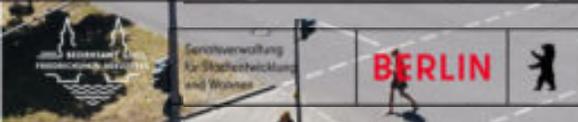


MOBILITÄTSKONZEPT DRAGONERAREAL

ENTWURF
Berlin, Stand: 28.07.2021



Inhalt

1 Mobilitätskonzept Dragonerareal & Machbarkeitsstudie Verkehr im Rathausblock	4
2 Beteiligung	6
3 Leitbild Mobilität im Dragonerareal und im Rathausblock	13
4 Mobilitätskonzept Dragonerareal	20
Ü Übergreifende Themen und Maßnahmen	29
A Fußverkehr	55
B Radverkehr	108
C Motorisierter Individualverkehr	137
D Wirtschaftsverkehr	161
E Sharing	194
F Mobilitätsmanagement	222
5 Fazit	245

Impressum

Auftraggeber

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg
Abteilung für Bauen, Planen und Facility Management,
Stadtentwicklungsamt
Fachbereich Stadtplanung
Yorckstraße 4-11
10965 Berlin

Auftragnehmer

inno2grid GmbH
Ansprechpartner: Florian Drescher
EUREF-Campus 12-13
10829 Berlin
<https://inno2grid.com/>

Interlink GmbH
Ansprechpartnerin: Susanne Thomaier
Wallstr. 58
10179 Berlin
<https://www.interlink-verkehr.de/>

spitzenkraft.berlin
Ansprechpartner: Johannes P. Reimann
Sickingenstraße 55
10553 Berlin
<https://spitzenkraft.berlin/>

Berlin, 28.07.2021

1

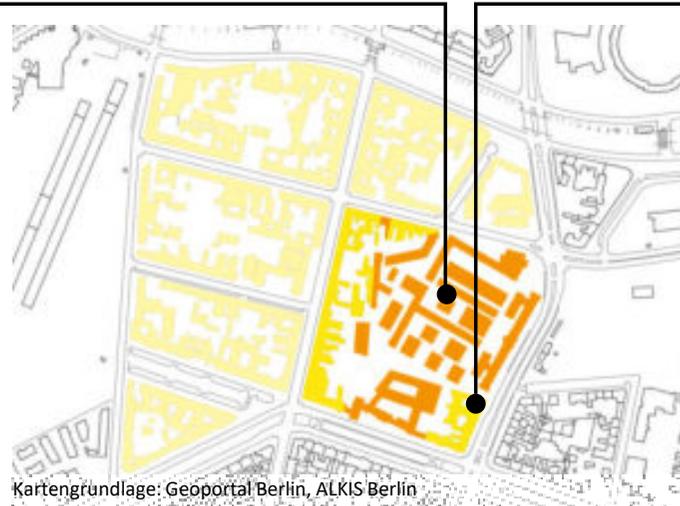
MOBILITÄTSKONZEPT DRAGONERAREAL & MACHBARKEITSSTUDIE VERKEHR IM RATHAUSBLOCK

Mobilitätskonzept Dragonerareal & Machbarkeitsstudie Verkehr im Rathausblock

- **LB 1 Mobilitätskonzept Dragonerareal** (und angrenzende Bereiche): Verkehrliche Auswirkungen begrenzen, autoarmes Quartier ermöglichen
- **LB 2 Machbarkeitsstudie Verkehr im Rathausblock** (und Planungsraum): Nahmobilität fördern, Qualität des öffentlichen Raums und Umweltbedingungen verbessern, ruhenden Verkehr begrenzen

MOBILITÄTSKONZEPT DRAGONEAREAL

- Leitbild
- Szenario Modal Split und Analyse Hauptverkehrserzeuger*innen
- Analysen und Maßnahmen für
 - Fußverkehr
 - Radverkehr
 - MIV / Straßenraum
 - Wirtschaftsverkehr
 - Sharing-Modelle
 - Begleitende Maßnahmen



Kartengrundlage: Geoportal Berlin, ALKIS Berlin

MACHBARKEITSSTUDIE RATHAUSBLOCK

- Analyse
 - Verkehrsinfrastruktur: MIV, Fuß- und Radverkehr
 - Stellplatzsituation
 - Lieferverkehre
 - ÖPNV und ergänzende Angebote
 - Mobilitätsverhalten
- Leitbild & Entwicklungsziele
- Maßnahmen- und Prioritätenkonzept für
 - Fußverkehr
 - Radverkehr
 - MIV, Parken
 - Gestaltung des Straßenraums
 - Wirtschaftsverkehr
 - Sharing-Angebote
 - Begleitende Maßnahmen

2

BETEILIGUNG

Zeitschiene und Beteiligungen

LB1 MOBILITÄTSKONZEPT DRAGONEAREAL

LB2 MACHBARKEITSSTUDIE RATHAUSBLOCK



Kartengrundlage: Geoportal Berlin, ALKIS Berlin



Abstimmungen mit der AG Verkehr und Mobilität

Öffentliche Zwischen- und Endpräsentationen

Abstimmungen mit Akteuren:
BIM, WBM, Vertreterin der Gewerbetreibenden, weitere Planungsbüros, Behindertenbeauftragte, Seniorenbeauftragte, Altenhilfekordinator, BVG, Straßen- und Grünflächenamt, Stadtplanungsamt

Überblick über Beteiligungen

Fußverkehrscheck

Infrastruktur 
Wegebeziehungen
Verhalten

mein.berlin.de Phase 1

Positives 
Negatives
Anregungen

Online-Werkstatt

Mobilitätsverhalten 
Mobilitätsbedarf

mein.berlin.de Phase 2

Feedback zu 
Empfehlungen

Fußverkehrs-Check

Zielsetzungen

- Wahrnehmung eines Untersuchungsgebiets aus der Sicht von Zufußgehenden
- Stärken-, Mängel- und Potenzialanalyse vor Ort
- Einzelfall- und systematische Lösungen

Besonderheit: Zu untersuchender Zustand des Quartiers liegt in der Zukunft

Leitfrage: Was braucht es, um im Rathausblock künftig sicher und komfortabel zu Fuß unterwegs zu sein?

