

BESTANDS- AUFNAHME VERKEHRS- FLÄCHEN- VERTEILUNG

Verkehrswende Wrangelkiez

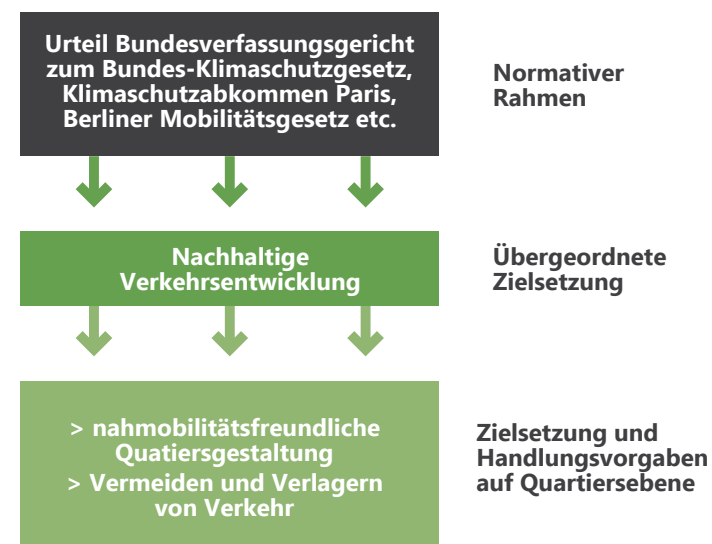
Verkehrsflächenverteilung und Flächeninanspruchnahme

Im Wrangelkiez besteht ein offenkundiges Missverhältnis bei der Verteilung der öffentlichen Verkehrsflächen. Ein großer Teil der Fläche ist für das Fahren und Abstellen von PKW vorgesehen, obwohl die Menschen im Kiez ihre täglichen Wege überwiegend mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurücklegen (vgl. SrV 2018: Tab. 5.3) und weniger als ein Fünftel der Einwohner:innen überhaupt einen PKW besitzt (vgl. Gruppe Planwerk und Hoffmann Leichter 2020: 5). Im Verhältnis zur tatsächlichen Nutzung wird dem PKW also viel mehr Fläche eingeräumt. Hinzu kommt, dass der PKW ein flächenintensives Verkehrsmittel ist, das zusätzlich ineffizient genutzt wird. Ein Privat-PKW steht im Durchschnitt 23 Stunden pro Tag ungenutzt; der durchschnittliche Besetzungsgrad liegt bei nur 1,3 Personen pro PKW (vgl. SrV 2018: Tab. 1.2). Durch großzügige Fahrbahnen und ein kostenfreies Parkplatzangebot im öffentlichen Raum wird dem PKW ein Flächenprivileg eingeräumt, das den Besitz und die Nutzung eines PKW unterstützt. Die für PKW bestimmten Flächen stehen zudem Nutzungen wie Aufenthalt, Begegnung, Kinderspiel etc. nicht zur Verfügung und fehlen bei der Entwicklung der Infrastruktur für den Umweltverbund (zu Fuß, Rad und Öffentlicher Verkehr).

Um das Missverhältnis in der Flächenverteilung beziffern zu können, hat das Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung (IVP) der TU Berlin eine Bestandsaufnahme erarbeitet, die die Verkehrsflächen im Wrangelkiez mit der Verkehrsmittelnutzung vergleicht. Auf Grundlage dieser wissenschaftlichen Analyse können Handlungsbedarfe für die verkehrliche Weiterentwicklung des Wrangelkies abgeleitet werden.

Nachhaltige Verkehrsentwicklung

Das Projekt verfolgt das Ziel einer Verkehrswende, die den Wandel hin zu einer nachhaltigen Mobilität im nahräumlichen Bereich ermöglichen soll. Auf Quartierebene bedeutet dies konkret eine nahmobilitätsfreundliche Gestaltung, die das Vermeiden und Verlagern von Verkehr begünstigt.



