

Mobilitätskonzept Entwicklungsfeld Britzer Damm



Februar 2025

erstellt durch

Lars Reichenbach

Kai Lorenz

im Auftrag der

Rias Entwicklungsgesellschaft mbH

VIA Beratende Ingenieure

Axel Häger
Kai S. Lorenz

Düsseldorfer Straße 48
D - 10707 Berlin

Tel (030) 88 04 40-0
Fax (030) 88 04 40-88

via@viaberlin.de
www.viaberlin.de

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass für das Mobilitätskonzept.....	4
2	Standortanalyse	4
2.1	Ausgangslage.....	4
2.2	Verkehrliche Infrastruktur	4
2.2.1	Straßenanbindung.....	4
2.2.2	Angebot des ÖPNV	5
2.2.2.1	Bus	5
2.2.2.2	Straßenbahn	6
2.2.2.3	U-Bahn	6
2.2.2.4	S-Bahn.....	6
2.3	Geh- und Radwege und Fahrradabstellplätze – Radrouten / Radwegweisung.....	6
2.4	Ruhender Verkehr	7
2.5	Car-Sharing	7
2.6	Bike-Sharing	7
2.7	E-Tretroller/E-Scooter.....	8
2.8	Soziale Infrastruktur	8
2.8.1	Lebensmittelmarkt/Drogerie.....	8
2.8.2	Einzelhandel/Dienstleistung.....	8
2.8.3	Gesundheit	8
2.8.4	Schulen/Kindergärten	9
2.8.5	Freizeit/Sport/Naherholung/Kultur	9
2.8.6	Gastronomie.....	9
3	Maßnahmen für das Mobilitätskonzept.....	9
3.1	Planerische Maßnahmen für ein Neubaugebiet	10
3.1.1	Gestaltung der Infrastruktur.....	10
3.1.1.1	Kurze direkte Fuß- und Radwege	10
3.1.1.2	Radabstellanlage	11
3.1.1.3	Verknappung des Stellplatzangebots.....	11
3.1.1.4	Mobilitätsstation	11
3.1.1.5	Car-Sharing.....	12
3.1.1.6	Stellflächen für Lieferverkehr/Dienstleistungen, Paketstationen	12
3.2	Beteiligung Entwickler/Vermieter	12
3.3	Beteiligung Bewohner.....	13
3.4	Förderung der ÖPNV Nutzung.....	14
3.4.1	Ausgangslage ÖPNV	14

3.4.2	Maßnahmen zur Förderung der ÖPNV-Nutzung	15
3.5	Förderung der Fahrradnutzung.....	16
3.5.1	Ausgangslage Radverkehr.....	16
3.5.2	Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs	17
3.6	Förderung der Nahversorgung/-erholung (kurze Wege-Prinzip)	17
3.6.1	Ausgangslage Nahversorgung/-erholung	17
3.6.2	Maßnahmen für Nahversorgung/-erholung	18
3.7	Förderung NMIV durch externe Maßnahmen	18
3.7.1	Ausgangslage externe Maßnahmen	18
3.7.2	Externe Maßnahmen	18
4	Bewertung der Maßnahmen	20
4.1	Bewertung Maßnahmen des ÖPNV	21
4.2	Bewertung der Maßnahmen für Fuß- und Radverkehr	22
4.3	Bewertung der Maßnahmen Fahrten zu vermeiden	23
4.4	Bewertung der Maßnahmen zu Parken und Auto	24
5	Empfehlung	25

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Legende für folgende Abbildungen 2-5.....	20
Abbildung 2: Bewertung Maßnahmen ÖPNV	21
Abbildung 3: Bewertung Maßnahmen Fuß- und Radverkehr.....	22
Abbildung 4: Bewertung Maßnahmen, um Fahrten zu vermeiden	23
Abbildung 5: Bewertung Maßnahmen zu Parken und Auto	24
Abbildung 6: Ranking der Maßnahmen zum Mobilitätskonzept	26

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Anzahl Stellplätze für Fahrräder je Wohnung.....	11
Tabelle 2: Reisezeit ausgewählter Zielbereiche im Stadtgebiet für Rad und ÖPNV.....	16

Anhangsverzeichnis

Anhang 01: ÖPNV im Untersuchungsgebiet	
Anhang 02: Nahversorgung im Untersuchungsgebiet	

1 Anlass für das Mobilitätskonzept

Das geplante Wohn- und Gewerbegebiet soll mit geringstmöglicher Verkehrsentstehung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) entwickelt werden. Zum einen ist dies ein übergeordnetes Ziel der Berliner Stadtentwicklung, zum anderen hier konkret erforderlich, da das Gebiet für ca. 1.000 neue Einwohner nur über zwei Zufahrten an Hauptverkehrsstraßen erschlossen werden kann, die zusätzliche Knotenpunkte auf diesen Straßen erzeugen. Diese neuen Knotenpunkte sind in der Leistungsfähigkeit nur sehr begrenzt, um den Verkehrsablauf auf den Hauptstraßen weiter zu gewährleisten. Hierzu zählt auch der Busverkehr auf diesen Strecken, der für das Gebiet die einzige unmittelbar angrenzende und fußläufige Erschließung durch öffentlichen Verkehr darstellt.

Daher sollen mit diesem Mobilitätskonzept planerische, bauliche, organisatorische und betriebliche Maßnahmen auf ihr Potenzial hin untersucht werden, den Anteil des MIV im Quell- und Zielverkehr für dieses Gebiet zu minimieren.

2 Standortanalyse

2.1 Ausgangslage

Das Entwicklungsgebiet befindet sich derzeit im B-Plan-Prozess. Im Bestand ist das Gelände eine Brachfläche in überwiegend rückwärtiger Lage nur über zwei Grundstückseinfahrten angebunden. Daher ist jegliche Verkehrsentstehung durch Bebauung dieses Gebiets Neuverkehr, der zusätzlich entsteht. Es entfallen keine Nutzungen, die vorher zu Verkehrsaufkommen führten. Dies ist auch bei der Bewertung des Umfelds zu berücksichtigen. Der Ist-Zustand besonders bei der Infrastruktur im Nahbereich (Geschäfte, Lokale, Praxen und dergleichen) reflektiert den Bedarf, der durch eine große Brachfläche mit nördlich angrenzendem Gewerbegebiet und südlich benachbartem Friedhof entsteht. Durch die Entwicklung des Gebiets ändern sich auch diese Rahmenbedingungen, so dass sich entsprechende Effekte im Umfeld einstellen werden, oder in Gebiet selbst angeregt werden können.

2.2 Verkehrliche Infrastruktur

2.2.1 Straßenanbindung¹

Das Plangebiet grenzt an den Tempelhofer Weg und den Britzer Damm, die als Bestandteil des Berliner Hauptverkehrsstraßennetzes für die künftige Erschließung des Plangebietes maßgebend sind. Beide Straßen sind Bestandteil einer radialen Verbindung, die den Süden Berlins mit dem Stadtring (BAB 100) verbindet. Über die nördlich des Plangebietes kreuzende Gradenstraße bestehen Anschlüsse

- in ca. 1,5 km an die BAB 100 in westlicher Richtung
- sowie die BAB 113 2,2 km in östlicher Richtung

¹ Detaillierte Untersuchungen zum Straßennetz sind im separaten Gutachten „Bauvorhaben Britzer Damm 176 Verkehrliche Untersuchung“, Forschungs- und Planungsgruppe Stadt und Verkehr, 14.12.21 und nachfolgenden Überarbeitungen zu entnehmen

Über die nahe gelegenen Autobahnanschlüsse lassen sich zahlreiche Berliner Stadtteile zügig erreichen, ebenso wie über die A113 der Berliner Ring A10 für alle regionalen und Fernziele. Mit dem derzeit in Bau befindlichen 16. Abschnitt der BAB sowie der langfristig geplanten SOV (Süd-Ost-Verbindung) ergibt sich eine nochmals deutliche Verbesserung der Anbindung der östlichen Stadtteile.

Somit ist von der Netzlage her die Lagegunst für den MIV als hervorragend zu bewerten.

2.2.2 Angebot des ÖPNV

Für die Analyse und Bewertung des ÖPNV-Angebotes werden die Vorgaben aus dem „Nahverkehrsplan (NVP) Berlin 2019-2023“ herangezogen. Das grundsätzliche Leitbild lautet: *„Alle Berliner Siedlungsflächen gelten dann als vom ÖPNV erschlossen, wenn der Abstand zur nächstgelegenen Haltestelle, an der im Tagesverkehr mindestens ein 20-Minuten-Takt und im Nachtverkehr mindestens ein 30-Minuten-Takt angeboten wird [...]“*. Dabei werden verschiedene Erschließungsradien einer Haltestelle für unterschiedliche Nutzungsdichten und Tageszeiten definiert. Zudem wird nicht zwischen einer U-/S-Bahn/Tram/Bushaltestelle unterschieden. Der Wert umfasst eine Reichweite von 300 m (400 m bei Nachtverkehr) für hohe Nutzungsdichte (≥ 7.000 Einwohner je km^2) bis 500 m für niedrige Nutzungsdichte (≤ 7.000 Einwohner je km^2)². In Deutschland ist die Erreichbarkeit von Haltestellen regional sehr unterschiedlich gehandhabt und kann zwischen 300 - 1.200 m liegen (Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Verkehrs).

2.2.2.1 Bus

Im Untersuchungsgebiet befinden sich zwei Metrobus-Linien mit einer Erreichbarkeit am Knoten Britzer Damm / Tempelhofer Weg / Fulhamer Allee, der unmittelbar an das Planungsgebiet angrenzt. Als Zugangsweg entstehen dabei nur die gebietsinternen Wege, die je nach Gebäude bis zu 300 m betragen können. Die Linie M46 führt nach Norden über den S- und Fernbahnhof Südkreuz bis zum Zoologischen Garten und nach Süden über das Krankenhaus Neukölln weiter bis zum U-Bahnhof Britz-Süd. Diese Linie verkehrt im 10 Minuten Takt. Die Linie M44 führt nach Norden zum S-/U-Bahnhof Hermannstr. und in südlicher Richtung über den Britzer Garten nach Buckow bis zur Landesgrenze Berlin/Brandenburg (Großziehten). Diese Linie verkehrt im 5 (Spitzenstunden) bzw. 10 Minuten Takt. Die Linie M44 besitzt bereits einen sehr hohen Nachfragewert³, welcher sich durch das Neubaugebiet weiter erhöht. Die Haltestellen an diesem Knotenpunkt sind alle barrierefrei erreichbar und – mit Ausnahme M46 Fahrtrichtung Zoologischer Garten – ebenfalls mit Sitzgelegenheiten, einer dynamischen Abfahrtsanzeige sowie einem Wetterschutz ausgestattet.

In einer Entfernung von 400 - 500 m befinden sich weitere Buslinien. Die Buslinie 170 führt nach Westen bis zum S-/U-Bahnhof Rathaus Steglitz und in östlicher Richtung nach Treptow über den S-Bahnhof Baumschulenweg bis zur Baumschulenstr. am Plänterwald. Diese Linie verkehrt im 10 bzw. 20 Minuten Takt. Die Buslinie 181 führt aus Britz über den U-Bahnhof Britz-Süd ebenfalls nach Steglitz bis zum U-Bahnhof Walter-Schreiber-Platz und verkehrt im 10 bzw. 20 Minuten Takt.