Fußverkehrs-Check Struktur

AUFTAKT-WORKSHOP: 17.12.2020

digital

1. Begrüßung
2. Einführung, Vorstellung des Programms
3. Wesentliche Aspekte der Fußverkehrsplanung in Berlin und im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg
4. Fußverkehr im Rathausblock
5. gemeinsame Erarbeitung von Schwerpunkt- bzw. Prüft Themen
 - bereits vorhandene Fragen
 - Themen-/ Prüfkompexe (Hausanschluss, Quelle/Ziel, Transit, Aufenthalt, Verknüpfungen, Verkehrssicherheit, Gestaltungselemente (z.B. Fassaden, Bepflanzung), Wegweisung, ggf. zusätzl. Funktionen (z.B. Kiosk))
 - Stationen/Punkte
 - Zielgruppen/spezielle Mobilitätsbedürfnisse (Kinder, Mobilitätseingeschränkte)
7. Vorgehensweise bei der selbstständigen Begehung
8. Verabschiedung

BEGEHUNG

individuelle Begehung und Ausfüllen eines Begehungsbogens

Route

selbstständige Route, Aufmerksamkeitspunkte gemäß gemeinsamer Erarbeitung

Zeitraum

18.12.2020 bis 07.01.2021

ABSCHLUSS-WORKSHOP: 12.01.2021

digital

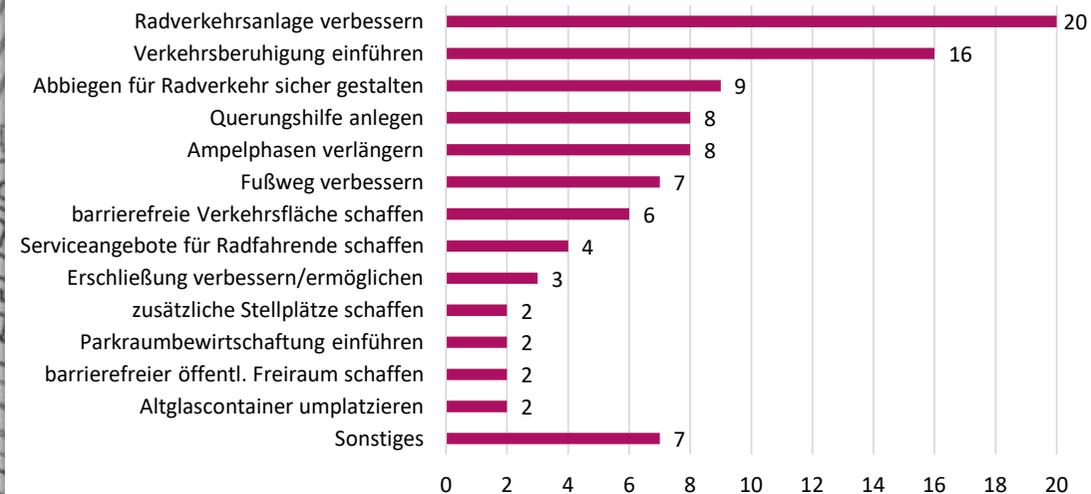
1. Begrüßung
2. Fragen zum Check in die Runde
3. Zusammenfassung des Rücklaufs
4. Ergänzungen aus der Runde
5. Priorisierung: Welche Veränderungen drängen am stärksten?
6. nächste Schritte im Projekt
7. Verabschiedung

Online-Beteiligung via meinBerlin

- Laufzeit
21.01. – 28.02.2021
- Insgesamt 96 Hinweise



Thematisch zusammengefasste Nennungen



Online-Werkstatt: Mobilitätsverhalten und Mobilitätsbedarf

- 18.02.2021, online-Werkstatt
 - Wie werden sich künftige BewohnerInnen und Gewerbetreibende in Ihrem Alltag fortbewegen?
 - Welche Anforderungen haben sie dabei an ihre Fortbewegung?
- ⇒ Hinweise zu: Infrastruktur innerhalb der Gebäude, Infrastruktur innerhalb des Quartiers, Infrastruktur in der Umgebung, Parken, Verkehrsberuhigung, Sharing, Mobilitätsmanagement



Fiktive Persona



NutzerInnenreise



3

LEITBILD MOBILITÄT IM DRAGONERAREAL UND IM RATHAUSBLOCK

Leitbild zur Mobilität im Dragonerareal und im Rathausblock

Mobil im Rathausblock: gemeinschaftlich, innovativ, vielfältig

Emissionsarme Mobilität

- ✓ Rad- und Fußverkehr stärken
- ✓ Kurze Wege schaffen
- ✓ Zugang zum ÖPNV optimieren
- ✓ Alternative Mobilitätsoptionen anbieten



- ✓ Lieferverkehre bündeln
- ✓ Kfz-Stellplätze beschränken und bündeln
- ✓ Kfz-Verkehre reduzieren und dekarbonisieren
- ✓ Verkehrs- und Energiewende zusammendenken