© Eigene Darstellung

Das zugrundeliegende Leitbild einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung wird in Deutschland etwa durch das Pariser Klimaschutzabkommen und das Bundes-Klimaschutzgesetz vorgegeben. In Berlin gibt das Mobilitätsgesetz den konkreten Handlungsrahmen für die nachhaltige Entwicklung von Verkehr und Mobilität vor. Es zielt auf die „Bewahrung und Weiterentwicklung eines [...] stadt-, umwelt-, sozial- sowie klimaverträglich ausgestalteten, sicheren, barrierefreien Verkehrssystems“ (§1 MobG BE), wobei der Ausbau des Umweltverbunds mit Vorrang vor dem privaten Autoverkehr erfolgen soll.

Vorgehensweise

Für die Bestandsaufnahme der Verkehrsflächenverteilung wurden auf Basis von Daten aus dem Geoportal Berlin die Größen der öffentlichen Verkehrsflächen im Wrangelkiez ermittelt und ausgewertet. Die Zuordnung der Flächenkategorien zu den vier Hauptverkehrsarten Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Personennahverkehr und motorisierter Individualverkehr erfolgte entsprechend der Verkehrsart, die das Verkehrsgeschehen und Straßenbild auf der jeweiligen Verkehrsfläche prägt. Durch Abgleiche mit Satellitenbildern und durch Begehungen vor Ort wurden Aktualität und Plausibilität der Geodaten sowie deren Zuordnung zu den verschiedenen Verkehrsmitteln überprüft.



Einschränkungen des Fußverkehrs in der Wrangelstraße © Eigene Darstellung

Eine Besonderheit besteht bei den Flächen für den Fußverkehr. Für Gehwege und Platzflächen bestehen in der Regel viele verschiedene Nutzungsansprüche, wodurch die verkehrliche Nutzung teilweise deutlich eingeschränkt wird. Insbesondere entlang von Straßen mit einem hohen Anteil an gewerblicher Erdgeschossnutzung werden die Flächen durch Außengastronomie oder Geschäftsauslagen beansprucht. Hinzu kommen Fahrradänder, ungeordnet abgestellte Fahrräder oder E-Scooter, wilde Müllhalden oder Müllcontainer, Werbeanlagen sowie technische Elemente.

Im Rahmen einer weiteren Untersuchung durch die TU Berlin wurde die Beanspruchung der Fußverkehrsflächen von Wrangel- und Falckensteinstraße erhoben. Entlang der beiden Straßen werden demnach zwischen 10 % und 15 % der Fußverkehrsflächen in Anspruch genommen, wodurch die Nutzbarkeit für Zufußgehende und v. a. mobilitätseingeschränkte Personen oder Eltern mit Kinderwagen erheblich beeinträchtigt wird.

Impressum

Die Bestandsaufnahme der Verkehrsflächenverteilung ist Teil des Forschungsprojektes *Nahmobilitätskonzept Wrangelkiez*.

Bearbeitung / Kontakt

Technische Universität Berlin
Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung
Fakultät Verkehrs- und Maschinensysteme
Institut für Land- und Seeverkehr
Salzufer 17-19
10587 Berlin
www.ivp.tu-berlin.de

Projektleitung:
Prof. Dr. Oliver Schwedes

Projektmitarbeit:
Johannes Roderer
(j.roderer@tu-berlin.de)
Martha Vobruba
(martha.vobruba@tu-berlin.de)

Studentische Mitarbeit:
Till Uppenkamp

Berlin, August 2021

Weitere Informationen:

Website Fachgebiet:
www.ivp.tu-berlin.de/menue/forschung/aktuelle_forschungsprojekte/nahmob

Blog zum Projekt:
wrangelkiez.hypotheses.org

Stadtmanufaktur:
stadtmanufaktur.info/reallabore/nahmobilitaet-wrangelkiez

Nationaler Radverkehrsplan:
<https://nationaler-radverkehrsplan.de>

Das Projekt wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) gefördert.