² Nahverkehrsplan Berlin 2019–2023 (Seite 104)

³ Nahverkehrsplan Berlin 2019–2023

Anlage 2 – Rahmenbedingungen, Abbildung 12

Eine Busspur auf dem Britzer Damm ist bereits angeordnet, aber derzeit noch nicht umgesetzt. Diese Maßnahme verläuft von Britzer Dam vor Fulhamer Allee bis zur Autobahn AS Britzer Damm.

2.2.2.2 Straßenbahn

Eine Tramverbindung liegt in dem Stadtteil nicht vor. Laut NVP ist von der Hermannstr. nach Buckow-Süd eine Tramverbindung zunächst mit der Priorität als „weiterer Bedarf“ ohne Zieldatum gekennzeichnet.⁴

2.2.2.3 U-Bahn

Der nächstgelegene U-Bahnhof gehört zu der U-Bahnlinie U7 und ist ca. 1,1 km entfernt und direkt mit dem MetroBus (2 Stationen), Rad (5 Minuten) oder auch zu Fuß (15 Minuten) zu erreichen. Der Bahnhof Parchimer Allee ist barrierefrei zugänglich und am Bahnhof befinden sich zudem Abstellmöglichkeiten für das Fahrrad in Form von Abstellbügel.

2.2.2.4 S-Bahn

Der S-Bahnring bzw. die U-Bahnlinie U8 ist ca. 2,3 km (15 Min Bus, 10 Min Rad) entfernt und barrierefrei gestaltet. Die Station S+U Herrmannstraße bildet einen wesentlichen Verknüpfungspunkt zum Schnellbahnnetz und ist daher für das Mobilitätskonzept eine wesentliche Randbedingung. Vom Planungsgebiet aus ist der S-Bahnring jedoch nur mit Umstieg von einem weiteren Verkehrsmittel erreichbar.

Insgesamt erfüllt damit der ÖPNV die Forderung aus dem NVP für diesen Standort deutlich.

Weitere Maßnahmen sind im Bedarfsplan des NVP für das Untersuchungsgebiet nicht vorgesehen.

Eine Übersicht der Haltestellen im Untersuchungsgebiet und ihrer Erreichbarkeit ist dem Anhang 01 zu entnehmen.

2.3 Geh- und Radwege und Fahrradabstellplätze – Radrouten / Radwegweisung

In dem näheren Umfeld liegen Radverkehrsanlagen an den Hauptverkehrsstraßen vor. Es handelt sich hierbei i.d.R. um nicht benutzungspflichtige Radwege auf den Nebenanlagen. Im Tempelhofer Weg liegt die Breite bei 1,10 m bis 1,50 m. Der Britzer Damm südlich des Tempelhofer Wegs besitzt Breiten von 1,40-1,60 m, nördlich des Tempelhofer Wegs liegt diese nur bei 1,10m. Der Tempelhofer Weg und die Fulhamer Allee sind Teil des Radvorrangnetzes. Der Britzer Damm ist in Fahrtrichtung Norden als Ergänzungsnetz gekennzeichnet. Insgesamt entsprechen die Radverkehrsanlagen auf diesen Streckenabschnitten nicht den erhöhten Anforderungen des Radvorrangnetzes von 2,50 m auf dem Vorrangnetz und 2,30 m für das Ergänzungsnetz.⁵

In der näheren Umgebung sind keine Abstellrichtungen (bspw. Fahrradparkhäuser) im öffentlichen Straßennetz vorhanden.

Die Erschließung für den Radverkehr wird aber insgesamt im Sinne einer Grunderschließung als ausreichend eingestuft. Sie ist jedoch nicht besonders attraktiv zum Beispiel mit eigenen

⁴ Nahverkehrsplan Berlin 2019–2023

Anlage 3 – ÖPNV-Bedarfsplan

⁵ FGS: Bauvorhaben Britzer Damm 176 – Verkehrliche Untersuchung

Fahrradtrassen durch Parks und Kleingärten und entlang von Kanälen oder durch ruhige Anliegerstraßen. Durch den Teltowkanal sind nach Norden hin die Querungen stets auf Hauptverkehrsstraßen beschränkt.

Die Erschließung für den Fußverkehr erfolgt über das öffentliche Straßen- und Wegenetz. Der Gehweg auf der Westseite des Tempelhofer Wegs besitzt mit über 3,0 m eine ausreichende Breite auch im Sinne des Mobilitätsgesetzes. Gesicherte Fußgängerquerungen sind im Bereich der lichtsignalisierten Knotenpunkte an der Gradestraße, am Knotenpunkt Britzer Damm - Tempelhofer Weg/Fulhamer Allee und an dem Knotenpunkt Britzer Damm - Mohriner Allee vorhanden. Zwischen diesen Knoten befindet ansonsten keine gesicherte und barrierefreie Querungsstelle.⁶

2.4 Ruhender Verkehr

Im Tempelhofer Weg kann beidseitig im Bereich der äußeren Fahrstreifen geparkt werden. Auf der Westseite endet die Parkmöglichkeit mit den Pfeilmarkierungen ca. 50 m vor der Kreuzung Britzer Damm. Ferner besteht dahinter ein temporäres Halteverbot (Mo - Fr, 14 - 19 Uhr) auf einer Länge von ca. 100 m. Parkmöglichkeiten befinden sich auch in der Waldkraiburger Straße. Auf dem südlichen Britzer Damm besteht teilweise ein temporäres Parkverbot. Auf den nördlichen Britzer Damm ist das Parken möglich, diese Situation wird sich durch die Einführung der Busspur verändern. Tagsüber sind die Stellplätze in der näheren Umgebung bis auf den Abschnitt des temporären Halteverbotes nahezu ausgelastet. Es wird grundsätzlich davon ausgegangen, dass Parkplätze im Umfeld nicht für die geplanten Nutzungen zur Verfügung stehen.⁷

Im Gegensatz zur sehr guten Anbindung für den MIV stellt somit die eingeschränkte und mit Suchverkehr verbundene Parkplatzsituation einen deutlichen Standortnachteil für den MIV dar.

2.5 Car-Sharing

Für das Car-Sharing ist das Neubaugebiet aktuell in keinem Free-Floating Bereich integriert. Die nächstmögliche Abstellgelegenheit eines Free-Floating Anbieters ist ca. 600 m entfernt. Auch ein stationäres Angebot befindet sich nicht in (Geh)-Reichweite. Insofern muss eine Car Sharing Station im Planungsgebiet selbst geschaffen und betrieben werden, wenn dieses Angebot hier zur Verfügung stehen soll.

2.6 Bike-Sharing

Im Untersuchungsgebiet liegen Bike-Sharing Angebote vor. Die Verfügbarkeit ist für das Free-Floating Angebot stichprobenartig als gering einzuschätzen. Am nahegelegenen Knotenpunkt ist auch eine Abstellstation eines Anbieters vorhanden. Dabei ist zu beachten, dass das Neubaugebiet selbst bisher teilweise nicht im Zugangsbereich liegt, sondern lediglich die angrenzenden Straßen einschließt.

⁶ FGS: Bauvorhaben Britzer Damm 176 – Verkehrliche Untersuchung

⁷ FGS: Bauvorhaben Britzer Damm 176 – Verkehrliche Untersuchung

2.7 E-Tretroller/E-Scooter

Im Untersuchungsgebiet finden sich verschiedene Dienstleister mit einem Angebot für Free-Floating E-Scooter. Auch für die E-Scooter ist zu beachten, dass das Neubaugebiet selbst bisher teilweise nicht im Zugangsbereich liegt, sondern die angrenzenden Straßen/Gebiete umfasst.

Weitere Sharing-Angebote

Weitere Angebote wie E-Roller oder Lastenräder werden im Untersuchungsgebiet nicht angeboten. Eine Mobilitätsstation ist im vorhandenen Straßennetz ebenfalls nicht vorhanden.

2.8 Soziale Infrastruktur

Für eine autoarme Stadtentwicklung hat sich der Begriff der „15-Minuten-Stadt“ etabliert. Darunter ist zu verstehen, dass Bewohner von ihrem Standort die Zeile aller wesentlichen Aktivitäten des täglichen Lebens mit Fuß- oder Radwegen von ca. 15 Minuten erreichen können.

Hieraus ergeben sich bestimmte Radien für die Lage von Zielen um den Standort herum

„Für die Überprüfung der Erreichbarkeit von Einzelhandelseinrichtungen aus den Wohngebieten wird von einem Einzugsradius von 500 m (Luftlinie) in Gebieten hoher Einwohnerdichte und von 800 m in Gebieten niedriger Einwohnerdichte (i.d.R. Einfamilienhausgebiete) ausgegangen. Dies sind Einkaufsentfernungen, die auch von älteren Menschen in der Regel zu Fuß bewältigt werden können.“⁸

Eine Übersicht der nachfolgend aufgelisteten Angebote im Untersuchungsgebiet ist dem Anhang 02 zu entnehmen.

2.8.1 Lebensmittelmarkt/Drogerie

Im fußläufigen Bereich (500 m) befindet sich lediglich ein Supermarkt. Für einen ausgedehnteren Bereich bis 800 m befinden sich weitere Supermärkte. Mit dem Rad sind auch weitere Supermärkte in der näheren Umgebung (bis 1,6 km) gut zu erreichen. Die nächstgelegene Drogerie ist ca. 1,1 km (2 Busstationen) entfernt. Unmittelbar am naheliegenden Knotenpunkt ist ein Bäcker vorhanden.

2.8.2 Einzelhandel/Dienstleistung

Fußläufig ist vom Neubaugebiet aus kaum Einzelhandel zu erreichen. Es sind Friseure, Baumarkt, Möbelgeschäft, SB-Bank vorhanden. Jedoch sind die Gropius Passagen, Berlins größtes Einkaufscenter, mit einer Reisezeit von ca. 10 Minuten mit dem Fahrrad und ca. 15 Minuten mit dem ÖPNV zu erreichen.

2.8.3 Gesundheit

In unmittelbarer Nähe befindet sich keine Apotheke. Die nächstgelegenen Apotheken sind ca. 600 - 900 m vom Neubaugebiet entfernt. Das Krankenhaus Neukölln ist mit dem ÖPNV in ca. 15 und das Wenckebach Krankenhaus in ca. 20 Minuten zu erreichen.

⁸ Bezirksamt Treptow-Köpenick, Zentren- und Einzelhandelskonzept Anlage 1a, Seite 89; URL: <https://www.berlin.de/ba-treptow-koepenick/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/stadtplanung/zentren-und-einzelhandelskonzept-284328.php>

2.8.4 Schulen/Kindergärten

In der näheren Umgebung befinden sich mehrere Schulen. Darunter eine Gesamtschule, Grundschule, Kindertagesstätten, Gymnasium, Kita, Berufsschule, Berufsbildungswerk und Ganztagschule mit den Sonderpädagogischen Förderschwerpunkten "Sprache", "Körperliche und motorische Entwicklung" und "Geistige Entwicklung". Die Schulen sind überwiegend nicht weit vom Neubaugebiet entfernt und zügig fußläufig zu erreichen. Eine Schwimmschule ist ebenfalls vorhanden.

