

## **Stadtforum Berlin am 24. Februar 2011**

# **Füße. Fahrrad. Auto – Wer bekommt wie viel vom Straßenraum?**

## **Ergebnisse aus Sicht des Beirats**

---

### **Vorbemerkungen**

- Berlins Verkehrspolitik ist – auch im internationalen Vergleich – auf einem vielversprechenden Weg. Angestrebt wird eine neue Balance zwischen allen Verkehrsträgern, ohne diese einseitig und ideologisch zu überfrachten. In den letzten Jahren wurden zahlreiche Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes und der Verbesserung der Lebensqualität durchgeführt oder eingeleitet. So wurden etwa Fahrspuren zurückgebaut, Tempo 30 Zonen eingeführt, das Fahrradwegenetz erweitert. Im Rahmen des Programms „Aktive Zentren“ wird – auch durch Eingriffe in die Straßenquerschnitte – die Aufenthaltsqualität in den zentralen Abschnitten der Müllerstraße, Turmstraße und Karl-Marx-Allee erhöht.
- Im Zentrum der Stadt ist die Umsetzung von solchen Maßnahmen teilweise abgeschlossen und innerhalb des S-Bahnringes sind viele Aktivitäten in der Diskussion. Anders sieht es bislang noch in weiten Teilen der Außenstadt und erst recht bei den Verbindungen mit Brandenburg aus. Das betrifft vor allem die dortigen Hauptstraßen.
- Berlin verfügt über ein hervorragendes und lange Jahre vorbildliches U- und S-Bahn-System, dessen Standards aber zurzeit nicht nur nicht erhöht werden, sondern sogar abzusinken drohen. Das betrifft vor allem die Zuverlässigkeit der S-Bahn. Darüber hinaus häufen sich in letzter Zeit in Tagesrandzeiten Übergriffe in Bahnen, Bahnhöfen und Bussen. Diese müssen als Vorwarnung für einen beginnenden Verfall der Sicherheitskultur interpretiert werden. Hier entsteht Handlungsbedarf.
- Insgesamt hat knapp die Hälfte der Haushalte in Berlin kein eigenes Auto zur Verfügung. Das ist nicht nur eine Frage der finanziellen Situation von Haushalten; vor allem Jugendliche gehen seit geraumer Zeit sehr viel rationaler mit der Frage des Autobesitzes um. Sie sehen es nicht mehr unbedingt als Statussymbol und wählen immer öfter den multimodalen Weg – die Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

- In der äußeren Stadt ist der PKW-Besitz wesentlich verbreiteter. Hier werden auch deutlich höhere Anteile der Wege mit dem PKW zurückgelegt. Die Einwohnerinnen und Einwohner der Innenstadtquartiere, die sehr viel stärker den Umweltverbund nutzen, tragen jedoch durch das Aufkommen des Transitverkehrs in überdurchschnittlichem Maße die Lasten des motorisierten Individualverkehrs, wie Unfallaufkommen, Lärm- oder Feinstaubbelastung.

## Schlussfolgerungen und Empfehlungen

- Die politischen Visionen für Berlins Mobilitätsentwicklung müssen in eingängige, plakative Formeln gegossen werden – z.B. im Jahr 2020 jeder dritte Weg mit dem Fahrrad. Die Stadt sollte sich ambitionierte (positive) Ziele setzen und dafür auch griffige Benchmarks definieren und deren Erfüllung evaluieren
- Eine solche proaktive Strategie in Richtung Umweltverbund könnte durch die Einrichtung (oder Umbenennung) einer Senatsunterabteilung für „Fuß- und Radverkehr/ Straßenraumqualitäten“ nicht nur symbolisch unterstützt werden. Doch auch die eindeutige Unterstützung des Umweltverbunds sollte nicht auf die integrierte Sichtweise aller Verkehrsträger verzichten.
- Eine zukunftsfähige Mobilitätspolitik muss immer die gesamte Metropolregion berücksichtigen. Die Innenstadt generiert selbst – durch die wachsende Nutzung des Umweltverbunds – ein geringeres Aufkommen im motorisierten Verkehr, trägt aber viele Lasten durch die Transit- und Zielverkehre. Ohne adäquate Maßnahmen in der Außenstadt bzw. im Speckgürtel lassen sich die Beeinträchtigungen nicht reduzieren. Es sind einerseits Aushandlungsprozesse, andererseits aber auch Investitionen notwendig. Ein weiteres, schon jetzt sichtbares Auseinanderdriften zwischen Innenstadt und Außenstadt muss in jedem Fall vermieden werden.
- Derzeit werden mit dem Umweltverbund ca. 2/3 der Wege zurückgelegt, in der Regel beansprucht er aber nur 1/3 des öffentlichen Verkehrsraums. Sollte dieser Verkehr besser „gemischt“ (etwa im Rahmen von Shared Space Konzepten) oder besser „getrennt werden? Dies lässt sich nicht generell, sondern nur im Einzelfall entscheiden. Gesichert scheint die Erkenntnis, dass gegenseitige Rücksichtnahme durch die Aufhebung der baulichen Trennung von Verkehrsarten befördert wird, allerdings geht das nicht selten zu Lasten des subjektiven Sicherheitsgefühls. Für Pilotprojekte zum Test der stärkeren Mischung von Verkehren oder auch Shared Space sollten Räume mit einem überschaubaren Konfliktpotenzial gewählt werden (z.B. Straßenabschnitte), auf denen der Verkehr zurückgeht).
- Neben der Diskussion über solche *Flächen*konzepte müssen gleichrangig auch verbindliche *Regelwerke* für Verkehre in die Debatte eingebracht werden. Adressaten hierfür sind der fahrende (Geschwindigkeitsübertretungen) wie der ruhende Verkehr (unerlaubtes Parken, z.B. auf Flächen, die für Fußgänger oder Fahrradfahrer reserviert sind). Adressaten sind aber auch Fahrradfahrer, die sich oft wenig an Regeln halten und damit nicht nur sich, sondern auch andere gefährden, und schließlich Fußgänger, etwa in U-Bahnhöfen und U-Bahnen. Die Kenntnis, Akzeptanz und Gültigkeit, aber auch Durchsetzung solcher Verhaltensregeln ist

