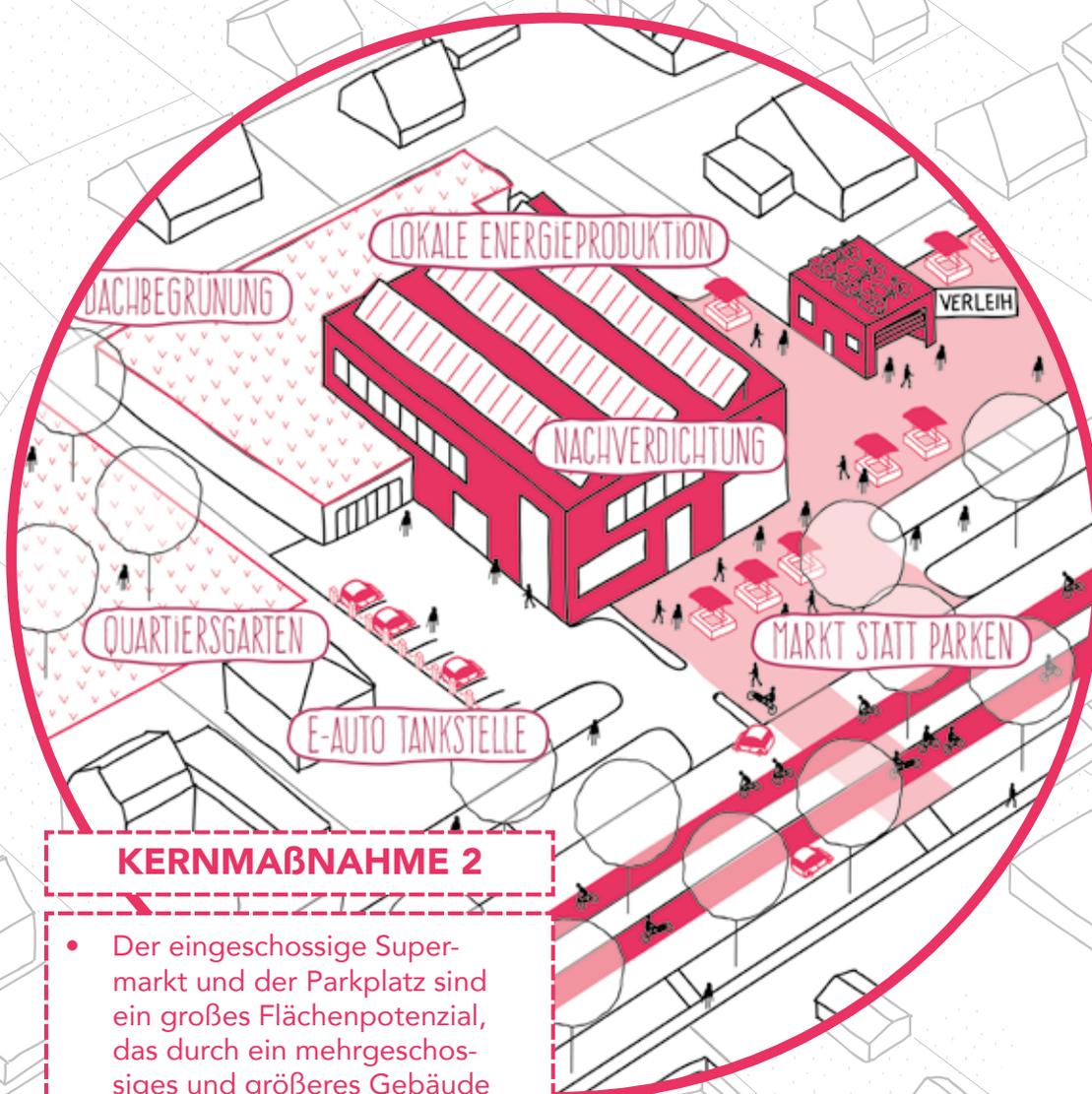
KERNMAßNAHME 1

- Im Umkreis von 800 Metern um einen U- bzw. S-Bahnhof gilt es, die Einfamilienhausstrukturen nachzuverdichten, so dass Bebauungsdichten erzielt werden, die mit der Innenstadt vergleichbar sind (mind. 100EW/ha). Zugriff auf die Flächen könnte durch ein Vorkaufsrecht der öffentlichen Hand gewährleistet werden.
- Um den Umweltverbund im Gebiet zu stärken, ist es wichtig, einen sicheren und komfortablen Radschnellweg mit sicherem Kreuzungsdesign anzulegen, der es ermöglicht, auch mittlere bis längere Distanzen mit dem Rad zurückzulegen.
- Auf eine durch Nachverdichtung zunehmende EinwohnerInnen-dichte sollte durch dichtere ÖPNV-Takte und zusätzliche Routen reagiert werden.

WAS KANN MAN MACHEN?

In Einfamilienhausgebieten liegt die Herausforderung darin, die in ihren verkehrlichen und städtebaulichen Strukturen stark auf Autoverkehr ausgerichteten Quartiere in Hinblick auf eine nachhaltige Entwicklung umzugestalten. Dafür sind deutlich bessere Angebote des Umweltverbundes, v.a. leistungsfähiger öffentlicher Nahverkehr zu schaffen. Neue Haltestellen in der äußeren Stadt sollten von vornherein als Stadtteilzentren mit einer hohen Einwohnerdichte konzipiert werden. Zudem bieten die lockeren städtebaulichen Strukturen und die überdimensionierten Verkehrsflächen in der äußeren Stadt ein großes Nachverdichtungspotenzial. Die Nutzungs- und Bewohnerdichte im Quartier lässt sich noch erhöhen, so dass die kritische Masse von NutzerInnen für Einzelhandel und Gastronomie, für ein engmaschigeres ÖPNV-Netz, für andere Infrastrukturen wie Lastenräder etc. erzielt werden kann. Die urbanen Strukturen können somit kompakter und nachhaltiger werden.





KERNMAßNAHME 2