2.8.5 Freizeit/Sport/Naherholung/Kultur

Im unmittelbaren Umfeld sind mehrere Grün- und Parkflächen vorhanden, die auch Spielplätze und Möglichkeiten für Sportaktivitäten bieten (Tischtennis, Basketballplatz). Eine Fußballanlage mit mehreren Plätzen und einem ansässigen Fußballverein, ein Hockeyverein sowie eine Fitnessstudiokette ist ebenfalls vorhanden. Weiter ist als Sehenswürdigkeit/Unterhaltung das Schloss Britz und der Gutshof Schloss Britz mit Museen, Freilichtbühne, Weihnachtsmarkt und Rummel zur Osterzeit vorhanden.

2.8.6 Gastronomie

Im fußläufigen Umfeld befinden sich nur wenige Bars/Cafés/Kneipen, Imbisse und Restaurants.

3 Maßnahmen für das Mobilitätskonzept

Grundsätzlich gilt als Leitbild aller Maßnahmen die Vermeidung, Verminderung und Verlagerung von MIV-Fahrten. Dies kann durch Push Maßnahmen des MIV (Verschlechterung der MIV Bedingungen) und durch Pull Maßnahmen (Aufwertung des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs) umgesetzt werden.

Zudem müssen Maßnahmen hinsichtlich ihres Erfolgs für unterschiedlichste Nutzergruppen betrachtet werden, da diese ein durchaus unterschiedliches Mobilitätsbedürfnis haben (so zum Beispiel Bewohner, Besucher, mobilitätseingeschränkte Personen, Frauen, Jugendliche, Kinder, Schüler, Familien, Alleinerziehende, Berufstätige, Rentner, Angestellte, Dienstleister, Lieferanten). So könnte bspw. der Wunsch eines Bewohners lauten, keinen (Fremd-)MIV vor der eigenen Haustür zu haben, ein Lieferdienst oder Dienstleister ist jedoch stets bestrebt genau vor der Haustür einen Stellplatz vorzufinden. Viele der aktuellen Angebote für E-Roller, Lastenräder oder auch Car-Sharing wenden sich an körperlich fitte, mit den entsprechenden Zugangssystemen Systemen erfahrene Personen. Alte und Personen mit Mobilitätseinschränkungen oder auch Mütter oder Väter mit kleinen Kindern kommen für diese Angebote weniger in Frage. Hier sind eher Versorgungs- und Dienstleistungsansiedlungen im Gebiet selbst interessant. Eine verkehrssarme Erschließung der Wohngebäude durch ein naturnahes, parkähnliches Gelände wird tagsüber als sehr angenehm und frei von Verkehrslärm empfunden, nachts jedoch stellen solche Wege ein zumindest subjektiv empfundenen Sicherheitsrisiko für zum Beispiel Frauen dar. Die Bewertung von Maßnahmen erfolgt im Kapitel 4.

3.1 Planerische Maßnahmen für ein Neubaugebiet

3.1.1 Gestaltung der Infrastruktur

Die Gestaltung der Infrastruktur ist essential für eine erfolgreiche Nahmobilität. Lange, unattraktive oder komplizierte Wege zur Radabstellanlage oder Haltestellen des ÖPNV führen zu einer niedrigen Akzeptanz bei der Nutzung. Allgemein gilt für Geh-/Radwege, dass diese bis zur Haustür, Abstellanlagen für das Fahrrad oder auch der Haltestellen des ÖPNV möglichst direkt als kürzt mögliche Wege gestaltet werden. Einen Umweg um eine Grünfläche herum wird auf langer Sicht zu einem Trampelpfad auf der Grünfläche führen. Die Abstellanlagen für das Fahrrad sollten möglichst einfach erreichbar sein. D. h., es sind unnötige Wege (bspw. um ein Haus herum), deutliche Höhendifferenzen, Treppenstufen oder auch ein schleusenartiger Zugang möglichst zu vermeiden.

3.1.1.1 Kurze direkte Fuß- und Radwege

Für das gesamten Quartier sollen die Wege als gemeinsame Geh- und Radwege ausgebaut werden, damit eine Fahrt mit dem Fahrrad bis zur eigenen Haustür sichergestellt ist.

Für die nördliche Quartierstraße ist ein Querschnitt und Material zu wählen, der radfahrerfreundlich gestaltet ist. Auch der neu entstehende Knotenpunkt ist fahrradfreundlich auszubauen (siehe hierzu auch Kapitel 3.5.2).

Für die südliche Quartierstraße wird, aufgrund des beengten Querschnitts und da wenig Verkehr zu erwarten ist, ein verkehrsberuhigter Bereich vorgeschlagen. Der Radverkehr kann somit das Neubaugebiet einfach und sicher ebenfalls über den Südbereich verlassen, wenn Ziele in dieser Richtung liegen (zum Beispiel zu den Gropius-Passagen).

Die Wege im Neubaugebiet und der Zugang zum Neubaugebiet im Bereich des Knotenpunktes Britzer Damm / Fulhamer Allee – Tempelhofer Weg sollen als barrierefreier Geh- und Radweg konzipiert sein. Gemäß RAST 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) sind dabei die unterschiedlichen Belange mobilitätsbehinderter Personen und die Gestaltungsmerkmale für Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Dies ermöglicht einen schnellen Zugang zu den an diesem Knotenpunkt vorhanden Bushaltestellen, über die die Anbindung an U-/S-Bahn erfolgt. Auch der am Knotenpunkt nahegelegene ansässige Bäcker bzw. das Café und die Schulen im weiteren Umfeld sind deutlich zügiger zu erreichen. Generell dient dieser Knotenpunkt als zentraler Startpunkt für den weiteren Reiseverlauf. Es gilt zudem das kurze-Wege-Prinzip zu beachten, die Erschließung des südlichen Neubaugebietes sollte nicht ausschließlich als Umweg westlich um den Pfuhl oder die Gebäude vorhanden sein. Eine Abkürzung östlich des Pfuhls mit direkter Zuwegung zu den Gebäuden wird deutlich empfohlen (dasselbe gilt für das Erreichen der südlichen Erschließungsstraße).

Ein Zugang des Neubaugebietes für den Rad- und Fußverkehr am westlichen Rand wäre auch denkbar, um damit die Ost – West Verbindung zu stärken. Dort grenzt das Gebiet jedoch in eine Kleingartensiedlung, bisher ist hier keine Wegeverbindung vorgesehen.

Die Radwege sind in das vorhandenen Geh- und Radwegnetz zu integrieren, dies gilt für die Quartiersstraße im Norden und Süden, sowie dem zuvor genannten direkte Anbindung zum Knotenpunkten Britzer Damm / Fulhamer Allee – Tempelhofer Weg. Somit können Radfahrer das Quartier über drei Zufahrten bequem, komfortabel, sicher und schnell erreichen bzw. verlassen.

Letztlich gilt es sämtliche Wege sicher und komfortabel zu gestalten. Dazu zählt:

- eine ausreichende Ausleuchtung für ein Gefühl der Sicherheit
- Breite Geh-/Radwege
- barrierefrei gestaltete Wege (Rampen, taktile Leitstreifen, Kontraste)
- Förderung einer hohen Aufenthaltsqualität durch Sitzgelegenheit, Gelegenheit zum Verweilen, Möglichkeiten für Outdoor-Sport (bspw. Tartanbahn)
- Sauberkeit - Müllentsorgung (z. B. kleine Mülltonnen Laterne)
- zuverlässiger Winterdienst

3.1.1.2 Radabstellanlage

Die Anzahl an Abstellplätzen für Fahrräder sind in den Ausführungsvorschriften zu § 49 Absatz 1 und 2 der Bauordnung für Berlin beschrieben (AV Stellplätze). Diese beschreiben für „Gebäude mit Wohnungen“ je nach Wohnfläche eine entsprechende Anzahl an Abstellplätzen (siehe Tabelle 1). Für die Gestaltung und Anzahl der Abstellplätze sind auch die „Hinweise zum Fahrradparken“ zu beachten.

Table 1: Anzahl Stellplätze für Fahrräder je Wohnung

Wohnfläche je Wohnung	Anzahl Stellplätze Fahrrad
bis 50 m ²	1
bis 75 m ²	2
bis 100 m ²	3
> 100 m ²	4
mindestens jedoch 1 Abstellplatz für Sonderfahrräder bei Gebäuden mit mehr als 20 Wohnungen	

Es sollten mehrere Abstellanlagen für den Radverkehr für den Nord- und den Südbereich des Neubaugebietes vorhanden sein. Der Zugang zum Fahrrad ist stets so einfach wie möglich zu gestalten. Dabei gilt es auch zu beachten, ausreichend Abstellmöglichkeiten für Besucher sicherzustellen. Die Art der Abstellanlage kann dabei entscheidenden Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl haben. Eine sichere, wettergeschützte und leicht zugängliche Abstellmöglichkeit ist ausschlaggebend, auch verschiedene Fahrradtypen (Lastenrad, Anhänger) und ggf. die Möglichkeit zum Laden eines E-Bikes erhöht die Attraktivität. Auch der Zugang zur eigenen Wohnung durch ausreichend dimensionierte Aufzüge und Treppenhäuser ist zu berücksichtigen. Ein Angebot für Reparatur an zentraler Stelle des Neubaugebietes für alle Anwohner kann sich auch fördernd auswirken. Dabei gilt es zu beachten, dass dieses Angebot von einer Person oder einem Dienstleister betreut werden muss.

3.1.1.3 Verknappung des Stellplatzangebots

Die zentrale und unmittelbar wirksame Maßnahme zur Minimierung von motorisiertem Individualverkehr in einem Gebiet ist grundsätzlich ein gegenüber der Nachfrage reduziertes Angebot an Stellplätzen für Pkw. Hierdurch wird die wesentliche Randbedingung planerisch vorgegeben (Push Effekt), die für die Akzeptanz weiterer flankierender Angebote (Pull-Effekt) unverzichtbar ist. Dies gilt sowohl für die gewerblichen wie privat genutzten Stellplätze. Neben der Minimierung der Stellplätze ist auch Parkraummanagement möglich, hier insbesondere für die umliegenden Gebiete, um Verlagerungs- und Verdrängungseffekte aufzufangen.

3.1.1.4 Mobilitätsstation

Mobilitätsstationen sind Orte, bei denen sich Sharing-Angebote vor allem für elektrische Zweiräder (E-Fahrrad/E-Lastenrad, E-Bike/Moped/Pedelec, E-Tretroller, Segway, E-Roller), aber auch bspw. das Taxi bündeln und somit leicht von einem Verkehrsmittel auf das andere

umgestiegen werden kann. Mobilitätsstationen bieten die nötige Ladeinfrastruktur und sollten stets leicht zugänglich und wettergeschützt errichtet werden. Generell gilt, dass auch die technische Zugänglichkeit für jegliches Sharing-Angebot möglichst einfach, unkompliziert und intuitiv zu gestalten ist. Für die Lage der Mobilitätsstationen bieten sich vor allem Haltestellen des ÖPNV an. In Berlin sind solche Stationen bisher weitestgehend im innerstädtischen Bereich angesiedelt und bis 2025 noch in Evaluierung hinsichtlich ihres Nutzes für die Förderung in dem Mobilitätsverhalten.⁹ An den Mobilitätsstationen sind sowohl Free-Floating Angebote als auch stationsgebundene Sharing-Angebote möglich.