Qualitätvoller öffentlicher Raum

- ✓ Belebende und belebte Räume mit hoher Aufenthaltsqualität schaffen
- ✓ Verkehr quartiersverträglich gestalten
- ✓ Sichere und barrierefreie Mobilität gewährleisten
- ✓ Vernetzung mit der Umgebung herstellen



♥ Stärkung der Identität

- ✓ Selbstverwaltung, Mitwirkung und Mitentscheidung gewährleisten
- ✓ Innovationen bei Organisations- und Kooperationsformen zulassen
- ✓ Lokales Gewerbe erhalten und gestalten
- ✓ Zur Identifizierung mit dem Quartier einladen und Aneignung des Raums ermöglichen

Emissionsarme Mobilität

Rad- und Fußverkehr stärken

- Die Infrastruktur lädt zum Radfahren und Zufußgehen ein. Die Nutzung des Fahrrads ist für die Menschen im Quartier attraktiver als die Nutzung des eigenen Pkw, da es nah und bequem verfügbar ist. Es besteht ein Anschluss an das Radwegenetz und Radabstellanlagen sind komfortabel, attraktiv und sicher in ausreichender Menge vorhanden. Die Wege animieren zum Flanieren und Verweilen. Außerhalb des Gewerbehofes haben Fußgänger*innen Vorrang. Schnittstellen nach außen sind sicher gestaltet.

Kurze Wege schaffen

- Die Funktionen Wohnen, Arbeit, Versorgung und Gemeinschaft liegen räumlich nah beieinander. So werden kurze Wege ermöglicht und Nahmobilität gefördert. Auch die Wege zum ÖPNV sind kurz und setzen so Anreize zu dessen Nutzung.

Zugang zum ÖPNV optimieren

- Das Quartier besticht durch seine Nähe zum ÖPNV, insbesondere zu vier U-Bahnlinien. Mit attraktiven Wegeverbindungen zu den Haltestellen gewinnt der öffentliche Nahverkehr zusätzlich an Attraktivität gegenüber dem eigenen Auto.

Emissionsarme Mobilität

Alternative Mobilitätsoptionen anbieten

- Im Quartier stehen vielfältige, kombinierbare Mobilitätsoptionen – z.B. (e-)Car- und (e-)Lastenradsharing – an sogenannten Mobility Hubs bereit. Diese Angebote sind einfach und barrierefrei nutzbar und für möglichst viele Menschen ökonomisch zugänglich. Ein umweltorientiertes Mobilitätsmanagement unterstützt die Menschen im Quartier bei der Nutzung. In ihrer Gesamtheit bietet das alternative Mobilitätsangebot des Quartiers gegenüber einem eigenen Pkw ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Lieferverkehre bündeln

- Auch private und gewerbliche Lieferungen werden je nach Größe und Art der Sendung möglichst an Hubs und Mikro-Depots gebündelt, wodurch der Lieferverkehr im Quartier insgesamt reduziert wird. Von den zentralen Depots können die Lieferungen abgeholt oder feinverteilt werden.

Emissionsarme Mobilität

Kfz-Stellplätze beschränken und bündeln

- Private Kfz-Stellplätze für den Wohnungsneubau sind nur in Ausnahmefällen, bspw. für Menschen mit Handicap, vorgesehen. Die gewerblichen Kfz-Stellplätze auf dem Dragonerareal werden in einer Tiefgarage gebündelt, die von der Quartierseinfahrt zu erreichen ist und somit wenig Störung im Gebiet verursacht. Die Straßen rund um den Rathausblock sollen fuß- und fahrradfreundlich umgestaltet werden. Dies bedeutet einen Rückbau von Stellplätzen. Die Parkraumbewirtschaftung wird flächendeckend im Bezirk eingeführt. Somit entsteht ein Kfz-armes Quartier.

Kfz-Verkehre reduzieren und dekarbonisieren

- Kfz-Verkehre werden auf ein minimal notwendiges Maß reduziert. Der verbleibende motorisierte Verkehr im Quartier findet möglichst mit alternativen, emissionsfreien Antrieben statt. Hierfür wird die nötige Infrastruktur geschaffen, die einfach nutzbar ist und eine bequeme Abrechnung ermöglicht. Auch für den Gewerbeverkehr werden emissionsarme Alternativen entwickelt.

Verkehrs- und Energiewende zusammendenken

- Um motorisierte Mobilität möglichst emissionsarm zu gestalten, werden im Neubau innovative Maßnahmen zur lokalen Energiegewinnung untersucht. Nach dem Ansatz der Sektorenkopplung werden die Sektoren Strom, Wärme und Verkehr intelligent vernetzt und somit eine effiziente und nachhaltige Nutzung der lokal erzeugten Energien gewährleistet.

Qualitätvoller öffentlicher Raum

Belebende und belebte Räume mit hoher Aufenthaltsqualität schaffen

- Offen gestaltete Plätze, Kfz-freie Straßen und attraktives Stadtmobiliar laden außerhalb des Gewerbehofes ein, sich frei im Quartier zu bewegen und schaffen Freiräume zum Verweilen und Begegnen. Anstelle von Verkehrslärm und parkenden Kfz kehrt das Leben auf die Straße zurück.

Verkehr quartiersverträglich gestalten

- Der Verkehr wird durch Verkehrsberuhigung und angepasste Geschwindigkeiten derart abgewickelt, dass andere Funktionen wie Wohnen und Aufenthalt möglichst wenig beeinträchtigt werden und auch das im Quartier ansässige Gewerbe profitiert.

Sichere und barrierefreie Mobilität gewährleisten

- Sichere und barrierefreie Infrastrukturen ermöglichen allen Menschen im Quartier Teilhabe am öffentlichen und gemeinschaftlichen Leben.