- Der eingeschossige Supermarkt und der Parkplatz sind ein großes Flächenpotenzial, das durch ein mehrgeschossiges und größeres Gebäude deutlich besser genutzt werden kann.
- Vielfältige Nutzungen sind denkbar, um den Ort zu einem Quartierszentrum werden zu lassen – weitere, kleinteilige Einzelhandelsflächen, Gemeinschaftseinrichtungen (etwa für SeniorInnen), Verleihstationen für Lastenräder oder Pedelecs, Wohnungen etc.
- Wichtig ist, die Freiflächen im Umfeld des Supermarktes so umzugestalten, dass sie für Fußgänger- und RadfahrerInnen komfortabel und sicher zu nutzen sind.

RUDOW
NEUKÖLLNER STRASSE

Das überdimensionierte, auf schnell fahrende Autos ausgerichtete Kreuzungsdesign zeugt von der Priorisierung des Autos und der ungerechten Verteilung der Flächen im Gebiet.



Die Parkplatzflächen rund um den Discounter-Supermarkt stellen aktuell einen wenig attraktiven Raum v.a. für FußgängerInnen und RadfahrerInnen dar.



Der Fokusraum liegt in Rudow im Süden des Bezirks Neukölln und ist durch die Ausfallstraße Neuköllner Straße gekennzeichnet. Das suburban anmutende, grüne Rudow weist eine relativ homogene Bebauungsstruktur mit freistehenden Ein- und Mehrfamilienhäusern vorwiegend aus den 1960er bis 1990er Jahren auf. In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts spielte das bis dahin ländlich geprägte Gebiet eine wichtige Rolle um den benötigten Wohnraum im eingemauerten Westteil der Stadt zu schaffen – durch die Großwohnsiedlung Gropiusstadt mit 36.000 EinwohnerInnen (2008) ebenso wie durch großflächige Einfamilienhausgebiete. Unterstützt wurde der Bau dieser Quartiere durch die Verlängerung der U-Bahnlinie 7 bis zum Bahnhof Rudow 1972. Nach der Wende wurde das Gebiet zusätzlich durch den Autobahnzubringer der A113 erschlossen.