3.1.1.5 Car-Sharing

An einem größeren Neubaustandort bietet sich vorzugsweise das stationsgebundene Car-Sharing an, hier sogar ausschließlich, weil das Gebiet bereits außerhalb der Zone liegt, in der bisher die Free-Floating-Angebote in Berlin verfügbar sind. Dafür sollen Stellplätze in der Quartiersgarage nur für diesen Zweck ausgewiesen werden. Das Angebot soll sich explizit nur an den Anwohner des Neubaugebietes richten. Dabei sollten im südlichen und nördlichen Neubaugebiet ein stationsgebundenes Car-Sharing Angebot vorhanden sein. Gegenüber einem Free-Floating System hat es den Vorteil, dass die Verfügbarkeit eines Fahrzeuges höher ist, da immer derselbe Stellplatz vorhanden und kein Parken im öffentlichen Raum notwendig ist aufgrund des hohen Parkdrucks vor Ort. Eine der Entwicklungsgesellschaften dieses Gebiets, die GEWOBAG, betreibt stationäres Carsharing über einen Anbieter als Partner bereits in anderen Berliner Wohnanlagen, so dass hier die Startbedingungen auch von organisatorischer Seite günstig sind.

3.1.1.6 Stellflächen für Lieferverkehr/Dienstleistungen, Paketstationen

MIV-arme Verhaltensmuster bei den Bewohnern und Beschäftigten bringen gleichzeitig erhöhtes Lieferaufkommen für Einkäufe, Essen, Medikamente und dergleichen. Um dieses sicher abwickeln zu können, darf der Lieferverkehr nicht Zufahrten und Zugänge blockieren. Es sind Bewegungs- und Ladeflächen für den Lieferverkehr in den Zugangsbereichen der Gebäude vorzusehen. Dazu zählen auch die Pflegedienste, Taxiunternehmen usw. An diesen Stellflächen oder unmittelbar angrenzenden Gebäudeflächen können vorzugsweise auch Paketstationen aufgestellt werden. Diese könnten im besten Fall Dienstleister unabhängig gestaltet werden. Für die Feinverteilung von Transportgütern wie Großeinkäufe, Möbel, Getränke usw. zu den Gebäuden durch die Anwohner selbst schlagen wir Lastenkarren vor (analog zum Baumarkt) die gegen Pfandmünze, Hausschlüssel oder App im Bereich der Fahrradplätze nahe den Zufahrten zu den Parkhäusern oder anderen geeigneten Orten im EG Bereich genutzt werden können. Idealerweise sind diese Karren kompatibel für die Aufzüge, um den Transport bis zur Wohnungstür zu ermöglichen.

3.2 Beteiligung Entwickler/Vermieter

Bei der Umsetzung von Maßnahmen eines Mobilitätskonzepts ist es grundsätzlich von entscheidender Bedeutung für den (langfristigen) Erfolg, dass diese Maßnahmen nicht nur einmal gebaut oder eingerichtet werden, sondern von Anfang an betreut, bewertet und verbessert werden. Da viele der Maßnahmen mit gemeinschaftlich genutzten technischen Geräten, gemeinsam genutzten Räumen und zur Verfügung gestellter Zugangs- und

⁹ Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, Mobilitätsstationen; URL: <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/geteilte-mobilitaet/mobilitaetsstationen/>

Abrechnungsinfrastruktur verbunden sind, ist durchgehend eine aktive Rolle des Trägers dieser Maßnahmen unerlässlich. Diese Aufgaben umfassen unter anderem

- Anschaffung von Geräten (z.B. Fahrräder, Paketstationen, Ladeinfrastruktur, Carsharing-Fahrzeugen)
- Ausstattung von Räumen (Fahrradabstellräume, deren Schließsysteme, Beleuchtung usw.)
- Bereitstellung von Buchungssystemen, Abrechnungssystemen (Apps)
- Betrieb der verschiedenen Systeme: Wartung und Instandhaltung, Versicherung, Verwaltung, Ansprechpartner, Security
- Übernahme der Kosten für Beleuchtung, Belüftung, Betrieb

Letztendlich tragen alle diese Maßnahmen zu weiteren, zusätzlichen Nebenkosten der Immobilie bei, die ohnehin schon Gartenpflege, Hausmeisterdienste, Winterdienst, Aufzüge und sonstiges Facility Management umfassen. Daher ist es für ein Überleben solcher Maßnahmen über die Startphase hinweg wichtig, dass die zusätzlichen Kosten so gering wie möglich gehalten werden.

Dies kann erfolgen durch

- Einbindung von Beteiligten, die von diesen Maßnahmen profitieren: Zum Beispiel durch die Aufstellung der Paketstationen durch die einschlägigen Anbieter, die hierfür den Betrieb übernehmen und die Fläche mieten. Der Nachteil ist hierbei eher optisch durch das „Sammelsurium“ von gebrandeten Stationen der verschiedenen Anbieter.
- Übertragung einzelner Aufgaben an spezialisierte Dienstleister, für die diese Leistung das Kerngeschäft darstellt, wie zum Beispiel Anbieter von stationärem Car-Sharing. Dies ist sicher auch sinnvoll für die häufig erwähnte „Kiezwerkstatt für Fahrräder“. Solche Einrichtungen sind wirtschaftlich in der Regel nicht tragfähig und vom Engagement einzelner Enthusiasten abhängig. Hier ist es sinnvoller, mit bestehenden Fahrradläden Kooperationen abzuschließen, die speziell für die Bewohner Serviceleistungen anbieten.
- Einsetzen einer Person als zuständigen Ansprechpartner für alle mobilitätsrelevanten Aspekte, auch als Schnittstelle zu Gewerbetreibern und Behörden.

Zu vermeiden sind:

- Fragmentierung von Zuständigkeiten zum Beispiel durch mehrere Vermietungsgesellschaften oder Eigentümerstrukturen
- Technische Infrastruktur installieren und sich weitgehend selbst überlassen
- Fehlende Überwachung und Kontrolle durch Videoüberwachung und Security
- Fehlendes Feedback zu Nutzung und Schwachstellen

Das Mobilitätskonzept ist also keine einmalige Einrichtung bei Fertigstellung der Gebäude, sondern ein ständiger Prozess, der aktive Beteiligung von Betreiberseite erfordert, in diesem Fall durch die Eigentümer der Gebäude. Die langfristige Realisierung der Maßnahmen steht im Spannungsfeld der Erhöhung der Attraktivität des Wohn- und Arbeitsstandorts auf der einen Seite und der damit verbundenen umlagefähigen Nebenkosten auf der anderen Seite.

3.3 Beteiligung Bewohner

Da sich das Gebiet noch in der Planungsphase befindet, fehlen die eigentlichen Akteure der Mobilität: Bewohner und Beschäftigte des Gebiets. Somit ist keine begleitende Einbindung der späteren Nutzer und Co-Finanzierer zum jetzigen Zeitpunkt möglich.

Dies ist aber mit Fertigstellung der Gebäude nachzuholen. Für die Akzeptanz gerade auch der eher einschränkenden Maßnahmen ist es sinnvoll, die Vorteile des Gesamtpakets an Maßnahmen zu vermitteln und die Bewohner dabei zu unterstützen. Ebenso ist es sinnvoll über entsprechende Foren Feedback und Verbesserungsvorschläge einspeisen zu lassen, so dass die Maßnahmen auch ein „kiezspezifisches Branding“ erhalten.

Grundsätzlich ist es jedoch von Vorteil, wenn wie hier bereits in der Planungsphase die Grundstruktur für eine verträgliche Verkehrsentwicklung definiert wird und Gebäude und Freiflächen diese dann ermöglichen und nicht nachträglich angepasste werden müssen, wie in Bestandsgebieten.

3.4 Förderung der ÖPNV Nutzung

3.4.1 Ausgangslage ÖPNV

Der Standort ist wie beschrieben unmittelbar an zwei Metrobuslinien angebunden, also Buslinien mit einem 10 bzw. 5 Minuten Takt. Die Haltestelle grenzt unmittelbar an das Gebiet an, so dass als verbleibender Fußweg nur der Weg im Gebiet selbst verbleibt, somit ist die Zugangsschwelle zum ÖPNV bereits extrem niedrig. Der Weg zur Bushaltestelle ist nur unwesentlich weiter als zum Parkhaus auf dem Gelände und kürzer als zu einem freien Straßenparkplatz im umliegenden Straßenland.

Von daher bietet diese Lagegunst bezogen auf das Busnetz eine gute Voraussetzung, um den ÖPNV als Verkehrsmittel für Fahrten bspw. zum Arbeitsplatz zu nutzen. Auf der anderen Seite ist es aber auch *nur* eine Busverbindung, die dadurch einen weiteren Umstieg auf das Schnellbahnnetz notwendig macht für die Erreichbarkeit der wesentlichen Zielgebiete in der Stadt. Buszubringer sind mit Hinblick auf Störanfälligkeit im Stau, Überfüllung und Fahrkomfort weit weniger attraktiv als Bahnen. Für diese Bus-Anbindung an den S-Bahnring bzw. die U8 sind mit Fußweg zur Haltestelle und 5 Stationen Bus 15 Minuten Reisezeit erforderlich. Innerhalb des Rings ist dann im Grunde jedes Ziel binnen einer halben Stunde erreichbar. Die Linie M44 bedient teilweise nicht die gesamte Strecke und fährt in verkürzter Form von der Station S+U Hermannstr. lediglich bis zur Haltestelle Britzer Damm/Gradestr., dort befindet sich auch der BVG Betriebshof Britz.¹⁰ Die Anbindung zur U7 ist mit 7 Minuten und nur 2 Haltestellen deutlich kürzer, dafür aber nur interessant für Ziele, die entlang der U7 liegen. Die Anbindung an die U7 wäre sogar auch als Fußweg noch attraktiv, zumindest in den Sommermonaten durch den Schlosspark Britz ergibt sich eine attraktive naturnahe Verbindung, aber 15 Minuten sind hierfür zu Fuß auch zu veranschlagen.

Im Hinblick auf die Erreichbarkeit der Ziele im Stadtgebiet ergeben sich für Wege in Stadtzentrum (Potsdamer Platz) einschließlich des beschriebenen Buszubringers Reisezeiten von einer guten halben Stunde. Für Fahrten in den Norden der Innenstadt (Gesundbrunnen/Nordkreuz) sind es 42 Minuten, zum Ostkreuz 27 Minuten, zum Westkreuz 35 Minuten. Dadurch ergeben sich für den Berufspendlerverkehr in die Innenstadt durchaus attraktive Verbindungen, die den Reisezeiten für die entsprechenden Strecken mit dem Auto sehr ähnlich sind, wobei hier in der Innenstadt die Stellplatzverfügbarkeit am Arbeitsplatz eine entscheidende Rolle bei der Verkehrsmittelwahl spielt.

¹⁰ BVG: Linienverlauf Bus M44; URL: <https://www.bvg.de/de/verbindungen/linienuebersicht/m44>

Für mehr tangentialen Verbindungen, zum Beispiel zum auch zunehmend als Arbeitsplatz bedeutenden Standort Adlershof, ergeben sich Reisezeiten im ÖPNV von 38 Minuten, damit qualitativ durchaus vergleichbar mit den Zielen in der Innenstadt, aber natürlich sind solche tangentialen Verbindungen im Außenbereich mit dem Auto (15 Minuten) deutlich schneller erreichbar. Noch eindeutiger ist es bei Arbeitsplätzen an der Peripherie oder in Brandenburg.

