

Wem gehört die Straße? Umgang mit Konflikten im Umweltverbund

Dr.-Ing. Eckhart Heinrichs
LK Argus GmbH

15.05.2014

© LK Argus GmbH

www.LK-argus.de

FSV-Seminar Rust 2014
Wem gehört die Straße?

Rahmenbedingungen in Berlin

- Starke Nutzungsmischung
- Polyzentrale Stadtstruktur



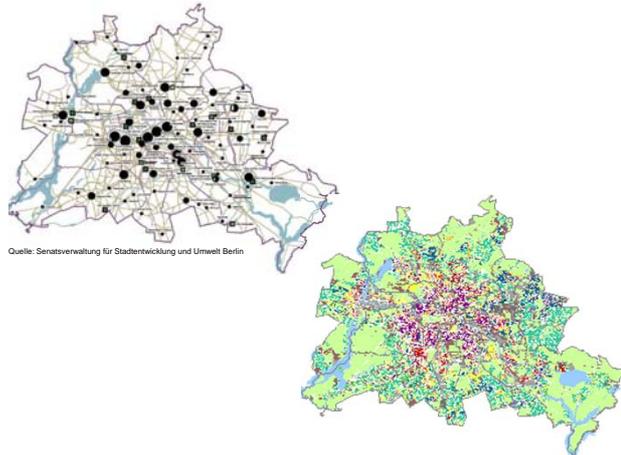
15.05.2014

© LK Argus GmbH

www.LK-argus.de

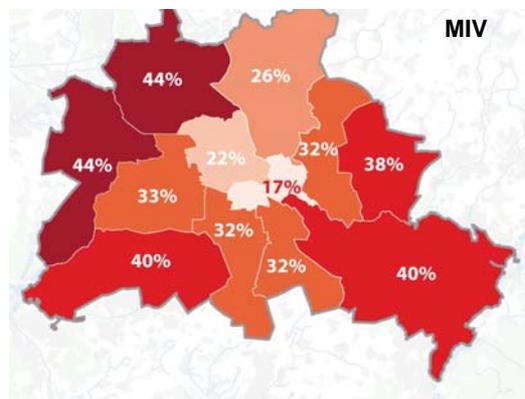
Rahmenbedingungen in Berlin

- Starke Nutzungsmischung
- Polyzentrale Stadtstruktur

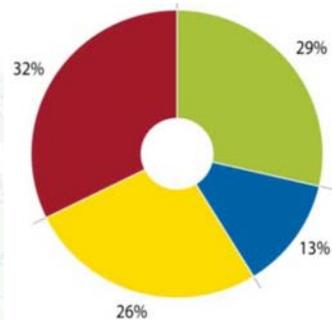


Rahmenbedingungen in Berlin

Verkehrsanteile an allen Wegen



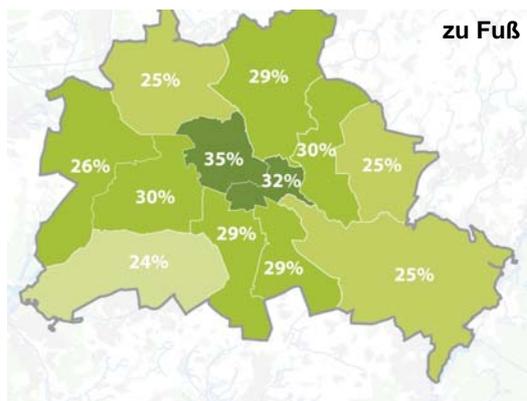
- Fußverkehr
- Radverkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Motorisierter Individualverkehr