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

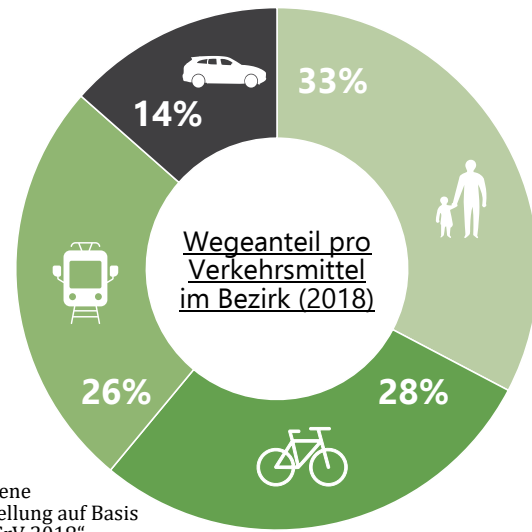
Literatur

Gruppe Planwerk GmbH; Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft mbH (2020): Machbarkeitsuntersuchung 'Verkehrswende Wrangelkiez' - Bestandsanalyse. Hg. v. Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Straßen- und Grünflächenamt.

TU Dresden (Hg.) (2019): Tabellen zum Forschungsprojekt "Mobilität in Städten - SrV 2018" in Berlin (Friedrichshain-Kreuzberg).



BESTANDS- AUFNAHME VERKEHRS- FLÄCHEN- VERTEILUNG



© Eigene Darstellung auf Basis von „SrV 2018“

Welche Verkehrsmittel nutzen die Menschen?

- Der Wegeanteil im Umweltverbund liegt bei über 85 % und nur jeder siebte Weg wird mit dem PKW zurückgelegt.
- Rund zwei Drittel der Wege werden mit dem Fahrrad und zu Fuß zurückgelegt.
- Eine weitere Zunahme ist künftig im Umweltverbund, v. a. beim Radverkehr zu erwarten.

Wie sind die Flächen des öffentlichen Straßenraums verteilt?