Der Standort hat generell durch die nahen Autobahnen A100 und A113 eine sehr attraktive Lage für den MIV, die nur durch Stellplatzbeschränkungen am Zielort und die Anfälligkeit des städtischen Autobahnverkehrs bei Überlastung und Störungen aller Art einschränken können. Diese Probleme der Überlastung der Hauptstraßen betreffen dann aber auch den Buszubringer, was die generischen Vorteile des ÖPNV dämpft. Eine perspektivische Erschließung des Gebiets mit einer Straßenbahnlinie würde hier einen echten Entscheidungsvorteil für den ÖPNV bedeuten.

Für Studierende der TU, FU und HU ergibt sich ein vergleichbares Bild, alle drei Standorte sind in 41-52 Minuten zu erreichen (siehe Tabelle 2).

3.4.2 Maßnahmen zur Förderung der ÖPNV-Nutzung

Für die Frage nach Maßnahmen für den ÖPNV bedeutet dies, dass es kurzfristig keine standortbezogenen Fördermaßnahmen gibt. Die ÖPNV Erschließung unmittelbar am Standort ist gegeben, und zwar durch 2 Metrobuslinien mit attraktivem 10 und 5-Minuten Takt. Hierdurch wird die Anbindung ans Schnellbahnnetz gewährleistet. Eine weitere Attraktivitätssteigerung durch eine Tramlinie ist kurz- und mittelfristig nicht zu erwarten. Auch eine Verlängerung der U-Bahnlinie U8 nach Süden hinaus ist nicht vorgesehen und auch langfristig nicht angedacht, diese würde (mit Haltestelle am Neubaugebiet) die Attraktivität des ÖPNV jedoch deutlich steigern.

Somit verbleiben als bauliche Maßnahmen am Standort eine Ergänzung um einen bisher fehlenden dynamischen Abfahrtsanzeiger, die jedoch nur geringen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl haben, da diese Informationen inzwischen über Apps noch leichter und überall verfügbar sind. Wetterschutz beim Warten an der Haltestelle ist bereits (fast) komplett vorhanden. Auch hier könnte der letzte verbleibende Standort mit einem Warthäuschen ausgestattet werden. Akustische Hinweise, ähnlich wie an S-Bahn Haltestellen, könnten auch die Attraktivität vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen oder abgelenkte Personen erhöhen.

Als betriebliche Maßnahme sind eine Taktverdichtung des M46 (auch Linien 181 und 170) oder auch die Einführung von X-Buslinien denkbar. Aufgrund der hohen Nachfrage käme dafür bevorzugt ein „X44“ mit einer direkten Anbindung zum S-Bahnring infrage. Diese Maßnahmen könnten mittelfristig umgesetzt werden. Der teilweise verkürzte Streckenverlauf bis zur Haltestelle Britzer Damm/Gradestr. kann um eine Station bis zum Neubaugebiet (Haltestelle Fulhamer Allee) verlängert werden, ohne dabei große Umwege für die Anfahrt zum Betriebshof Britz in Kauf nehmen zu müssen.

Eine Stabilisierung der Umlaufzeiten für M44 und M46 können durch Busspuren, Vorrangschaltungen etc. im Linienverlauf erreicht werden.

3.5 Förderung der Fahrradnutzung

3.5.1 Ausgangslage Radverkehr

Das Fahrrad als Verkehrsmittel und nicht als reine Freizeitaktivität hat besonders seit der Pandemie eine umfassende Renaissance erlebt. Es ist auch in Berlin inzwischen zu einer wahrnehmbaren Alternative geworden weit über die Grenzen der fahrradaffinen Zielgruppen hinaus. Auch für diesen Standort bietet das Fahrrad für Pendler zumindest im Vergleich zum ÖPNV eine zeitlich gleichwertige oder teilweise günstigere Alternative für die meisten Ziele in der südlichen Hälfte der Innenstadt:

Table 2: Reisezeit ausgewählter Zielbereiche im Stadtgebiet für Rad und ÖPNV

nach Standort	Rad [min]	ÖPNV [min]	Unterschied
<i>Freizeit / Erholung</i>			
Gropius Passagen	10	15	33%
Tempelhofer Feld	11	22	50%
Potsdamer Platz	33	34	3%
Alexanderplatz (City Ost)	35	37	5%
Zoo (City West)	40	45	11%
Tierpark	40	44	9%
Olympiastadion	66	58	-14%
Uber-Arena	30	45	33%
Alte Försterei	43	54	20%
<i>Bildung / Arbeit</i>			
HU Berlin	38	41	7%
TU Berlin	49	52	6%
FU Berlin	43	45	4%
Adlershof (Walter Nernst Str.)	34	38	11%
Siemensstadt	66	57	-16%
Nordkreuz (Gesundbrunnen)	53	42	-26%
<i>Reisen</i>			
Hauptbahnhof	42	40	-5%
BER	46	44	-5%
Südkreuz	23	24	4%
ZOB	58	44	-32%

Ein Blick auf die dabei zur Verfügung stehenden Routen schränkt die Attraktivität für Verbindungen in die Innenstadt jedoch ein. Durch den Teltowkanal bestehen nur wenige Querungen im Zuge von Hauptverkehrsstraßen. Insbesondere die Erschließung des S-Bahnringes über die Herrmannstraße erscheint trotz der bereits umgesetzten Maßnahmen zu Radfahrstreifen auf der Herrmannstraße im Bereich des S-Bahnhofs nicht unbedingt attraktiv. Abhilfe schafft erst die geplante Radschnellverbindung „Y-Trasse“ ab der Kanalquerung über die Rungiusbrücke und dann über das Tempelhofer Feld und weiter in die Innenstadt. Für die Fahrradrouten im Berufsverkehr bieten aktuell eher die tangentialen Verbindungen nach Südosten (Adlershof) oder Richtung Tempelhof und Steglitz einen Anreiz.

Die Fahrtzeiten selbst, obwohl durchweg konkurrenzfähig mit dem ÖPNV, liegen je nach Ziel jedoch deutlich über 20 Minuten, in der Regel zwischen 30 und 45 Minuten und dabei in einem

Rahmen, der als „zweimal tägliches Workout“ zwar durchaus wünschenswert wäre, jedoch nicht generell als Standardlösung akzeptiert werden wird. Dabei wird auch die Verbreitung von E-Bikes dies nicht komplett kompensieren. Zudem ist das bei den Berliner Wetter- und Lichtbedingungen eher im Sommerhalbjahr als im Winter der Fall. Es bleibt die Möglichkeit der Kombination von Fahrrad und S-Bahn (U-Bahn eher selten) um hier lange Strecken oder schlechtes Wetter zu kompensieren. Diese Lösung verkoppelt jedoch nur zwei Verkehrsmittel ohnehin ohne Auto miteinander, stellt somit keinen Umstieg oder grundsätzliche Verlagerung von MIV dar. Gleichwohl ist es aber eine den Radverkehr stützende Möglichkeit, wenn äußere Bedingungen die reine Radnutzung erschweren. Zu beachten sind dabei jedoch auch erhöhte Beförderungskosten.

3.5.2 Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

Für die Förderung des Radverkehrs gelten grundsätzlich die in Kapitel 3.1 beschriebenen Ansätze für ein Neubaugebiet. Darüber hinaus ist die Förderung des Radverkehrs durch Steigerung der Attraktivität und des Komforts der Radinfrastruktur möglich durch:

- eigene Radverkehrsanlage (kein Mischverkehr)
- breite Radwege für zügige Fahrten und Überholmöglichkeiten zu schaffen / Radschnellwege
- Ergänzung von Ampeltrittbrettern und Fahrradgeländern an Knotenpunkten¹¹ (wie es im weiteren Umfeld auch umgesetzt wurde Bsp. Neue Späthstr.), um den Fahrkomfort zu steigern.
- Sicherheitsaspekte an Knotenpunkten (Aufstellstreifen für Radfahrer, Grünvorlauf etc.)
- Anpassung/Steuerung der Signalzeitpläne der LSA („Grüne Welle“, erhöhte Freigabezeiten) für den Radverkehr
- Denkbar ist ein Anschluss in Richtung Westen bspw. an den Schlangenweg, um Umwege über die Gradenstraße oder den Koppelweg/Mohriner Allee zu vermeiden und somit die Fahrbeziehung nach Tempelhof und ferner Steglitz zu verbessern.

Bei der Betrachtung des Fahrrads als Verkehrsmittel für Pendler sollte aber auch berücksichtigt werden, dass diese Option, selbst wenn sie nur saisonal oder an ausgewählten Tagen genutzt wird, dann doch erheblich dazu beiträgt, dass das Fahrrad bei der Verkehrsmittelwahl an Bedeutung zunimmt.

3.6 Förderung der Nahversorgung/-erholung (kurze Wege-Prinzip)

Das Ziel für einer angemessenen Nahversorgung ist die Stärkung des Binnenwerks und der Vermeidung bzw. Verminderung von Wegen. Angestrebt ist die Verbesserung der fußläufigen Nahversorgung (Lebensmittel, Restaurants, Freizeiteinrichtung, Bildung, Ärzte, Apotheken etc.), damit der Großeinkauf vor Ort stattfinden kann oder auch das Eltern-Taxi nicht benötigt wird.

3.6.1 Ausgangslage Nahversorgung/-erholung

Siehe hierzu Kapitel 2.8. Wie dargestellt, ist das Umfeld dieses heute als Brache liegenden Gebiets auch durch diese Brache mit geprägt. Grundsätzlich gilt jedoch zu beachten, dass es sich um ein dynamisches Gebiet handelt, denn durch neue Anwohner entstehen erst neue Nachfragen bzw. Angebote.

¹¹ Falco, FalcoSupp Ampeltrittbrett; URL:
<https://www.falcoegmbh.de/produkte/fahrradparksysteme/fahrradservice/falcosupp-fahrradgelande.html>

3.6.2 Maßnahmen für Nahversorgung/-erholung

Die Maßnahmen resultieren aus Erkenntnissen der in Kapitel 2.8 beschriebenen Angeboten und der damit verbundenen zu erwartenden Nachfrage, um so das zuvor formulierte Ziel zu erreichen. Zu den möglichen Maßnahmen gehören.

- Der Aufbau zielgruppengerechter Freizeitqualität, wie Spielplätze/Grünflächen/Wiesen in Kombination mit Rastmöglichkeiten oder kleinere Sportplätze/Sportanlagen (bspw. durch das Anlegen einer Kunststoffbahn/Laufbahn im Neubaugebiet, Outdoor-Fitness)
- Für den tägl. Bedarf ist ein fußläufiger Supermarkt unentbehrlich, zudem sind auch Flächen für Drogerie/Kiosk/Bäcker vorzusehen.
- Es ist genügend Fläche für die Ansiedlung von Ärzten (Hausarzt)/Apotheke bereitzustellen.
- Angebot von kleineren Einzelhandelsgeschäften soll geschaffen werden.
- Platz für Imbiss/Bistro ist vorzusehen.
- Eine offene Kantine ansässiger Firmen (ASML) als Treffpunkt der Anwohnerschaft.
- Eine (Universal-)Paketstation, die für alle Zulieferer nutzbar ist (Bsp. Firma „DeinFach“).
- Ein Teil der Siedlung als Werksiedlung von ASML ausgeben, um dadurch einen sehr kurzen und nur fußläufigen Arbeitsweg zu generieren.