© SenStadtUm Berlin
Bearb.: adferschmidt, LK Argus
Datengrundlage: SIV 2008

Rahmenbedingungen in Berlin

Verkehrsanteile an allen Wegen



© SenStadtUm Berlin
Bearb.: aderschmidt, LK Argus
Datengrundlage: SIV 2008

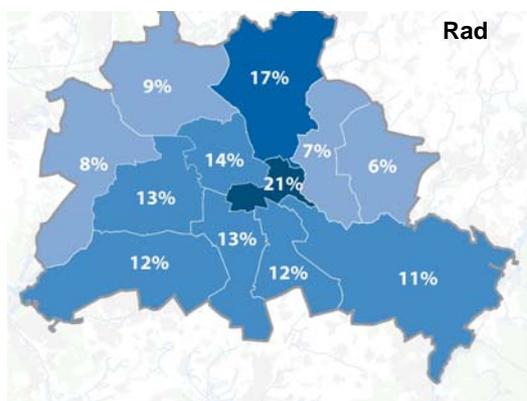
15.05.2014

© LK Argus GmbH

www.LK-argus.de

Rahmenbedingungen in Berlin

Verkehrsanteile an allen Wegen



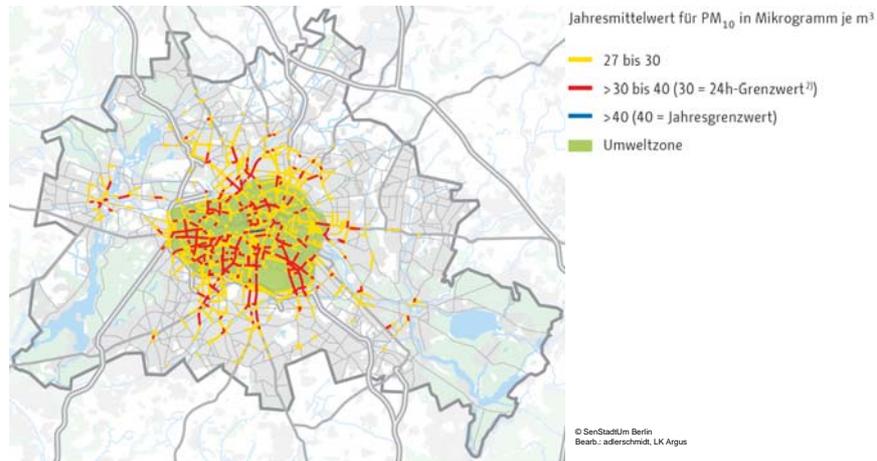
© SenStadtUm Berlin
Bearb.: aderschmidt, LK Argus
Datengrundlage: SIV 2008

15.05.2014

© LK Argus GmbH

www.LK-argus.de

Handlungsbedarf - Luftschadstoffe

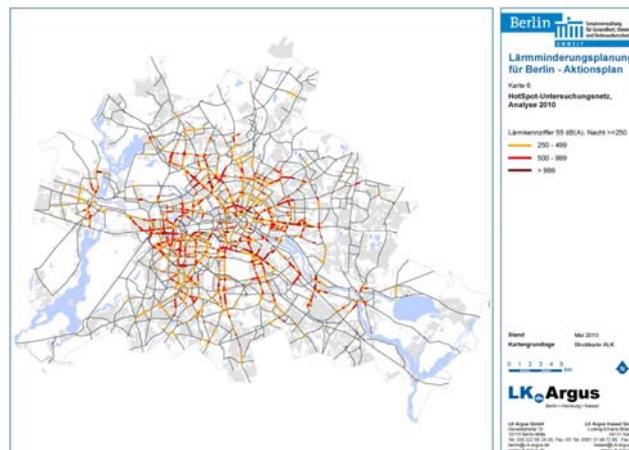


15.05.2014

© LK Argus GmbH

www.LK-argus.de

Handlungsbedarf - Lärm

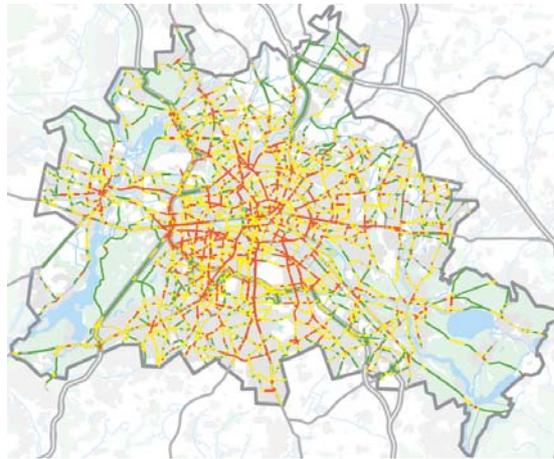


15.05.2014

© LK Argus GmbH

www.LK-argus.de

Handlungsbedarf - Verkehrssicherheit



Anzahl der Unfälle pro km

- 1 bis <10
- 10 bis <50
- ≥ 50

© SenStadtUm Berlin
Bearb.: aderschmid, LK Argus

15.05.2014

© LK Argus GmbH

www.LK-argus.de

Handlungsbedarf - Flächenkonkurrenzen



Häufigste Nennung bei Aspekten der Verkehrssicherheit für Radfahrer:
„Penetrantes Parken auf dem Radweg“