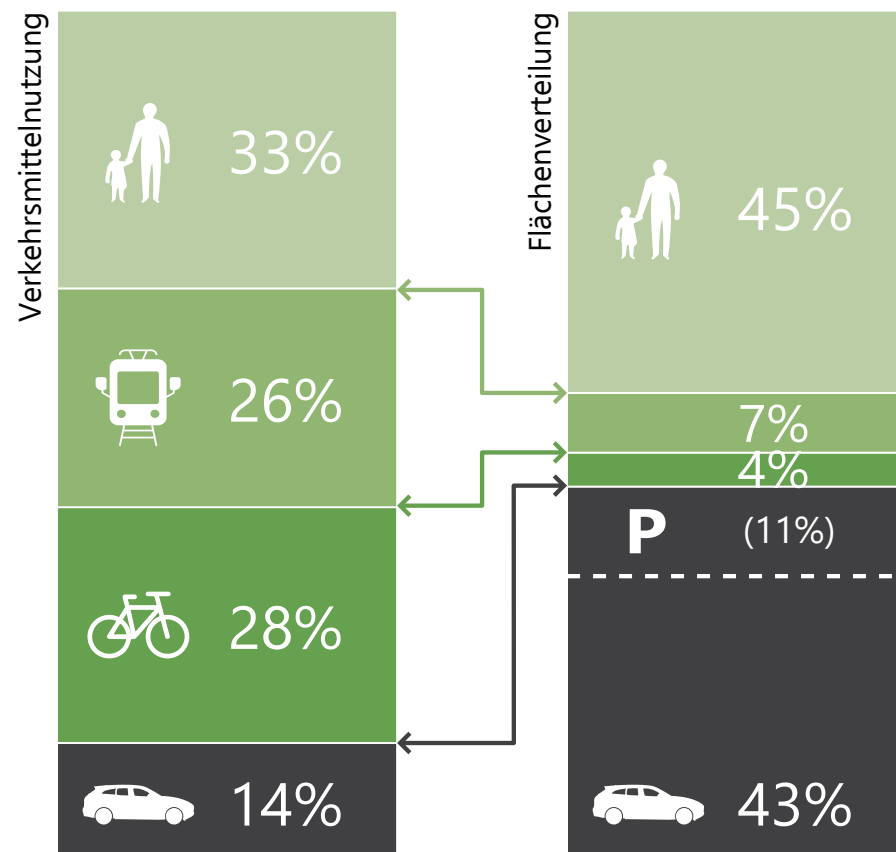
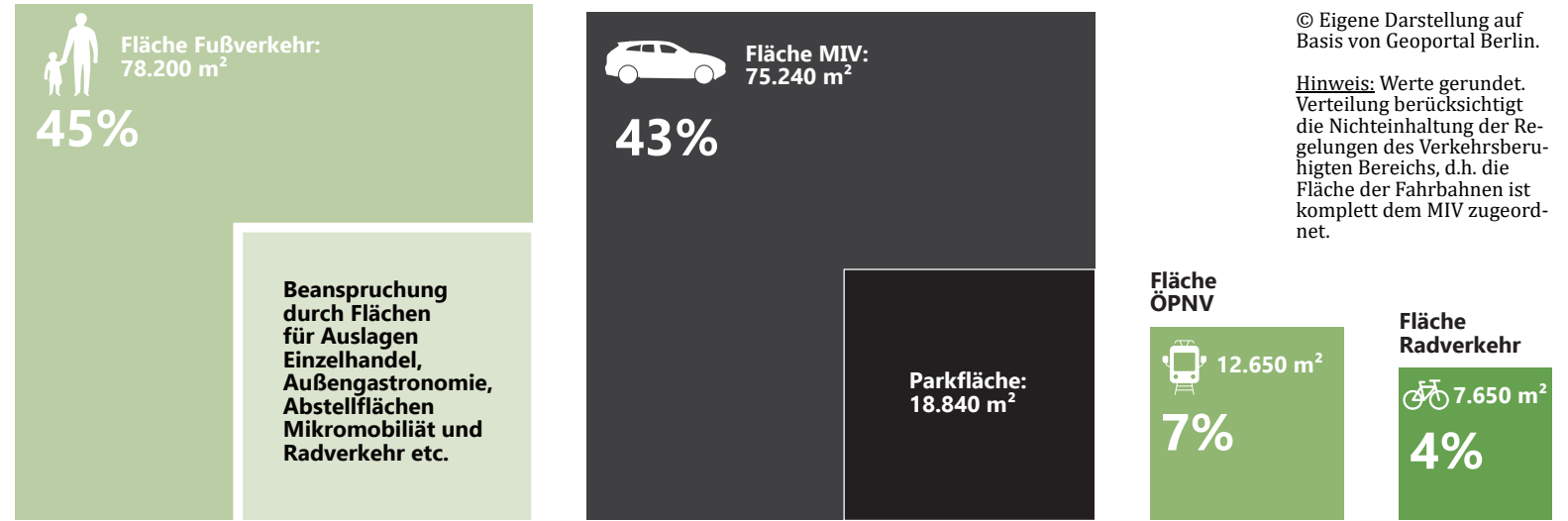
- Die Fußverkehrsfläche hat den größten Anteil, sie ist jedoch aufgrund kommerzieller Nutzungen oder technischer Infrastruktur eingeschränkt.
- Die MIV-Fläche übertrifft die ÖPNV- und Radverkehrsfläche zusammen um mehr als 30 %.
- Die Fläche für ÖPNV und Radverkehr ist addiert kaum größer als die Fläche für öffentliche Parkplätze.

Verkehrswende Wrangelkiez

Die abgebildeten Zahlen und Grafiken stellen einen Auszug der erarbeiteten Untersuchung der Flächenverteilung im öffentlichen Straßenraum dar.

Anhand der Gegenüberstellung der Verkehrsmittelnutzung und den ihnen zuzuordnenden Flächen erfolgt eine Einschätzung der Verhältnisse im Wrangelkiez. Hieraus lassen sich im Weiteren Handlungsbedarfe ableiten.

Weitere Ergebnisse und Informationen zur Methodik finden Sie online auf dem Blog zum Projekt unter: wrangelkiez.hypothesen.org



© Eigene Darstellung auf Basis von „SrV 2018“ / Geoportal Berlin

Welche Unterschiede bestehen zwischen Flächenverteilung und Verkehrsmittelnutzung?

+12%

-19%
-24%

+29%

Fußverkehr: Im Vergleich zum Wegeanteil stehen etwas mehr Flächen zur Verfügung. Unter Berücksichtigung der hohen Flächenbeanspruchung durch andere Nutzungen, handelt es sich jedoch insgesamt um ein ausgewogenes Verhältnis.

Radverkehr und ÖPNV: Im Vergleich zum hohen Wegeanteil sind die Flächen deutlich unterdimensioniert.

MIV: Im Vergleich zum niedrigen Wegeanteil sind die Flächen deutlich überdimensioniert.