markt mit großem Parkplatz und eine Tankstelle, sowie grüingeprägte Einfamilienhausgebiete. Die städtebauliche Struktur bietet kaum Identifikationspunkte, kleinere Zentren entlang der Ausfallstraße haben unter der starken Verkehrsbelastung und der Konkurrenz von Fachmarkt- und Einkaufszentren und dem zunehmenden Online-Handel gelitten und an Bedeutung verloren. Die Wohngebiete werden als stabil und beständig beschrieben, eine lange Wohndauer ist die Regel und fast jeder Haushalt verfügt über mindestens ein Auto. Die Bewohnerstruktur setzt sich größtenteils aus jungen Familien und SeniorInnen zusammen. Aufgrund der geringen baulichen Dichte fehlt oft die kritische Masse an NutzerInnen für kleinteilige Einzelhandelsstrukturen und ein dichtes ÖPNV-Netz.

Entlang der stark befahrenen Neuköllner Straße befinden sich Infrastruktur- und Versorgungsbauten, etwa ein eingeschossiger Discounter-Super-



Bereits bestehende Radwege stellen eine gute Ausgangslage dar, um den Ausbau von Radschnellwegen entlang der Radialen voranzutreiben. Dennoch sind die heute vorhandenen Radwege zu schmal (Überholen ist gefährlich bis unmöglich), machen aufgrund ihrer schlechten Beläge das Zurücklegen längerer Strecken beschwerlich.

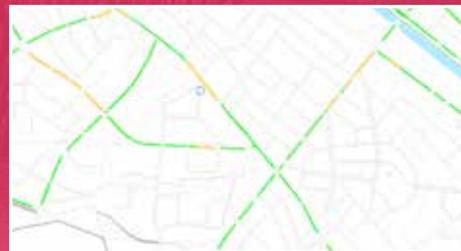
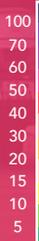


Innerhalb des Einfamilienhausgebietes prägt das Auto das Straßenbild. Schmale Bürgersteige und nicht vorhandene Radwege lassen die AnwohnerInnen direkt in ihr Auto flüchten. Die Straßen sind zu gefährlich, um von Kindern als Spielflächen genutzt zu werden.

Orientierungskarte

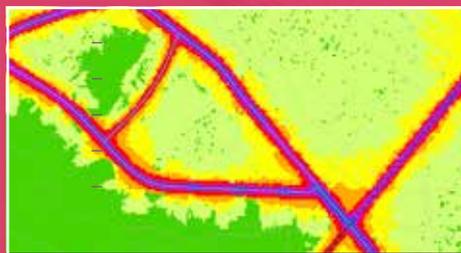


Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (Anzahl Kfz/24 Std. in Tausend)



sehr hoch belastet
erhöht belastet
mäßig belastet
gering belastet

Index der Luftbelastung für Kfz-Verkehr



Tag-Abend-Nacht-Lärminde (dB(A))

FAZIT

AUTOARM WACHSEN

Zentraler Anspruch der Stadtentwicklung Berlins muss sein, das Bevölkerungswachstum von der Zahl der Autos zu entkoppeln. Dazu ist eine Reihe von Maßnahmen notwendig:

- Der öffentliche Nahverkehr muss verlässlich, bezahlbar und attraktiv sein, um immer mehr BerlinerInnen das Auto zu ersetzen. In diesem Prozess kann ein Bürgerticket oder eine solidarische Finanzierung einen wichtigen Anreiz liefern.
- Das leistungsfähige, schienengebundene Netz des öffentlichen Nahverkehrs muss in der äußeren Stadt erweitert und engmaschiger werden.
- Schnell wachsende Quartiere müssen mit hoher Priorität an den öffentlichen Nahverkehr und an ein sicheres und komfortables Radwegenetz angebunden werden. Stellplätze müssen dort auf ein Minimum reduziert und kompakt angeordnet sein. Wichtig ist eine Nutzungsmischung aus Flächen für Gewerbe und Dienstleistungen, Wohnraum und Begegnung, die dafür sorgt, dass Verkehr gar nicht erst notwendig wird.