Vernetzung mit der Umgebung herstellen

- Das Quartier präsentiert sich offen und einladend, auch für Besucher*innen. Anschlüsse nach außen sind eindeutig ersichtlich und sicher gestaltet.

Stärkung der Identität

Selbstverwaltung, Mitwirkung und Mitentscheidung gewährleisten

- Der besondere, partizipative Charakter des Modellprojektes, der auch im Werkstattverfahren betont wurde, bleibt auch „im Betrieb“ erhalten und ermöglicht Veränderung durch die Nutzer*innen des Quartiers in deren Sinne.

Innovationen bei Organisations- und Kooperationsformen zulassen

- Die räumlich offene Gestaltung des Quartiers fördert neue nachbarschaftliche Organisation und Kooperation im privaten, geschäftlichen und öffentlichen Bereich.

Lokales Gewerbe erhalten und gestalten

- Das lokale Gewerbe trägt einen großen Teil zur Identität des Quartiers bei. Die Ansiedlung neuen Gewerbes geschieht mit Blick auf die bereits ansässige vielfältige Ökonomie und wird zu großen Teilen im nördlichen Teil des Gebietes gebündelt. Die Organisation und bauliche Strukturierung des Gewerbes ermöglichen ein gleichwertiges Miteinander der Nutzungen und Belange im Quartier. Verkehrliche Anforderungen werden gewerbe- und quartiersverträglich umgesetzt.

Zur Identifizierung mit dem Quartier einladen und Aneignung des Raums ermöglichen

- Die vielfältigen Gestaltungsmöglichkeiten der Bewegung, der Begegnung und des Aufenthalts im öffentlichen Raum stellen ein identitätsstiftendes Merkmal des Quartiers dar und laden zur individuellen Aneignung des Raums ein. Hierdurch entsteht eine direkte Verbundenheit zum Quartier.

4

MOBILITÄTSKONZEPT DRAGONERAREAL

Einführung und Herangehensweise

- Rahmenbedingungen
- Themenfelder und Aufbau der Kapitel
- Bearbeitungstiefe und Darstellung der Maßnahmen
- Beteiligungsformate

Rahmenbedingungen

Grundannahmen

- Autoarmes Quartier (weitgehend sogar autofrei)
- Kooperative Entwicklung

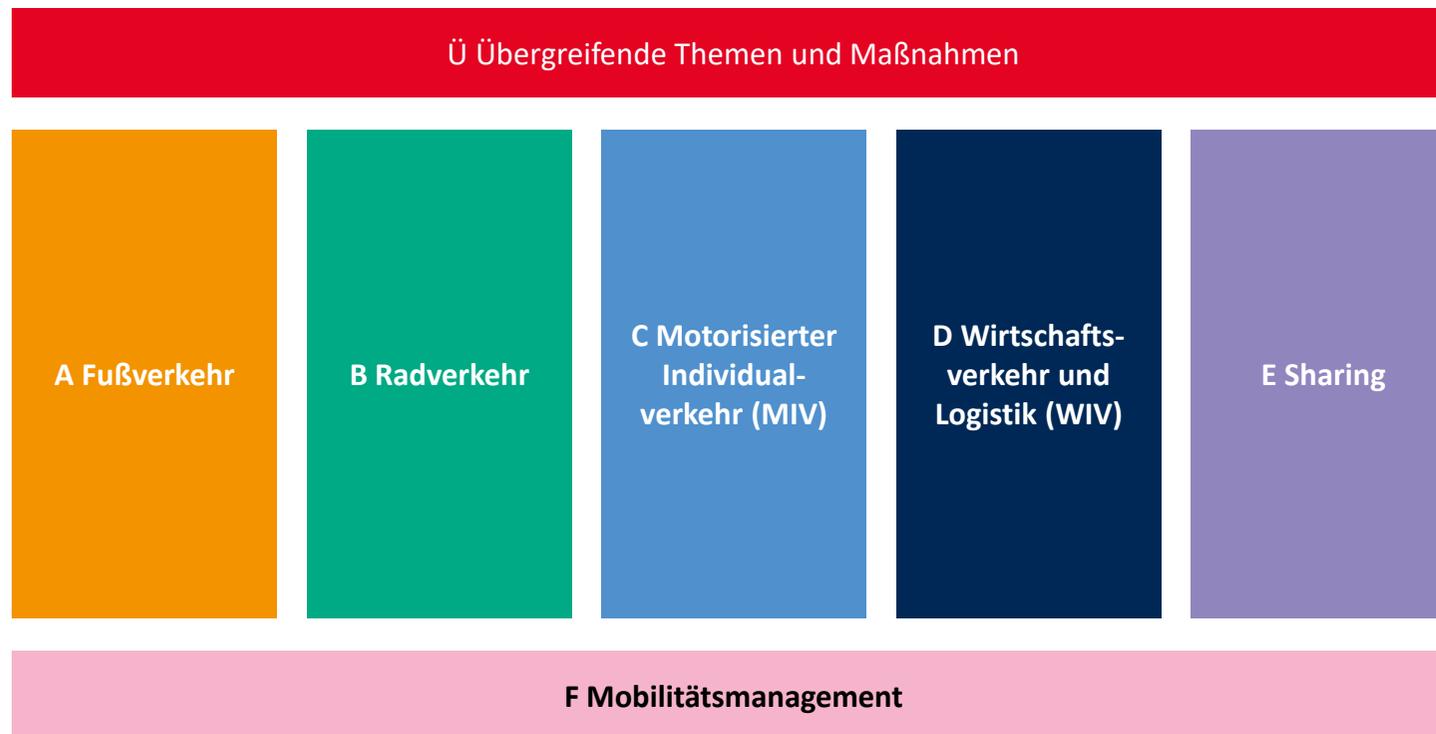
Zentrale Grundlagen

- Endbericht Werkstattverfahren (Stand: 1. März 2021; SMAQ / Man Made Land)
- Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan 2-48 (LK Argus)