3.7 Förderung NMIV durch externe Maßnahmen

Externe Maßnahmen sind von dem Neubaugebiet unabhängig. Sie dienen stets der Stärkung des nichtmotorisierten Individualverkehrs (NMIV). Darauf hat man erstmal keinen direkten Einfluss, da bspw. kein Zwang für Arbeitgeber o. Ä. entstehen darf, wodurch die Attraktivität und somit auch der Erfolg des Arbeitgebers beeinflusst werden kann.

3.7.1 Ausgangslage externe Maßnahmen

Für Berufstätige, die das Neubaugebiet als Zielverkehr haben, bietet ASML derzeit bereits teilweise eine HomeOffice Möglichkeit an. Ein Shuttleservice zu einem Sammelparkplatz hatte aufgrund geringer Akzeptanz keinen nachhaltigen Erfolg und wurde eingestellt.

3.7.2 Externe Maßnahmen

Grundsätzlich können die Maßnahmen aus den vorherigen Kapiteln ebenfalls als externe Maßnahmen angesehen werden, da sie übertragbar für Dritte an anderen Standorten sind. Die Förderung des NMIV durch Abstellanlage etc. (s. o.) am Zielort ist ebenfalls als Förderung des Radverkehrs am Quellort anzusehen. Dies gilt für Arbeitsstellen, Freizeiteinrichtungen, Bildungseinrichtungen, für die Nahversorgung, Einkaufszentren u. Ä. Externe Maßnahmen sind durch jeweilige Arbeitgeber gesteuert und daher nicht durch den Neubau beeinflussbar.

Darüber hinaus können Arbeitgeber durch verschiedene Maßnahmen die Wege ihrer Mitarbeiter vermeiden/vermindern und die Wahl des Verkehrsmittels beeinflussen:

- Angebot von HomeOffice
- Jobticket für Beschäftigte
- Förderung und managen von Fahrgemeinschaften
- Shuttlebusse zu wichtigen Verkehrsknoten oder auch an P+R Standorten
- Reduzierung Stellplätze am Arbeitsplatz bei eigenen vorhandenen Stellplätzen
- „Parking Cash Out“ (Verzicht auf den eigenen Stellplatz am Arbeitsplatz durch Ausgleichsmaßnahme wie bspw. ÖPNV-Ticket, hochwertiges Fahrrad o. Ä.)

- Dusch- und Umkleidemöglichkeit am Arbeitsplatz
- Car-Sharing Kooperationen (auch andere Sharingformen)
- Durch Informationsabende können auch die Anwohner selbst als Verantwortlicher bspw. eines Lastenrad-Verleihsystem geworben werden.
- Angebot von Shared Space Offices mit entsprechender technischer Infrastruktur im Gewerbeteil der Siedlung oder in den Wohngebäuden, wo Bewohner in Ruhe und professionell Homeoffice machen können, nicht unter ungünstigen Bedingungen „am Couchtisch“
- Mietnachlass bei nachweislichem Verzicht auf eigenen Pkw, solche Anreize sind bei Erstbezug rechtzeitig zu kommunizieren (Werbung, Broschüre...)
- Bei Erstbezug sind Informationen über vorhandenen Mobilitätsleistungen, deren Verfügbarkeit, die Kosten und vor allem deren Zugang den Bewohnern zu übergeben.

Vorstellbar sind auch vergünstigte Angebote für das Abstellen von Sharing-Fahrzeugen bei privaten Parkhäusern von Freizeiteinrichtungen oder Einkaufszentren.

Eine weitere Maßnahme ist die Kosten für die Nutzung des ÖPNV zu reduzieren. So könnte z. B. die Mitnahme des Fahrrads kostenfrei gestaltet werden.

Letztlich ist die Verknappung von Parkraum oder die Einrichtung von Parkraumbewirtschaftung ein Mittel, den MIV zu reduzieren.

4 Bewertung der Maßnahmen

Die zuvor beschriebenen Maßnahmen werden in den folgenden Kapiteln zusammengefasst und hinsichtlich der Attraktivität für bestimmte Nutzerkategorien bewertet. Grundsätzlich wird für die Bewertung in Quell- und Zielverkehr unterteilt, da Bedürfnisse und Wünsche der im Gebiet ansässigen mit denen die sich nur zeitweise dort aufhalten durchaus unterschiedlich sind.

Im Folgenden wird daher für jede der untersuchten Maßnahmen dargestellt, an welche Zielgruppe sie sich richtet und für wen diese Maßnahme eher abschreckend wirkt. Hieraus lässt sich dann auch ableiten, welcher Bewohnermix für das Gebiet die besten Voraussetzungen für die Akzeptanz des Mobilitätskonzepts erbringen würde.

Wie zuvor bereits erwähnt wird die Kategorie „Frauen“ hier nur Sinne von schützenden bzw. sicherheitssteigenden Maßnahmen (vergleichbar mit Frauenparkplatz im Parkhaus nah an Ein- und Ausgang oder auf Autobahnraststätten) explizit gesondert bewertet. Frauen bilden für andere Maßnahmen keine gesonderte Nutzergruppen des Quell- bzw. Zielverkehrs. Ähnliches gilt für „Personen ohne Führerschein“.

Abbildung 1: Legende für folgende Abbildungen 2-5

Legende:	
Realisierungschance...	
... kurzfristig, hoch	■
... eher mittelfristig	■
... langfristig bis unwahrscheinlich	■

Legende:	
Die Maßnahme ist für diese Zielgruppe ...	
... sehr attraktiv	■
... attraktiv	■
... eher neutral	■
... problematisch	■
... sehr unattraktiv	■
Ohne direkten Einfluss	■

4.1 Bewertung Maßnahmen des ÖPNV

Abbildung 2: Bewertung Maßnahmen ÖPNV

ÖPNV		Quellverkehr								Zielverkehr				
Maßnahmen	Realisierungschance	Berufstätige Erwachsene	Nicht berufstätige Erwachsene	Familien mit kleinen Kindern	Schüler/Jugendliche	Auszubildende / Studenten	Mobilitätseingeschränkte Personen	Frauen	Personen ohne Führerschein	Gäste, Kunden, Besucher	Lieferanten	Beschäftigte	ASML Produktion	ASML Verwaltung
U8 Verlängerung	Light Blue	Green	Green	Green	Green	Green	Light Green	Light Grey	Green	Green	Light Grey	Green	Yellow	Green
Tramlinie	Light Blue	Green	Green	Green	Green	Green	Light Green	Light Grey	Green	Green	Light Grey	Green	Yellow	Green
Attraktive Haltestellen	Dark Blue	Yellow	Light Green	Green	Light Green	Light Green	Light Green	Green	Green	Green	Light Grey	Yellow	Light Grey	Light Grey
M46 Taktverdichtung	Dark Blue	Green	Light Green	Light Green	Green	Light Green	Light Green	Light Grey	Green	Green	Light Grey	Green	Yellow	Green
X44 einrichten	Dark Blue	Green	Light Green	Light Green	Green	Light Green	Light Green	Light Grey	Green	Green	Light Grey	Green	Yellow	Green
Jobticket	Dark Blue	Light Grey	Light Grey	Light Grey	Light Grey	Light Grey	Light Grey	Light Grey	Light Grey	Light Grey	Light Grey	Yellow	Orange	Light Green
Parking Cash-Out	Dark Blue	Light Grey	Light Grey	Light Grey	Light Grey	Light Grey	Light Grey	Light Grey	Light Grey	Light Grey	Light Grey	Yellow	Orange	Light Green

Das Jobticket und Parking Cash-Out ist grundsätzlich auch für den Quellverkehr interessant, wird hier jedoch nicht berücksichtigt, weil es vom Standort (extern) oder auch von Arbeitgebern abhängig ist. Die Bewertung bezieht sich in diesem Zusammenhang jedoch auf die Maßnahmen, die im Neubaugebiet geschaffen werden können.

Eine U8-Verlängerung hat auf alle Nutzergruppen (Ausnahme Lieferanten) einen starken positiven Effekt. Eine Umsetzung gilt jedoch als unwahrscheinlich.

Der Effekt der Maßnahmen auf die Beschäftigten der ASML Produktion werden als gering bewertet, da durch deren Arbeitszeiten im Schichtdienst (Spät-/Nachtschicht) der ÖPNV für diese Nutzergruppe grundsätzlich eine nachteilige Alternative darstellt verglichen zu dem zu diesen Zeiten unproblematischen Kfz-Verkehr und den verfügbaren Stellplätzen auf dem ASML-Gelände. Eine Taktverdichtung des ÖPNV auf 5-10 min im Nachtverkehr gilt als ausgeschlossen.

Für Lieferanten haben die Maßnahmen des ÖPNV keinen direkten Einfluss.

4.2 Bewertung der Maßnahmen für Fuß- und Radverkehr

Abbildung 3: Bewertung Maßnahmen Fuß- und Radverkehr

Fuß & Rad		Quellverkehr								Zielverkehr				
Maßnahmen	Realisierungschance	Berufstätige Erwachsene	Nicht berufstätige Erwachsene	Familien mit kleinen Kindern	Schüler/Jugendliche	Auszubildende / Studenten	Mobilitätseingeschränkte Personen	Frauen	Personen ohne Führerschein	Gäste, Kunden, Besucher	Lieferanten	Beschäftigte	ASML Produktion	ASML Verwaltung
Keine Umwege	Dark Blue	Green	Light Green	Light Green	Green	Green	Green	Grey	Grey	Green	Green	Yellow	Yellow	Green
Sichere Wege, Beleuchtung	Dark Blue	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Grey	Green	Green	Yellow	Yellow	Green
Sichere Fahrradräume in EG Zone	Dark Blue	Green	Green	Green	Green	Green	Grey	Green	Grey	Grey	Green	Grey	Grey	Grey
(Lasten)-Rad Sharing	Light Blue	Grey	Grey	Green	Grey	Grey	Grey	Green	Green	Grey	Grey	Grey	Grey	Grey
Mobility Hub (Räder, Roller)	Light Blue	Grey	Yellow	Grey	Light Green	Green	Grey	Light Green	Grey	Grey	Grey	Grey	Grey	Grey
Fahrkomfort Radwege	Dark Blue	Light Green	Light Green	Light Green	Light Green	Light Green	Grey	Light Green	Light Green	Light Green	Light Green	Light Green	Yellow	Light Green
Serviceangebot für Räder	Light Blue	Light Green	Light Green	Light Green	Light Green	Light Green	Grey	Grey	Grey	Grey	Grey	Grey	Grey	Grey
Duschen am Arbeitsplatz	Dark Blue	Grey	Grey	Grey	Grey	Grey	Grey	Grey	Grey	Grey	Yellow	Green	Green	Green
Aufenthaltsqualität	Dark Blue	Grey	Green	Green	Green	Grey	Green	Grey	Grey	Light Green	Grey	Grey	Grey	Grey

Das (Lasten)-Rad Sharing wird hier als Angebot für die Anwohner verstanden. Es setzt eine Verwaltung bzw. Verleihdienstleister voraus. Daher ist die Realisierungschance als mittelfristig angesehen. Das (Lasten)-Rad Sharing hat für den Zielverkehr keinen Einfluss. Als Quellverkehr werden vor allem Personen ohne Führerschein als Nutzer angesehen. Dazu zählen in diesem Zusammenhang auch die weiteren „Erwachsenen“ Nutzergruppen, weshalb diese nicht explizit bewertet werden.

„Duschen am Arbeitsplatz“ ist in diesem Zusammenhang erneut als Maßnahme in dem Neubaugebiet bewertet, daher hat diese Maßnahme keinen Effekt auf den Quellverkehr.

