

Klimaschutzkonzept Friedrichshain-Kreuzberg

Teilkonzept: Mobilität



IMPRESSUM



Im Auftrag des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg

BEARBEITUNG



Der Kiez, der Klima kann.

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg

Organisationseinheit Klima und Internationales
Birte Dohlen (Klimaschutzmanagerin)
Zoe Hoffmann (Klimaschutzmanagerin)

Frankfurter Allee 35/37
10247 Berlin

www.berlin.de/Klima-Internationales-Xhain



mellon Gesellschaft für nachhaltige Infrastruktur mbH (Fachliche Analyse)

Humboldtstraße 15
04105 Leipzig

www.mellon-gesellschaft.de



]init[AG für digitale Kommunikation (Beteiligung und Layout)

Köpenicker Straße 9
10997 Berlin

www.init.de



Reinventing Society e.V. (Visionsworkshops)

Am Pelsland 43
15566 Schöneiche bei Berlin

www.realutopien.de

FÖRDERUNG

Das Klimaschutzkonzept für den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin wurde durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) unter dem Projekttitel „Klimaschutzkonzepte und Klimaschutzmanagement – Erstvorhaben“ durch die Nationale Klimaschutzinitiative gefördert (Förderkennzeichen: 67K19407).

Mit der Nationalen Klimaschutzinitiative initiiert und fördert die Bundesregierung seit 2008 zahlreiche Projekte, die einen Beitrag zur Senkung der Treibhausgasemissionen leisten. Ihre Programme und Projekte decken ein breites Spektrum an Klimaschutzaktivitäten ab: Von der Entwicklung langfristiger Strategien bis hin zu konkreten Hilfestellungen und investiven Fördermaßnahmen. Diese Vielfalt ist Garant für gute Ideen. Die Nationale Klimaschutzinitiative trägt zu einer Verankerung des Klimaschutzes vor Ort bei. Von ihr profitieren Verbraucherinnen und Verbraucher ebenso wie Unternehmen, Kommunen oder Bildungseinrichtungen.

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

INHALT

1. Ausgangslage	1
1.1. Verkehrsbedingte Emissionen und der Modal Split	1
1.2. Weitere klimaschutzrelevante Aspekte	4
2. Handlungsrahmen	6
3. Herausforderungen.....	12
4. Ziele.....	13
5. Potenziale	15
5.1. Potenziale im Bezirk	15
5.2. Bedarfe an Landesebene und weitere Akteure	17
6. Wege zur Zielerreichung.....	18
6.1. Bestehende Massnahmen	19
6.2. Ausgewählte Schlüsselmaßnahmen.....	21
6.3. Ideenspeicher	40
Glossar	42
Abkürzungsverzeichnis	44
Tabellen- und Abbildungsverzeichnis	44
Literaturverzeichnis	45
Anhang	48

Im Handlungsfeld *Mobilität* werden alle verkehrsbedingten Emissionen innerhalb der Bezirksgrenzen (mobile, nicht-stationäre Emissionen) und damit zusammenhängende Klimaschutzaktivitäten betrachtet. Mobilität ist ein unverzichtbarer Bestandteil des täglichen Lebens, verursacht jedoch einen erheblichen Anteil der CO₂-Emissionen. Zudem trägt der Verkehr zu Luftverschmutzung (SenMVKU, 2024b; UBA, 2022), Lärm (SenMVKU, 2023b) und großflächiger Versiegelung bei, was nicht nur den Verkehrsraum prägt, sondern auch die Entstehung städtischer Hitzeinseln begünstigt (siehe Klimaanpassungskonzept: TK Stadtplanung

& -entwicklung). Die Art und Weise, wie wir uns fortbewegen, beeinflusst somit nicht nur die Menge an Treibhausgasemissionen, sondern auch unsere Gesundheit und Lebensqualität. Da die Gestaltung der Verkehrsinfrastrukturen und das Angebot an Verkehrsmitteln entscheidend das Nutzverhalten der Bevölkerung prägen, bietet dieses Handlungsfeld einen wichtigen Hebel für effektiven Klimaschutz sowie für die Förderung eines lebendigen, attraktiven und gesunden Bezirks. Der bezirkliche Fuhrpark und die Mobilität der Mitarbeitenden des Bezirksamtes werden im Teilkonzept *Bezirk als Vorbild* behandelt.

Mobilität bezeichnet die Möglichkeit von Personen oder Gütern sich von A nach B zu bewegen, um Bedürfnisse zu befriedigen und wird definiert durch die Erreichbarkeit und die Vielfalt der zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel. Dahingegen bezeichnet der Begriff **Verkehr** den physischen Transport von A nach B, also die tatsächliche Bewegung sowie die dafür notwendige Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsmittel.

1. AUSGANGSLAGE

Der Verkehrssektor in Friedrichshain-Kreuzberg verbraucht etwa 458 Gigawattstunden (GWh) Endenergie und verursacht damit Emissionen von circa 153.000 Tonnen CO₂-Äquivalenten pro Jahr.

Dies macht etwa **14 % der gesamten Emissionen** des Bezirks im Jahr 2021 nach BSKO (siehe Klimaschutzkonzept Kapitel 6.1) und knapp 12 % des Endenergieverbrauchs aus (siehe Klimaschutzkonzept Kapitel 6.2).¹

1.1. VERKEHRSBEDINGTE EMISSIONEN UND DER MODAL SPLIT

Die Analyse zeigt, dass etwa 81 % der Emissionen im Verkehrsbereich auf den Straßenverkehr² zurückzuführen sind. Der höchste Anteil entfällt dabei erwartungsgemäß auf Pkw. Insgesamt verursachen der **motorisierte Individual-**

verkehr (MIV), bestehend aus Pkw und motorisierten Zweirädern **58,5 %** und der Güterverkehr 18,5 % der verkehrsbedingten Emissionen. Der **öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV)** ist für **22 %** verantwortlich, und der Fernverkehr für 1 % (siehe Abbildung 1).

¹ Aufgrund nicht vorhandener Daten des typischerweise im BSKO-Standard verwendeten TREMOD-Verkehrsmodells musste die Berechnung für den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg anhand einer alternativen Methodik vorgenommen werden. Diese entspricht in allen relevanten Grundzügen den Prinzipien

des BSKO-Standards und wird im Anhang detailliert beschrieben.

² Dieser setzt sich wie folgt zusammen: Pkw, leichte Nutzfahrzeuge, Lkw, Linienbus, Reise-/Fernbusse und Motorisierte Zweiräder. Für weiterführende Informationen siehe Anhang.

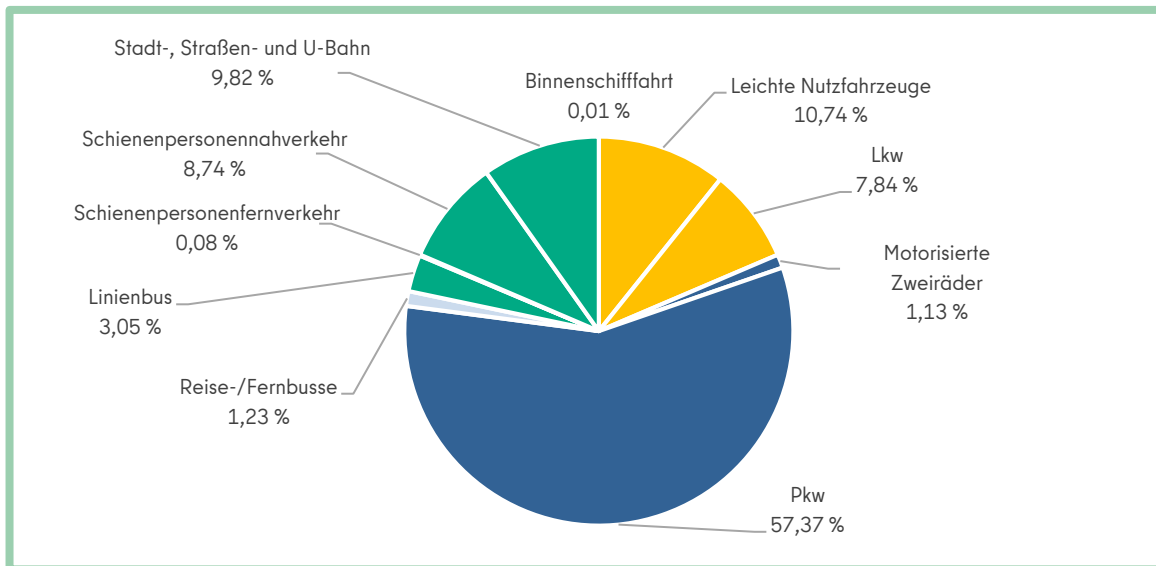


Abbildung 1 Verteilung der THG-Emissionen im Verkehrssektor 2021 (grün- MIV, gelb - Güterverkehr, dunkelblau - Personennahverkehr; hellblau - Fernverkehr) (Darstellung mellon)

Um diese Zahlen besser einordnen zu können, sind die Werte zum **Modal Split** hilfreich. Der Modal Split zeigt die Verteilung der Verkehrsnachfrage auf die **verschiedenen Verkehrsmittel** auf, d.h. er zeigt auf, wie viel Prozent des Verkehrsaufkommens durch die jeweiligen Verkehrsmittel verursacht wird.

Im Gegensatz zur BSKO-Methodik, die sich auf energieverbrauchende Verkehrsmittel konzentriert, werden im Modal Split auch Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad erfasst, die keinen Energieverbrauch und somit keine THG-Emissionen verursachen. Dabei gibt es methodische Unterschiede zum Territorialprinzip nach BSKO, sodass beide Auswertungen nicht in allen Details kompatibel bzw. direkt vergleichbar sind. Grundlegende Tendenzen können dennoch in Beziehung gesetzt werden.

Der **Modal Split** kann auf Grundlage der Verkehrsleistung oder der Anzahl der Wege berechnet werden. Die Verkehrsleistung errechnet sich aus dem Produkt der zurückgelegten Wegstrecke mit der Menge der beförderten Personen oder transportierten Güter. Bei der Anzahl der Wege wird der Anteil der einzelnen Verkehrsmittel an den unternommenen Wegen/Fahrten, ohne Berücksichtigung der Weglänge berechnet.

Der Modal Split unterscheidet in vier Hauptverkehrsgruppen: Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und MIV. In der folgenden Abbildung ist der Modal Split nach Wegeanteilen für den Bezirk sowie berlinweit dargestellt.

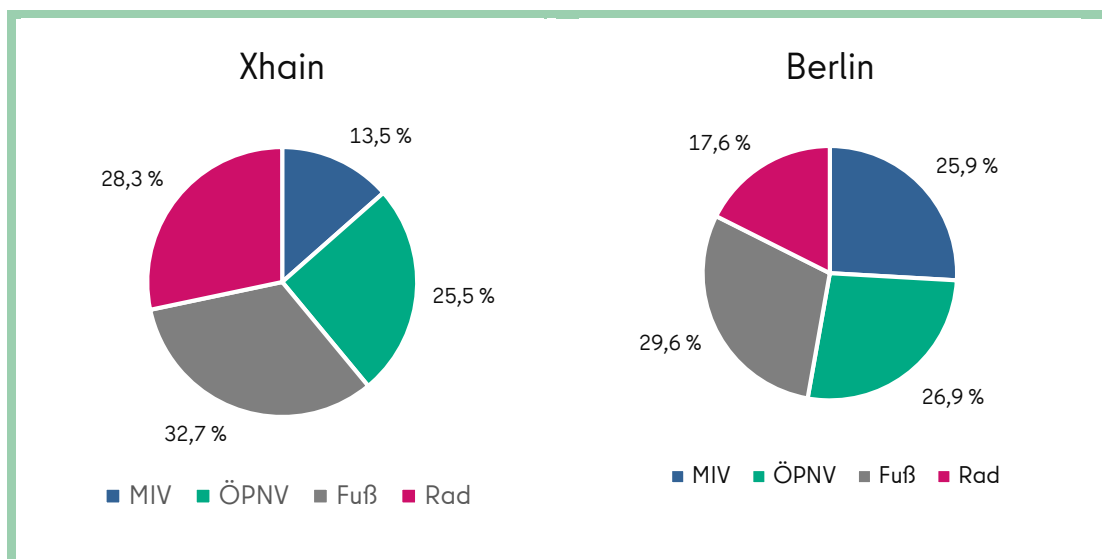


Abbildung 2 Modal Split 2018, Bezirk und Gesamtstadt in Bezug auf die zurückgelegten Wege (eigene Darstellung basierend auf Technische Universität Dresden (2019))

Obwohl die angeführten Daten zum Modal Split nicht, wie oben bereits erwähnt, vollständig mit der BSKO-Methodik übereinstimmen, lässt sich aus Klimaschutzperspektive eine klare Tendenz erkennen: Der ÖPNV weist gegenüber dem MIV einen deutlich geringeren Endenergieverbrauch und folglich niedrigere Treibhausgas-Emissionen (THG-Emissionen) auf. So fielen im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg im Jahr 2018 lediglich 13,5 % der zurückgelegten Wege auf den MIV (siehe Abbildung 2), andererseits ist dieser Anteil mit 58,5 % für den Großteil der verkehrlichen Emissionen verantwortlich (siehe Abbildung 1). Andererseits ist der hohe Anteil ÖPNV (25,5 %) im Bezirk lediglich für 23 % der verkehrlichen Emissionen verantwortlich.

Die Gesamtbetrachtung des Modal Splits verdeutlicht, dass der **Anteil MIV im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg** mit 13,5 % deutlich unter dem berlinweiten Wert von 25,9 % liegt. Demgegenüber sind die Anteile Fuß, Rad und ÖPNV im Bezirk höher. Am deutlichsten ist der Unterschied beim Radverkehr (28,3 % gegenüber 17,6 %).

Vergleiche mit anderen Bezirken außerhalb Berlins oder anderen Städten sind aufgrund unterschiedlicher Methoden schwer durchzuführen. Die Stadt Wien ist aufgrund ihrer Stadtstruktur und der guten Datenlage noch am geeignetsten. Wien hatte 2019 einen MIV-Anteil von 22,9 % und

lag damit unter dem berlinweiten Wert, jedoch über dem bezirksspezifischen Wert. Der 9. Bezirk der Stadt Wien weist eine ähnliche Bevölkerungsdichte und Struktur wie Friedrichshain-Kreuzberg auf und ist somit für einen groben Vergleich geeignet. Dort hat der MIV mit 20 % einen deutlich höheren Anteil am Verkehr im Vergleich zu Friedrichshain-Kreuzberg (Heller, 2021). Dieser Vergleich verdeutlicht die gute Ausgangslage bezüglich des Modal Splits im Bezirk.

Weiterhin ist die **Anzahl der Personenkraftwagen**, bezogen auf die Einwohner*innenzahl, ist im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg berlinweit am geringsten (209,5 pro 1000 Einwohner*innen im Vergleich zu 319,4 berlinweit) (Abbildung 3), acht von zehn Bewohner*innen des Bezirks besitzen kein Auto (BAFK, 2023b). Der Anteil der Fahrzeuge mit Elektro-, Plug-in-Hybrid und Hybrid-Antrieben liegt im Jahr 2022 bei knapp 10 % im Vergleich zu 8,8 % berlinweit (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2024b). Einen höheren Anteil weisen nur die Bezirke Mitte (13,4 %) und Charlottenburg-Wilmersdorf (13,9 %) auf. Neben dem verhältnismäßig geringen Pkw-Bestands im Bezirk, besitzen ca. 96 % ein Fahrrad (eMO, 2024) und ein Großteil der Bewohner*innen nutzt das Rad bereits als Hauptverkehrsmittel.

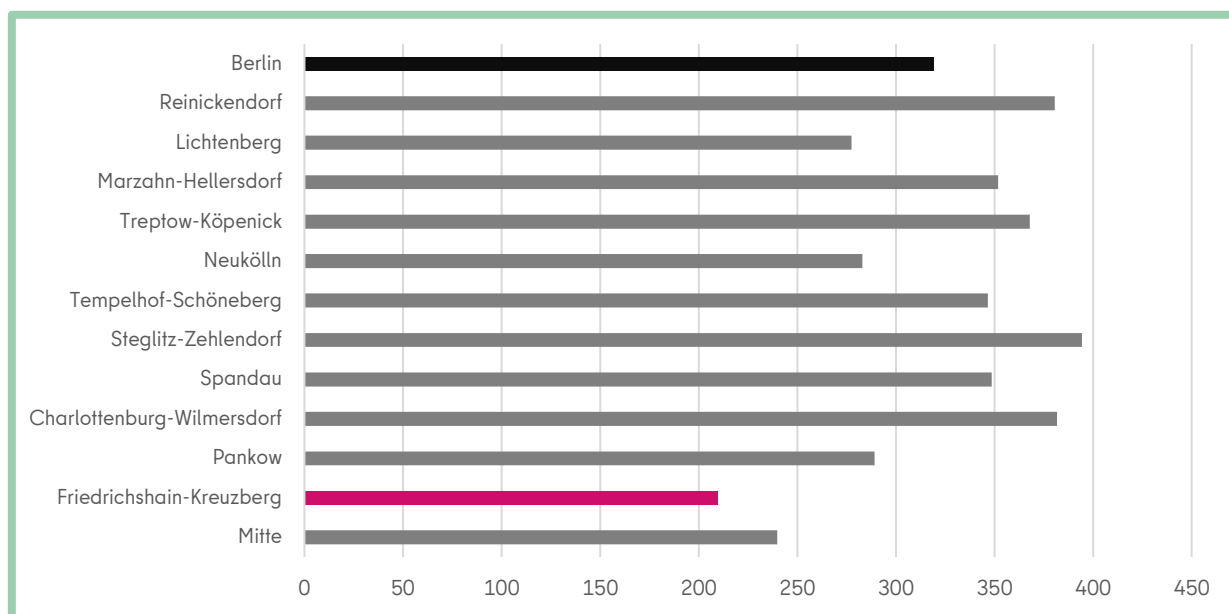


Abbildung 3 Anzahl der angemeldeten Pkw pro 1.000 Einwohner*innen in den Bezirken (Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2024a)

Die beschriebenen Zahlen zeigen, dass der Bezirk im berlinweiten Vergleich als am dichtesten besiedelter Innenstadtbezirk Vorteile aufweist. Gleichzeitig hat der Transitverkehr, aufgrund der Lage des Bezirks, hohe Bedeutung

und trägt maßgeblich zu den verkehrlichen THG-Emissionen bei.

1.2. WEITERE KLIMASCHUTZRELEVANTE ASPEKTE

Die Verkehrsmittelwahl wird maßgeblich durch die bestehende Verkehrsinfrastruktur im Bezirk beeinflusst, in welche nachfolgend ein kurzer Einblick gegeben wird.

- Das übergeordnete Straßennetz des Bezirks umfasst 135 km, das Nebennetz 287 km³. Die Verkehrsleistung im Nebenstraßennetz kann, im Gegenteil zur Verkehrsleistung im übergeordneten Netz, nur schwer und unter verschiedensten Annahmen ermittelt werden (siehe Anhang). Demnach hat die Verkehrsleistung des Nebenstraßennetzes einen Anteil von 2 % der gesamten Verkehrsleistung.
- Der Bezirk weist einen hohen Anteil an Tempo 30-Zonen auf und es gibt bereits einige stärker verkehrsberuhigte Bereiche mit Geschwindigkeitsbegrenzungen von 5 km/h (BAFK, 2023a).
- In Friedrichshain-Kreuzberg existiert ein dichtes ÖPNV-Netz mit zahlreichen Buslinien, U-Bahnen und im Ortsteil Friedrichshain auch Straßenbahnen (Trams) sowie S-Bahnlinien (siehe Anhang, Abbildung 8)
- In Hinblick auf die Radverkehrsinfrastruktur wurden im Bezirk im Jahr 2022 3,2 km des Radvorrangnetzes⁴ umgesetzt (3,5 km waren in Bau/Bauvorbereitung und 11,8 km in Planung) (SenMVKU, 2023a). Damit wurden im berlinweiten Vergleich nach dem Bezirk Treptow-Köpenick die meisten Kilometer umgesetzt. 1,5 km der umgesetzten Strecke wurden als geschützte Radfahrstreifen realisiert.

Ein wichtiger Aspekt der Verkehrsinfrastruktur ist die **Flächenverteilung**. Friedrichshain-Kreuzberg ist im berlinweiten Vergleich der Bezirk mit dem höchsten Anteil an Verkehrsfläche (26 %) ⁵. Davon ein Großteil dem Straßenverkehr vorbehalten. Das wird dadurch verdeutlicht, dass insgesamt 65 % der Verkehrsflächen für Autos und lediglich 35 % für den Umweltverbund (sprich Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und Sharing-Angebote) bereitgestellt werden (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2023; Weisbrich, 2022). Der oben dargestellte Modal Split wird folglich nicht durch

die Flächenverteilung, welche dem Pkw als am wenigsten genutzten Verkehrsmittel die meiste Fläche im Bezirk vorhält, widerspiegelt. Insbesondere vor dem Hintergrund des hohen Flächennutzungsdrucks im Bezirk ist es relevant, eine Mobilitätswende in Richtung einer **menschengerechten Verkehrs- und Stadtplanung** voranzubringen.