Herausforderungen

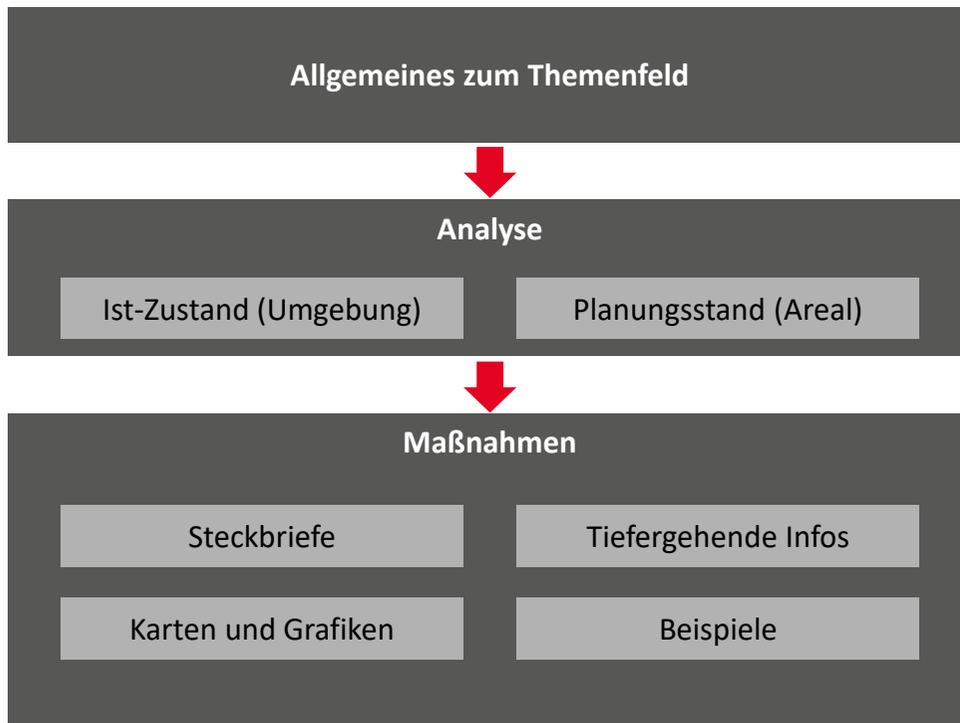
- Zahlreiche Flächenansprüche und –konkurrenzen (z.B. Freiraum, Tiefgarage)
- Unterschiedliche Ansprüche Wohnen und Gewerbe (v.a. Kfz-Stellplätze)
- Parallele Entwicklungen (z.B. Planung Rathaus-Erweiterung inkl. Außenflächen)
- Frage nach Eigentum oder Widmung der Verkehrsflächen
- Konfliktpotenzial Längs- und Querverkehr
- Wirtschaftlichkeit

Überblick über behandelte Themenfelder



- Zur besseren Navigation wurden jedem Themenfeld ein Buchstabe und eine eigene Farbe zugewiesen
- Übergreifende Maßnahmen wurden vorangestellt (Feld Ü)
- Die Felder Ü und F sind Querschnittfelder

Aufbau der Kapitel und Vorgehensweise innerhalb der Themenfelder



- **Jedes Kapitel besteht aus den drei Blöcken Allgemeines, Analyse und Maßnahmen.**
- Innerhalb der drei Blöcke ist bewusst keine strikte Struktur vorgegeben, da sich sinnhafte Methoden und Darstellungen je Themenfeld stark unterscheiden können.
- Jede Maßnahme ist grundsätzlich mit einem immer gleich aufgebauten Steckbrief (s. nä. Folie) dargestellt, der einen Überblick und eine erste Einschätzung ermöglicht.
- Es folgen je nach Maßnahme Folien zur tiefergehenden Erläuterung der Maßnahme und ihrer Auswirkungen.

Auswahl der Maßnahmen und Bearbeitungstiefe

Alle Maßnahmen werden ausgewählt und beurteilt nach folgenden Zielen:

1. **Verringerung / Verhinderung zusätzlichen Kfz-Verkehrs** als Grundvoraussetzung für den B-Plan
 - a) Reisewiderstand im Umweltverbund verringern → Angebote schaffen bzw. verbessern
 - b) Reisewiderstand im MIV erhöhen→ *Hierfür ist auf den Steckbriefen die Kategorie „verkehrliche Wirkung“ aufgeführt.*
2. **Beitrag zur Verkehrswende und übergeordneten Zielen** im Sinne von...
 - a) ...Leitbild Mobilität im Dragonerareal→ *wird über die Kategorie „Leitbild“ im Steckbrief abgebildet*
 - b) ...MobG Berlin und weitere Rahmenbedingungen→ *Werden bei Bedarf in Maßnahmenbeschreibungen und Befunden berücksichtigt*

Bearbeitungstiefe: Ausgestaltung der Maßnahmen bis...

3. **Befähigung der Akteure** zur Initiierung der Maßnahmen
 - a) Identifizierung verantwortlicher Akteure (Bestandteil der Steckbriefe)
 - b) Vorschlag für nächste Schritte (Bestandteil der Steckbriefe)
 - c) Argumentationslinien → werden abgebildet über Mehrwerte und Good-Practice sowie z.T. in textlicher Ausführung; Argumentation erfolgt aus Mobilitätssicht! Abwägung ist Aufgabe der Akteure!