4.3 Bewertung der Maßnahmen Fahrten zu vermeiden

Abbildung 4: Bewertung Maßnahmen, um Fahrten zu vermeiden

Fahrten vermeiden		Quellverkehr								Zielverkehr				
Maßnahmen	Realisierungschance	Berufstätige Erwachsene	Nicht berufstätige Erwachsene	Familien mit kleinen Kindern	Schüler/Jugendliche	Auszubildende / Studenten	Mobilitätseingeschränkte Personen	Frauen	Personen ohne Führerschein	Gäste, Kunden, Besucher	Lieferanten	Beschäftigte	ASML Produktion	ASML Verwaltung
Supermarkt im Gebiet	Dark Blue	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Light Gray	Green	Light Gray	Light Gray	Green	Yellow	Green
Einzelhandel	Light Blue	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Light Gray	Green	Light Gray	Light Gray	Light Green	Light Green	Light Green
Backshop, Cafe	Dark Blue	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Light Gray	Green	Light Green	Light Gray	Light Green	Light Green	Light Green
Paketstationen	Dark Blue	Green	Light Green	Light Green	Light Gray	Light Green	Green	Light Gray	Light Gray	Light Gray	Green	Light Gray	Light Gray	Light Gray
Imbiss, Bistro	Dark Blue	Light Green	Green	Green	Green	Green	Green	Light Gray	Light Green	Green	Light Gray	Light Green	Light Green	Light Green
Shared Space Office	Dark Blue	Green	Light Gray	Green	Light Gray	Light Gray	Light Gray	Light Gray	Light Gray	Light Gray	Light Gray	Light Gray	Light Gray	Light Green
Restaurant	Light Blue	Green	Green	Green	Light Gray	Light Gray	Green	Light Gray	Light Green	Green	Light Gray	Light Green	Light Green	Light Green
Apotheke	Light Blue	Light Green	Light Green	Light Green	Light Gray	Light Green	Green	Light Gray	Green	Light Gray	Light Gray	Light Gray	Light Gray	Light Gray
Medizinische Dienstleistungen	Dark Blue	Light Green	Light Green	Light Green	Light Gray	Light Green	Green	Light Gray	Green	Light Gray	Light Gray	Light Gray	Light Gray	Light Gray
ASML „Werkssiedlung“	Dark Blue	Light Gray	Light Green	Light Gray	Light Green	Light Green	Light Green	Light Gray	Light Green	Light Green	Light Gray	Light Gray	Green	Green
Offene Kantine ASML	Light Blue	Light Gray	Green	Light Gray	Light Gray	Light Green	Light Green	Light Gray	Light Green	Light Green	Light Gray	Green	Light Gray	Light Gray

Paketstationen in zentraler Lage des Neubaugebietes sind vor allem für die Lieferanten eine attraktive Maßnahme. Auch für die Bewohner, werden Paketstationen positiv bewertet, da keine Anwesenheit von Nöten ist.

4.4 Bewertung der Maßnahmen zu Parken und Auto

Abbildung 5: Bewertung Maßnahmen zu Parken und Auto

Maßnahmen	Realisierungschance	Quellverkehr								Zielverkehr				
		Berufstätige Erwachsene	Nicht berufstätige Erwachsene	Familien mit kleinen Kindern	Schüler/Jugendliche	Auszubildende / Studenten	Mobilitätseingeschränkte Personen	Frauen	Personen ohne Führerschein	Gäste, Kunden, Besucher	Lieferanten	Beschäftigte	ASML Produktion	ASML Verwaltung
Stellplatz-schlüssel reduziert auf 0,4	Blue	Yellow		Yellow			Red			Red		Red		
Parkraum-bewirtschaftung Umfeld	Light Blue	Red		Red			Yellow			Red		Red	Yellow	Yellow
Parken im Gebiet zentralisiert	Blue			Yellow			Yellow	Yellow						
Ladezone für Entladen	Blue	Green	Green	Green		Green					Green			
Lastenkarren	Blue	Green	Green	Green		Green		Green				Yellow		
Kurzparkzonen für Dienstleister	Blue									Yellow	Green			
Stations-gebundenes Car Sharing	Light Blue		Light Green	Yellow		Light Green	Light Green							
Free Floating Car Sharing	Light Blue		Light Green	Yellow		Light Green								

Parkraumreduzierung /-bewirtschaftung ist für Nutzer ein sehr unpopuläres Mittel den MIV zu reduzieren, daher fallen sie in der Bewertung auch eher negativ aus. Gleichzeitig sind solche Maßnahmen die wirksamsten Voraussetzungen, um die Akzeptanz der übrigen Maßnahmen zu steigern oder überhaupt zu ermöglichen. Daher sind diese Maßnahmen der „Push“-Kategorie eine wesentliche Erfolgsbedingung für die „Pull“-Maßnahmen. Aber auch innerhalb dieses Maßnahmenbündels gibt es attraktive Konzepte, um die Funktionalität der Erreichbarkeit mit motorisierten Fahrzeugen zu ermöglichen bei gleichzeitiger Minimierung der regelmäßigen und dauerhaften Inanspruchnahme von Flächen und Ressourcen hierfür.

5 Empfehlung

Welche Maßnahmen sind die besten für das Entwicklungsgebiet? Die zuvor beschriebenen Maßnahmen wurden untersucht und einem Ranking unterzogen. Während in den vorangegangenen Kapiteln die Maßnahmen hinsichtlich ihrer Zielgruppen und den bei diesen Gruppen erzielbaren Effekten bewertet wurden und allgemein die Realisierungschance für dieses Entwicklungsgebiet abgeschätzt wurde, werden jetzt für das Ranking folgende Kriterien betrachtet:

1. Ist es eine Maßnahme, die baulich bei der Architektur und Infrastruktur des Gebiets unmittelbar umsetzbar ist, und daher mit dem Bau des Gebiets geschaffen wird und da ist?
2. Ist es eine Maßnahme, die neben den baulichen Einrichtungen auch die Anschaffung, Installation und den Unterhalt von technischen Geräten umfasst?
3. Ist eine dauernde Betreuung erforderlich, um die Maßnahme zu betreiben, hier zum Beispiel ein Wartungsservice, Hausmeisterdienst oder speziell Beauftragte der Wohnungsverwaltung oder die Pflege einer App?
4. Ist ein externer Partner für die Organisation der Maßnahme notwendig, zum Beispiel für Buchung, Disposition und Abrechnung beim Carsharing?
5. Muss ein externer Partner angeworben werden, um die Maßnahme zu realisieren, zum Beispiel Gewerbemieter für die Einzelhandelsflächen
6. Sind bauliche Maßnahmen von Dritten außerhalb des Entwicklungsgebiets erforderlich, um die Maßnahme zu realisieren?
7. Sind Veränderungen in den politischen Rahmenbedingungen notwendig, um die Maßnahme umzusetzen, zum Beispiel beim U-Bahnbau?

Diese Kriterien sind hier aufsteigend aufgelistet in der Reihenfolge des Aufwands und der Risiken, die sie für die Erfolgswahrscheinlichkeit und Überlebensfähigkeit der Maßnahmen bieten. Je mehr Maßnahmen in ersten Kategorien punkten, umso sinnvoller und wichtiger ist ihre Umsetzung. Maßnahmen, zu deren Überleben das Gebiet und sein Bewohner nicht allein selbst beitragen können, sondern externe, auch kommerzielle Partner gefunden und behalten werden müssen, sind grundsätzlich kritischer zu betrachten. Zwar können solche Maßnahme durch Anschubförderung zunächst etabliert werden, die Gefahr eines Strohfeuers besteht jedoch sobald der ursprüngliche Anlass für den Anschub nicht mehr besteht. In der Folge verkümmern diese Maßnahmen, Infrastruktur und Technik werden nicht weiter betreut, die Maßnahme kehrt sich eher ins Gegenteil um. Dieser Effekt ist häufiger zu beobachten bei der planerisch gewollten Ansiedlung von Einzelhandel und Gastronomie. Von großer Bedeutung für die Attraktivität und Lebensqualität eines Gebiets und mit positiven Auswirkungen auf die Mobilität durch Vermeidung von Wegen außerhalb des Gebiets zur Kompensation des Mangels, steht und fällt der Erfolg jedoch mit dem wirtschaftlichen Erfolg für die Gewerbetreibenden selbst. Ist die Zielgruppe für Kunden und Gäste zu klein, sind die baulichen Gegebenheiten unattraktiv und die Lage zu abgeschirmt, dreht sich auch hier der Effekt um durch Minimierung des Angebots: Getränkeshop statt Vollsortiment, Imbiss statt Restaurant oder im schlimmsten Fall Leerstand. Daher sind diese Maßnahmen, auch wenn sie der Mobilität dienen, ausschließlich nach ökonomischen Kriterien zu beurteilen, um ihren nachhaltigen Erfolg zu sichern. Ist der gegeben, stellen sich die Mobilitätseffekte von selbst ein.

Abbildung 6: Ranking der Maßnahmen zum Mobilitätskonzept

Kategorie	Maßnahme	baulich im Gebiet	technische Ausrüstung	dauernde Betreuung (intern)	organisatorisch (extern)	externe Kooperationspartner / Mieter	baulich extern	Politische Randbedingungen
Fuß&Rad	Keine Umwege	X						
Fuß&Rad	Fahrkomfort Radwege	X						
Kurze Wege	Medizinische Dienstleistungen	X						
Parken&Auto	Parken im Gebiet zentralisiert	X						
Parken&Auto	Ladezone für Entladen	X						
Parken&Auto	Kurzparkzonen für Dienstleister	X	X					
Fuß&Rad	Duschen am Arbeitsplatz	X	X					
ÖPNV	Parking Cash-Out				X			
Fuß&Rad	Sichere Wege, Beleuchtung	X		X				
Fuß&Rad	Sichere Fahrradräume in EG Zone	X		X				
Fuß&Rad	Aufenthaltsqualität	X		X				
Kurze Wege	ASML „Werkssiedlung“				X			
Kurze Wege	Offene Kantine ASML					X		
Fuß&Rad	Serviceangebot für Räder					X		
Parken&Auto	Lastenkarren		X	X				
Kurze Wege	Paketstationen					X		
ÖPNV	Attraktive Haltestellen						X	
Kurze Wege	Supermarkt im Gebiet	X				X		
Kurze Wege	Einzelhandel	X				X		
Kurze Wege	Backshop, Cafe	X				X		
Kurze Wege	Imbiss, Bistro	X				X		
Kurze Wege	Restaurant	X				X		
Kurze Wege	Apotheke	X				X		
Parken&Auto	Stations-gebundenes Car Sharing		X		X			
Kurze Wege	Shared Space Office	X	X	X				
Parken&Auto	Stellplatzschlüssel reduziert auf 0,4	X						X
ÖPNV	Jobticket				X	X		
Parken&Auto	Free Floating Car Sharing				X	X		
Fuß&Rad	(Lasten)-Rad Sharing		X	X		X		
Fuß&Rad	Mobility Hub (Räder, Roller)		X	X		X		
ÖPNV	M46 Taktverdichtung				X			X
ÖPNV	X44 einrichten				X			X
ÖPNV	U8 Verlängerung						X	X
ÖPNV	Tramlinie						X	X
Parken&Auto	Parkraumbewirtschaftung Umfeld						X	X

Maßnahmen, die allein baulich bei der Ersterstellung des Gebiets mit entstehen, sind Maßnahmen, die dauerhaft das Gebiet prägen werden und von Anfang an implementiert sind. Dies ist eine wichtige Ausgangslage für weitere Maßnahmen, die hierauf aufbauen. Dazu gehört das attraktive Wegenetz, sicher, sauber, attraktiv als Wohlfühlzone, direkt und unmittelbar angebunden an die nicht MIV-gebundenen Verkehrsmittel. Dazu gehören auch diejenigen Einrichtungen für den MIV, die für das Funktionieren des Gebiets notwendig sind, die aber nicht allgemeines Parken vor der Haustür beinhalten: Ladezonen, Kurzparken, zentrale Garagen, Ladehilfen, Paketstationen. Wichtig: Alle diese Maßnahmen benötigen jedoch auch laufende Pflege und Instandhaltung, damit nicht Vandalismus und Vernachlässigung die Effekte ins Gegenteil verkehren.