Der hohe Anteil an Verkehrsflächen trägt wesentlich zur starken Versiegelung im Bezirk bei. Dies hat erhebliche Auswirkungen auf die Wärmebelastung im öffentlichen Raum, wie im Klimaanpassungskonzept (TK Gebäude & Infrastruktur) dargelegt wird. Die Umgestaltung der Verkehrsflächen zugunsten des Modal Splits bieten einen Hebel, den Umweltverbund zu fördern und durch teilweise Entsiegelung mehr Grünflächen zu schaffen (siehe Klimaanpassungskonzept: TK Stadtgrün & Biodiversität).

Gleichzeitig haben die bereits spürbaren Folgen des Klimawandels Auswirkungen auf die Verkehrsinfrastruktur, so kann zunehmende Hitzebelastung zu verstärkten Straßenschäden führen und die Nutzung des ÖPNV belasten (siehe Klimaanpassungskonzept: TK Gebäude & Infrastruktur). Demnach ist die Errichtung von klimaangepasster Verkehrsinfrastruktur von hoher Relevanz, um Klimaschutz im Verkehrssektor zu realisieren.

Der [Umweltgerechtigkeitsatlas](#) verdeutlicht dies und zeigt darüber hinaus wichtige Erkenntnisse auf: Der Bezirk ist zu großen Teilen von einer hohen Mehrfachbelastung (geringe Grünversorgung, Hitze, Luftbelastung, Lärm, soziale Benachteiligung) betroffen (BAFK, 2023b; SenStadt, 2022). Neben den bereits dargelegten Schnittstellen (Hitze, Grünversorgung) werden insbesondere die **Luft- und Lärmbelastungen** vorwiegend durch den Verkehr erzeugt.

Grundsätzlich weist der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg als Innenstadtbezirk mit viel Pendler*innenverkehr und einem hohen Anteil an Rad- und Fußverkehr ebenfalls eine wesentliche Zahl an Verkehrsunfällen und damit oft einhergehenden Verkehrsverletzten auf. In Friedrichshain-Kreuzberg gab es im Jahr 2023 9.239 Verkehrsunfälle, 1.250

³ Berechnung von mellen basierend auf Fis-Broker Daten

⁴ Das Berliner Radverkehrsnetz wird in das Radvorrangnetz und das Ergänzungsnetz unterteilt. Ersteres umfasst Strecken gesamt-

städtischer Bedeutung. Für das Radvorrangnetz werden im Radverkehrsprogramm besonders hohe Qualitätsanforderungen gestellt.

⁵ 67,2 % sind Siedlungsfläche und 6,5 % Gewässer.

davon waren Verkehrsunfälle mit Verletzten (hierunter fallen Leicht- und Schwerverletzte) sowie drei Todesfälle. Die Gesamtunfallzahl weist seit 2020 einen kontinuierlichen Rückgang auf und hat sich im Jahr 2023 gegenüber 2020 um 6 % reduziert. Dennoch war die Zahl der Verkehrstoten im Jahr 2023 erstmals mit 3 Personen wieder so hoch wie im Jahr 2020 und auch die Zahl der Schwerverletzten stieg um 8 %. Im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg befinden sich mehrere der vom Tagesspiegel (auf Basis der Daten der Polizei) identifizierten Unfallschwerpunkte Berlins: Schlesi-

ches Tor (215 Verkehrsunfälle), Otto-Braun-Straße/Mollstraße (113), Kottbusser Tor (112) und Mehringdamm/Yorckstraße (91) (Latz, 2024). Insgesamt zeigt sich, dass der Bezirk, und bei entsprechender Zuständigkeit das Land Berlin, trotz seiner günstigen Voraussetzungen für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung das Thema Verkehrssicherheit bei der zukünftigen Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur noch stärker in den Fokus rücken muss, um den aktuellen Modal Split zu sichern und weiter zu verbessern.

- Der Verkehrssektor in Friedrichshain-Kreuzberg verursacht etwa 14 % der Gesamtemissionen des Bezirks. Mit 58,5 % der Emissionen ist der MIV zentraler Ansatzpunkt für Klimaschutzmaßnahmen.
- Gleichzeitig ist der Anteil des Umweltverbunds beim Modal Split mit 86,5 % gegenüber dem MIV mit 13,5 % bereits sehr gut. Insbesondere der hohe Anteil des Radverkehrs mit 28,3 % bietet eine gute Ausgangslage.
- Die Verkehrsinfrastruktur umfasst ein dichtes ÖPNV-Netz und zunehmend ausgebaute Radverkehrsanlagen. Allerdings dominiert der Autoverkehr noch immer die Flächenverteilung. Ebenfalls relevant ist der Güterverkehr mit 18,5 % der verkehrlichen Emissionen.
- Neben den verkehrsbedingten Emissionen sind Lärm-, Luft- und Wärmebelastungen sowie Verkehrsunfälle weitere negative Auswirkungen.

Bestehende Maßnahmen

Die beschriebene Ausgangslage im Bezirk wird dank vieler motivierter Personen im Bezirksamt erfreulicherweise von bereits umgesetzten und laufenden Maßnahmen im Handlungsfeld *Mobilität*, die einen Beitrag zum Klimaschutz leisten, begleitet. So ist der Bezirk beispielsweise für die während der Pandemie errichteten Pop-up Radwege bekannt,

welche anschließend zum Teil verstetigt wurden. Für einen tabellarischen Einblick in bestehende Maßnahmen siehe Kapitel 6.1. Im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes gilt es auf den bestehenden Maßnahmen aufzubauen und diese zu stärken (siehe Kapitel 6).

2. HANDLUNGSRAHMEN

Dieses Kapitel beleuchtet die rechtlichen und strukturellen Rahmenbedingungen, innerhalb derer der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg eine klimafreundliche Mobilitätsgestaltung realisieren kann. Ziel ist es, den bezirklichen Handlungsspielraum für Klimaschutzmaßnahmen im Mobilitätssektor zu skizzieren. Die Handlungsmöglichkeiten des Bezirks sind dabei in eine Hierarchie von Regelwerken eingebettet: Das Land Berlin und die Bezirke sind an die straßenverkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen der Bundesebene gebunden. Auf Landesebene spezifizieren relevante Gesetze und Planwerke den Kontext für bezirkliche Vorhaben, definieren Zuständigkeiten und eröffnen Handlungsmöglichkeiten. Auf Bezirksebene können zusätzlich stadtplanerische Instrumente und lokale Konzepte zur Umsetzung verkehrlicher Klimaschutzmaßnahmen genutzt werden.

Der bundesrechtliche Rahmen

Auf Bundesebene regelt das **Straßenverkehrsgesetz (StVG)** die grundlegenden rechtlichen Rahmenbedingungen für den Verkehr in Deutschland (so zum Beispiel Rechten und Pflichten der Verkehrsteilnehmer*innen, die allgemeine Verkehrssicherung und Organisation von Verkehrsmaßnahmen). Mit der **Novellierung** des StVGs im Jahr 2024 werden neben der Verkehrssicherheit nun auch **die Umwelt-, Klima-, Gesundheitsschutz und die städtebauliche Entwicklung** explizit als Ziele benannt. Mit dieser Novellierung wird der Rechtsrahmen verändert, um Städten und Kommunen verstärkt Handlungsspielräume einzuräumen und bürokratische Hürden abzubauen.

Bisher war das **Hauptziel des StVGs** die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und damit lag der Schwerpunkt auf der Förderung des MIVs. Deshalb erforderte es hohe Anforderungen bezüglich der rechtssicheren Begründung von Klimaschutzmaßnahmen und stellte dementsprechend ein Hemmnis für die Mobilitätswende dar.

Die **Straßenverkehrsordnung (StVO)** konkretisiert als Rechtsverordnung das StVG mit konkreten Verhaltensregeln für alle Verkehrsteilnehmer*innen, wie zum Beispiel Vorschriften zu Verkehrszeichen, Geschwindigkeitsbegrenzung, Vorfahrtsregeln.⁶ So ermöglicht die StVO beispielsweise gemäß §45 Abs.1 die Beschränkung oder das Verbot der Nutzung bestimmter Straßen „aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs“. Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen (zum Beispiel durch die Aufstellung von Verkehrszeichen oder die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen) können demnach als Instrumente von der bezirklichen Straßenverkehrsbehörde genutzt werden.

Rahmenbedingungen der Landesebene

Dieser bundesrechtliche Rahmen wird auf der Landesebene durch das **Berliner Straßengesetz (BerlStrG)**⁷, konkretisiert. Das BerlStrG regelt die **rechtliche Gestaltung, Nutzung und Unterhaltung** von Straßen, Wegen und Plätzen.

Gemäß § 4 Abs. 1 S.3 BerlStrG kann der Bezirk im Rahmen der **Teileinziehung** nachträglich die Nutzung einer öffentlichen Straße auf Benutzungsarten, -zwecke und -kreise beschränken. Dies ist zulässig, wenn überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls vorliegen.

Das Instrument der **Teileinziehung** bietet eine Grundlage für das Einrichten von Fußgänger*innen-zonen durch den Bezirk.

Diese Entscheidung ist im Rahmen einer Abwägung der bestehenden Belange (straßenverkehrsrechtlicher und nicht straßenverkehrsrechtlicher Natur, wie zum Beispiel die Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Schutz vor Lärm und Klimaschutz) zu treffen, hierbei können das Berliner Mobilitätsgesetz und weitere Planungsgrundlagen, welche weiter unten dargelegt werden, eine wichtige Argumentations- und Entscheidungsbasis liefern

⁶ Die StVO muss sich dabei unbedingt im Rahmen der Ermächtigung des StVGs befinden.

⁷ Dieses muss sich ebenfalls im Rahmen der festgelegten Ermächtigung gemäß StVG befinden.

Als Straßenbaulastträger für das Nebenstraßennetz fallen die Aufgaben **Straßenbau- und unterhalt sowie die Instandhaltung** in die bezirkliche Zuständigkeit.⁸ Eine weitere Handlungsmöglichkeit als Straßenbaulastträger liegt in der **baulichen Umgestaltung des Straßenlandes** (§7 Absatz 2 BerlStrG). Dies umfasst bauliche Umgestaltungen wie zum Beispiel Gehwegvorstreckungen, Verbreiterung der Gehwege, Errichtung von Modalfiltern sowie die Errichtung von Radwegen.

Das BerlStrG bildet somit den Rahmen für die Umsetzung von Maßnahmen und enthält relevante Handlungsspielräume für den Bezirk, um im Sinne des öffentlichen Wohls eine klimafreundliche Mobilitätsgestaltung voranzubringen.

Weiterhin konkretisieren **Ausführungsvorschriften** die Umsetzung der Verordnungen des **BerlStrG**. So regelt beispielsweise die AV Geh- und Radwege gemäß § 7 des

BerlStrG den Entwurf und die bauliche Gestaltung sowie die Bautechnik der Geh- und Radwege im Land Berlin und definiert Kriterien für den Bau und die Gestaltung von Rad- und Fußwegen.

Aus der Verwaltungsstruktur Berlins und der Aufgabenverteilung zwischen Senat und Bezirken ergibt sich, dass die Bezirke für den **ruhenden Verkehr und das Nebenstraßennetz** zuständig sind. Für die Hauptverkehrsstraßen ist dagegen die Landesebene verantwortlich (siehe Abbildung 4). Grundsätzlich ist aufgrund der Schnittstellen des übergeordneten Straßennetzes mit dem Nebenstraßennetz oft eine Zusammenarbeit zwischen dem Senat und dem Bezirk notwendig. In Einzelfällen kann der Bezirk beantragen, dass durch eine veränderte Straßennutzung eine Neubewertung der Zuordnung im Straßennetz notwendig ist.

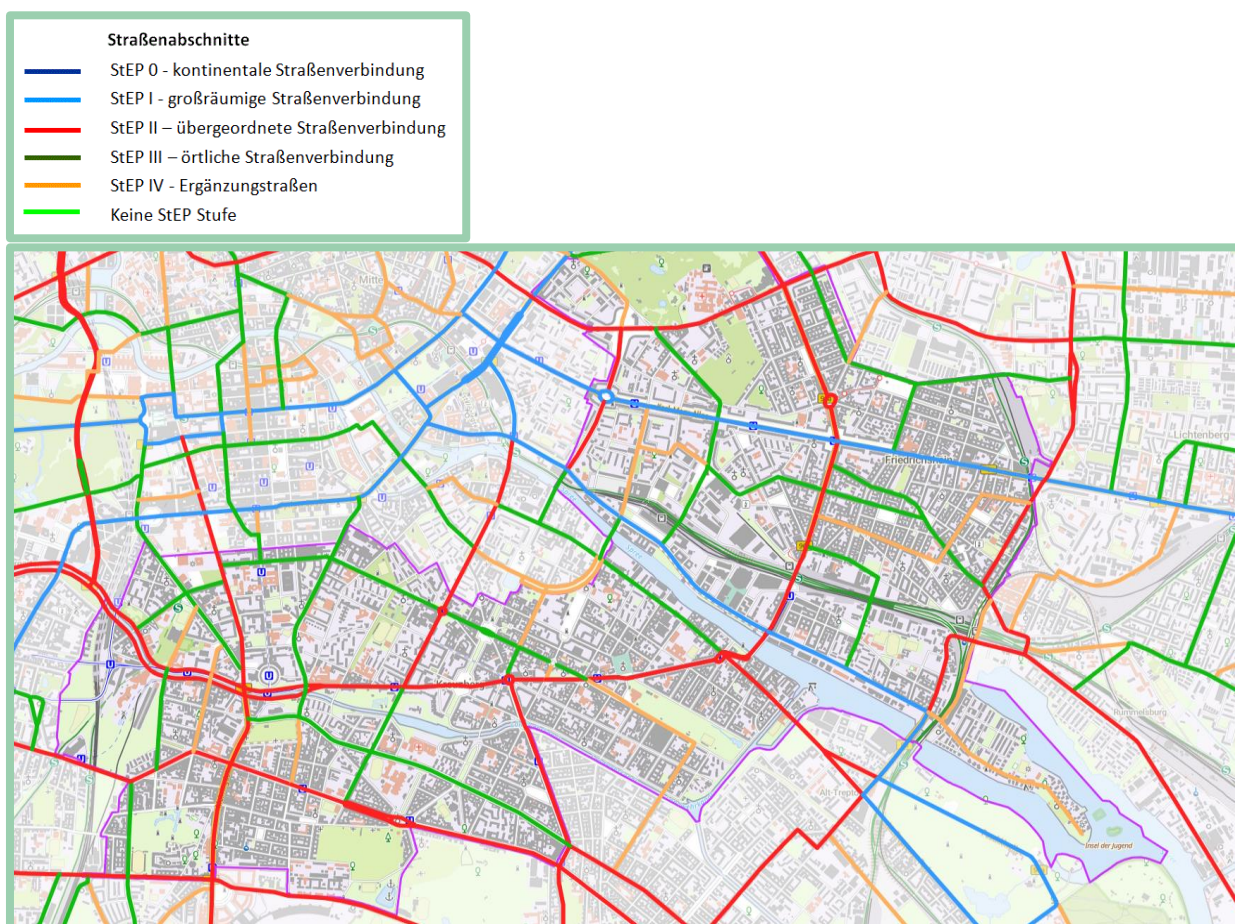


Abbildung 4 Übergeordnetes Straßennetz (Quelle: BAFK, 2023a)

⁸ Weiterhin umfasst das die Verkehrssicherungspflicht (Gewährleistung von Sicherheit auf den Straßen und Beseitigung von Ge-

fahrenstellen) sowie die Sicherstellung, dass die Straßen ihrer bestimmungsgemäßen Nutzung entsprechend verwendet werden können (§ 7 BerlStrG).

Neben dieser grundlegenden Zuständigkeitsverteilung und Regelungen der Handlungsmöglichkeiten bilden weitere Gesetze und Planwerke den Rahmen für verkehrliche Vorhaben.

Das [Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm \(BEK 2030\)](#) verankert als Instrument zur Erreichung der Berliner Klimaschutzziele (siehe Klimaschutzkonzept Kapitel 3) ebenfalls verkehrsbezogene Maßnahmen mit expliziten Anforderungen an die Bezirke, so zum Beispiel im Rahmen der folgenden Maßnahmen:

- Zufußgehen attraktiver und sicherer machen: Die Bezirke sollen öffentliche Räume fußverkehrsfreundlich gestalten und dem Fußverkehr im Rahmen des geltenden Rechts Vorrang vor dem MIV einräumen sowie sicherstellen, dass der Fußverkehr angemessen bei der Flächenverteilung berücksichtigt wird. (V-1)
- Radverkehr attraktiver und sicherer machen: In der Zuständigkeit der Bezirk liegt es, das Nebenstraßennetz auf die Einführung von Fahrradstraßen zu prüfen. (V-2)
- Nachhaltige urbane Logistikkonzepte fördern: Das Land Berlin und die Bezirke sollen neue Logistikkonzepte fördern und beispielsweise durch die Sondernutzung im öffentlichen Raum zu Errichtung von neuen Verteilsystemen beitragen. (V-9) Weiterhin hat das Land Berlin mit dem 2018 beschlossenen **Berliner Mobilitätsgesetz (MobG)** eine besondere Ausgangslage für das Handlungsfeld *Mobilität* geschaffen. Einzigartig ist, dass das Gesetz den **Vorrang des Umweltverbundes** – also des ÖPNV, des Fuß- und Radverkehrs – gesetzlich verankert hat. Damit bildet es einen wesentlichen Grundbaustein für klimafreundlichen Verkehr. **Klimaschutz** ist, neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit gemäß der **Vision Zero**, der **Barrierefreiheit** und einer **faireren Verteilung des öffentlichen Raums**, eines der darin angestrebten Ziele (§ 8 MobG).

Die **Vision Zero** beschreibt das Ziel, die Anzahl schwerverletzte und getötete Unfallopfer langfristig auf ein Minimum zu reduzieren und gilt als Leitlinie für alle Planungen und Maßnahmen.

Das MobG schreibt beispielsweise fest, dass bei der Umgestaltung von Straßen auch die **soziale, kulturelle und klimawirksame Bedeutung** berücksichtigt werden muss. Zudem wird die Schaffung von Räumen gefördert, in denen der MIV eine untergeordnete Rolle spielt. Die Bezirke sind angehalten, geeignete Straßen und Plätze so zu gestalten, dass sie als **Orte der Begegnung und Erholung** dienen. Weiterhin legt das Gesetz fest, dass im Rahmen der Stadtplanung **gemischte Quartiere mit kurzen Wegen bevorzugt** werden und betont damit die Zusammenhänge zwischen Stadtentwicklung und Mobilität. Zudem gilt es, **sinnvolle Konzepte für den Wirtschaftsverkehr** zu entwickeln (§ 7 MobG). Neben den verkehrsmittelübergreifenden Zielen ist das MobG in die folgenden vier Abschnitte untergliedert: Entwicklung des ÖPNV, Entwicklung des Rad-, Fuß- und Wirtschaftsverkehrs und definiert jeweils verkehrsmittelspezifische Ziele.

Mit den definierten Zielsetzungen werden einerseits gesetzliche Anforderungen an das Land Berlin und die Bezirke gestellt und andererseits Handlungsmöglichkeiten eröffnet. Letzteres insbesondere indem es ein Fundament liefert, sodass in Abwägungsprozessen im Sinne einer klimafreundlichen Verkehrsgestaltung entschieden werden kann.

Strategische Instrumente und Planungen

Diese gesetzlichen Anforderungen werden durch weitere Instrumente und Entwicklungspläne auf Landesebene unterstützt und ergänzt. Planwerke wie der [Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr \(StEP MoVe\)](#) konkretisieren die im Mobilitätsgesetz festgelegten Zielsetzungen und Grundsätze in Richtung Umsetzung. Wie gemäß § 16 MobG gefordert, legt der StEP MoVe beispielsweise die Zielsetzungen hinsichtlich des **berlinweiten Modal Splits** fest.⁹

⁹ Darüber hinaus werden Qualitätsziele definiert, welche in soziale, ökologische, ökonomische und institutionelle gegliedert sind. Diese werden jeweils durch Handlungsziele spezifiziert.

Dieser Stadtentwicklungsplan auf Landesebene definiert auch die Anforderung an die Berliner Bezirke, diese Vorgaben in Konzepte auf Bezirksebene mit **teilraumspezifischen Lösungen** zu übersetzen.