Quelle: <https://radsicherheit.berlin.de/topliste>
Stand 25.02.2014

Berlin, Tempelhofer Damm
Quelle: LK Argus

15.05.2014

© LK Argus GmbH

www.LK-argus.de

Nahmobilität in Berlin: Verkehrsmittel und Entfernung

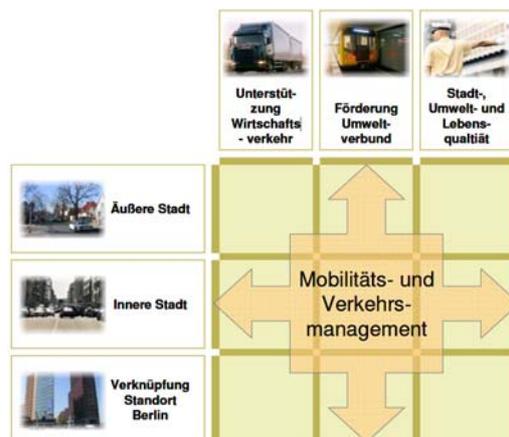
Verlagerungspotenziale

Entfernungsgruppen km	Anteil an Wegen der Verkehrsmittelgruppe				
	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Gesamt
über 0 bis 3	96,4%	63,2%	27,7%	15,8%	48,9%
über 3 bis 5	2,8%	17,5%	17,5%	15,6%	12,8%
über 5 bis 7	0,5%	8,1%	10,9%	10,6%	7,5%
über 7 bis 10	0,2%	6,8%	13,9%	18,2%	10,2%
über 10 bis 100	0,1%	4,4%	30,0%	39,8%	20,7%

Daten: SrV 2008

Berliner Stadtentwicklungsplan Verkehr

- Integrativer strategischer Ansatz
- Ziel: Nachhaltige Gestaltung von Mobilität und Verkehr
- Umweltverbund bis 2025 auf **75 %** (Gesamtstadt) bzw. auf **80 %** (Innenstadt) steigern



Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin: Stadtentwicklungsplan Verkehr

Fußverkehrsstrategie: Modellprojekt „Berliner Begegnungszonen“

Ziele

- **Verträglicheres Miteinander**, mehr Rücksicht
- **Höhere Aufenthaltsqualität**
- **Mehr Verkehrssicherheit**, auch für mobilitäts-
eingeschränkte Personen und Kinder
- **Selbsterklärende Straßenraumgestaltung**
- Zielerreichung mit vergleichsweise **geringem Aufwand**
- **Hoher Wiedererkennungswert** einer „Berliner Begegnungszone“ (Baukastenprinzip)



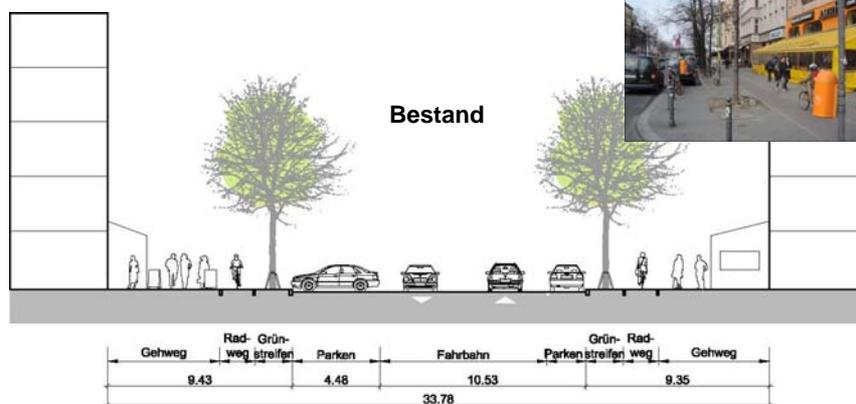
15.05.2014

© LK Argus GmbH

www.LK-argus.de

Fußverkehrsstrategie: Modellprojekt „Berliner Begegnungszonen“

Pilotstrecke Maaßenstraße



Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin / LK Argus (Bearb.)