Jede Maßnahme ist mit einer Nummer versehen. Der vorstehende Buchstabe sowie die Farbgebung erleichtern die Zuordnung zum Handlungsfeld.

Der stilisierte Kartenausschnitt zeigt den **Bezugsraum** der Maßnahme: Dragonerareal, Rathausblock oder der gesamte Planungsraum.

A.3 Wegeleitsystem für den Fußverkehr

Das Einhorn zeigt eine **Schlüsselmaßnahme** an, die als essentiell für die Mobilität im Gebiet bewertet wird.

Die künftig dichte Bebauung in Kombination mit den hohen Traufhöhen der Neubebauung — kurz: die Seltenheit ausgeprägter Sichtachsen — erschwert für Zufußgehende möglicherweise die Orientierung auf dem Dragonerareal. Für ein komfortables Vorankommen zu Fuß empfiehlt sich deshalb die Einrichtung eines gestalterisch einheitlichen Wegeleitsystems, das auch Lagepläne an strategisch sinnvollen Stellen umfasst und Punkte besonderer Funktionen, wie etwa Mobilitätsstationen und andere POI, herausgehoben kennzeichnet. Es empfehlen sich beispielsweise gut sichtbare Zeichnungen an Gebäudewänden.

Effekte & Mehrwerte:

- Schaffung von Sichtbarkeit für die Ansprüche des Fußverkehrs inklusive Hilfsmittel
- öffentliche Erlaubnis der Bewegung zu Fuß
- didaktische Hilfe zum ›Erlernen‹ der Bedeutung des Fußverkehrs für ein autoarmes Quartier
- Einsatz eines Stil und Identität Gestaltungselements

Diese Box gibt einen schnellen Überblick über den **zeitlichen und finanziellen Aufwand** für die Umsetzung der Maßnahme sowie über deren **Beitrag zum Leitbild** (Detaillierte Erläuterung siehe nächste Folie)

Zuständigkeit & Akteure:

- BIM, WBM
- Kooperationspartner (Gestaltungsleitfaden)

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	

Beispiel eines Maßnahmensteckbriefes

Legende zur Bewertungsbox

Leitbild	  	Umsetzungsdauer	  
Verkehrliche Wirkung	  	Aufwand	  

Beitrag der Maßnahme zum Leitbild

-  Beitrag zu emissionsarmer Mobilität
-  Beitrag zu einem qualitätvollen öffentlichen Raum
-  Beitrag zur Stärkung der Identität

Verkehrliche Wirkung der Maßnahme

-   Beitrag zur Attraktivierung oder Verbesserung des Umweltverbunds
-   Beitrag zur Reduktion von Kfz-Verkehren

Umsetzungsdauer der Maßnahme

-    Kurzfristig umsetzbar
-    Mittelfristig umsetzbar
-    Langfristig umsetzbar

Wir gehen dabei von dem Zeitpunkt aus, zu dem das Quartier in seinen Grundzügen existiert. Bewertungsgrundlage ist, ob Akteure Maßnahmen selbstständig und unabhängig umsetzen können (kurzfristig) oder ob Abstimmungen mit anderen Akteuren (mittelfristig) oder auch politische Beschlüsse (langfristig) notwendig sind. Eine konkrete Zeitspanne wird nicht angegeben, da diese stark vom Vorgehen einzelner Akteure abhängt und schwer zu prognostizieren ist.

Finanzieller Aufwand (Kostenindikation)

-    geringe Investitionskosten (ca. 0 – 20.000 EUR)
-    mittlere Investitionskosten (ca. 20.000 – 100.000 EUR)
-    hohe Investitionskosten (ca. > 100.000 EUR)