Darüber hinaus fordert das MobG verkehrsträgerspezifische Planwerke zum Nah- (§ 29 MobG), zum Rad- (§ 40 Abs. 3 MobG) und zum Fußverkehr (§ 52 MobG), welche der Spezifizierung der Zielsetzungen und damit verbundenen Handlungsschwerpunkten dienen.

Dementsprechend ergänzt der [Berliner Radverkehrsplan \(RVP\)](#) das MobG seit 2021 als Rechtsverordnung und gilt als stadtweite Grundlage für Radverkehrsanlagen. Der RVP definiert das **Berliner Radverkehrsnetz** sowie Ziele, Schwerpunkte und Maßnahmen für den Ausbau des Radverkehrs. Das geplante Radverkehrsnetz umfasst 2.371 km Länge für ganz Berlin und soll bis 2030 umgesetzt werden. Unterschieden wird in das Vorrangnetz (865 km), welches Verbindungen von gesamtstädtischer Bedeutung abdeckt und darauf abzielt, Hauptverkehrsströme effizient und sicher zu leiten, und in das Ergänzungsnetz (1506 km). Letzteres ergänzt das Vorrangnetz und dient der Erschließung und Verbindung kurzer bis mittlerer Distanzen. Die Umsetzung des RVP erfolgt überwiegend durch die Berliner Bezirke (SenMVKU, 2023a). Die Umsetzung erfolgt entweder im Rahmen des vom Senat aufgesetzten Bezirklichen Radverkehrsprogramms oder eigenfinanziert durch die Bezirke.

Die Ziele für den Ausbau des Radverkehrsnetzes (Radvorrang- und Ergänzungsnetz) bis 2030 ergeben pro Bezirk folgende Vorgaben: Im Jahr 2022 sollen 3,5 km und im Jahr 2023 insgesamt 5 km Radwege ausgebaut werden.

Ab 2024 ist ein jährlicher Ausbau von durchschnittlich 8 km pro Bezirk geplant, ab 2025 soll dieser auf etwa 17 km steigen. Für 2026 wird ein Ausbau von 29 km pro Bezirk angestrebt, ab 2029 dann 38 km jährlich.

Der geforderte **Fußverkehrsplan** sollte ursprünglich 2024 fertig gestellt werden, steht jedoch zurzeit noch aus. Im Rahmen dessen soll ein Vorrangnetz für den Fußverkehr entwickelt sowie Qualitäts- und Erschließungsstandards definiert werden.

Der **Nahverkehrsplan** definiert Zielsetzungen und Handlungsschwerpunkte für den Nahverkehr. Bezüglich des Nahverkehrs/ÖPNV haben die Berliner Bezirke lediglich begrenzte Zuständigkeiten, da die übergeordnete Planung und Organisation auf Landesebene liegt. Ein Hand-

lungsspielraum besteht in die Sicherstellung der Erreichbarkeit zum Beispiel durch die Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote und Einrichtung sogenannter Mobilitätsstationen an Haltestellen.

Weiterhin gibt es auf Landesebene den [Luftreinhalteplan](#), welcher, aufbauend auf der Messung der Luftverschmutzung, Maßnahmen zur Reduzierung dieser definiert. Da der MIV die Hauptursache für die Luftverschmutzung ist, ist die Minderung des Schadstoffausstoßes im Straßenverkehr und die damit einhergehende Förderung des Umweltverbundes das Hauptziel des Plans (SenMVKU, 2024a). So sieht der Luftreinhalteplan beispielweise die **flächendeckte Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung** innerhalb des S-Bahnringes vor, da so der Parksuchverkehr reduziert werden kann und ein Anreiz für den Umstieg auf den Umweltverbund gesetzt wird. Zuständig für die Einrichtung und Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung sind die jeweiligen Berliner Bezirke. Ebenfalls werden Maßnahmen wie der Ausbau der Rad- und Fußinfrastruktur, Ausbau von sicheren Kreuzungen und die Errichtung von Mobilitätsstationen angestrebt, sowie Handlungsschwerpunkte, die vorwiegend die Landesebene adressieren, wie zum Beispiel der Ausbau des ÖPNV und die Umrüstung auf saubere Fahrzeuge für den Berliner Straßenverkehr.

Gleichzeitig adressiert der Lärmaktionsplan (2019-2023), dessen Fortsetzung sich zurzeit in Entwicklung befindet, Verkehr als den berlinweit größten Lärmverursacher. Der Plan umfasst verschiedene Maßnahmen, u.a. ein Tempo-30-Nachtkonzept, welches bereits erfolgreich umgesetzt wurde und Ansatzpunkte der Straßenraumgestaltung, die zum Beispiel lärmarme Verkehrsarten wie das Rad fördern kann, sowie weitere Maßnahmen, von denen viele nicht in Bezirkszuständigkeit liegen (so zum Beispiel hinsichtlich Autobahnen und dem Schienenverkehr).

Stadtplanerische Instrumente und bezirkliche Konzepte

Der Bezirk kann verschiedene stadtplanerische Instrumente nutzen, um klimafreundliche Mobilität zu fördern. So kann im Rahmen der im Teilkonzept *Energie und Gebäude* beschriebenen **Aufstellung eines Bebauungsplans** eine Grundlage für eine klimafreundliche Mobilität gesetzt werden, indem Flächen für klimafreundliche Mobilitätsangebote, wie zum Beispiel die Radinfrastruktur, vorgesehen werden. Zusätzlich kann durch das **Leitbild der Stadt der kurzen Wege** ein wichtiger Beitrag zur Reduktion der ver-

kehrbedingten Emissionen geleistet werden. Dementsprechend ist es von hoher Relevanz Stadt- und Verkehrsplanung integriert zu denken.

Das stadtplanerische Leitbild der **Stadt der kurzen Wege** strebt eine kompakte Stadtentwicklung mit einer starken Nutzungsmischung an, sodass Bewohner*innen ihr alltäglichen Bedürfnisse (Arbeitsort, Einkaufsläden, Schule, Arzt) innerhalb kurzer Entfernungen erfüllen können.

Weiterhin können auch **Städtebaufördergebiete** und die zugrundeliegenden integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepte (siehe Teilkonzept *Energie und Gebäude*) Hebel für die Umsetzung klimafreundlicher Verkehrsmaßnahmen sein. Es wurden im Zuge dessen bereits mehrere Integrierte Verkehrskonzepte (so zum Beispiel für die südliche Friedrichstadt, Friedrichshain-West, die Luisenstadt) entwickelt, welche eine planungsrechtliche Grundlage bilden (zum Beispiel auch bei der Aufstellung eines Bebauungsplans). In diesen Konzepten werden, aufbauend auf einer detaillierten Analyse des Gebiets, Maßnahmenvorschläge für die Gestaltung des Öffentlichen Raums und der damit zusammenhängenden verkehrlichen Infrastruktur entwickelt. Dabei werden Zielstellung wie die Erhöhung der Flächengerechtigkeit, die Stärkung der Aufenthaltsqualität für die Bewohner*innen sowie die Förderung einer nachhaltigen Mobilität verfolgt. So wurde im Zuge der Entwicklung des energetischen Quartierskonzeptes für das Dragonerareal ein Mobilitätskonzept entwickelt.

Bezirkliche Konzepte bieten grundsätzlich relevante Planungs- und Entscheidungsgrundlagen, umfassen teilraum-spezifische Lösungen und bieten einen Anknüpfungspunkt zur Integration in zukünftige Vorhaben. Folgend wird ein kurzer Einblick in relevante bezirkliche Konzepte gegeben, welche sich auf das Handlungsfeld Mobilität beziehen oder wesentliche Schnittstellen aufweisen.

Das [flächendeckende Verkehrsberuhigungskonzept Xhain beruhigt sich](#), welches im Juni 2023 beschlossen wurde, bildet die wesentliche strategische Grundlage für die Stärkung der Verkehrssicherheit und -beruhigung sowie die Reduktion des Durchgangsverkehrs im Nebennetz. Dabei fokussiert sich das Konzept vorwiegend auf die Verbesserung des Fußverkehrs sowie der Schulwegsicherheit. Es wurden sechs Maßnahmenoptionen (Modale Filter, Fußgänger*innenzonen, Einbahnstraßen, Sichere Querungen, Schulzonen und Temporeduktionen) identifiziert und diese

im gesamten Bezirk räumlich verortet, sodass die Planung insgesamt 280 Maßnahmen umfasst.

Aufgrund der Schnittstelle der bezirklichen Mobilitäts-gestaltung und der Gestaltung des öffentlichen Raums sind weitere Konzepte von Relevanz. So adressiert die [Potenzialanalyse Mehr Grün](#) auch die Notwendigkeit die bestehende graue Infrastruktur (stark versiegelte unbebaute Flächen wie Straßen und Stellplätze) im Sinne der Klimaanpassung zu verändern und diese Flächenpotenziale zu nutzen, um mehr Grünflächen zu entwickeln (siehe TK Stadtgrün & Biodiversität).

Weiterhin spielt das Thema Mobilität im **Handlungskonzept der ressortübergreifende Gemeinschaftsinitiative zur Stärkung sozial benachteiligter Quartiere (GI)** mit dem Ziel der Schaffung und Sicherung nachhaltiger und leistungsfähiger Infrastrukturen in sozial benachteiligten Quartieren eine Rolle. So wird beispielweise dargelegt, dass die Mobilitätswende zur positiven Gesundheitseffekten führen kann. Insbesondere für die Verkehrsgestaltung am Kottbusser Tor werden bereits Maßnahmenvorschläge gelistet.

Darüber hinaus gibt es ein bezirksübergreifendes Konzept und Projekt zur Umnutzung des Raums unter dem denkmalgeschützten Hochbahn-Viadukt der U1/U3 namens [Reallabor Radbahn](#). Die Idee ist die Entwicklung eines qualitativ hochwertigen Aufenthaltsraums und eines überdachten Radwegs (SenStadt, o.D.). Der Bund und das Land unterstützen dieses Vorhaben im Rahmen des Förderprogramms Nationale Projekte des Städtebaus. Im Jahr 2024 wurde im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg ein 200 Meter langer Abschnitt als Reallabor/Testfeld eingerichtet (Reallabor Radbahn, 2024). Grundsätzlich bietet das Konzept teilraumspezifische Ideen zur Umgestaltung des öffentlichen Raums und kann in zukünftigen Planungen einen Beitrag leisten.

Förderinstrumente als Hebel

Ein wichtiger weiterer Aspekt für eine klimafreundliche Entwicklung des Verkehrs auf Bezirksebene ist die **Nutzung vorhandener Förderprogramme**. Die Förderlandschaft unterliegt kontinuierlichen Veränderungen, weshalb die folgende Darlegung lediglich beispielhaft Möglichkeiten der finanziellen Unterstützung aufzeigt.

- Das [Berliner Programm für Nachhaltige Entwicklung 2 \(BENE2\)](#) unterstützt im Rahmen des Förderschwerpunkts 6 nachhaltige, multimodale Mobili-

tät und die Attraktivitätssteigerung des Umweltverbunds und umweltfreundliche Antriebssysteme. Zum Beispiel durch Verbesserung der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur sowie einer besseren Vernetzung der Verkehrsmittel Rad, Fußverkehr und ÖPNV.

- Das [Förderprogramm Klimaschutz durch Radverkehr](#) vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz unterstützt die Umsetzung investiver Modellprojekte, welche die Attraktivität des Radverkehrs steigern.
- Das [Berliner Plätzeprogramm](#) bietet als Instrument zur Förderung der baukulturellen Qualität im öffentlichen Raum Möglichkeiten, die Aufenthaltsqualität und folglich den Fußverkehr zu stärken.

Obwohl wesentliche Rahmenbedingungen für das Handlungsfeld *Mobilität* auf EU-, Bundes- und Landesebene gesetzt werden, bieten das Mobilitätsgesetz und die weiteren beschriebenen Planwerke wichtige Grundlagen für eine menschen- und stadtgerechte Verkehrsplanung. Aufbauend darauf kann der Bezirk innerhalb dieses Rahmens insbesondere in folgenden Bereichen aktiv werden: Gestaltung des ruhenden Verkehrs und des Nebenstraßennetzes, Förderung der Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger (intermodale Mobilität) und Fokussierung auf den lokalen kleinräumigen Verkehr, der unter anderem alltägliche Wege zur Kita, Schule, Arbeit und Nahversorgung umfasst. Darauf aufbauend gilt es vorhandene Potenziale für positive Veränderungen im Sinne einer Mobilitätswende zu identifizieren und durch gezielte Maßnahmen aususchöpfen (siehe Kapitel 0 und 6).

- Das Straßenverkehrsgesetz (StVG) und Straßenverkehrsordnung (StVO) bilden den übergeordneten gesetzlichen Rahmen auf der Bundesebene.
- Durch die Novellierung im Jahr 2024 umfasst das StVG Umwelt-, Klima-, Gesundheitsschutz und städtebauliche Entwicklung als neue und explizite Ziele.
- Das Mobilitätsgesetz Berlin (MobG) verankert auf Landesebene bereits seit 2018 den Vorrang des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) gesetzlich und bildet eine wichtige Grundlage für die Gestaltung von klimafreundlichem Verkehr.
- Der Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) und weitere Fachkonzepte (zum Beispiel der Radverkehrsplan) konkretisieren die Zielsetzungen.
- Der Bezirk ist für die Erreichung der verkehrlichen Klimaschutzziele für das Nebenstraßennetz und den ruhenden Verkehr zuständig.

3. HERAUSFORDERUNGEN

Die genannten Anforderungen und Anweisungen stellen die Bezirksverwaltung grundsätzlich vor erhebliche Herausforderungen. Diese ergeben sich nicht nur auf Bundes- und Landesebene, der Bezirk steht darüber hinaus Vielzahl Einzelbeschlüssen der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) gegenüber, beispielsweise zur Einrichtung von Kiezblocks und Einzelmaßnahmen im Sinne der Verkehrsberuhigung. Während in den vorangegangenen Kapiteln bereits spezifische Chancen und Hemmnisse in Bezug auf die gesetzlichen Anforderungen und bezirklichen Handlungsspielräume erläutert wurden, widmet sich dieses Kapitel weiteren strukturellen Herausforderungen.

Die **unsichere Finanzierung** von Projekten im Bereich Mobilität stellt ein grundlegendes Hemmnis dar. Diese ist stark abhängig von Entscheidungen auf Senatsebene. Insbesondere in den letzten zwei Jahren wurden geplante Verkehrsprojekte des Bezirks verhindert.

So wurde zum Beispiel das geplante Modellprojekt am Halleschen Ufer, welches bereits in einem Förderwettbewerb auf Bundesebene eine Zusage von Mitteln in Höhe von drei Millionen Euro erhalten hatte, von der Senatsverkehrsverwaltung gestoppt. Plan des Bezirks war es, einen 600 Meter langen Abschnitt am Ufer des Landwehrkanals zu einer verkehrsbefreiten Promenade umzugestalten. Unter anderem sollten anstelle der Autostraßen Fuß- und Radwege entstehen. Diese **Abhängigkeit von Finanzierungsentscheidungen auf Senatsebene** zeigt sich auch in der tagtäglichen Arbeit des Bezirks und es bleibt deshalb oft unklar, ob angestrebte Projekte der Radverkehrsinfrastruktur wie geplant umgesetzt werden können.

Eine Alternative für die Finanzierung stellen Fördermittel dar. Die Problematik ist dabei häufig, dass die **notwendigen Eigenmittel fehlen**. Zudem stellt die Akquise und insbesondere die **Bewirtschaftung von Fördermitteln eine organisatorische und kapazitive Herausforderung** dar, so dass ein Fördermittelmanagement wünschenswert wäre. Förderprogramme sind meist themenspezifisch, daher gibt es beispielsweise keine explizite Möglichkeit, Fuß- und Radverkehr gemeinsam voranzubringen. Die Kombination verschiedener Fördertöpfe erhöhte die Komplexität. Zudem hängt bei Programmen auf Landesebene die Zusage von Fördermitteln ebenfalls von Entscheidungen auf der

Senatsebene ab und Förderkriterien können eine Co-Förderung durch andere Förderinstrumente ausschließen.

Gleichzeitig ist das Straßen- und Grünflächenamt, insbesondere durch personelle Engpässe, bei dem Voranbringen der Mobilitätswende eingeschränkt. Eine **hohe Personalfuktuation** steht der Umsetzung einzelner Projekte entgegen. Somit ist die Erreichung der gesetzlichen Ziele, wie zum Beispiel der Ausbau der Radverkehrsanlagen gemäß RVP, aus heutiger Sicht aufgrund fehlender Finanzierung sowie personeller Engpässe nicht realisierbar.

Die Umgestaltung der Verkehrsinfrastrukturen erfordert die **Verzahnung verschiedener Planungen und Vorhaben**. Die Antizipation dieser **Schnittstellen** kann einerseits zu Synergien bei der Umsetzung von Projekten führen und andererseits aufgrund der **verstärkten Komplexität** die Umsetzung hindern. So spiegeln die umgesetzten Vorhaben nicht immer die verkehrliche Priorisierung wider, sondern werden teilweise auch durch andere Schnittstellenprojekte, zum Beispiel von dem Stadtentwicklungsamt, initiiert.

Die bezirklichen Straßen und Wege weisen einen **hohen Sanierungsbedarf** auf. Dieser steht den oben genannten personellen Engpässen gegenüber.

Ein wesentlicher Anteil der verkehrlichen Emissionen wird durch den **Transitverkehr** verursacht. Dieser ist **von Bezirksseite schwer zu beeinflussen**, da der Bezirk aufgrund seiner Lage wichtige Stadtteile miteinander verbindet und folglich viele Pendler*innen den Bezirk zwangsläufig durchqueren müssen. Weiterhin sind für diesen Verkehr insbesondere Hauptverkehrsstraßen von hoher Relevanz, diese befinden sich, wie oben dargelegt, nicht in bezirklicher Zuständigkeit.

Grundsätzlich stellt **der hohe Flächennutzungsdruck** und damit einhergehende Zielkonflikte eine Herausforderung für den Bezirk dar. Gleichzeitig bietet die Umgestaltung der Verkehrsinfrastrukturen diesbezüglich auch die Chance, durch die Reduktion der den Kfz zugeordneten Flächen und eine effizientere Flächennutzung Platz zu schaffen (zum Beispiel für klimaangepasste Räume). Diese und weitere **Chancen für Verbesserungen** werden im weiteren Teil des Konzeptes (siehe Kapitel 0) aufgegriffen.

4. ZIELE

Um die Berliner Klimaschutzziele zu erreichen (siehe Klimaschutzkonzept Kapitel 3 und 7.1) müssen die verkehrlichen Emissionen reduziert werden. Im Rahmen der Szenarioanalyse (siehe Klimaschutzkonzept Kapitel 6.1 und 7.2) ergeben sich basierend auf einer Simulation mit jährlichen Werten quantitative Zielstellungen für das Handlungsfeld *Mobilität*. Diese Ziele entsprechen dem notwendigen Pfad

im Bereich Verkehr gemäß des Restbudgetansatzes¹⁰ (siehe Abbildung 5). Dieser beschreibt, wie sich die Emissionen im Verkehr entwickeln müssten, um mit einer Wahrscheinlichkeit von 67 % Prozent die Pariser Klimaziele zu erreichen und die Erderwärmung auf maximal 1,75 Grad zu begrenzen. Die sich daraus ergebenden Zielsetzungen werden in Tabelle 1 beschrieben.