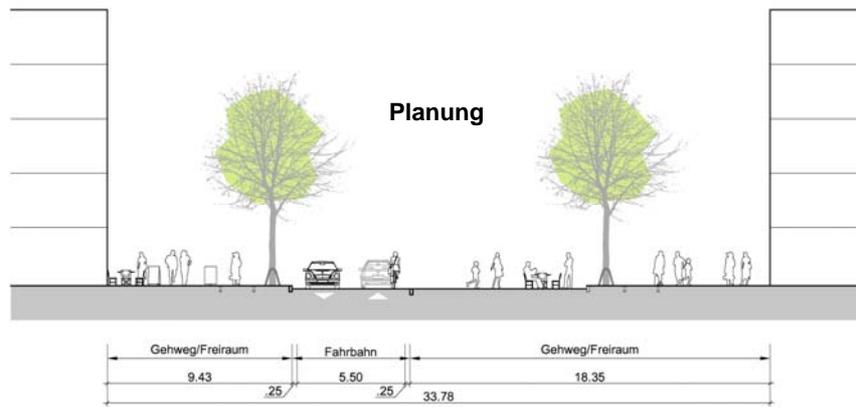
15.05.2014

© LK Argus GmbH

www.LK-argus.de

Fußverkehrsstrategie: Modellprojekt „Berliner Begegnungszonen“

Pilotstrecke Maaßenstraße



15.05.2014

© LK Argus GmbH

www.LK-argus.de

Fußverkehrsstrategie: Modellprojekt „Berliner Begegnungszonen“

Pilotstrecke Maaßenstraße - Zweite Bürgerversammlung am 25.11.2013



Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin / LK Argus, Breimann & Bruun (Bearb.)

15.05.2014

© LK Argus GmbH

www.LK-argus.de

Fußverkehrsstrategie: Modellprojekt „Berliner Begegnungszonen“

Pilotstrecke Maaßenstraße - Zweite Bürgerversammlung am 25.11.2013



Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin / LK Argus, Breimann & Bruun (Bearb.)

15.05.2014

© LK Argus GmbH

www.LK-argus.de

Fußverkehrsstrategie: Modellprojekt „Berliner Begegnungszonen“

Pilotstrecke Maaßenstraße - Zweite Bürgerversammlung am 25.11.2013



Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin / LK Argus, Breimann & Bruun (Bearb.)

15.05.2014

© LK Argus GmbH

www.LK-argus.de

Fußverkehrsstrategie: Modellprojekt „Berliner Begegnungszonen“

Angestrebte Fertigstellung: 2015

Begleitende Vorher-Nachher-Untersuchungen



Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin / LK Argus, Breimann & Bruun (Bearb.)

15.05.2014

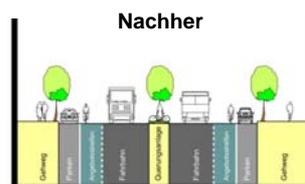
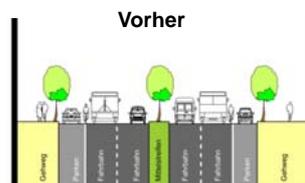
© LK Argus GmbH

www.LK-argus.de

Lärmaktionsplan: Radfahrstreifen statt zweiter Kfz-Fahrbahnen



Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin / LK Argus (Bearb.)



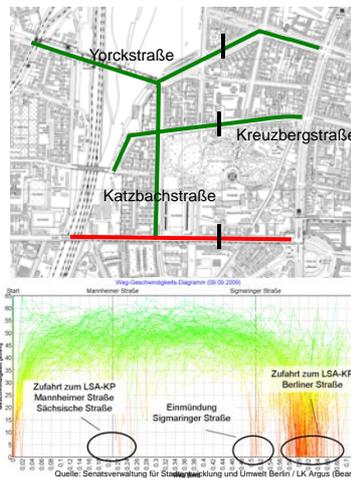
15.05.2014

© LK Argus GmbH

www.LK-argus.de

Lärmaktionsplan: Radfahrstreifen statt zweiter Kfz-Fahrfstreifen

- Keine Verschlechterungen an anderen Straßen
- Qualität des Kfz- und ÖPNV-Verkehrsflusses weitgehend unverändert



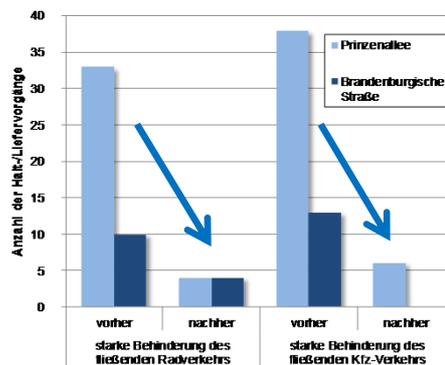
15.05.2014

© LK Argus GmbH

www.LK-argus.de

Lärmaktionsplan: Radfahrstreifen statt zweiter Kfz-Fahrfstreifen

- Keine Verschlechterungen an anderen Straßen
- Qualität des Kfz- und ÖPNV-Verkehrsflusses weitgehend unverändert
- Starke Behinderungen durch Lieferverkehr nehmen deutlich ab



Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin / LK Argus (Bearb.)