- Für den zunehmenden Liefer- und Gewerbeverkehr sind vor allem für die Innenstadt Konzepte zu entwickeln, die auf Lastenrädern, Bündelung von Angeboten und ähnlichem beruhen.

NACHVERDICHTUNG

Mehr Menschen sollen im Umkreis von 500 Metern um einen Haltepunkt des leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehrs leben und arbeiten. Dazu müssen vor allem in den schon heute hocherschlossenen Lagen der Stadt Möglichkeiten zur baulichen Verdichtung geprüft werden. Parkplätze, eingeschossige Super- und Fachmärkte, überdimensionierte Verkehrsflächen müssen zu Disposition gestellt werden. Eine derartige Nachverdichtung kann die städtebauliche Qualität der Quartiere erhöhen, indem städtebauliche Defizite behoben und neue oder bestehende Grün- und Freiräume stärker qualifiziert werden.

Die wachsende Bevölkerung Berlins macht eine Nachverdichtung vor allem in der äußeren Stadt nötig. Diese sollte dazu genutzt werden, auf das Auto ausgerichtete Strukturen so umzubauen, dass die Gebiete kompakter, mischgenutzter, dichter und somit besser geeignet für nachhaltige Mobilitätsformen werden.

FLÄCHENGERECHTIGKEIT

Berlins Innenstadt verfügt schon heute über ein hervorragendes öffentliches Nahverkehrsnetz. Mit wachsender Flächenkonkurrenz lässt sich immer schwerer vermitteln, dass nach wie vor ein großer Teil dieses öffentlichen Raums von ruhenden und fließenden Autoverkehr beansprucht wird.

Verkehrsflächen müssen künftig zu Gunsten des wachsenden Fahrradverkehrs umverteilt werden. Die wachsende Zahl an RadfahrerInnen braucht ausreichend Flächen für sichere und komfortable Radwege wie auch Stellplätze.

Abhängig von der jeweiligen städtebaulichen und baurechtlichen Situation sollten Flächen umgewidmet werden in Baugrund mit Präferenz für landeseigene oder genossenschaftliche Wohnungsbauprojekte, Grün- und Freiflächen und Flächen für den Umweltverbund.

Vor allem in den Nebenstraßen der dicht bebauten Innenstadt müssen Parkflächen rasch reduziert werden.

RADVERKEHR

Radverkehr ist die zentrale Stellschraube der Verkehrswende. Orientierungspunkte für die Verbesserung des Radverkehrs sind die Ziele des Volksentscheids Radverkehr, insbesondere

- Ziel 1: 350 Kilometer sichere Fahrradstraßen auch für Kinder,
- Ziel 2: Zwei Meter breite Radverkehrsanlagen an jeder Hauptstraße,
- Ziel 3: 75 gefährliche Kreuzungen pro Jahr sicher machen,
- Ziel 5: 200.000 mal Fahrradparken an ÖPNV-Haltestellen und Straßen,
- Ziel 7: 100 Kilometer Radschnellwege für den Pendelverkehr,

Der Radverkehr kann nicht mehr nur langsam über einzelne Pilotprojekte verbessert werden. Besonders die Notwendigkeit von mehr Sicherheit für RadfahrerInnen macht die rasche Umgestaltung ausgewiesener Gefahrenherde notwendig.

Ganz Berlin braucht ein flächendeckendes Radwegenetz, das aus sicheren und komfortablen Fahrradwegen, Fahrradstraßen und Fahrradschnellwegen besteht. Die zu Achsen der nachhaltigen Mobilität umgebauten Radialen können einen wichtigen Ausgangspunkt für das Radwegenetz bieten.