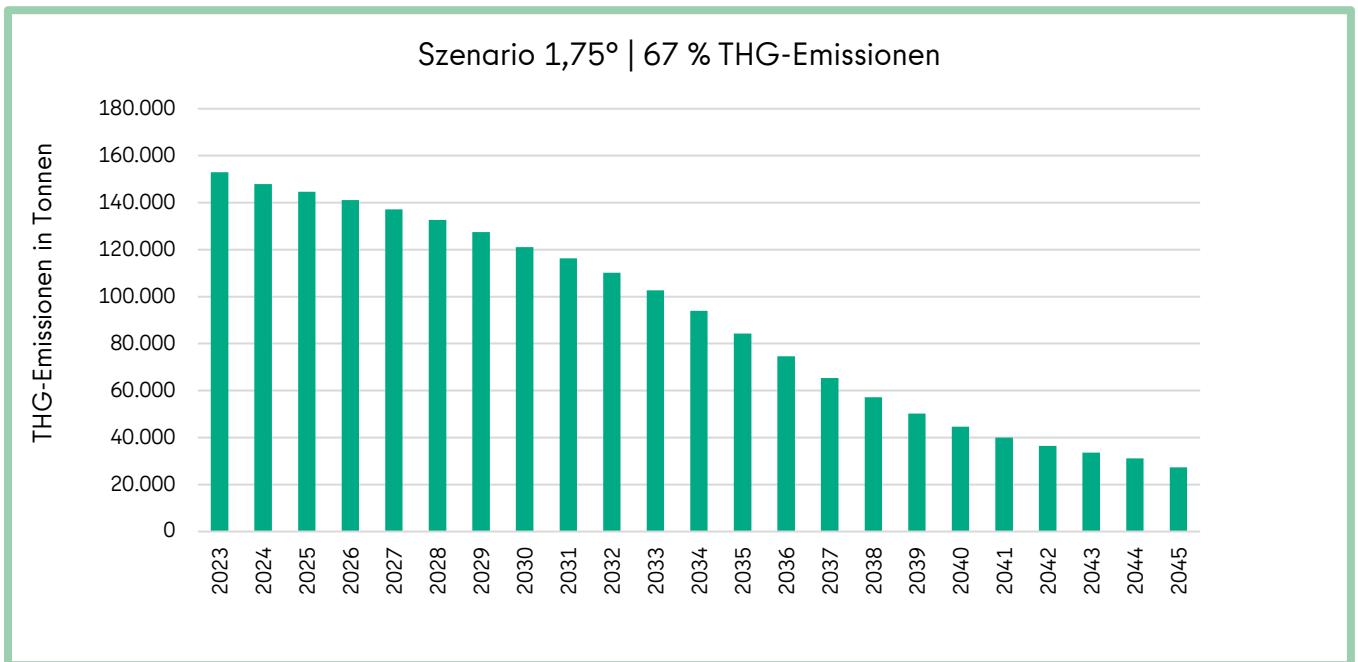


Abbildung 5 Klimaschutzszenario für den Verkehrssektor (Darstellung mellon)

Jahr	2025	2030	2035	2040	2045
Reduktion der THG-Emissionen um:	6 %	21 %	45 %	71 %	82 %

Tabelle 1 Zielstellungen für die THG-Emissionen im Sektor Verkehr sowie die Reduktion im Vergleich zum Ausgangswert 2022

Der notwendige Entwicklungspfad und die damit zusammenhängende Erreichung der Klimaziele für den Verkehrssektor wird maßgeblich von den folgenden Faktoren beeinflusst:

Verringerung der Fahrleistung auf den Straßen: Aufgrund des geringen bezirklichen Potenzials zur Verringerung der Fahrleistung, konnte das Reduktionsziel hinsichtlich der Fahrleistung im Rahmen des Konzeptes nicht quantifiziert werden.

Anteil der Elektrofahrzeuge an der Fahrleistung (der jährlich zurückgelegten Kilometer aller Fahrten) im Bezirksgebiet: Der Anteil an Elektrofahrzeugen an der Fahrleistung muss sukzessive erhöht werden, sodass der Endenergieverbrauch und die damit einhergehenden Emissionen durch **höhere Effizienz** von Elektrofahrzeugen gegenüber Verbrennern reduziert werden kann. Die notwendige Entwicklung des Anteils von elektrisch betriebener Fahrzeuge an der Fahrleistung zeigt die Abbildung 6.

¹⁰ Die Klimaschutzziele des Landes Berlin definieren keine spezifische Zielstellung für den Verkehrssektor. Deshalb wurde für das

Teilkonzept *Mobilität* der Entwicklungspfad lediglich auf der Grundlage des Restbudgetansatzes erstellt.

Hierbei wurde für die Prognose der Entwicklung auf die **Sigmoidfunktion** zurückgegriffen. Diese berücksichtigt, dass sich die Geschwindigkeit der Energiewende nicht auf einen Schlag beschleunigen wird und ermöglicht damit die Abbildung eines kontinuierlichen Anstiegs der notwendigen Aktivitäten über die Betrachtungsjahre.

Entwicklung des Bundesstrommixes: Gleichzeitig ist eine zunehmende Verbesserung des Emissionsfaktors Strom, basierend auf dem deutschen Strommix, relevant. Durch diese Entwicklung ergibt sich der Vorteil von Strom gegenüber Benzin und Diesel. Die angenommene Entwicklung des Bundesstrommixes aufbauend auf den nationalen Ausbauzielen für erneuerbare Energien wird im Klimaschutzkonzept (siehe Kapitel 7.2) dargelegt. Die Einflussmöglichkeiten des Bezirks in Hinblick auf diese Entwicklung werden im Teilkonzept *Energie und Gebäude* erläutert.

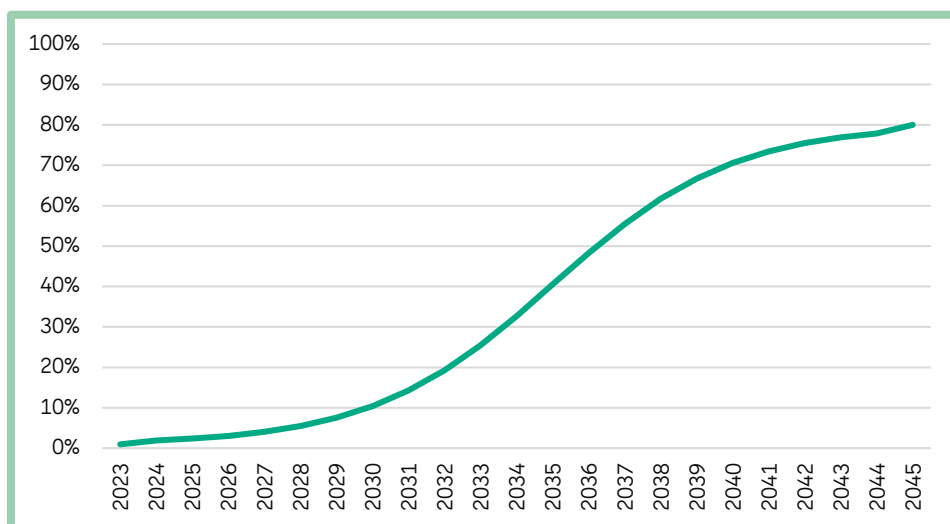


Abbildung 6 Klimaschutzszenario Verkehr: Anteil Strom an der Fahrleistung im Straßenverkehr (Darstellung mellon)

Insgesamt lässt sich festhalten, dass die Reduktion des Emissionsfaktors Strom den größten Einfluss auf die Szenarien im Verkehrssektor hat. Für die Zielerreichung 2030 sind circa 24 % über die Fahrleistung und effizientere Fahrzeuge zu beeinflussen, 76 % über den verbesserten Strom

mix. Für die Zielstellung 2045 sind es ca. 42 % über die Fahrleistung und Effizienz sowie 58 % des notwendigen Einspareffekts über den konsequenten Ausbau erneuerbarer Energien für die Stromerzeugung.

5. POTENZIALE

Im Rahmen der Potenzialanalyse wurde untersucht, welche Möglichkeiten der Bezirk hat, um den oben beschriebenen Entwicklungspfad zu realisieren oder zumindest einen relevanten Beitrag dazu zu leisten. Aufgrund fehlender

Daten war eine Quantifizierung dieser Potenziale nicht möglich, aus diesem Grund werden die Hebel lediglich qualitativ dargelegt.

5.1. POTENZIALE IM BEZIRK

Stärkung des Umweltverbunds

Der Bezirk hat für die **Verkehrsverlagerung (Modal Shift) weg vom MIV** lediglich einen verhältnismäßig kleinen Hebel, da der Anteil mit ca. 13 % bereits sehr niedrig ist und es europaweit auch in Vorreiterstädten nur wenige Stadtgebiete gibt, die einen noch niedrigeren Wert aufweisen. Dementsprechend ist das weitere Potenzial durch eine verstärkte Verkehrsverlagerung kleiner als in anderen Städten oder Bezirken. Der größere Hebel liegt dabei auf den Hauptachsen, deren Verkehrsaufkommen auf Landesebene gesteuert wird. Folglich geht es insbesondere darum, den bezirklichen **Modal Split langfristig zu halten** und soweit möglich noch zu verbessern, indem die vorhandenen **Alternativen zum MIV** (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) **optimiert und qualitativ verbessert** werden.

Dies kann durch die Schaffung einer durchgängigen und **qualitativ hochwertigen Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur** inklusive Abstellmöglichkeiten, die auch Aspekte der Barrierefreiheit und Teilhabe sowie die Entlastung des ÖPNV berücksichtigt, realisiert werden. Von hoher Wichtigkeit ist neben der Qualität und der Sicherheit auch die **zukunftsfähige Ausgestaltung der Kapazitäten dieser Infrastrukturen** (insbesondere auf die Breite der Radwege bezogen, vgl. zum Beispiel Kopenhagen).

Zudem kann durch die Sicherstellung und optimale Gestaltung **intermodaler Umstiegsmöglichkeiten**, zum Beispiel durch Einrichtung von Radabstellanlagen oder Bereitstellung von Flächen für Sharing Angebote an Haltestellen, ein weiterer Beitrag zur Förderung des Umweltverbundes geleistet werden.

Fahrradstraßen sind ein wichtiges Instrument für den Bezirk, da im Nebenstraßennetz oft kein Platz für gesonderte Fahrradstreifen oder -wege besteht. Auf Fahrradstraßen haben Radfahrer*innen auf der gesamten Streckenbreite Vorrang vor anderen Verkehrsmitteln und dürfen nebeneinander fahren.

Verbesserung der Flächengerechtigkeit

Durch eine **Umverteilung des öffentlichen Raums** zugunsten klimafreundlicher Verkehrsmittel kann der Umweltverbund gefördert und der MIV weiter reduziert (Modal Shift) sowie dem hohen Flächennutzungsdruck im Bezirk begegnet werden. Demnach sollten im Sinne einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Stadt- und Mobilitätsplanung und eines interdisziplinären Vorgehens folgende Aspekte Berücksichtigung finden: Die **Förderung nachhaltiger Mobilitätsangebote** (Erhöhung der intermodalen Mobilität), **Maßnahmen zur Klimaanpassung** (zum Beispiel mehr Verschattung und Versickerung, siehe Klimaanpassungskonzept: TK Gebäude & Infrastruktur) sowie **soziale Aspekte** (wie Aufenthaltsbereiche und Spielplätze). Weiterhin kann die Erhöhung der Flächengerechtigkeit auch zu einer **effizienteren Nutzung der vorhandenen Flächen und Infrastrukturen** führen. So ermöglicht die Verteilung zugunsten platzsparender Verkehrsmittel (zum Beispiel Fahrrad anstelle Pkw) ebenfalls, die Kapazitäten des Verkehrssystems zu erhöhen.

Flächenumwidmungen und -umnutzungen, die zum Beispiel durch die Reduzierung des öffentlichen Parkraums möglich sind, stellen dabei den größten Hebel zur Gewinnung von Flächen für die genannten Prioritäten dar. Die Reduzierung von Parkflächen allein spart dabei meist keine Fahrleistung ein, führt aber zu Effizienzsteigerungen,

da Fahrzeuge mehr genutzt werden und weniger stillstehen.¹¹ Gleichzeitig können auf den dadurch freiwerdenden Flächen die Angebote des Umweltverbunds oder Maßnahmen zur Klimaanpassung ausgebaut werden.

Umsetzung der Stadt der kurzen Wege

Die Sicherung und Stärkung des Leitbilds der Stadt der kurzen Wege bietet weitere Potenzial für klimafreundliche Mobilität (und eine nachhaltige Stadtentwicklung), da durch die **räumliche Nähe** von Wohnen, Arbeit und Versorgung Wegstrecken verkürzt werden und das Verkehrsbedürfnis reduziert wird. Weiterhin bevorzugen kurze Distanzen die Nutzung von **klimafreundlichen Verkehrsmitteln**. Zudem ergeben sich hier Schnittstellen wie die Steigerung der Aufenthaltsqualität, die Schaffung vielfältiger, lebendiger und gemischt genutzter Quartiere und die verbesserte Teilhabe der Bewohner*innen am gesellschaftlichen Leben durch eine gute Erreichbarkeit. Aufbauend auf der dafür guten Ausgangslage als dicht besiedelter Innenstadtbezirk können beispielsweise durch die Identifikation von Erreichbarkeitsdefiziten weitere Nahversorgungsbedarfe in die Stadtplanung miteinfließen.

Zudem kann die Sicherung der Berliner Mischung¹² hier einen wichtigen Beitrag leisten (siehe Teilkonzept *Energie und Gebäude*).

Erhöhung der Elektrifizierung

Die zunehmende **Elektrifizierung der individuellen Mobilität** bietet insbesondere in städtischen Bereichen den Vorteil, die Emissionen durch Verbrennungsmotoren zu reduzieren. Dieses Potenzial wird maßgeblich von Entwicklungen auf übergeordneter Ebene (Ausbau erneuerbarer Strom sowie Ausbau der Ladeinfrastruktur auf Senats-ebene) beeinflusst. Dennoch kann der Bezirk durch die Bereitstellung und Priorisierung von Flächen für E-Mobilität (Pkw, Lastenräder, Sharing-Angebote) zum Laden und sicheren Abstellen im Rahmen der Verkehrsplanung Einfluss nehmen.¹³

Zudem ist eine Begleitung des notwendigen Stromnetzausbaus und die Verknüpfung mit anderen Themen, wie der Wärmewende in Gebieten, in denen verstärkt Wärmepumpen zu erwarten sind, erforderlich (siehe TK *Energie und Gebäude*).

Bezirkliche Potenziale	
Stärkung des Umweltverbunds	Die Sicherung des Modal Splits durch das Schaffen von qualitativ hochwertigen Fuß- und Radwegeinfrastrukturen sowie der Unterstützung intermodaler Umstiegsmöglichkeiten.
Verbesserung der Flächen-gerechtigkeit	Eine Umverteilung des öffentlichen Raums fördert nicht nur den Umweltverbund, sondern führt auch zu einer effizienteren Nutzung der (Verkehrs-)Flächen.
Umsetzung der Stadt der kurzen Wege	Räumliche Nähe reduziert die Verkehrsdistanz und unterstützt die Nutzung von klimafreundlichen Mobilitätsangeboten. Folglich bietet die Ausrichtung von Planungen an diesem Grundsatz einen relevanten Hebel.
Erhöhung der Elektrifizierung	Potenziale der Elektrifizierung liegen überwiegend auf übergeordneter Ebene. Lediglich die Bereitstellung und Priorisierung von Flächen für E-Mobilität kann durch den Bezirk beeinflusst werden.

Tabelle 2 Zusammenfassung der Potenzialanalysen für den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg

¹¹ Durch eine Kopplung mit weiteren Maßnahmen, wie der Parkraumbewirtschaftung oder dem Ausbau klimafreundlicher Mobilitätsangebote, kann auch die Fahrleistung reduziert werden.

¹² Die *Berliner Mischung* bezeichnet die für den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg typische kleinteilige Mischung der Gewerbe- und Handwerksbetriebe, welche sich in die Wohngebiete eingliedert und gründerzeitliche Gebäudetypologien aufweist.

¹³ Hinweis: Die Elektrifizierung ist gegenüber Verbrennern besonders vorteilhaft, wenn ein sehr hoher Anteil an Erneuerbarem Strom eingesetzt wird. Dies ist im deutschen Strommix zunehmend der Fall und wird sich Jahr für Jahr weiter verbessern (min. 65 % Erneuerbare im Strommix 2030). Ein weiterer Vorteil, der bereits heute besteht, ist die verminderte Lärmbelastung sowie die verminderte Feinstaub und Emissionsbelastung vor Ort, da der Strom an anderer Stelle erzeugt wird.

5.2. BEDARFE AN LANDESEBENE UND WEITERE AKTEURE

Der Handlungsrahmen für die Bezirksverwaltung (Kapitel 2) und die vorhandenen Potenziale im Bezirk (Kapitel 5) verdeutlichen, dass das Ausschöpfen dieser Potenziale nicht allein durch die Bezirksverwaltung realisiert werden kann, insbesondere aufgrund der starken Abhängigkeit von Entwicklungen auf der EU-, Bundes- und Landesebene. So werden neben dem Straßenverkehrsgesetz auch Rahmenbedingungen und Mechanismen wie die CO₂-Bepreisung und die Kfz-Steuer auf Bundesebene festgelegt und weitere Aspekte, wie die Höhe der Parkgebühren gemäß StVG, auf Landesebene bestimmt und liegen somit außerhalb der Einflussmöglichkeit des Bezirks. Dementsprechend werden zum Zweck der gemeinsamen Erreichung der Klimaschutzziele folgende Handlungsbedarfe an die den Bezirken nahestehende Landesebene, und weitere Akteure, formuliert:

- Maßnahmen entlang der Nebenstraßen müssen mit Planungen von Maßnahmen im übergeordneten Straßennetz sinnvoll flankiert werden, um die Verkehrsnetze flächendeckend funktionsfähig herzustellen, weiterzuentwickeln und zu sichern. So sollten an Hauptstraßen verstärkt geschützte Radstreifen eingerichtet werden.
- Das übergeordnete Straßennetz ist u.a. für den Pendler*innenverkehr, der zu den verkehrsbedingten Emissionen im Bezirk beiträgt, von großer Bedeutung. Das Land Berlin sollte hier verstärkt den Umweltverbund als Alternative zum MIV fördern, zum Beispiel durch die Umsetzung von Radschnellverbindungen und den Erhalt und Ausbau des ÖPNV.
- Der Erhalt und Ausbau des ÖPNV durch das Land Berlin bzw. die BVG und S-Bahn Berlin ist auch relevant, um den steigenden Bevölkerungszahlen zu begegnen und den angestrebten Modal-Shift umsetzen zu können. Dabei sollten Effizienzsteigerungen und eine verstärkte Elektrifizierung der Linienbusse weiter umgesetzt werden, um die Ziele gemäß EWG Bln zu erreichen und bis 2030 eine vollständig elektrische Busflotte aufzuweisen.
- Von hoher Relevanz ist, dass das Land Berlin die Bezirke bei der Umgestaltung der Verkehrsinfrastruktur zur Förderung von klimafreundlicher Mobilität (sowie Aufenthalts- bzw. Lebensqualität und Gesundheit) unterstützt.
- Gemäß BEK 2030 soll das Handeln des Senats zu einer gerechteren Aufteilung des öffentlichen Raums zu Gunsten des Umweltverbunds beitragen.
- Die Umsetzung von verkehrlichen Vorhaben in den Bezirken hängt stark von finanziellen Zusagen des Senats ab, so zum Beispiel beim Ausbau des Radverkehrs. Folglich ist es relevant, dass das Land Berlin an einem Strang mit den Bezirken zieht und die Mobilitätswende ermöglicht.
- Die Planungssicherheit der Bezirke muss erhöht werden, was verlässliche Aussagen zur Finanzplanung der Landesebene voraussetzt.
- Die Umsetzung von verkehrlichen Maßnahmen ist Stand jetzt insbesondere durch personelle Engpässe stark begrenzt. Um die Mobilitätswende zu ermöglichen und den steigenden Bevölkerungszahlen zu begegnen, ist ein Aufbau der personellen Kapazitäten zwingend erforderlich.
- Das Land Berlin sollte die Preise für die Parkraumbewirtschaftung (Höhe und ggf. auch eine sozial gerechte Ausdifferenzierung) sowohl für Kurzzeit- als auch für das Anwohner*innenparken so gestalten, dass klimaschutzrelevante Anreize gesetzt werden. So sollten die Kurzzeit-Tarife höher liegen als die Kosten für die ÖPNV-Nutzung. Zudem gilt es, die Möglichkeit einer Preisstaffelung nach Gewicht, Größe oder CO₂-Ausstoß des Fahrzeugs zu prüfen.
- Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung sollten zumindest teilweise für weitere klimaschutzrelevante Maßnahmen eingesetzt werden.
- Das Land Berlin sollte die Mobilitätswende durch Fußgänger*innen- und Radfahrer*innenfreundliche Ampelschaltungen mit kurzen Wartezeiten sowie insbesondere altersgerechten Grünzeiten unterstützen und so die Attraktivität und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen erhöhen.
- Das Land Berlin sollte sich verstärkt für attraktive und bezahlbare Preise des ÖPNV einsetzen, um so die Teilnahme aller zu ermöglichen und den Umweltverbund fördern.

- Weiterhin gilt es für das Land Berlin, gemeinsam mit den Bezirken, den Ausbau von E-Ladesäulen voranzutreiben. Hierbei sind die dadurch entstehenden Lock-In-Effekte¹⁴ zwingend zu berücksichtigen und

mögliche Vorhaben zur Umgestaltung des Straßenraums zu antizipieren. Dem Umweltverbund sollte bei entstehenden Zielkonflikten tendenziell Vorrang gewährt werden.