Übersicht aller Maßnahmen

Übergreifende
Maßnahmen



Zufahrts-
regulierung

Einfahrts-
situationen

Verkehrs-
lenkung

Fußverkehr



Sicherung des
Fußverkehrs
auf der
Mittelachse

Sperrmar-
kierungen vor
Gebäude-
eingängen

Wegeleit-
system für den
Fußverkehr

Zu-Fuß-
Attraktivität

Barriere-
freiheit /
regelmäßiger
Fußverkehrs-
Check

Durchwegung
Großbeeren-
straße

Zugänglichkeit
der ÖPNV-
Verknüpfungs-
punkte

Querbarkeit
von Verkehrs-
knoten

Querbarkeit
abseits von
Verkehrs-
knoten

Kiezplan mit
Fußverkehrs-
routen

Radverkehr



Klare
Radverkehrs-
führung
innerhalb des
Quartiers

Installation von
Geschwindig-
keitsdämpfern

Herstellung
der Netz-
anschlüsse

Ertüchtigung &
Neuanlage von
Radverkehrs-
anlagen

Verbesserung
der Sicherheit
an Verkehrs-
knoten

Radabstell-
anlagen

Angebote zur
Fahrrad-
reparatur

MIV



Parkraum-
management

Modellversuch
Terminparken

Dialog-
marketing

Übersicht aller Maßnahmen





Ü

#inno2grid

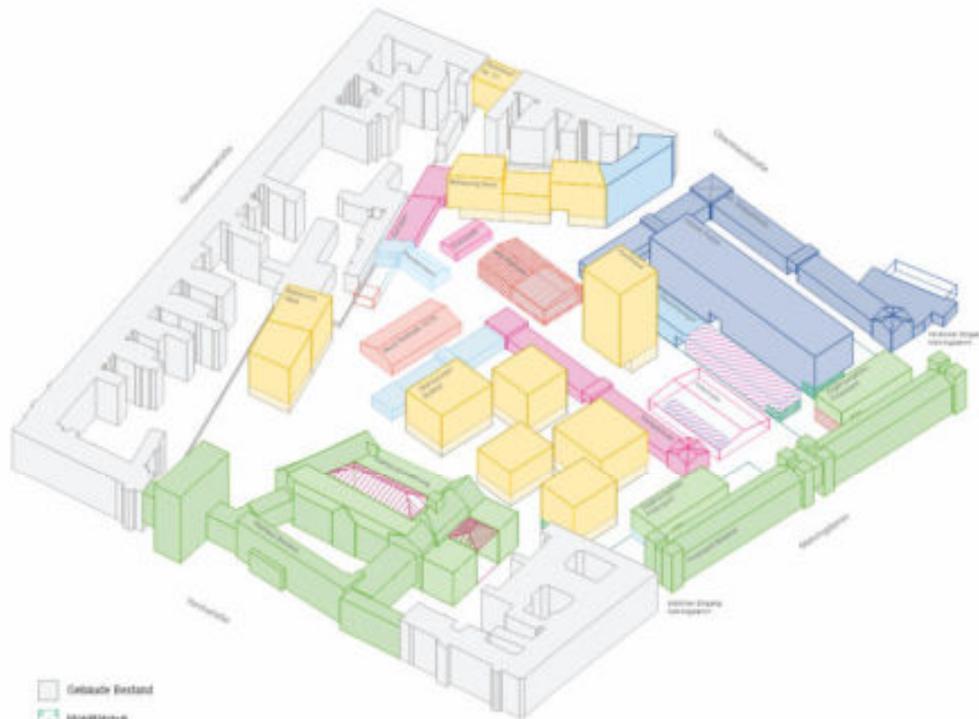
Interlink

www.inno2grid.com

**ÜBERGREIFENDE
THEMEN &
MAßNAHMEN**

Nutzungskonzept Dragoneraareal

- ca. 500 Wohneinheiten und 1.000 neue BewohnerInnen
- Rathaus und Finanzamt werden erweitert
- Zunahme des Gewerbes (sowohl störendes als auch nicht störendes Gewerbe)



- Gebäude Bestand
- Grünfläche
- Gemeinnutz / Wohnen / Gewerbe
- Gemeinnutz
- Gemeinnutz (Gewerbe)
- Gewerbe (störend)
- Gewerbe (nicht wesentlich störend)
- Gewerbe (nicht störend)
- Soziale Infrastruktur
- Standortpotential JFE
- Überdachtar Freizeitan Standortpotential JFE
- Verwaltung
- Wohnen

SMAQ / Man Made Land / Barbara Schindler:
Entwurf Endbericht Werkstattverfahren
 (Stand: 1. März 2021, in Teilen unter Vorbehalt)
Für die Erweiterung des Rathauses liegen eigene Planungen und Entwürfe des Büros LSW vor, die von der Darstellung hier abweichen können.



Allgemeine Infos: autoarmes Quartier

- Autoarmes Quartier bedeutet, Kfz keinen Vorteil gegenüber anderen Verkehrsmitteln zu bieten (Abkehr von bisherigem Grundsatz)
- Kfz-Verkehr auf Areal wird minimiert, aber nicht grundsätzlich verboten (kein autofreies Quartier)
- Der Fokus liegt auf dem Umweltverbund: Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Sharing → vgl. auch Leitbild
- Für das Areal herrschen günstige Rahmenbedingungen für die autoarme Entwicklung, u.a. durch eine sehr niedrige Motorisierung im Bezirk und die sehr gute ÖPNV-Anbindung

Autoarme Quartiere: Good Practice Beispiele

Projekt	Konzept	MIV-Anteil Modal Split	Reduktion MIV-Anteil Modal Split	Reduktion Motorisierungsgrad	Im Vergleich zu
Freiburg-Vauban [1]	stellplatzfrei (= autoarm)	16 %	40 %	59 %	Stadt Freiburg
Tübingen [2] (Franz. Viertel/ Loretto-Areal)	autoarm	21 %	46 %	55 %	Stadt Tübingen
Köln-Nippes [3]	autofrei	21 %	51 %	85 %	Stadt Köln
Amsterdam GWL terrain [4]	autofrei	6 %	74 %	38 %	Stadt Amsterdam
Wien Bike City [5]	fahrradfreundlich	14 %	44 %	–	Konventionelles Quartier