eine wesentliche Voraussetzung für den weiteren Ausbau des Umweltverbundes und die Verbreitung der Nutzung.

- Kaum eine Gestaltung des öffentlichen Raums ist für die Ewigkeit gemacht. Die stetigen Veränderungen der Mobilität (Raumanforderungen durch Carsharing-Stationen, Fahrradverleihsysteme, Stromladestationen), aber auch der Lebensgewohnheiten (Mediterranisierung, Rolle des öffentlichen Raums) werden auch in Zukunft Debatten um eine andere, gerechtere Verteilung des öffentlichen Raums sowie dessen zeitgemäße Gestaltung auslösen. Umgestaltungen sollten daher flexibel sein und weitere spätere Änderungen nicht unnötig erschweren.
- Der Wirtschaftsverkehr ist lebensnotwendig für jede Stadt. Ein Problem sind aber die immer größeren Fahrzeuge, deren Stadtverträglichkeit parallel zur Größe abnimmt. Hier bedarf es grundsätzlicher politischer Weichenstellungen zugunsten eines flexiblen Transportes mit Fahrzeugen unterschiedlicher Größe und stadtverträglicher Antriebe, deren Umsetzung pragmatisch und schrittweise vollzogen werden kann.
- Straßen sind immer Transiträume, aber auch lokale Lebensräume. Nicht zuletzt die heftigen Auseinandersetzungen um einzelne (Straßenbau-)Projekte in der Stadt zeigen die Bedeutung der „Lebensadern“ für die Funktion und Identität der anliegenden Quartiere. Die Balance zwischen den Ansprüchen muss thematisiert und ausgehandelt werden. Selbstverständlich ist der Umgang vom Straßentyp (Magistrale, Hauptstraße, Nebenstraße etc.) abhängig.
- Eine besondere Herausforderung sind die großen Ausfallstraßen (Magistralen), an denen sich zentrale Einrichtungen bündeln. Solche Straßen sind Lebensräume für die jeweils angrenzenden Kieze und stadtregionale Transiträume zugleich. Diese Kraftlinien der Großstadt haben in den Jahrzehnten der autogerechten Stadt infolge von Flächenbeanspruchung, Trennwirkungen, Stress, Lärm und Feinstaub an Attraktivität verloren, ihre Lagegunst hat empfindlich gelitten. Es ist mit Blick auf eine nachhaltige Stadt eine der großen Aufgaben der Zukunft, diese Straßen durch eine neue Balance zwischen lokalem und regionalem Verkehr und durch eine Stärkung der dort verorteten zentralen Einrichtungen zu revitalisieren.
- Für die Kommunikation mit der Öffentlichkeit, mit den Anwohnerinnen und Anwohnern, sind zeitgemäße Kommunikationsinstrumente erforderlich, die eine Vorstellung von dem vermitteln können, was geplant ist. Die technischen Pläne vermitteln dem Planungslaien kein Bild von der zukünftigen Gestaltung vor seiner Haustür. Ortsbegehungen im öffentlichen Raum sowie eine Demonstration zukünftiger Raumverhältnisse, versuchsweise Umgestaltungen (analog zum Ausstecken von Baukubaturen in der Schweiz) sind ein hervorragendes Mittel, um anschaulich Klarheit zu schaffen.
- Konflikte können nicht immer entschärft werden, speziell bei Umverteilungsprozessen von knappen (Verkehrs)Flächen wird es immer mehr oder weniger zufriedene Bürger geben. Bisher ist die Kultur der Aushandlungsprozesse noch stark vom Aktivierungspotenzial unter den Anwohnenden und von den kommunikativen Fähigkeiten bzw. Willen der Baustadträte in den Bezirken abhängig. Dies ist aber zu wenig: Aus Einzelfällen muss kreative Routine werden. Dafür bedarf es eines Rahmenformates.

- Gerade die Verkehrspolitik bedarf einer positiven Gesamtvision und eines pragmatische Maßnahmenpakets, welche die gesamte Metropolregion in den Blick nehmen. Und sie bedarf in besonderem Maße der impliziten wie expliziten Rückendeckung der politischen Führung, nicht nur auf der Fachebene. Sie bedarf des engen Zusammenwirkens von Senatsebene und Bezirksebene.