6. WEGE ZUR ZIELERREICHUNG

Im Sinne des Klimaschutzes, aber auch im Sinne der sozialen Gerechtigkeit, Teilhabe und Gesundheit, gilt es eine bedürfnisgerechte Mobilität für alle zu ermöglichen, indem die Verkehrsinfrastrukturen effizient und im Sinne einer höheren Flächengerechtigkeit (um)gestaltet werden, ein breites Angebot an umweltfreundlichen Verkehrsmitteln bereitgestellt und gleichzeitig das Verkehrsaufkommen (durch Effizienz) reduziert wird. Folgend wird dargelegt, wie in dem gegebenen Handlungsrahmen eine größtmögliche Realisierung der beschriebenen Potenziale erzielt werden kann, um so zu den festgelegten Zielen des Handlungsfelds beizutragen. Der Bezirk möchte im Bereich Mobilität auch zukünftig Vorreiter sein.

MIV reduzieren und Umweltverbund fördern: Durch eine verbesserte Flächengerechtigkeit im Sinne des Modal Splits sollen attraktive und sichere Bedingungen für den Umweltverbund geschaffen werden.

Der Fokus liegt dabei auf der Steigerung der Qualität und Attraktivität der **Rad- und Fußverkehrsinfrastrukturen**, um mehr Menschen zur Nutzung klimafreundlicher Verkehrsmittel zu motivieren.

Weiterhin soll die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen im Sinne der Vision Zero¹⁵ erhöht werden. Ein Schwerpunkt liegt dabei auf der **flächendeckenden Verkehrsberuhigung**.

Flächengerechtigkeit verbessern: Es wird angestrebt die Flächenverteilung des Straßenraums so zu gestalten, dass diese dem Modal Split gerecht wird und eine flächenbezogene Gerechtigkeit für alle Nutzer*innen schafft.

Klimafreundliche Mobilitätsangebote schaffen: Das Angebot an klimafreundlichen Mobilitätsangeboten soll ausgebaut und die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel (Intermodalität) verbessert werden.

Elektromobilität fördern: Nachrangig zur Förderung der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur soll auch die Elektromobilität als Alternative zum Kfz-Verkehr gefördert werden. Dies umfasst die bevorzugte Behandlung von Elektrofahrzeugen im Parkraummanagement und die Errichtung weiterer Ladestationen.

Stadt der kurzen Wege als Leitbild umsetzen: Durch eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung soll das Leitbild der Stadt der kurzen Wege realisiert werden. Lebendige und gemischt genutzte Quartiere mit kurzen Wegstrecken und attraktiven Aufenthaltsmöglichkeiten und Begegnungszonen sollen geschaffen werden, um die Notwendigkeit von zusätzlichen Fahrten zu verringern.

Klimafreundlichen Wirtschaftsverkehr unterstützen: Neben dem Prinzip der Stadt der kurzen Wege (und den Beitrag dazu durch die Sicherung der Kreuzberger Mischung) soll zur Reduzierung der Emissionen im Wirtschaftsverkehr beispielsweise die Einrichtung von Lieferzonen und Mikrodepots gefördert werden. Dies erleichtert im Sinne eines klimafreundlichen Wirtschaftsverkehrs den Einsatz von Lastenrädern und Elektrofahrzeugen und fördert die „letzte Meile“ Logistik.

Die Mobilitätswende sozial gerecht gestalten: Die Mobilitätswende wird so gestaltet, dass sie sozial gerecht ist und allen Bevölkerungsgruppen des Bezirks die Teilhabe an klimafreundlichen Verkehrsmaßnahmen ermöglicht.

¹⁴ Lock-in-Effekte bezeichnen Bindungen an bestimmte Produkte, Dienstleistungen oder Anbieter, die einen Wechsel zu Alternativen erschweren. Im Zusammenhang mit E-Ladesäulen könnte dies bedeuten, dass die geschaffene Infrastruktur für bestimmte Ladestandards oder -technologien zukünftige Veränderungen oder Anpassungen des Straßenraums erschwert oder verteuert

und damit die Flexibilität zukünftiger Stadtplanung einschränkt und daher bei der Planung berücksichtigt werden sollte.

¹⁵ Gemäß der Vision Zero ist es das berlinweite Ziel, dass im „Straßenverkehr keine Menschen mehr schwer oder tödlich verletzt werden.“ <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrspolitik/verkehrssicherheit/>

Dazu gehört der Ausbau der Barrierefreiheit der Verkehrsinfrastrukturen sowie die Schaffung von barrierefreien Mobilitätsstationen und inklusiven Verkehrsangeboten.

Laufende Projekte stärken: Aufgrund der Vielzahl laufender und geplanter mobilitätsbezogener Vorhaben des Bezirks fokussiert sich das Teilkonzept insbesondere auf die

Stärkung und Skalierung bestehender Projekte. Diese sollen evaluiert, optimiert und bei Erfolg eine Übertragbarkeit auf weitere Stadtteile geprüft werden.

Die Mobilitätswende durch eine verbesserte Daten- und Analysegrundlage unterstützen: Die Erhebung, Bereitstellung und Nutzung von verkehrlichen Daten soll verbessert werden, um eine integrierte Verkehrsplanung zu unterstützen.

6.1. BESTEHENDE MASSNAHMEN

Bei der Betrachtung der bestehenden klimarelevanten Aktivitäten wird deutlich, in wie vielen Projekten und Initiativen der Bezirk bereits aktiv ist. Im Bereich Mobilität ist vor allem das Straßen- und Grünflächenamt mit zahlreichen Infrastrukturmaßnahmen und Konzepten zur Verkehrsberuhigung und -umstrukturierung tätig.

Diese Maßnahmen sind wertvolle Ansatzpunkte für eine zielgerichtete Klimaschutzstrategie und liefern gleichzeitig wertvolle Erkenntnisse, die zukünftige Maßnahmenpläne gezielt bereichern können. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über bestehende Maßnahmen ohne Anspruch auf Vollständigkeit.

Maßnahme	Umsetzung im Bezirk	Schlüssel-akteure	Stand
Radinfrastrukturausbau	In den letzten Jahren wurden viele Maßnahmen zum Ausbau und Erhalt sowie der Verbesserung der Radinfrastruktur umgesetzt. 2022 und 2023 wurden insgesamt 8.316 m des RVPs ausgebaut. Darüber hinaus wurden im Jahr 2023 498 Fahrradbügel an 64 Standorten errichtet. Teilweise werden dazu Flächen des ruhenden Verkehrs umgewidmet.	Straßen- und Grünflächenamt	Laufend
Jelbi-Stationen	Das Jelbi-Projekt verknüpft Angebote der BVG in Berlin mit anderen Mobilitätsanbietern. An verschiedenen Punkten in Berlin stehen Fahrzeuge nach dem Sharing-Prinzip, wie Roller, Fahrräder, Autos oder Scooter für Kund*innen zur Verfügung. Diese Angebote können über die kostenlose Jelbi-App gesehen, gemietet und bezahlt werden. Es wurden bereits neun Jelbi-Stationen im Bezirk eingerichtet, fünf davon im Rahmen des Modellprojektes im Graefekiez.	Straßen- und Grünflächenamt	Laufend
Modellprojekt Bergmannkiez	Der Kiez um die Bergmannstraße wird schrittweise zu einem autoarmen Quartier umgebaut. Maßnahmen sind u.a. die Sperrung der Straßen für den Durchgangsverkehr, Umnutzung und Entsiegelung von Parkflächen, Bau neuer Radwege etc.	Straßen- und Grünflächenamt	Laufend

Maßnahme	Umsetzung im Bezirk	Schlüssel-akteure	Stand
Parkraumbewirtschaftung	Der Bezirk verfolgt das Ziel der flächendeckenden Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung. Es wurden bis Ende 2023 bereits neun Parkraumbewirtschaftungszonen eingerichtet. Die zuletzt eingerichtete Zone im Wrangelkiez umfasst 1580 Parkstände sowie Lieferzonen, Car Sharing Parkplätze und zusätzliche Fahrradbügel.	Straßen- und Grünflächenamt, Ordnungsamt	Laufend
Projekt zur digitalen Parkraumbewirtschaftung mit dem Senat	Gemeinsam mit der Senatsverwaltung und dem Ordnungsamt Mitte wurde im Jahr 2022 ein Projekt zur digitalen Parkraumbewirtschaftung begonnen. Es soll die Nutzung von Scan-Fahrzeugen zur Durchsetzung der Parkraumbewirtschaftung getestet werden.	Straßen- und Grünflächenamt	Laufend
Fußgänger*innenzonen und Klimastraßen	Der Bezirk hat mehrere Fußgänger*innenzonen (zum Beispiel am Lausitzer Platz) eingerichtet. In diesen Zonen ist nur der Fußverkehr zulässig, dadurch wird die Verkehrssicherheit erhöht und ein Beitrag zur Verkehrsberuhigung geleistet. Zudem wurde im Rahmen des Projekts Blue-Green-Streets die Danneckerstraße am Rudolfplatz als Fußgänger*innen-Zone und Klimastraße eingerichtet. Langfristig ist der Umbau der Straße geplant.	Straßen- und Grünflächenamt	Laufend
Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur	Es wurden vermehrt Mittelseln und Gehwegvorstreckungen eingerichtet sowie Gehwegsanierungen und Absenkungen von Bordsteinen durchgeführt (so zum Beispiel in der Solmsstraße und der Fürbringerstraße).	Straßen- und Grünflächenamt	Laufend
Projekte zur Verkehrsberuhigung	Für den Ostkreuzkiez wurden Beteiligungsverfahren durchgeführt und das Verkehrskonzept für das Gebiet finalisiert. Nun startet die Umsetzung der Maßnahmen. Zudem wurde das Görlitzer Ufer teilentwidmet, sodass dieses jetzt nur noch dem Fuß- und Radverkehr zur Verfügung steht. Es wurden Sitzmöglichkeiten geschaffen, um die Aufenthaltsqualität zu stärken und im Sinne der Klimaanpassung Flächen entsiegelt. Es handelt sich um ein Vorzeigeprojekt für die Integration von Klimaschutz und Klimaanpassung. Im Gebiet Graefekiez wurden im Jahr 2023 Verkehrsberuhigungsmaßnahmen durchgeführt, zahlreiche Stellplätze umgenutzt und so ein Klassenzimmer im Freien errichtet.	Straßen- und Grünflächenamt	Laufend
Stationäres Carsharing	Es wurden Parkplätze für stationäres Carsharing als Ersatz für Kfz-Parkplätze eingerichtet, um die Sichtbarkeit und Nutzbarkeit von Carsharing zu erhöhen.	Straßen- und Grünflächenamt	Umgesetzt
Umverteilung des öffentlichen Raums	Für das Gebiet Urbanstraße wurde eine Machbarkeitsstudie für die Umverteilung des öffentlichen Raums in Auftrag gegeben.	Stadtentwicklungsamt	Laufend

Tabelle 3 Bestehende Maßnahmen im Bezirk

6.2. AUSGEWÄHLTE SCHLÜSSELMASSNAHMEN

Im Rahmen der Gesamtstrategie des Klimaschutzkonzeptes werden für das Handlungsfeld *Mobilität* Maßnahmen nach festgelegten Kriterien priorisiert (siehe Klimaschutzkonzept Kapitel 3). Diese priorisierten Maßnahmen bilden

die Ausgangsplanung für die kurz- bis mittelfristige Umsetzung. Die Tabelle 4 bietet einen Überblick über die Schlüsselmaßnahmen, welche im Folgenden je in Form eines detaillierten Steckbriefs dargelegt werden.

ID	Maßnahme
KS-Mob-1	Radinfrastruktur ausbauen und qualitativ verbessern
KS-Mob-2	Verkehrsberuhigungskonzept umsetzen und Aufenthaltsqualität erhöhen
KS-Mob-3	Qualitativ hochwertiges Fußwegenetz ermöglichen
KS-Mob-4	Schulzonenkonzept umsetzen
KS-Mob-5	Parkraummanagement ausweiten und verbessern
KS-Mob-6	Neue Verteilsysteme für Wirtschaftsverkehr unterstützen

Tabelle 4 Übersicht der Schlüsselmaßnahmen mit ID und Titel

RADINFRASTRUKTUR AUSBAUEN UND QUALITATIV VERBESSERN

Maßnahmentyp: Prozessoptimierung; Infrastrukturentwicklung

Die Entwicklung eines lückenlosen und sicheren Fahrradnetzes soll die Attraktivität dieses klimafreundlichen Verkehrsmittels erhöhen. Neben der Schaffung neuer Radinfrastruktur gilt es insbesondere den Bestand zu ertüchtigen, sodass dieser den geltenden Qualitätsstandards gemäß RVP entspricht.



Ausgangslage

Das Radverkehrsnetz definiert sowohl Vorrang- als auch Ergänzungsnetz. Der RVP legt darüber hinaus hohe Standards für den Ausbau der Radinfrastruktur fest. 4,1 km Strecke befanden sich 2022 in Planung. Gleichzeitig entspricht die vorhandene Infrastruktur nicht durchgängig den Qualitätsstandards (bspw. Wurzelaufbrüche, Schlaglöcher), um ein komfortables und sicheres Radfahren für alle zu ermöglichen.



Strategie und Zielsetzung

Ziel ist es, bestehende Lücken des Radwegenetzes zu schließen und hohe Qualitätsstandard (auch im Bestand) umzusetzen, sodass die Radinfrastruktur eine ausreichende Kapazität (im Sinne der Breite) für den jetzigen Modal Split sowie insbesondere für die zu erwartende steigende Menge an Radfahrer*innen aufweist. Durch die verbesserte Radinfrastruktur soll es allen Bewohner*innen ermöglicht werden, sicher am Radverkehr teilzunehmen. Dadurch sollen zunehmend mehr Menschen motiviert werden, das Rad als klimafreundliche Verkehrsoption zu nutzen.



Zielgruppe

- Bewohner*innen und Besucher*innen



Räumliche Schwerpunkte

- Aufbauend auf dem RVP gilt es, räumliche Schwerpunkte zu identifizieren, wie zum Beispiel Strecken mit hohem Verkehrsaufkommen und mangelhafter Qualität (siehe [Open Street Map \(OSM\) Daten](#)), Schulwege



Federführende Akteure

- Straßen- und Grünflächenamt



Wichtige Kooperationspartner*innen

- Stadtentwicklungsamt
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.



Erwartete Ausgaben



Personelle Ressourcen



Finanzierungsansatz

- Haushaltsmittel
- [NKI Kommunalrichtlinie](#)
- [Investive kommunale Klimaschutz-Modellprojekte](#)
- [NKI - Klimaschutz durch Radverkehr](#)
- [BEK 2030](#)



Umsetzungsdauer



Umsetzungsbeginn nach Priorität



Erste Handlungsschritte (kurzfristig)

- I. Prozessanalyse: Identifikation von Hemmnissen, Entwicklung von Lösungsansätzen, zum Beispiel Priorisierung von Radwegsanierungen bei der Haushaltsmittelvergabe
- II. Aufbauend auf bestehenden Daten (RVP, OpenStreetMap-Daten, zukünftig ggf. Daten zum Sanierungsstand) Priorisierung entwickeln
- III. Ausbau von Fahrradstraßen und Radwegen mit Abgrenzungen von der Straße
- IV. Quantifizierung der Einsparpotenziale, Ermittlung und Berechnung der potenziellen THG- und Energieeinsparungen, die unter dieser Maßnahme erzielt werden können.



Potenziale zur Weiterentwicklung

- V. Entwicklung weiterer Qualitätsverbesserungen (Ampelschaltungen, insb. in den Sommermonaten wegen Hitze, Beschattung an Ampeln)



Erfolgsindikatoren

- Umgesetzte Strecke entsprechend festgelegter Qualität
- Modernisierte Bestandswege



Energie- und THG-Einsparungen

Das Rad leistet als CO₂-neutrales Verkehrsmittel einen relevanten Beitrag zur klimafreundlichen Mobilität. Durch die Sicherung des Modal Split und ggf. einem weiteren Modal Shift werden der MIV bedingte Energieverbrauch und damit einhergehende Emissionen reduziert. Laut einer [Studie](#) kann die Einrichtung geschützter Radwegs durchschnittlich zu Emissionseinsparungen von 34 t CO₂ je km geschützter Radweg führen. Dementsprechend weist diese Maßnahme eine hohe Kosten-Nutzen-Effizienz auf.



Regionale Wertschöpfung

Die Umsetzung des Ausbaus kann durch lokale Bauunternehmen erfolgen und so Wertschöpfungspotenziale mit sich bringen. Weiterhin kann die Unterstützung des Radverkehrs im Bezirk dazu führen, dass eine steigende Nachfrage nach Fahrrädern und Radzubehör einen positiven Effekt auf die lokalen Fahrradgeschäfte hat. Weiterhin könnten dadurch ggf. innovative Geschäftsmodelle unterstützt werden, wie zum Beispiel Bike-Sharing oder Fahrradverleih für Tourist*innen.



Beitrag zu den Sustainable Development Goals und zur Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie



Synergien und Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen und Klimaschutz

- Verkehrsberuhigungskonzept umsetzen und Aufenthaltsqualität erhöhen (KS-Mob-2)



Good-Practice-Beispiele

- [Kopenhagen](#)

- Qualitativ hochwertiges Fußwegenetz ermöglichen (KS-Mob-3) (insbesondere bei Sanierungen kann es hier auch zu Zielkonflikten kommen)
- Schulzonen umsetzen (KS-Mob-4)

Klimaanpassung:

- Gesundheit
- Entsiegelung
- Straßenbegleitgrün



Hinweise

- Auf Senatsebene sind Straßenbefahrungen geplant, um die Qualität der Radwege zu analysieren.
- Der Bezirk setzt aktuell einen Schwerpunkt auf die Ertüchtigung bestehender Radwege. Parallel dazu sollte die Planungen für den Ausbau neuer Radverkehrsinfrastruktur in Abstimmung mit dem Senat weiter vorangetrieben werden. Ziel sollte es sein, die Radverkehrsinfrastruktur im Rahmen der verfügbaren Ressourcen und in Einklang mit den gesamtstädtischen Planungen kontinuierlich zu verbessern.

VERKEHRSBERUHIGUNGSKONZEPT UMSETZEN UND AUFENTHALTSQUALITÄT ERHÖHEN

Maßnahmentyp: Infrastrukturentwicklung; Modellprojekte und Innovation

Aufbauend auf der verstärkten Umsetzung der im Verkehrsberuhigungskonzept geplanten Maßnahmen, sollen weitere Schritte zu Steigerung der Aufenthalts- und Lebensqualität unternommen werden. Dadurch können die Nutzung klimafreundlicher Mobilität unterstützt und die Vorteile für die Bewohner*innen greifbar gemacht werden.



Ausgangslage

Das vielerorts hohe Verkehrsaufkommen verursacht neben THG-Emissionen auch Luft- und Lärmbelastungen. Es existiert ein flächendeckendes Verkehrsberuhigungskonzept mit räumlich verorteten Maßnahmen auf Basis der folgenden sechs Maßnahmentypen: Modalfilter, Einbahnstraße, Fußgänger*innenzone, Querungshilfe, Schulzone, Temporeduktion. Eine sukzessive Umsetzung entsprechend der erfolgten Priorisierung ist vorgesehen. In ersten Gebieten wurden Beteiligungsformate durchgeführt und finale Verkehrsplanungen erstellt. Ein Schwerpunkt liegt zurzeit auf der Lösung verkehrsordnungsrechtlicher Herausforderungen und der Optimierung von Prozessen auf Grundlage des gesammelten Erfahrungswissens.



Strategie und Zielsetzung

Ziel ist es, ausgehend vom Verkehrsberuhigungskonzept, Quartiere mit besonders hoher Aufenthaltsqualität zu entwickeln. Dazu sollen, aufbauend auf den laufenden Prozessen, Schnittstellen für die Integration weiterer klimaschutzrelevanter Maßnahmen identifiziert werden, sodass, zusätzlich zur Erhöhung der Sicherheit und Verkehrsberuhigung, Gebiete mit verstärkter Aufenthaltsqualität geschaffen werden können.



Zielgruppe

- Bewohner*innen und Tourist*innen
- Gewerbetreibende



Räumliche Schwerpunkte

- Nebenstraßennetz; Fußgänger*innenzonen und Schulzonen in Gebieten aus dem Verkehrsberuhigungskonzept: Die durch die Umsetzung des Verkehrsberuhigungskonzepts freiwerdenden Flächenpotenziale (zum Beispiel durch die Einrichtung von Einbahnstraßen) sollen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie ggf. für die Bereitstellung klimafreundlicher Mobilitätsangebote genutzt werden. Das Verkehrsberuhigungskonzept legt die Reihenfolge der Gebiete verbindlich fest.