HAUPTVERKEHRSACHSEN

Damit die Radialen genannten Ausfallstraßen ihr Potenzial für eine nachhaltige Stadt- und Mobilitätsentwicklung entfalten können, müssen diese Straßen wieder von Transit- zum Aufenthaltsräumen werden.

DIE ÄUSSERE STADT

Die äußere Stadt ist die größte Herausforderung für die nachhaltige Mobilität. Diese Teile der Stadt sind nicht

gut an den öffentlichen Nahverkehr angebunden, weisen eine zu geringe Bevölkerungsdichte auf für eine kleinteilige Versorgung und sind mit ihren weiten Wegen bislang weitgehend auf das Auto ausgelegt. Hierfür müssen Konzepte entwickelt werden, die auf die spezifischen städtebaulichen Typen der äußeren Stadt (Großsiedlungen, Einfamilienhausgebiete, Gewerbegebiet, Einkaufszentren etc.) zugeschnitten sind, und die für diese Typen integrierte Lösungen (Nachverdichtung, Nutzungsmischung, kompaktere Strukturen, Gestaltung öffentlicher Räume) anbieten.

INTEGRIERTE PLANUNG

Der Straßenumbau und die Gestaltung von öffentlichen Räumen erfordert eine ressortübergreifende und interdisziplinäre Planung. Um auch eine zügige Umsetzung von Maßnahmen

zu gewährleisten, müssen die Disziplinen Stadtentwicklung, Städtebau, Verkehrsplanung, Gestaltung öffentlicher Räume, Wirtschaftsförderung, Wohnungsbau von Anfang an in die Planungs- und Abstimmungsprozesse integriert werden. Auch die verschiedenen Verwaltungsebenen – Bund, Land und Bezirke – müssen zur Kooperation verpflichtet werden.

BEWUSSTSEINSBILDUNG

Die Verkehrswende hin zu nachhaltiger Mobilität wird nur gelingen, wenn die Bevölkerung die Notwendigkeit dieses Wandels versteht und in Veränderungsprozesse miteinbezogen wird.

Kampagnen können mit exemplarischen Themen Bewusstsein schaffen, in dem sie zeigen wie Onlinehandel – Lieferverkehr – Verödung des lokalen Einzelhandels – längere Wege zu