Ebenfalls im Mittelfeld der Maßnahmen liegen alle, die den Binnenverkehrsanteil maximieren: Medizinische Versorgung, Läden, Gastronomie – mit den oben genannten Risiken des langfristigen wirtschaftlichen Erfolgs - und Shared Space Angebote für professionelles Homeoffice oder Wohnungen speziell für ASML-Mitarbeiter

Die eine zentrale Maßnahme, nämlich die Verknappung des Parkplatzangebots, spielt eine Sonderrolle. Sie ist einerseits eine Randbedingung zur Förderung der autoarmen Verkehrsentscheidung aus diesem Gebiet heraus, gleichzeitig ist sie aber auch ein Risiko gerade für Handel, Dienstleitungen und Gewerbe, was im Gebiet siedeln, soll um die anderen Maßnahmen zu ermöglichen. Insofern ist diese Maßnahme Fluch und Segen zugleich, sie erfordert bei der Umsetzung besonders im Hinblick auf das Anwerben dieser wichtigen Funktionsträger für Lebensqualität Fingerspitzengefühl. Nicht zuletzt ist sie auch stark von den aktuellen politischen Rahmenbedingungen abhängig.

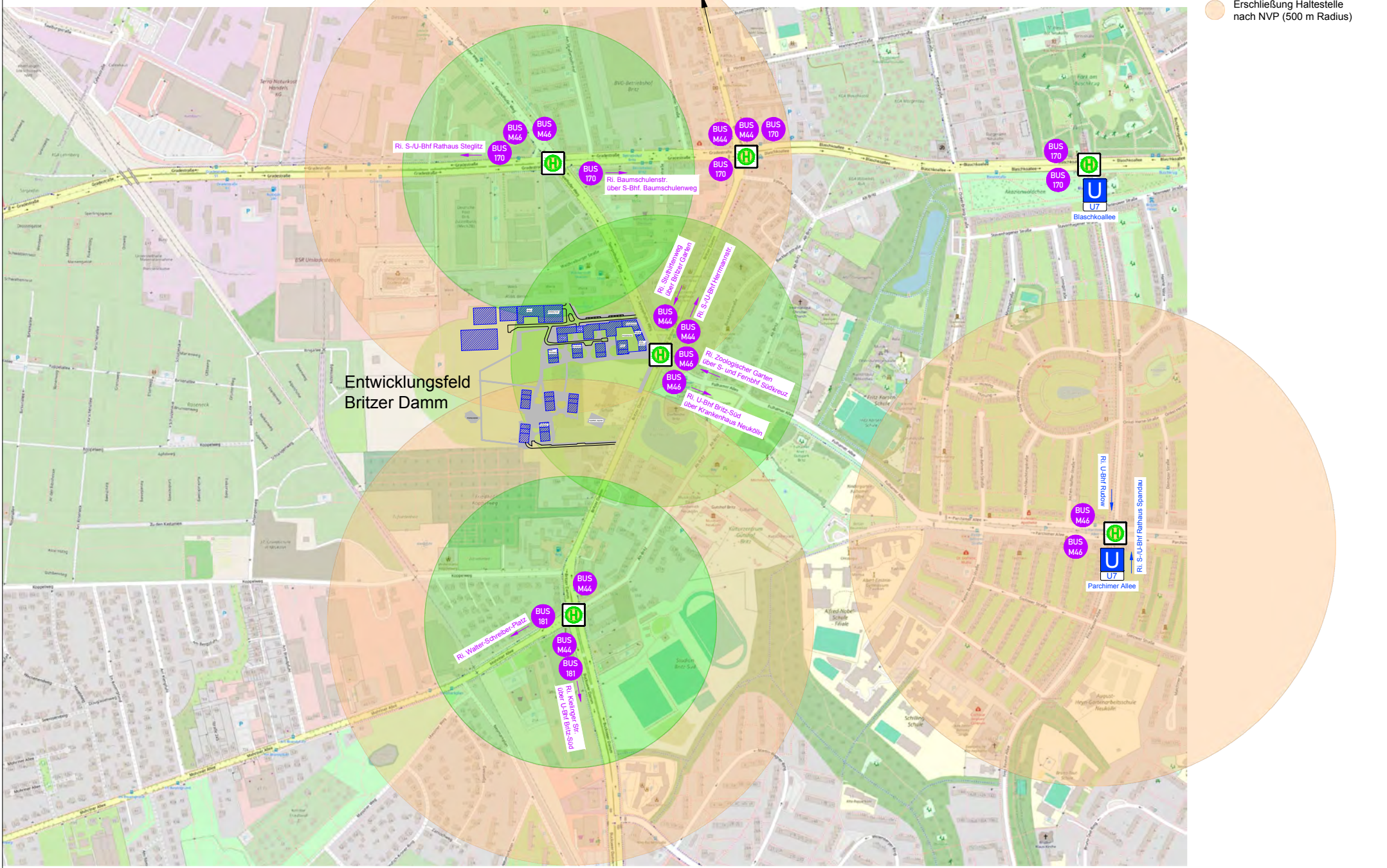
Maßnahmen, die zwar grundsätzlich „Game Changer“-Qualitäten haben wie Tram oder gar U-Bahnanbindung, also Maßnahmen mit massiven Investitionen von Dritten, sind überhaupt nicht vom Entwicklungsgebiet allein beeinflussbar und sollten daher hier keine entscheidende Rolle spielen. Die attraktive und verträgliche Gestaltung der Alltagsmobilität muss auch ohne solche Maßnahmen möglich sein, um das Entwicklungsgebiet erfolgreich zu entwickeln.

Anhang 01: ÖPNV im Untersuchungsgebiet

S- und U-Bhf. Herrmannstraße
Entfernung vom
"Entwicklungsfeld Britzer Damm"
Fahrrad ca. 10min
ÖPNV ca. 15min

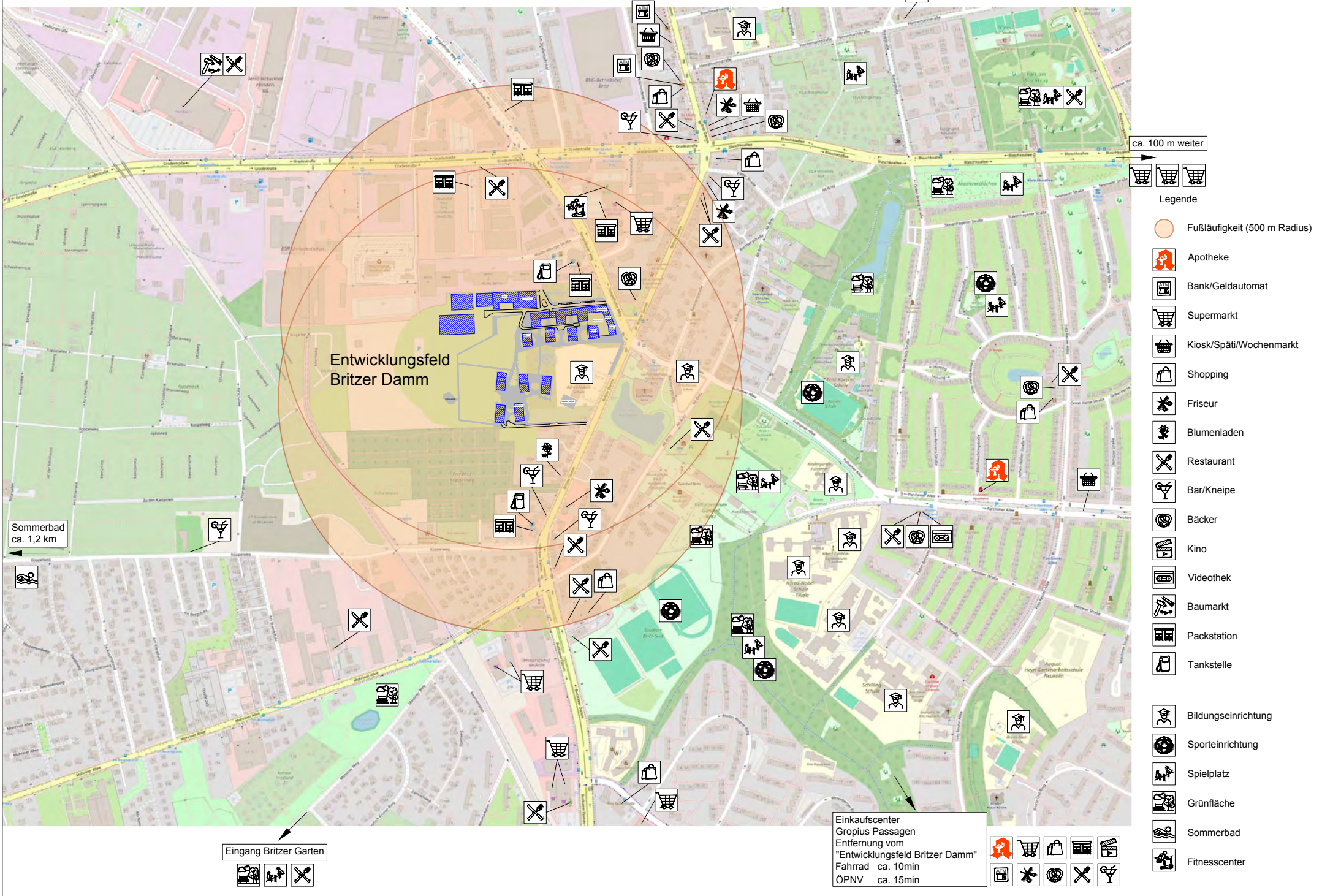


- Legende
- Erschließung Haltestelle nach NVP (300 m Radius)
 - Erschließung Haltestelle nach NVP (500 m Radius)



Entwicklungsfeld
Britzer Damm

Anhang 02: Nahversorgung im Untersuchungsgebiet



- Legende**
- Fußläufigkeit (500 m Radius)
 - Apotheke
 - Bank/Geldautomat
 - Supermarkt
 - Kiosk/Späti/Wochenmarkt
 - Shopping
 - Friseur
 - Blumenladen
 - Restaurant
 - Bar/Kneipe
 - Bäcker
 - Kino
 - Videothek
 - Baumarkt
 - Packstation
 - Tankstelle
 - Bildungseinrichtung
 - Sporteinrichtung
 - Spielplatz
 - Grünfläche
 - Sommerbad
 - Fitnesscenter