Federführende Akteure

- Straßen- und Grünflächenamt



Wichtige Kooperationspartner*innen

- Organisationseinheit Klima und Internationales
- Bezirksamt Mitte
- Kiezblock Initiative
- Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
- Beauftragte für Menschen mit Behinderungen



Erwartete Ausgaben



Personelle Ressourcen



Finanzierungsansatz

- [NKI- Klimaschutz durch Radverkehr](#)
- [BENE2](#)
- [BEK 2030](#)
- [\(Fördermittel des Bundesamtes für Logistik und Mobilität \(BALM\) für den Fußverkehr\)](#)



Umsetzungsdauer



Umsetzungsbeginn nach Priorität



Erste Handlungsschritte (kurzfristig)

- I. Integration verschiedener Planungen (Mobile Pflanzbeete, Sitzmöglichkeiten, Parklets und ggf. (Lasten-)Radbügel, Flächen für Carsharing oder Elektrokleinstfahrzeuge, Fahrradwerkstätten, abgetrennte Spielbereiche)
- II. Entwicklung eines Baukastensystems zur Erweiterung der bestehenden Maßnahmen
- III. Recherche von Finanzierungsansätzen
- IV. Beteiligung der Bürger*innen
- V. Umsetzung der identifizierten Maßnahmen
- VI. Ermittlung und Berechnung der potenziellen THG- und Energieeinsparungen durch die umgesetzten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und weitere Zieldefinition



Potenziale zur Weiterentwicklung

- VII. Umsetzung weiterer Schnittstellenmaßnahmen in Quartieren
- VIII. Ggf. bauliche Umgestaltung des Straßenraums
- IX. Placemaking fördern: Partnerschaften mit der Zivilgesellschaft zur Entwicklung des öffentlichen Raums etablieren



Erfolgsindikatoren

- Umsetzung eines Modellprojektes
- Entwickeltes Baukastensystem für die Integration verschiedener Maßnahmen
- Signifikante Verbesserung der Luftqualität (Feinstaubbelastung)
- Lärmreduktion



Energie- und THG-Einsparungen

Durch die Sicherung des Modal Split und ggf. einem weiteren Modal Shift werden der MIV bedingte Energieverbrauch und damit einhergehende Emissionen reduziert. Laut einer [Kiezblock-Studie in Wien](#) konnte der verkehrsbedingte Energieverbrauch in einem besonders dicht besiedelten Gebiet durch die eingesparten Autokilometer um 965.060 kWh/Jahr reduziert werden. Dies entspricht einer Reduktion des verkehrsbedingten Energiebedarfs einer durchschnittlichen Wiener Person um ca. 2 % pro Jahr. Pro Person werden in diesem Gebiet jährlich 106,6 kg THG-Emissionen eingespart.



Regionale Wertschöpfung

Grundsätzlich können Quartiere mit einer starken Verkehrsberuhigung und hohen Aufenthaltsqualität eine positive Wirkung auf den Wirtschaftssektor und insbesondere die Gastronomie aufweisen.



Beitrag zu den Sustainable Development Goals und zur Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie



Synergien und Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen und Klimaschutz

- Qualitativ hochwertiges Fußwegenetz ermöglichen (KS-Mob-3)
- Neue Verteilsysteme für Wirtschaftsverkehr entwickeln (KS-Mob-6)
- Reduktion des Durchgangsverkehrs und Geschwindigkeitssenkung
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Reduzierung der Luft- und Lärmbelastung
- Stadt der kurzen Wege

Klimaanpassung:

- Gesundheit
- Entsiegelung
- Verschattete Sitzmöglichkeiten
- Schaffen von Klimakomfortplätze (KA-GI-1)



Good-Practice-Beispiele

- [Lausitzer Platz](#)
- [Bergmannstraße](#)
- [Barcelona](#)
- [Wien](#)



Hinweise

- Die Barrierefreiheit ist zu beachten und zu fördern. Wichtig ist das Sicherstellen einer ausreichend breiten und taktil ertastbaren Gehbahn, welche von Hindernissen frei bleibt.
- Schnittstellen zum Ausbau der Radinfrastruktur und des Fußverkehrsnetzes sollten beachtet werden.
- Befragungen der Bewohner*innen können ein hilfreiches Instrument sein.
- Modellprojekte sollten dort umgesetzt werden, wo ein hoher Bedarf gegeben ist, aber auch fördernde Gegebenheiten vorhanden sind.
- Der Senat hat verschiedene Leitfäden zur Einrichtung und Erweiterung von verkehrsberuhigten Zonen sowie zur Umverteilung des Straßenraums entwickelt.
- Mobile Pflanzbeete sind aufgrund der notwendigen Bewässerung sowie des Unterhalts schwierig umzusetzen. Falls es sich um Schulzonen handelt, könnten diese Probleme aber im Rahmen einer Kooperation mit der anliegenden Schule gelöst werden.

QUALITATIV HOCHWERTIGES FUßWEGENETZ ERMÖGLICHEN

Maßnahmentyp: Prozessoptimierung

Durch die systematische Verbesserung des Fußwegenetzes soll ein qualitativ hochwertiges und zusammenhängendes Wegenetz für alle Fußgänger*innen geschaffen werden. Dabei ist die Instandhaltung der bestehenden Infrastruktur von großer Bedeutung. Zudem können Querungshilfen, Verkehrsinseln und Bordsteinabsenkungen die Sicherheit und Attraktivität eines durchgängigen Fußwegenetzes erhöhen.



Ausgangslage

Bezüglich der Breite der Fußwege weist der Bezirk teilweise eine gute Ausgangssituation auf. Grundsätzlich besteht jedoch ein hoher Flächennutzungsdruck, der sich auch auf die Fußverkehrsflächen auswirkt (Radwege, Gastronomie, Baumscheiben etc.). Zudem besteht ein hoher Sanierungsbedarf bei den Fußwegen und eine mangelnde Barrierefreiheit.

Auf Senatsebene wird ein Fußverkehrsplan entwickelt, welcher Kriterien für den Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur festlegen wird. Das bezirkliche Verkehrsberuhigungskonzept dient darüber hinaus der flächendeckenden Verkehrsberuhigung durch die Umsetzung von Modalfiltern, Querungshilfen, Einbahnstraßen, Fußgänger*innenzonen, Schulzonen und Temporeduktionen.



Strategie und Zielsetzung

Ziel ist es, die Entwicklung eines hochwertigen, attraktiven und inklusiven Wegenetzes zur Steigerung der Qualität des Fußverkehrs für alle Nutzer*innengruppen – insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, Kinder und ältere Menschen durch interne Prozessoptimierung zu ermöglichen. Die Bedürfnisse von Fußgänger*innen sollen bei Neu- und Umbaumaßnahmen verstärkt in den Fokus gerückt und priorisiert werden. Die Barrierefreiheit soll umfassend berücksichtigt werden. Damit soll langfristig der bestehende Modal Split gesichert und ggf. der Modal Shift gefördert und so die Lebensqualität sowie die Gesundheit der Bevölkerung langfristig zu verbessern. Dabei sollen auch genderbezogene Aspekte Berücksichtigung finden.



Zielgruppe

- Bewohner*innen und Besucher*innen



Räumliche Schwerpunkte

- Insbesondere im Umfeld von öffentlichen Einrichtungen für Kinder und ältere Menschen, in Anbindung an ÖPNV und Mobilitätsstationen, Schulwege
- Wege für alltägliche Besorgungen (Einkauf, Ämter, Gesundheitseinrichtungen)



Federführende Akteure

- Straßen- und Grünflächenamt



Wichtige Kooperationspartner*innen

- Organisationseinheit Klima und Internationales
- Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
- [Gremium Fußverkehr](#)
- Seniorenbeirat
- Beauftragte für Menschen mit Behinderung, Gleichstellungsbeauftragte
- [Fußgängerverband](#)
- Wirtschaftsförderung
- Friedrichshain-Kreuzberg Unternehmerverein



Erwartete Ausgaben



Personelle Ressourcen



Finanzierungsansatz

- Haushaltsmittel: Priorisierung von Sanierung der Fußwege bei Mittelverteilung im Rahmen der Haushaltsplanung
- [BENE 2 - Förderschwerpunkt 6](#)



Umsetzungsdauer



Umsetzungsbeginn nach Priorität



Erste Handlungsschritte (kurzfristig)

- I. Analyse des Ist-Zustands: Fokus auf Systematisierung der vorhandenen Daten und Kenntnisse zum bestehenden Wegenetz (inkl. Querungshilfen)
- II. Identifikation von Mängeln und Potenzialen für ein zusammenhängendes Fußwegenetz
- III. Prozessanalyse und Identifikation für Ansatzpunkte für die Umsetzung und für Verbesserung der Schnittstellen



Potenziale zur Weiterentwicklung

- IV. Entwicklung von Mechanismen (falls nicht schon bestehend) zur dauerhaften Integration von Fußverkehrsbelangen in Planungsprozesse



Erfolgsindikatoren

- Verstärkte Systematisierung für den Ausbau eines zusammenhängenden Fußwegenetzes



Energie- und THG-Einsparungen

Durch die Sicherung des Modal Splits und ggf. einer Verkehrsverlagerung (Modal Shift) werden der Energieverbrauch und die damit verbundenen Emissionen des MIV reduziert.



Regionale Wertschöpfung

Wenn die bauliche Veränderung des öffentlichen Raums durch lokal ansässiges Gewerbe umgesetzt wird, kann ein positiver Effekt erzielt werden. Zudem kann die Stärkung des Fußverkehrs auch zu positiven Effekten für die lokale Gastronomie führen.



Beitrag zu den Sustainable Development Goals und zur Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie





Synergien und Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen und Klimaschutz

- Verkehrsberuhigungskonzept umsetzen und Aufenthaltsqualität erhöhen (KS-Mob-2)
- Radinfrastruktur ausbauen und qualitativ verbessern (zum Beispiel durch das Einrichten von Abstellanlagen damit Räder nicht auf dem Gehweg stehen)
- Sozialgerechte Teilhabe an klimafreundlicher Mobilität
- Einrichtung von Mobilitätsstationen (damit E-Scooter nicht mehr auf dem Fußweg stehen)

Klimaanpassung:

- Grüne und kühle Wege
- Schaffung von Klimakomfortplätzen (KA-GI-1)



Good-Practice-Beispiele

- [Kopenhagen](#)
- [Braunschweig](#)
- [Norderstedt](#)



Hinweise

- Von 2021 bis 2024 unterstützt der Senat die Bezirke beim Ausbau von Querungshilfen für Fußgänger*innen.
- Bordsteinabsenkungen werden, im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel, jährlich an 10 bis 15 Standorte durch den Bezirk umgesetzt.
- Die Priorisierung der Sanierung von Fußwegen im Rahmen der bezirklichen Mittelverteilung kann ein Hebel bieten.
- Unterschiedliche Bedarfe der verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen sind teilweise genderbedingt, so unterscheidet sich die Wahrnehmung der Sicherheit (subjektiven Sicherheit) zum Beispiel nachts sowie die Häufigkeit der im Rahmen von Sorgearbeit zurückgelegten Wege zwischen Frauen und Männern. Demnach gilt es diese Unterschiede in zukünftigen Verkehrsplanung zu berücksichtigen.

SCHULZONEN UMSETZEN

Maßnahmentyp: Infrastrukturentwicklung; (Bewusstseins-)bildung

Umgestaltungsmaßnahmen sollen Straßenüberquerungen und den Aufenthalt rund um Schulen sicherer machen. Schulumgebungen sollen vorrangig dem Rad- und Fußverkehr dienen, um neben der Sicherheit auch die eigenständige und umweltfreundliche Mobilität von Kindern und Jugendlichen zu fördern.



Ausgangslage

Es gibt ein bezirkliches Verkehrsberuhigungskonzept, welches sich bereits in der Umsetzung befindet. Ziel dieses Konzepts ist die Erhöhung der Sicherheit für den Fußverkehr und es umfasst teils auch Schulzonen. Weiterhin gibt es eine Schulwegsicherheitsanalyse und ein Schulwegekonzept.



Strategie und Zielsetzung

Aufbauend auf den vorhandenen konzeptionellen Grundlagen gilt es Schulzonen im Bezirk umzusetzen. Ziel ist es, durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sowie weitere Maßnahmen (zum Beispiel Bau von Radbügeln, Verbreiterung des Gehwegs und/oder die Schaffung von Aufenthaltsflächen), den Verkehr durch Elterntaxis zu reduzieren und jungen Menschen frühzeitig Anreize und Motivation für klimafreundliche Fortbewegung zu bieten. Neben den Maßnahmen, welche im Verkehrsberuhigungskonzept vorgesehen sind, wird zum Beispiel die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Attraktivität des Fußverkehrs angestrebt.



Zielgruppe

- Kinder, Jugendliche, Eltern und Bewohner*innen



Räumliche Schwerpunkte

- Priorisierung erfolgt anhand der Identifikation von Handlungsschwerpunkten (zum Beispiel Sicherheit)



Federführende Akteure

- Straßen- und Grünflächenamt



Wichtige Kooperationspartner*innen

- Schulamt
- Schulen
- Regionale Schulaufsicht/Schulbehörden
- Organisationseinheit Klima und Internationales
- BUND, Unabhängiges Institut für Umweltfragen (ufu)



Erwartete Ausgaben

● ● ● 75.000 bis 125.000 Euro pro Schulzone



Personelle Ressourcen

● ● ●



Finanzierungsansatz

- [NKI - Klimaschutz durch Radverkehr](#)
- [Förderung von nicht-investiven Maßnahmen im Rahmen des NRVP](#)
- [BENE 2 - Förderschwerpunkt 6](#)



Umsetzungsdauer



Umsetzungsbeginn nach Priorität





Erste Handlungsschritte (kurzfristig)

- I. Beteiligung anderer relevanter Fachämter (insbesondere das Schulamt) bereits in frühzeitiger Planungsphase; Termin zur gemeinsamen Abstimmung der Prozesse und Klärung der Beteiligungsmöglichkeiten
- II. Kommunikation an Schulen zum Prozess und Zeitpunkt der Beteiligung und Beteiligung der potenziellen Schulen
- III. Priorisierung
- IV. Umsetzung von drei Schulzonen
- V. Begleitung durch Bildungskampagne zum Thema klimafreundliche Mobilität
- VI. Evaluation und Erreichbarkeitsanalyse



Potenziale zur Weiterentwicklung

- VII. Weiterentwicklung der Schulzonen um durchgängige, sichere und qualitativ hochwertige Fußwegetze für die Schüler*innen zu unterstützen



Erfolgsindikatoren

- Umsetzung von drei Schulzonen pro Jahr
- Durchführung von Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen der Kampagne



Energie- und THG-Einsparungen

Langfristig kann diese Maßnahme einen relevanten Hebel bieten, da Kinder und Jugendliche dazu motiviert werden, sich klimafreundlich fortzubewegen. Zudem kann die Reduktion von Elterntaxen zu Emissionseinsparungen führen. In [Wien](#) führte die Einführung von Schulzonen teils zur Reduktion des Durchgangverkehrs.



Regionale Wertschöpfung

Die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verkehrsberuhigung kann positive Effekte auf die sich in der Umgebung befindenden lokalen Geschäfte haben.



Beitrag zu den Sustainable Development Goals und zur Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie



Synergien und Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen und Klimaschutz

- Verbesserung der Lärm- und Luftqualität
- Ausbau Radinfrastruktur (KS-Mob-1)
- Förderung Fußverkehr (KS-mob-2; KS-Mob-3)

Klimaanpassung:

- Gesundheit
- Schaffung von Klimakomfortplätzen (KA-GI-1)



Good-Practice-Beispiele

- [Barcelona](#)
- [Paris](#)
- Graefekiez
- [Bezirksamt Mitte](#)
- [Wien](#)



Hinweise

- Im Mobilitätsgesetz ist die Aufstellung von Schulwegplänen verankert. Der Senat plant dies in den kommenden Jahren zu fördern. Diese Pläne dienen der Darstellung von sicheren Schulwegen. Gleichzeitig können diese Pläne auch Gefahrenstellen aufweisen. Diese sollen gem. MobG sukzessive beseitigt werden. Die Beseitigung könnte teils im Rahmen der Einrichtung von Schulzonen adressiert werden, teils handelt es sich aber um umliegende Straßen.

PARKRAUMMANAGEMENT AUSWEITEN UND VERBESSERN

Maßnahmentyp: Prozessoptimierung

Die Maßnahme umfasst die Weiterentwicklung des Parkraummanagements im Sinne einer flächendeckenden Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung (PRB) mit besonderem Fokus auf die mögliche Verknüpfung weiterer Maßnahmen zum Ausbau des klimafreundlichen Mobilitätsangebots. Die PRB dient vorrangig der Regulierung des ruhenden Verkehrs (Bevorzugen von Parken durch Anwohner*innen), kann jedoch darüber hinaus auch Anreize für den Umstieg auf den Umweltverbund entfalten, insbesondere wenn dies mit einem verbesserten Angebot von klimafreundlichen Verkehrsmitteln einhergeht.



Ausgangslage

Es gibt bereits neun PRB-Zonen, teils wurden im Rahmen der Einrichtung auch Jelbi-Stationen und Radabstellanlagen eingerichtet. Vier weitere Zonen sind geplant.

Es gibt berlinweit das Ziel zur flächendeckenden Ausweitung des PRB innerhalb des S-Bahnringes (gemäß dem Berliner Luftreinhalteplan).



Strategie und Zielsetzung

Die Wirksamkeit der PRB soll durch die Kombination mit weiteren Maßnahmen im Sinne eines klimafreundlichen Mobilitätsangebots (stationäre Sharing-Stationen, E-Ladestationen für E-Bikes, Jelbi-Stationen) erhöht werden und insbesondere zur Flächengerechtigkeit im Sinne des Modal Splits beitragen. Dazu ist es ggf. auch notwendig die Verteilung von Ausnahmegenehmigungen anzupassen, die Kontrolle der PRB zu stärken und die Mittelverwendung der Einnahmen umzustellen. Aus Gründen des Klimaschutzes gilt es, die Parkraumbewirtschaftung auch mit einer teilweisen Parkraumumnutzung zu koppeln, um die Flächengerechtigkeit zu erhöhen.



Zielgruppe

- Bewohner*innen
- Tourist*innen



Räumliche Schwerpunkte

- Gemäß der räumlichen Planung für die Ausweitung der PRB



Federführende Akteure

- Straßen- und Grünflächenamt



Wichtige Kooperationspartner*innen

- Organisationseinheit Klima und Internationales
- Ordnungsamt
- Serviceeinheit Finanzen
- Straßenverkehrsbehörde



Erwartete Ausgaben



Personelle Ressourcen



Finanzierungsansatz

- Haushaltsmittel
- [BEK 2030 \(V-5, V-6\)](#)
- [NKI Kommunalrichtlinie](#)
- [BENE2](#)



Umsetzungsdauer



Umsetzungsbeginn nach Priorität



Erste Handlungsschritte (kurzfristig)

- I. Verbesserung der Datengrundlage (Organisationseinheit Klima und Internationales)
- II. Lösungsfindung zur Finanzierungsproblematik des Ordnungsamtes gemeinsam mit dem Straßen- und Grünflächenamt, dem Klimateam und der Servicestelle Finanzen
- III. Schnittstellen zu anderen Vorhaben und Zielsetzungen/Bedarfen identifizieren
- IV. PRB-Zonen mit weiteren Planungen überlagern (ggf. Datengrundlage dazu verbessern)
- V. Möglichkeiten und Probleme der Integration bestimmen
- VI. Maßnahmenpaket auswählen
- VII. Umsetzung



Potenziale zur Weiterentwicklung

- VIII. Prozesse für die Einrichtung von PRB-Zonen anpassen
- IX. Weitere Zonen gemäß dem neuen Prozess umsetzen
- X. Digitales Parkraummanagement voran bringen



Erfolgsindikatoren

- Einrichtung weiterer Parkraumbewirtschaftungszonen
- Erweitertes Angebot klimafreundlicher Mobilitätsangebote in den PRB-Zonen



Energie- und THG-Einsparungen

Durch die indirekte Reduzierung des MIV werden der verkehrsbedingte Energieverbrauch und damit einhergehende Emissionen reduziert. Dies kann insbesondere durch die hier vorgesehene Kombination von Pull- und Push-Maßnahmen realisiert werden.¹⁶

In [Oslo](#) führte der Abbau von 760 Parkplätzen zu einer Umnutzung von 10.260 m² und folglich zu einer 19 % Reduktion der Verkehrsleistung (MIV).



Regionale Wertschöpfung

Die PRB bietet auch einen Mehrwert für Kund*innen, Besucher*innen und Lieferant*innen, da der Parkraum effizienter genutzt und das Belegen von Parkraum durch Dauerparker*innen reduziert wird. Dementsprechend kann es zu positiven Effekten auf die regionale Wertschöpfung kommen.