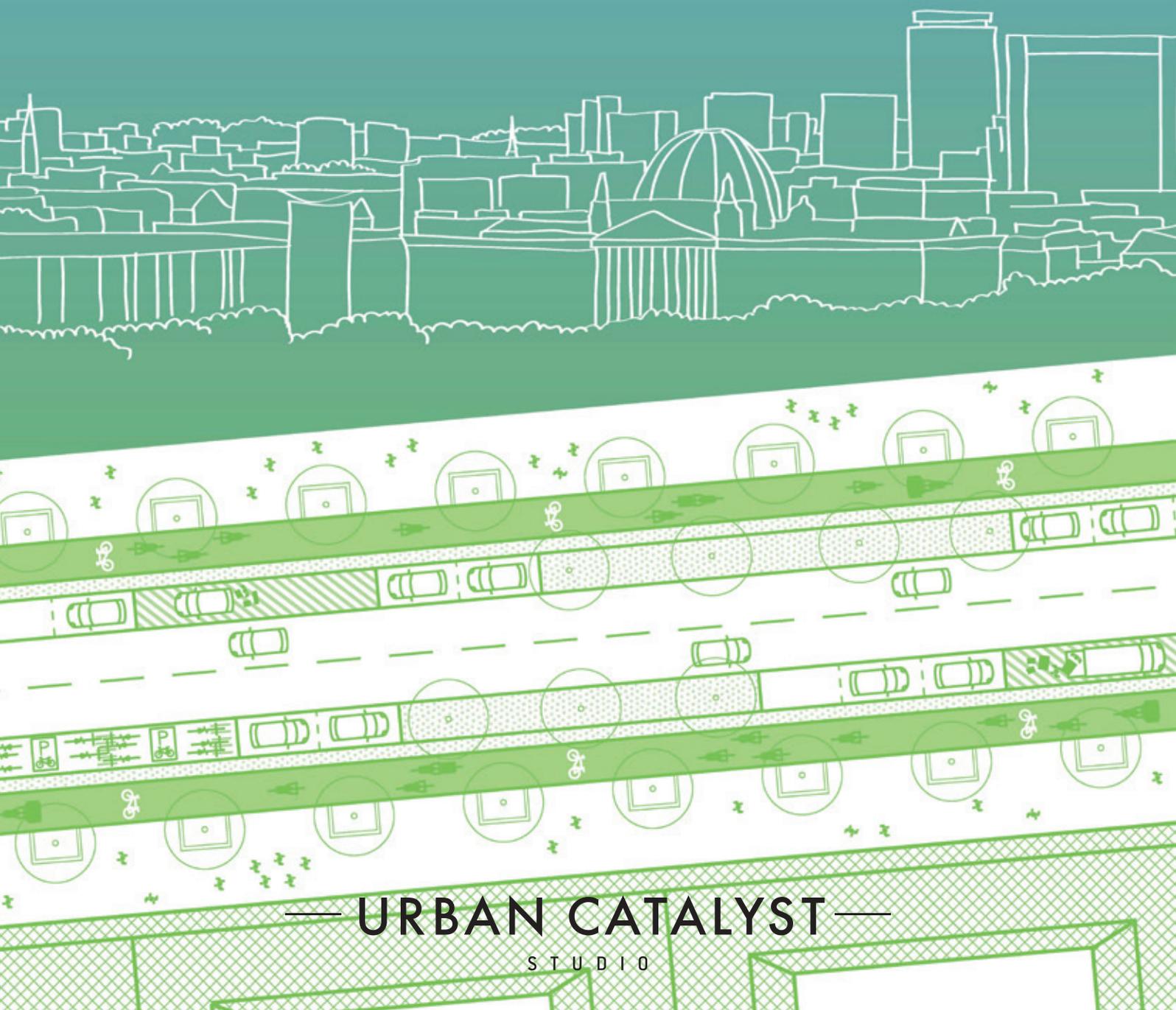
funktionierendem Einzelhandel zusammenhängen.

Projekte wie zeitlich begrenzte Schul- und Spielstraßen, autofreie Sonntage, temporäre Umnutzungsaktionen von Parkplätzen wie der „Parking Day“, Straßenfeste etc. sind gut geeignet, bei den NutzerInnen die Sehnsucht nach einer gerechteren Neuaufteilung von Verkehrsräumen zu wecken. So können zunächst Möglichkeitsräume geöffnet werden, die dann gemeinsam mit den NutzerInnen in konkrete Projekte zur Neugestaltung weiterentwickelt werden,

Die sehr aktive und vielfältige Initiativenlandschaft Berlins zum Thema nachhaltige Stadtentwicklung und Mobilität bietet vielfältige Anknüpfungspunkte zur Kooperation.

Berlin hat sich ehrgeizige Klimaziele gesetzt. Bis 2050 will die Stadt klimaneutral sein. Seit den Beschlüssen der Pariser Klimakonferenz Ende 2015 ist offensichtlich, dass alle Bereiche - und vor allem die Städte - im Klimaschutz mehr tun müssen. Dafür müssen schon heute die Weichen gestellt werden. Eine Verkehrswende spielt hierbei eine zentrale Rolle.

Das vorliegende Konzept zeigt Wege und Maßnahmen auf, wie Berlins Mobilität klima-freundlicher und ressourcenschonender werden kann und wie die Stadt gleichzeitig an Lebensqualität gewinnt.



— **URBAN CATALYST** —

STUDIO