15.05.2014

© LK Argus GmbH

www.LK-argus.de

Lärmaktionsplan: Radfahrstreifen statt zweiter Kfz-Fahrfstreifen

- Keine Verschlechterungen an anderen Straßen
- Qualität des Kfz- und ÖPNV-Verkehrsflusses weitgehend unverändert
- Starke Behinderungen durch Lieferverkehr nehmen deutlich ab
- Aber: Fußgängerquerungen mit höheren Wartezeiten



Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin / LK Argus (Bearb.)

15.05.2014

© LK Argus GmbH

www.LK-argus.de

Lärmaktionsplan: Radfahrstreifen statt zweiter Kfz-Fahrfstreifen

- Keine Verschlechterungen an anderen Straßen
 - Qualität des Kfz- und ÖPNV-Verkehrsflusses weitgehend unverändert
 - Starke Behinderungen durch Lieferverkehr nehmen deutlich ab
 - Aber: Fußgängerquerungen mit höheren Wartezeiten
- ➔ **Reduzierung der Fahrstreifenanzahl für Radfahrstreifen ist bei Verkehrsmengen von rund 20.000 Kfz / 24 Std. möglich**



Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin / LK Argus (Bearb.)

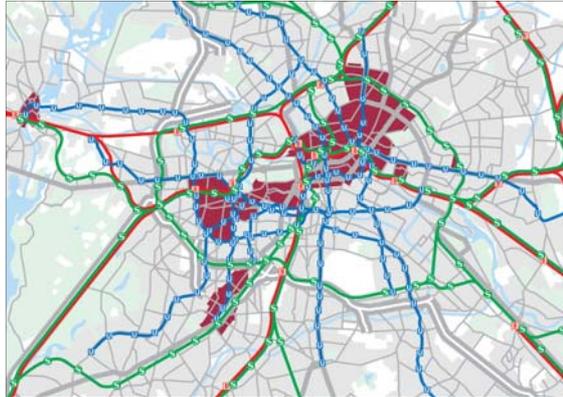
15.05.2014

© LK Argus GmbH

www.LK-argus.de

Masterplan Parken: Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung

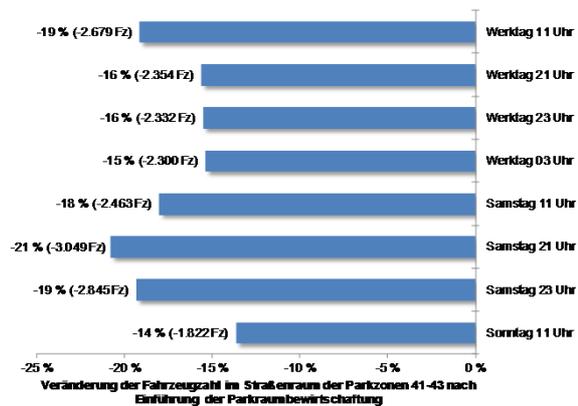
- Flächige Einführung Mitte der neunziger Jahre
- 2014: rund 100.000 bewirtschaftete Parkstände im öffentlichen Straßenraum



© SenStadtUm Berlin, Bearb.: adlerschmidt, LK Argus

Masterplan Parken: Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung

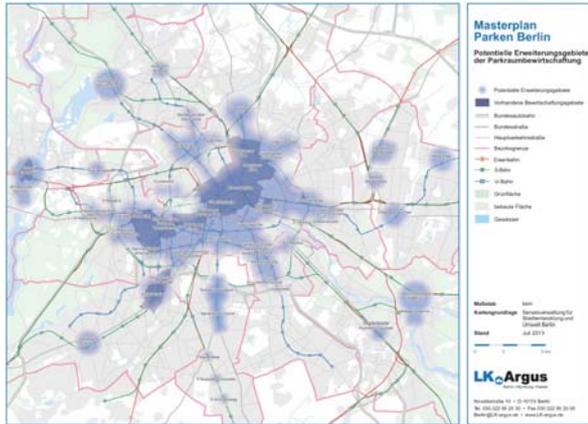
- Flächige Einführung Mitte der neunziger Jahre
- 2014: rund 100.000 bewirtschaftete Parkstände im öffentlichen Straßenraum
- Starke verkehrslenkende Wirkung