Beitrag zu den Sustainable Development Goals und zur Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie



¹⁶ Agora Verkehrswende (2022): Mut zur lebenswerten Stadt. Anregungen für Kommunen, sich mit Nachdruck für bessere Mobilität einzusetzen



Synergien und Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen und Klimaschutz

- Radinfrastruktur ausbauen und qualitativ verbessern (KS-Mob-1)
- Ausbau der E-Ladeinfrastruktur
- Erweiterung stationsbasierter Sharingangebote
- Reduzierung des Zielverkehrs/besucherbedingten MIV

Klimaanpassung:

- Entsiegelung



Good-Practice-Beispiele

- [Oslo](#)



Hinweise

- Ein wichtiger Hebel in Hinblick auf die Gestaltung dieses Instruments ist die Festlegung der Parkraumgebühren und deren Verteilung sowie die Nutzung der Einnahmen. Dies liegt jedoch auf der Senats Ebene. Um die Wirksamkeit zu erhöhen wird empfohlen, die Parkraumbewirtschaftung mit einer Stellplatzreduktion zu kombinieren.

NEUE VERTEILSYSTEME FÜR DEN WIRTSCHAFTSVERKEHR UNTERSTÜTZEN

Maßnahmentyp: Modellprojekte und Innovation; Netzwerkbildung und Kooperation

Mit der Einrichtung von zentralen Umschlagplätzen (UCC, Micro Hubs) kann der motorisierte Lieferverkehr auf der letzten Meile reduziert werden, da dies oft über E-Fahrzeuge oder Lastenräder abgewickelt werden kann.



Ausgangslage

Der Bezirk weist einen hohen Flächennutzungsdruck auf. Demnach ist es grundsätzlich eine Herausforderung, Flächen für Verteilsysteme (für Warenlieferungen und Pakete) zu finden.

Weiterhin ist der Bezirk stark geprägt von der Berliner Mischung. Diese beschreibt die kleinteilige Mischung von Gewerbe- und Handwerksbetrieben, welche sich in Wohngebiete eingliedern. Die Berliner Mischung weist eine gründerzeitliche Gebäudetypologie auf.

Es gibt ein bezirkliches Wirtschaftsflächenentwicklungskonzept ([WiKo](#)) sowie ein Projekt zur Identifikation von potenziellen Flächen für Verteilstationen.



Strategie und Zielsetzung

Lieferverkehr soll verstärkt über Verteilstationen und dann mit klimafreundlichen Verkehrsmitteln abgewickelt werden, sodass das Prinzip der letzten Meile gefördert wird. Dadurch soll eine kontinuierliche gewerbliche Nutzung im Sinne der Berliner Mischung ermöglicht und die Vereinbarkeit mit dem Klimaschutz (sowie damit einhergehenden Maßnahmen) sichergestellt werden. Es gilt zu prüfen, wie der Wirtschaftsverkehr im Bezirk klimafreundlicher gestaltet werden kann. Dementsprechend ist der Austausch mit der Wirtschaft sowie der Vernetzung von Akteuren entscheidend.



Zielgruppe

- Gewerbe, Dienstleister und Unternehmen



Räumliche Schwerpunkte

- Fünf bereits identifizierte Potenzialflächen im Bezirk, zum Beispiel Köpenicker Straße oder Berliner Hafen.



Federführende Akteure

- Straßen- und Grünflächenamt
- Organisationseinheit Klima und Internationales



Wichtige Kooperationspartner*innen

- Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
- Senatsverwaltung für Inneres und Sport
- Wirtschaftsförderung
- Stadtentwicklungsamt
- Berliner Agentur für Elektromobilität (eMO)



Erwartete Ausgaben



Personelle Ressourcen



Finanzierungsansatz

- [Mikro-Depot-Richtlinie](#) (auch für Maßnahmen an Verkehrsinfrastruktur im direkten Umfeld)



Umsetzungsdauer



Umsetzungsbeginn nach Priorität



Erste Handlungsschritte (kurzfristig)

- I. Austausch mit anderen Bezirken (Tempelhof, Mitte) und Städten
- II. Personalstelle für das Thema (nachhaltiger) Logistikverkehr beim Straßen- und Grünflächenamt schaffen
- III. Fördermittelrecherche und Informationsbereitstellung/Beratung
- IV. Bedarfe im Gewerbe abfragen
- V. Identifikation von Kooperationspartnern aus dem Gewerbe
- VI. Beteiligung von Bürger*innen
- VII. Begleitung der Umsetzung eines Modellprojektes (Urban Consolidation Center) gemeinsam mit dem/der Eigentümer*in und weiteren Kooperationspartner*innen der Fläche
- VIII. Vernetzung mit Wirtschaft und Wissenschaft
- IX. Evaluation des Modellprojektes



Potenziale zur Weiterentwicklung

- X. Prüfung der Möglichkeit weiterer UCCs
- XI. Analyse weiterer Bedarfe im Sinne eines klimafreundlichen Wirtschaftsverkehrs
- XII. Analyse der möglichen Nutzung von Wasserwegen



Erfolgsindikatoren

- Umgesetzter UCC
- Ausgerichtete Vernetzungsveranstaltung
- Geschaffene Stelle



Energie- und THG-Einsparungen

Durch die Reduzierung von gewerblichem MIV durch die Umsetzung der letzten Meile mit klimafreundlichen Verkehrsmitteln werden sowohl der Energieverbrauch als auch die damit verbundenen Emissionen reduziert. Ein [Modellprojekt](#) in Berlin hat gezeigt, dass es bei einer geringen Auslastung (30 %) zu einer Reduktion von 2 t THG-Emissionen kommen kann, bei voller Auslastung sogar in Höhe von 24 t THG-Emissionen.



Regionale Wertschöpfung

Durch die Unterstützung und Sicherung der bezirklichen Gewerbestrukturen entsteht ein positiver Effekt. Aktive Zusammenarbeit mit dem bezirklichen Gewerbe. Ggf. können bei der Umsetzung der baulichen Maßnahme weitere Potenziale realisiert werden.



Beitrag zu den Sustainable Development Goals und zur Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie





Synergien und Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen und Klimaschutz

- Qualitativ hochwertiges Fußwegenetz ermöglichen (KS-Mob-3)
- Reduzierung der Luft- und Lärmbelastung

Klimaanpassung:

- Schaffung von Klimakomfortplätzen (KA-G11)



Good-Practice-Beispiele

- [Pilotprojekt für gerechte Straßenplanung: Lieferzone Grunewaldstraße](#)
- [KoMoDo](#)
- [Micro-Hub Te-Damm](#)
- [Smarte Lade- und Lieferzonen](#)
- [Micro-Hub am Alexanderplatz](#)
- [Micro-Depot am Bahnhof Dresden-Neustadt](#)
- Quartiers-Hub in der Hamburger Holstenstraße



Hinweise

- Auf Senatsebene wird eine Studie zu Potenzialen für mögliche Flächen für Mikro-Depots und zu deren Wirkung entwickelt sowie die Entwicklung eines Leitfadens für die Einrichtung von Mikro-Depots angestrebt.
- Die Ausweitung von Lade- und Lieferzonen ist von hoher Relevanz, so können Lieferfahrzeuge Waren effizient be- und entladen ohne den Verkehrsfluss zu stören. Durch die Schaffung dieser Zonen in der Nähe von diesen zentralen Umschlagplätzen können (umweltfreundliche) Belieferungen weiter unterstützt und zur Sicherheit der Verkehrsteilnehmer*innen sowie zum Verkehrsfluss beigetragen werden.

6.3. IDEENSPEICHER

Der Ideenspeicher enthält wichtige Maßnahmenideen, die im Laufe der Konzeptentwicklung gesammelt wurden, aber nicht als Schlüsselmaßnahme priorisiert wurden. Diese Ideen stammen aus verschiedenen Quellen, darunter der Beteiligung der Zivilgesellschaft, Expert*innen- und Fachamtsgesprächen und eigenen Recherchen. Während die priorisierten Maßnahmen auf kurzfristige Umsetzbarkeit oder

strategische Relevanz ausgerichtet sind, um zügig Fortschritte zu erzielen, bietet der Ideenspeicher eine Sammlung weiterer Ansätze für den Klimaschutz. Diese Maßnahmen können künftig ausgearbeitet und implementiert werden, sobald Ressourcen verfügbar sind oder sich Rahmenbedingungen ändern.

Idee	Kurzbeschreibung	Warum keine Schlüsselmaßnahme?	Good-Practice-Beispiele
Ausschlusskriterien für die Genehmigung von E-Ladesäulen entwickeln	Die Einrichtung von E-Ladesäulen soll andere Klimaschutz- und Klimaanpassungsrelevante Vorhaben nicht behindern. Dazu soll die Genehmigungspraxis angepasst werden, indem Kriterien entwickelt werden, die potenzielle Konflikte mit anderen nachhaltigen Mobilitätsformen oder Klimaanpassungsmaßnahmen berücksichtigen.	<ul style="list-style-type: none"> Kein Analyseschwerpunkt Zielkonflikte zwischen E-Mobilität und anderen Klimamaßnahmen müssen zunächst detaillierter analysiert werden Ggf. als Folgemaßnahme zu KS-Mob-1 zu betrachten, um auf dessen Erkenntnissen aufzubauen 	
Klimacheckliste für Verkehrsprojekte entwickeln	Durch die Einführung einer Klimacheckliste soll die Integration von Klimaschutz- und Anpassungsmaßnahmen bei Verkehrsprojekten erleichtert und so Synergien realisiert werden.	<ul style="list-style-type: none"> Ggf. Folgemaßnahmen (aufbauend auf KS-Mob-1, KS-Mob-2) Bedarf einer umfassenden Prozessanalyse sowie Erfahrungswissen Hohe Komplexität durch die notwendige Adressierung von Zielkonflikten 	
Gemeinsam mit Gewerbetreibenden Parkflächenpotenziale effizienter nutzen	Parkflächen des ansässigen Gewerbes können außerhalb der Öffnungszeiten der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt und so der Parkraumdruck reduziert werden.	<ul style="list-style-type: none"> Ansprache des Gewerbes bedarf hohe Kapazitäten Keine Priorität aufbauend auf den Analyseschwerpunkten 	

Idee	Kurzbeschreibung	Warum keine Schlüsselmaßnahme?	Good-Practice-Beispiele
Quartiersgaragen (mit PV-Anlagen) etablieren	Die Errichtung von Quartiersgaragen kann durch die Bündelung von Parkplätzen zur effizienteren Nutzung des begrenzten Platzes in Wohnvierteln führen. Der Parksuchverkehr kann reduziert werden. Weiterhin können weitere Klimaschutzrelevante Maßnahmen wie der Ausbau erneuerbarer Energien kombiniert umgesetzt werden.	<ul style="list-style-type: none"> • Umfassende Recherchen notwendig • Tendenziell wenig verfügbare Flächenpotenziale im Bezirk 	Bremen, Tübingen
Verstärkte Quantifizierung klimaschutzrelevante Verkehrsmaßnahmen	Durch die Quantifizierung können Maßnahmen mit Klimaschutzrelevanz priorisiert werden, dazu braucht es eine verbesserte Datengrundlage und -analyse.	<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Komplexität • Keine Kapazitäten 	
Das ÖPNV-Angebot durch lokalspezifisches Wissen unterstützen	Ziel sollte es sein, das volle Beteiligungspotenzial im Rahmen der ÖPNV-Planung auszuschöpfen. Bedarfe, Engpässe und Potenziale im Bezirk könnten systematisch erfasst und analysiert werden, um die Ergebnisse an die übergeordneten Planungsstellen zu kommunizieren. Dabei ist die Einbindung zivilgesellschaftlicher und bezirkspolitischer Akteure hilfreich.	<ul style="list-style-type: none"> • Kein Analyseschwerpunkt • Hoher Kapazitätsbedarf 	

Tabelle 5 Ideenspeicher für die zukünftige Umsetzung weiterer Maßnahmen

GLOSSAR

B

Binnenverkehr

Binnenverkehr umfasst alle Verkehrsbewegungen, die innerhalb eines bestimmten Gebiets starten und enden, ohne es zu verlassen.

F

Fahrleistung

Die Fahrleistung beschreibt die Gesamtanzahl der von einem Fahrzeug zurückgelegten Kilometer in einem bestimmten Zeitraum, meist pro Jahr, und ist ein wichtiger Indikator für die Nutzungsintensität und den damit verbundenen Energieverbrauch.

G

Gigawattstunde

Gigawattstunde (GWh) ist eine Einheit zur Messung von Energie, die es ermöglicht, verschiedene Energieformen und -quellen miteinander zu vergleichen. Dies ist besonders wichtig im Kontext des Verkehrssektors, der eine Mischung aus verschiedenen Energieträgern nutzt: Fossile Brennstoffe wie Benzin und Diesel, elektrische Energie für E-Fahrzeuge und öffentliche Verkehrsmittel und alternative Kraftstoffe wie Erdgas oder Biokraftstoffe.

I

Intermodalität

Intermodalität beschreibt die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb einer einzigen Reisekette, zum Beispiel die Kombination von Fahrrad und ÖPNV. Sie ermöglicht eine flexible und klimafreundlichere Mobilität durch die optimale Verknüpfung von Verkehrsmitteln.

L

Lock-In-Effekte

Lock-In Effekte beschreiben eine Situation, in der eine einmal getroffene Entscheidung oder gewählte Technologie langfristige Auswirkungen hat und es schwierig oder kostspielig macht, zu Alternativen zu wechseln. Im Kontext des

Klimaschutzes können solche Effekte beispielsweise durch Investitionen in fossile Infrastrukturen entstehen, die dann über Jahrzehnte genutzt werden und den Umstieg auf klimafreundliche Alternativen erschweren.

M

Modal Split

Der Modal Split beschreibt die prozentuale Verteilung der zurückgelegten Wege (oder der Verkehrsleistung) auf verschiedene Verkehrsmittel, wie den Fuß- und Radverkehr, den MIV und den ÖPNV.

Modal Shift

Der Modal Shift bezeichnet die Verlagerung der Verkehrsanteile eines Verkehrsmittels auf ein anderes, beispielsweise vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad.

P

Pullmaßnahmen

Beschreiben Maßnahmen, die Anreize für die Nutzung von klimafreundlichen Verkehrsmitteln setzen. So werden Menschen zum Beispiel durch die Steigerung der Attraktivität klimafreundlicher Mobilitätsangebote zur Nutzung dieser motiviert.

Pushmaßnahmen

Dahingegen beschreiben Pushmaßnahmen Strategien, welche einen einschränkenden Effekt aufweisen (zum Beispiel Parkplatzreduktion, Temporeduktion) und darüber Anreize gegen die Nutzung motorisierter Verkehrsmittel setzen.

Q

Quellverkehr

Quellverkehr umfasst den gesamten Verkehr, der in einem bestimmten Gebiet beginnt, wobei das Ziel außerhalb dieses Gebiets liegt.

S

Stationäre Emissionen

Bezieht sich auf ortsfeste Emissionsquellen wie Gebäude, Industrieanlagen oder Kraftwerke. Diese werden durch die nicht-stationären bzw. mobilen Emissionen des Verkehrssektors ergänzt.

T

Territorialprinzip

Im Rahmen der Energie und THG-Bilanzierung werden alle Energieverbräuche erfasst, die innerhalb der Bezirksgrenzen entstehen. Bezogen auf den Verkehrssektor bedeutet, dass sowohl der Verkehr, der lediglich im Bezirk startet (Quellverkehr) oder endet (Zielverkehr) als auch der Verkehr, der innerhalb der Bezirksgrenzen (Binnenverkehr) liegt. Weiterhin wird davon der Verkehr umfasst, der das Gebiet lediglich durchquert, ohne dass Start- und/oder Zielpunkt dort liegen (Transitverkehr).

Transitverkehr

Der Verkehr, der ein bestimmtes Gebiet durchquert ohne dass Start- und/oder Zielpunkt in dem Gebiet liegen. Dieser Verkehr ist oft dadurch bedingt, dass ein Gebiet zwischen relevanten Verkehrsknoten liegt. So ist der Transitverkehr für Friedrichshain-Kreuzberg als Innenstadtbezirk von hoher Relevanz, da viele Menschen den Bezirk durchqueren, um von einem umliegenden Bezirk in die anderen Bezirke zu gelangen.

U

Umweltverbund

Umweltverbund umfasst alle umweltfreundlichen Verkehrsmittel, darunter Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Sharing-Angebote. Die Förderung des Umweltverbunds ist ein zentrales Ziel der Mobilitätswende in Friedrichshain-Kreuzberg, da diese Verkehrsmittel, im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr, deutlich weniger Treibhausgasemissionen verursachen und zur Verbesserung der Lebensqualität im städtischen Raum beitragen.

V

Verkehrsleistung

Die Verkehrsleistung gibt die Gesamtmenge der durch den Verkehr erbrachten Transportleistung an, sie ergibt sich aus der Multiplikation der zurückgelegten Strecke mit der Menge der transportierten Güter bzw. Personen und wird üblicherweise in Personenkilometern (Pkm) oder Tonnenkilometern (Tkm) gemessen.

Z

Zielverkehr

Zielverkehr bezeichnet den Verkehr, der außerhalb eines Gebiets startet, aber in dem betrachteten Gebiet endet.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

BEK 2030	Berliner Klimaschutz- und Energiewende- programm	ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
BerlStrg	Berliner Straßengesetz	PRB	Parkraumbewirtschaftung
BISKO	Bilanzierungs-Systematik Kommunal	RPV	Radverkehrsplan
CO ₂	Kohlenstoffdioxid	StEP	Stadtentwicklungsplan
GW; GW/h	Gigawatt; Gigawattstunde	StVG	Straßenverkehrsgesetz
Km; Km/h	Kilometer; Kilometer pro Stunde	StVO	Straßenverkehrsordnung
MIV	Motorisierter Individualverkehr	THG	Treibhausgase
MobG	Mobilitätsgesetz	TREMODO	Transport Emission Modell

TABELLEN- UND ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Tabelle 1 Zielstellungen für die THG-Emissionen im Sektor Verkehr sowie die Reduktion im Vergleich zum Ausgangswert 2022	13
Tabelle 2 Zusammenfassung der Potenzialanalysen für den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg	16
Tabelle 3 Bestehende Maßnahmen im Bezirk	20
Tabelle 4 Übersicht der Schlüsselmaßnahmen mit ID und Titel.....	21
Tabelle 5 Ideenspeicher für die zukünftige Umsetzung weiterer Maßnahmen	41
Abbildung 1 Verteilung der THG-Emissionen im Verkehrssektor 2021 (grün- MIV, gelb - Güterverkehr, dunkelblau - Personennahverkehr; hellblau - Fernverkehr) (Darstellung mellon).....	2
Abbildung 2 Modal Split 2018, Bezirk und Gesamtstadt in Bezug auf die zurückgelegten Wege (eigene Darstellung basierend auf Technische Universität Dresden (2019))	2
Abbildung 3 Anzahl der angemeldeten Pkw pro 1.000 Einwohner*innen in den Bezirken (Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2024a).....	3
Abbildung 4 Übergeordnetes Straßennetz (Quelle: BAFK, 2023a).....	7
Abbildung 5 Klimaschutzszenario für den Verkehrssektor (Darstellung mellon)	13
Abbildung 6 Klimaschutzszenario Verkehr: Anteil Strom an der Fahrleistung im Straßenverkehr (Darstellung mellon)	14
Abbildung 7 BISCO-Prinzip im Sektor Verkehr (Quelle: Hertle et al., 2019).....	48
Abbildung 8 Schienennetz im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg (Eigene Darstellung basierend auf BAFK (2023a))	49
Abbildung 9 Straßennetz in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg und Visualisierung der Identifikation nächstgelegener Hauptverkehrsstraßen (Darstellung mellon).....	50

LITERATURVERZEICHNIS

- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg. (2023). *Flächenerhebung nach Art der tatsächlichen Nutzung in Berlin 2022* (A V 3 - j / 22). Abgerufen am 10.10.2024 von https://download.statistik-berlin-brandenburg.de/cf74dafd1a88f6cd/b4d518bdda61/SB_A05-03-00_2022j01_BE.pdf
- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg. (2024a). *Einwohnerregisterstatistik Berlin 31. Dezember 2023: Bestand—Grunddaten* (A I 5 - hj 2 / 23). Abgerufen am 10.10.2024 von https://download.statistik-berlin-brandenburg.de/33c9036f104cc704/506649c17098/SB_A01-05-00_2023h02_BE.pdf
- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg. (2024b). *Einwohnerbestand in Berlin – Grunddaten*. Abgerufen am 30.09.2024 von <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/a-i-5-hj/#:~:text=Berlin%20zählte%20am%2030.06.2024,18.588%20Personen%20auf%20964.957%20gestiegen.>
- BAFK (Hrsg.), Carlo W. Becker, Marie Schmidt (bgmr), Oliver Bormann, und Lore Hauck (yellow z). (2019). *Mehr Grün in Friedrichshain-Kreuzberg Potenzialanalyse*. Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin. Abgerufen am 30.06.2024 von <https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/aemter/umwelt-und-naturschutz-amt/aktuelles/artikel.907090.php>.
- BAFK. (2023a). *MeinXhain*. Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg. <https://www.geodaten-fk.de/MeinXhain/Portal/#>
- BAFK. (2023b). *Xhain beruhigt sich—Verkehrsberuhigung im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg*. Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg. <https://www.xhain-beruhigt.berlin/>
- eMO. (2024). *Modal Split—Diese Verkehrsmittel nutzen die Berlinerinnen und Berliner*. Berliner Agentur Für Elektromobilität. Abgerufen am 10.10.2024 von <https://www.emo-berlin.de/aktuelles/zahlen-daten-fakten/verkehr>
- Frey, H., Leth, U., Sandholzer, F., Lorenz, F., Georg, W., Millionig, A., Graser, A., Müller, J., Richter, G., & Rudloff, C. (2020). *SUPERBE* (Berichte aus Energie- Und Umweltforschung). Abgerufen am 30.09.2024 von https://www.ait.ac.at/fileadmin/mc/mobility/Projects/IMS/SUPERBE/SUPERBE_Endbericht.pdf
- Heller, J. (2021). *Aktive Mobilität in Wien: Vertiefte Auswertung des Mobilitätsverhaltens der Wiener Bevölkerung für das zu Fuß gehen und das Rad fahren*. Stadt Wien. Abgerufen am 10.10.2024 von https://blog.stadtentwicklung.wien.gv.at/wp-content/uploads/sites/57/2021/03/Vert_Ausw_Aktiv_Mobili_Endb_21.01.2021.pdf
- Hertle, H., Dünnebeil, F., Gugel, B., Rechsteiner, E., & Reinhard, C. (2019). *BISKO Bilanzierungs-Systematik Kommunal. Empfehlungen zur Methodik der kommunalen Treibhausgasbilanzierung für den Energie- und Verkehrssektor in Deutschland Kurzfassung* (Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg (ifeu), Hrsg). Abgerufen am 30.05.2024 von https://www.ifeu.de/fileadmin/uploads/BISKO_Methodenpapier_kurz_ifeu_Nov19.pdf
- KBA. (2024). *Bestand nach Gemeinden (FZ 3)*. Das Kraftfahrt-Bundesamt. Abgerufen am 10.10.2024 von https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz3_b_uebersicht.html
- Latz, C. (2024). Unfallstatistik für Berlin: Wo es in der Hauptstadt am häufigsten kracht. *Der Tagesspiegel Online*. Abgerufen am 10.10.2024 von <https://www.tagesspiegel.de/berlin/unfallstatistik-fur-berlin-wo-es-in-der-hauptstadt-am-hauffigsten-kracht-11153728.html>
- Mobilitätsagentur Wien. (o.D.). *Schulstraße – Wiener Modell*. Abgerufen am 30.09.2024 von <https://www.wienzufuss.at/schulstrasse/>
- Reallabor Radbahn. (2024). *Reallabor Radbahn*. <https://www.radbahn.berlin/de/reallabor/studien>
- SenMVKU. (2019a). *Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) 2018—Mobilitätsdaten für Berlin auch bezirkweise*. Senatsverwaltung Für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz Und Umwelt. Abgerufen am 30.06.2024

von <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsdaten/zahlen-und-fakten/mobilitaet-in-staedten-srv-2018/>

SenMVKU (2019b). *Verkehrsmengen DTVw 2019*. Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt. https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=showMap&mapId=k_vmengen2019@senstadt

SenMVKU (2021a). *BEK 2030 - Umsetzung 2022 bis 2026*. Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt. Abgerufen am 30.07.2024 von <https://www.berlin.de/sen/uvk/klimaschutz/klimaschutz-in-der-umsetzung/bek-2030-umsetzung-2022-bis-2026/>.

SenMVKU (2021b). *Radverkehrsplan*. Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt. Abgerufen am 30.07.2024 von SenMVKU (2021). *BEK 2030 - Umsetzung 2022 bis 2026 - Berlin.de*. Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt. Abgerufen am 30.07.2024 von <https://www.berlin.de/sen/uvk/klimaschutz/klimaschutz-in-der-umsetzung/bek-2030-umsetzung-2022-bis-2026/>.

SenMVKU. (2023a). *Fahrrad Berlin: Fortschrittsbericht 2022*. Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt. Abgerufen am 20.08.2024 von <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radprojekte/radfortschrittsbericht/>

SenMVKU. (2023b). *Lärm durch Straßenverkehr*. Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt. Abgerufen am 30.08.2024 von <https://www.berlin.de/umwelt/themen/laerm/artikel.256013.php>

SenMVKU. (2024a). *Maßnahmen: Bessere Luft für die Hauptstadt - was wird getan?* [Berlin.de]. Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt. Abgerufen am 25.08.2024 von <https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/luft/luftreinhaltung/luftreinhaltplan-2-fortschreibung/massnahmen/>

SenMVKU. (2024b). *Unsere Vision: Bessere Luftqualität durch Verkehrsdaten*. Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt. Abgerufen am 25.08.2024 von <https://www.berlin.de/weniger-dicke-luft/unsere-vision/>

SenMVKU. (2024c). *Verkehrserhebungen (Verkehrsmengenkarte)*. Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt. Abgerufen am 30.09.2024 von <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsmanagement/verkehrserhebungen/>

SenMVKU (o.D.). *Luftreinhaltplan, 2.Fortschreibung (2019)*. Abgerufen am 30.07.2024 von <https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/luft/luftreinhaltung/luftreinhaltplan-2-fortschreibung/>

Sieber, N., Krail, M., & Hölzemann, C. (2024). *Klimawirkungen von Maßnahmen im Verkehr: Eine Literaturstudie zu Benutzervorteilen, Parkraummanagement und Maßnahmen zum massiven ÖPNV-Ausbau*. Fraunhofer ISI.

SenStadt. (o.D.). *Reallabor Radbahn*. Senatsverwaltung Für Stadtentwicklung, Bauen Und Wohnen. Abgerufen am 30.09.2024 von <https://www.berlin.de/sen/stadtentwicklung/quartiersentwicklung/programme/nationale-projekte-des-staedtebaus/reallabor-radbahn/>

SenStadt. (2022). *Umweltgerechtigkeit Berlin 2021/2022*. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen. Abgerufen am 01.06.2024 <https://www.berlin.de/umweltatlas/mensch/umweltgerechtigkeit/2022/auswertungsergebnisse-gesamtstadt-und-bezirke/>

Technische Universität Dresden. (2019). *Tabellenbericht zum Forschungsprojekt "Mobilität in Städten—SrV 2018."* Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik. <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsdaten/zahlen-und-fakten/mobilitaet-in-staedten-srv-2018/>

UBA (2022). *Verkehrslärm*. Umweltbundesamt. Abgerufen am 25.08.2024 von <https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/verkehrslaerm>

UBA. (2024). *Aktualisierung TREMOD/TREMOD-MM und Ermittlung der Emissionsdaten des Verkehrs nach KSG im Jahr*

2023. Umweltbundesamt. Abgerufen am 10.11.2024 von https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/126_2024_texte_aktualisierung_tremod_.pdf

Weisbrich, F. (2022). *Platz da! Die Krise als Katalysator der urbanen Flächenfrage*. Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg. Abgerufen am 25.08.2024 von <https://markus-buechler.de/wp-content/uploads/2021/01/2021-01-11-Pop-up-Infrastruktur-Vortrag-Weisbrich.pdf>

ANHANG

VORGEHEN DER VERKEHRSBILANZIERUNG

Der Sektor Verkehr stellt in der **territorialen Bilanzierung** den anspruchsvollsten Sektor dar. Während im stationären Bereich (private Haushalte, Wirtschaft, eigenen Liegenschaften) die Zuordnung des Endenergieverbrauchs zum Betrachtungsgebiet vergleichsweise einfach durch den Ort der verbrauchenden Anlage unter anderem über die Daten der Netzbetreiber möglich ist (siehe Klimaschutzkonzept Kapitel 6.1), ist diese Herangehensweise im Sektor Verkehr nicht möglich.

Vor der Einführung des BSKO-Standards wurde dieser Sektor häufig in einem Verursacherprinzip bilanziert. Aus diesem Grund stellt die folgende Darstellung noch einmal gesondert die **Anwendung des BSKO-Prinzips im Verkehrssektor** dar. Darin wird deutlich, dass all jene zurückgelegten Wege des Transit-, Ziel- und Quellverkehrs, die **innerhalb der Verwaltungsgrenzen** stattfinden, in die Bilanz eingehen. Nicht erfasst sind jedoch beispielsweise Flugreisen, die von der Bevölkerung der Kommune/dem Bezirk unternommen werden, jedoch weder innerhalb der Verwaltungsgrenzen starten noch enden.

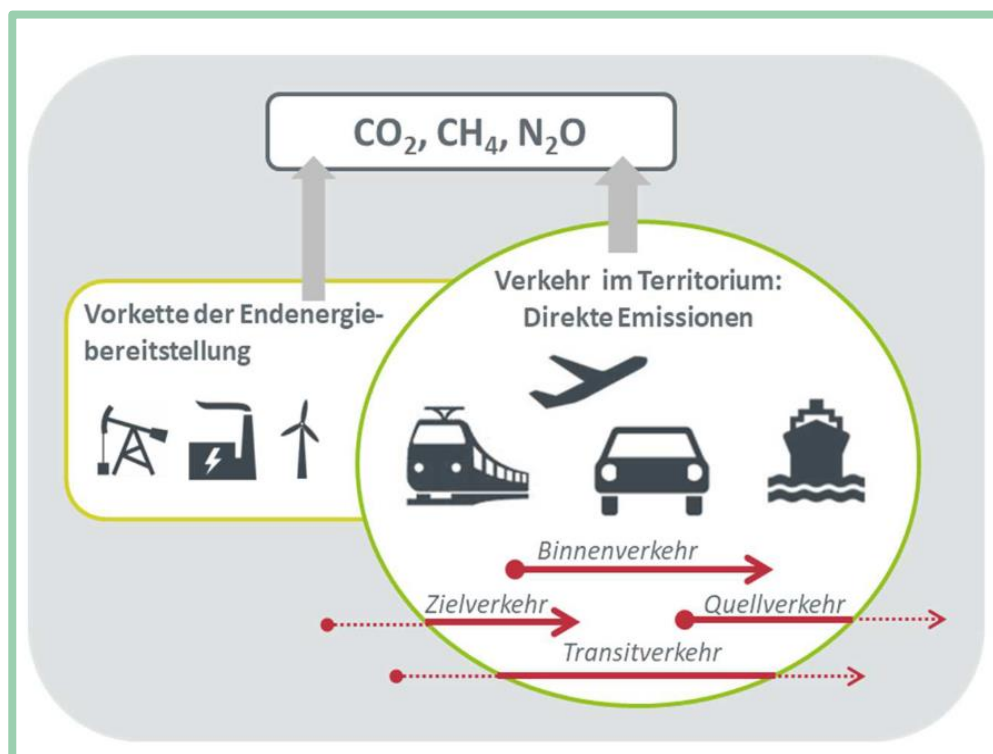


Abbildung 7 BSKO-Prinzip im Sektor Verkehr (Quelle: Hertle et al., 2019)

Normalerweise liefert das Verkehrsmodell Transport Emission Modell (TREMODO) den größten Teil der verwendeten Grundlagen für die Bilanzierung im Verkehrssektor (UBA, 2024). Dieses kann für den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg jedoch nicht in gewohnter Weise verwendet werden, da im TREMOD Verkehrsmodell die einzelnen Bezirke Berlins nicht als eigenständige administrative Bereiche geführt werden. Somit musste ein **eigens entwickeltes Vorgehen für die Verkehrsbilanzierung** Anwendung finden.

Diese erfolgt analog zu den Prinzipien der stationären Bilanz nach den methodischen Vorgaben der BSKO-Methodik (siehe Klimaschutzkonzept Kapitel 6.1). Zur Verdeutlichung dieser sei auf die zuvor aufgeführte Abbildung 7 verwiesen. Demnach gehen wie oben bereits beschrieben alle zurückgelegten Wege des Transit-, Ziel- und Quellverkehrs, die innerhalb der Verwaltungsgrenzen des Bezirks stattfinden, in die Bilanz ein. Dabei ist es unerheblich, inwieweit die verursachenden Personen innerhalb der Bezirksgrenzen wohnhaft sind. Neben den

Verkehrsströmen im Straßenverkehr werden dabei auch der ÖPNV, Fahrten im Schienenverkehr sowie, insofern lokal vorhanden, Energieverbräuche durch die Binnenschifffahrt und den Flugverkehr betrachtet.

Zur Quantifizierung dieser Verkehrsleistungen wurde eine Kombination von mehreren Berechnungsansätzen gewählt. Aufgrund der Komplexität wurde die Verkehrsleistung nur für ein Jahr quantifiziert. Zunächst ist dabei festzustellen, dass im Bezirk keine relevante Binnenschifffahrt und kein Flugverkehr stattfinden. Der Schienengüterverkehr konnte aufgrund der Datenlage nicht erfasst werden. Zur Ermittlung des weiteren

Schienenverkehrs wurden zunächst die gesamten Schienenwege im Bezirk erfasst und entsprechend ihrer Nutzung kategorisiert. Anschließend wurde die Länge der Streckenabschnitte erfasst und diesen die jeweiligen Linien der S- und U-Bahn, der Tram sowie des Schienenpersonennahverkehrs und -fernverkehrs zugeordnet. Anhand einer Auswertung aktueller Fahrpläne wurde die Taktung je Linie erfasst, sodass sich in Kombination mit der zugehörigen Trassenlänge die Verkehrsleistung je Verkehrsmittel des Schienenverkehrs ergibt. Folgende Darstellung zeigt die bilanzierten Streckenabschnitte.

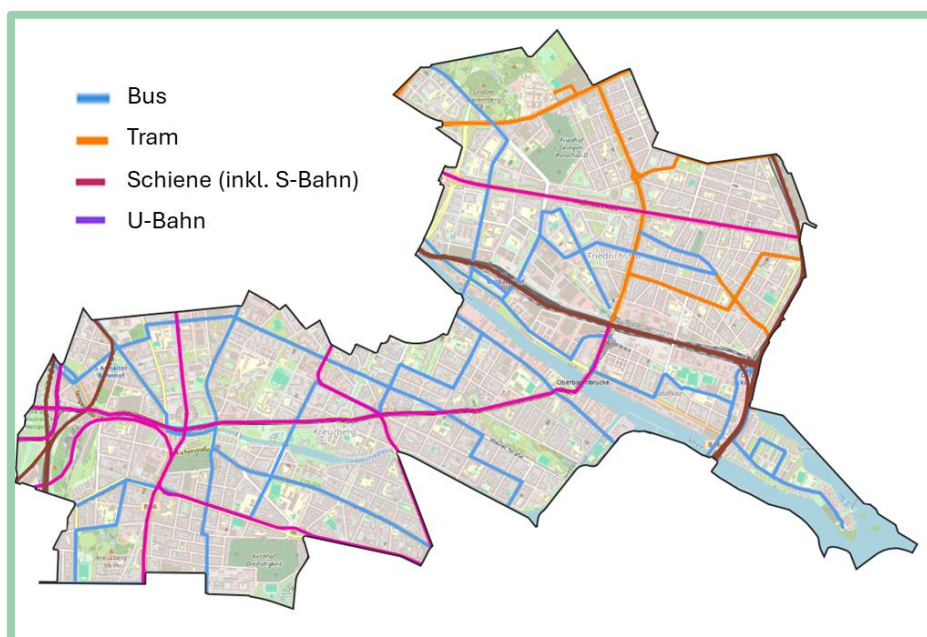


Abbildung 8 Schienennetz im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg (Eigene Darstellung basierend auf BAFK (2023a))

Zur Quantifizierung des Straßenverkehrs wurden verschiedene Datenquellen kombiniert. Die Verkehrsmenge im übergeordneten Straßennetz kann dabei für das Jahr 2019 direkt einer berlinweiten Straßenverkehrszählung entnommen werden (SenMVKU, 2024c), der [FIS-Broker](#) stellt darauf aufbauend je Streckenabschnitt des übergeordneten Straßennetzes die konkrete Verkehrsmenge (Anzahl an motorisierten Fahrzeugen in einem bestimmten Zeitraum) dar. Dabei wird zwischen den Fahrzeugtypen Pkw, Lkw, Lieferwagen, Linien- und Reisebussen sowie Krafträder unterschieden. Hinsichtlich des ÖPNV wird der hauptsächliche Busverkehr dem ÖPNV-Vorrangnetz entnommen und in geringen Teilen durch die Werte von Linienbussen in der Straßenverkehrszählung ergänzt. Im Falle des Nebenstraßennetzes liegen keine Anhaltspunkte für die jeweilige Verkehrsmenge vor, sodass diese anhand von Annahmen abgeschätzt werden muss. Die grundlegende

Lage des Nebenstraßennetzes wurde dem FIS-Broker entnommen. Die folgende Quantifizierung des Verkehrs im Nebenstraßennetz basiert auf der grundsätzlichen Annahme, dass jedes im Bezirk gemeldete Fahrzeug einmal täglich einen Weg vom Startpunkt im Nebenstraßennetz bis zum übergeordneten Straßennetz und wieder zurück unternimmt. Die dabei gewählte Beschränkung auf im Bezirk gemeldete Fahrzeuge wird dahingehend in unbestimmten Maßen ausgeglichen, dass in der Realität nicht jedes im Bezirk gemeldete Fahrzeug täglich bewegt wird. Die jeweilige Lage des Startpunktes im Nebenstraßennetz wird anhand der Einwohner*innenverteilung im Bezirk angenommen, die in der Detailstufe von Gebäudeblocks im FIS-Broker vorhanden ist. Anschließend wird je virtuellem Startpunkt die kürzeste Fahrlänge im Nebenstraßennetz bis zum übergeordneten Straßennetz ermittelt, sodass sich in Summe all dieser Weglänge eine tägliche Fahrleistung im

Nebenstraßennetz ergibt (siehe Abbildung 9). Diese wurde zu einem jährlichen Wert aggregiert und entsprechend der berlinweiten Verteilung laut Kraftfahrzeug-Bundesamt auf die jeweiligen Verkehrsmittel verteilt (KBA, 2024). Die folgende Darstellung visualisiert das Straßennetz in Friedrichshain-Kreuzberg und zeigt einen der

Zwischenschritte in der Quantifizierung des Verkehrs im Nebenstraßennetz. Zur Ermittlung der Weglänge, die ein Fahrzeug im Nebenstraßennetz zurücklegen muss, wird jedoch nicht die dargestellte Luftlinie gewählt, sondern eine tatsächliche Strecke im Nebenstraßennetz ermittelt.



Abbildung 9 Straßennetz in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg und Visualisierung der Identifikation nächstgelegener Hauptverkehrsstraßen (Darstellung mellon)

Nach erfolgter Berechnung der Fahrleistungen im Straßen- und auf dem Schienennetz wurden die im Klimaschutz-Planer ¹⁷ hinterlegten spezifischen Energieverbräuche je Verkehrsmittel gewählt und anhand dieser der Energieverbrauch im Verkehrssektor berechnet. Die Quantifizierung der Emissionen erfolgte anschließend erneut im Einklang mit der BSKO-Methodik anhand der im Klimaschutz-Planer hinterlegten Emissionsfaktoren (siehe Klimaschutzkonzept Kapitel 6.1). Dieses Vorgehen wurde ebenfalls in den Bezirken Mitte, Spandau, Marzahn-Hellersdorf sowie Charlottenburg-Wilmersdorf angewandt.

Diese Methodik hat das Ziel, die Energieverbräuche und Emissionen im Bezirk bestmöglich abzubilden. Dafür ist eine Kombination von Datenquellen aus verschiedenen Jahren nötig. So fand die Verkehrszählung des übergeordneten Straßenverkehrs im Jahr 2019 statt, während für den Schienenverkehr aktuelle Fahrpläne ausgewertet wurden. Das Ergebnis im Verkehrssektor ermöglicht damit keine Unterscheidung nach verschiedenen Bilanzjahren, sondern quantifiziert lediglich möglichst genau die Größenordnung von Energieverbrauch und Emissionen in diesem Sektor.

¹⁷ Der Klimaschutzplaner ist die zur Energie- und THG-Bilanzierung verwendete Software (siehe Klimaschutzkonzept Kapitel 6.1).