Quelle: Bezirk Pankow von Berlin, LK Argus

Masterplan Parken: Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung

- Flächige Einführung Mitte der neunziger Jahre
- 2014: rund 100.000 bewirtschaftete Parkstände im öffentlichen Straßenraum
- Starke verkehrlenkende Wirkung
- Potenziale sind längst nicht ausgeschöpft



Masterplan Parken: Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung



Fies: Die neuen Park-Abzock-Zonen

Masterplan Parken: Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung



Quelle: www.vienna.at

Wien ist anders 20.06.2012
In Berlin kostet Parkpickerl nur 10 € im Jahr!

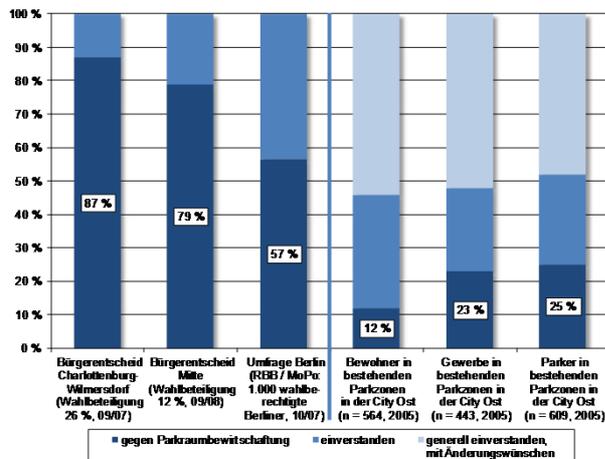


Parken ja, aber zu welchem Preis? (D APA)

Mehr freie Parkplätze, weniger Suchverkehr und geringere Lärm- und Abgasbelastung. Das versprechen Wien und Berlin den Bewohnern von Parkpickerl-Bezirken. Der kleine Unterschied: In Berlin kostet das Pickerl 10,20 Euro, in Wien 164,69.

Quelle: www.heute.at

Masterplan Parken: Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung



Förderung des Umweltverbundes

Beispiel: Neues Hulsberg Viertel in Bremen

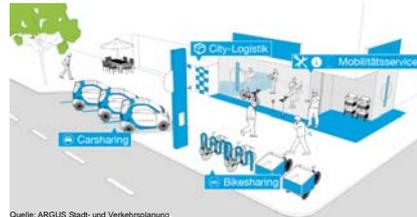
mobil.punkt / mobil.punktchen:
Vernetzung von ÖPNV, Carsharing
und B+R (Umsetzung seit 2003)



Foto: SUBV Bremen

Idee: Erweiterung um Mobilitätsservices

- Beratung / Information
- Nahlogistik
- Fahrradreparatur
- Ticketverkauf
- Organisation Lieferservice
- Neubürgerpakete
- Mobilitäts-Workshops (z.B. Fahrradreparatur, Lastenradselbstbau)



Quelle: ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung

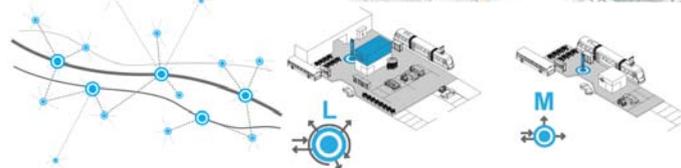
15.05.2014

© LK Argus GmbH

www.LK-argus.de

Förderung des Umweltverbundes

Beispiel: Ideenkonkurrenz Perspektive Limmattal, Schweiz Mobility-Hubs als Initiator für eine integrierte Quartiersentwicklung



Quelle: ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung

15.05.2014

© LK Argus GmbH

www.LK-argus.de

Fazit

Synergien treten nur bei integrierter Herangehensweise auf

- Zuständigkeiten müssen dies berücksichtigen
z.B. durch projektbezogene Querschnitts-AGs

Zielkonflikte: Die Förderung einer Verkehrsart führt häufig (aber nicht immer!) zur Benachteiligung einer Anderen

- Objektive Datengrundlagen schaffen statt Glaubensdiskussionen führen

Erfolgsfaktoren für gelungene Beispiele

- Konzentration auf (reversible) Low Budget Maßnahmen
- Professionelles „Marketing“ erhöht die Akzeptanz in der Öffentlichkeit
- Engagierter „Kümmerer“