[1] Claire7373 auf www.wikipedia.de



[2] Catkin auf www.pixabay.com



[4] Alain Roullier auf www.wikimedia.de



Ü

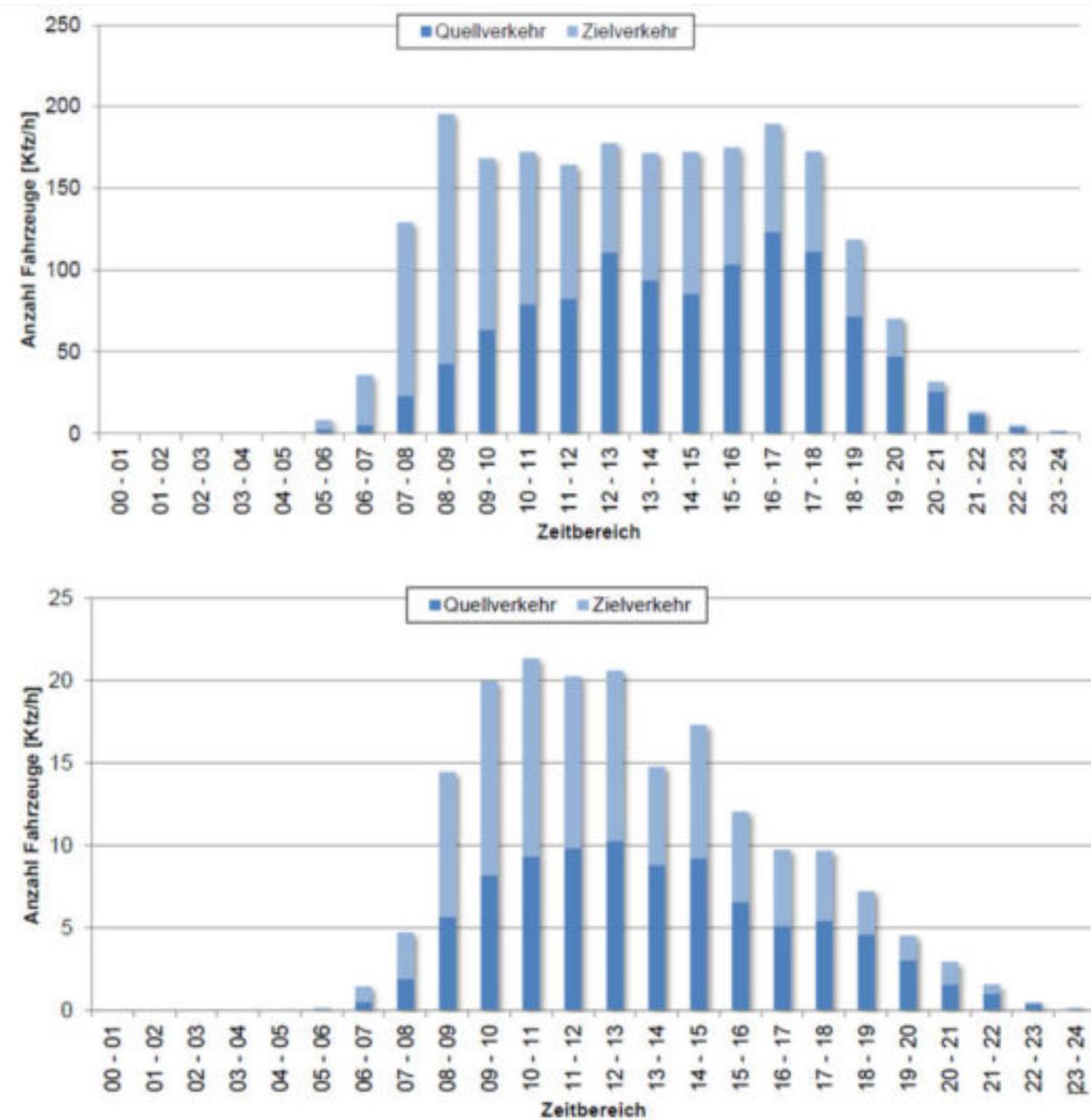
ANALYSE

- Prognose des (Kfz-) Verkehrsaufkommens
- Hauptverkehrserzeuger Kfz
- Zielgruppen für das Mobilitätskonzept

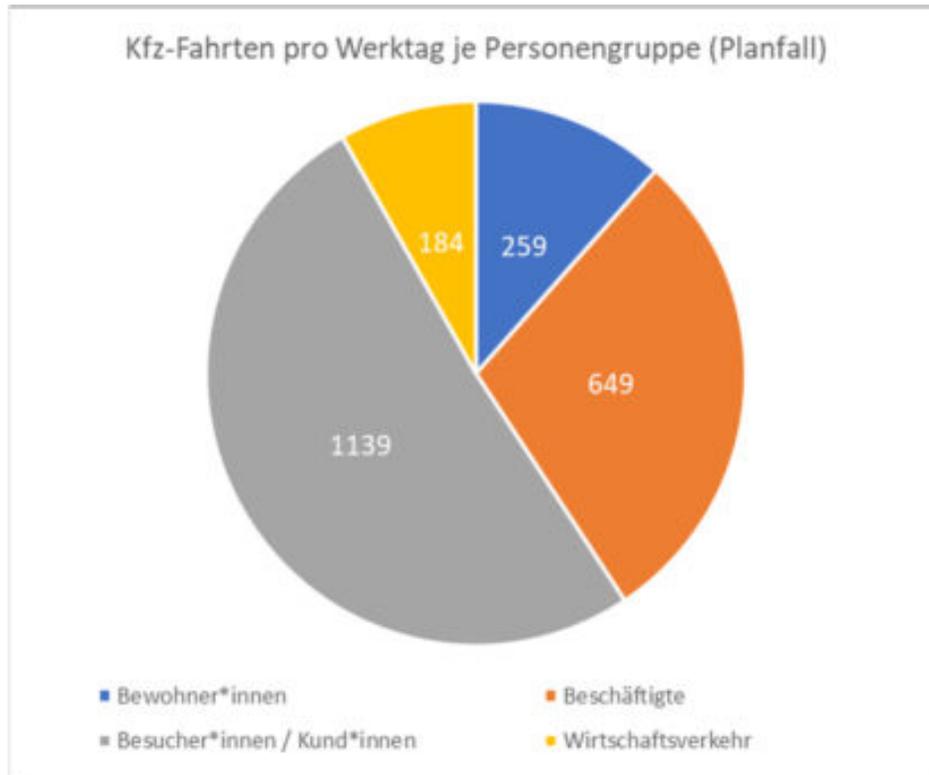
Kfz-Verkehrsaufkommen Planfall

Tagesszeitliche Verteilung des Kfz-Verkehrs aller Nutzungen und Nutzergruppen (oben) und des Wirtschaftsverkehrs (WIV) (unten) an einem durchschnittlichen Werktag.

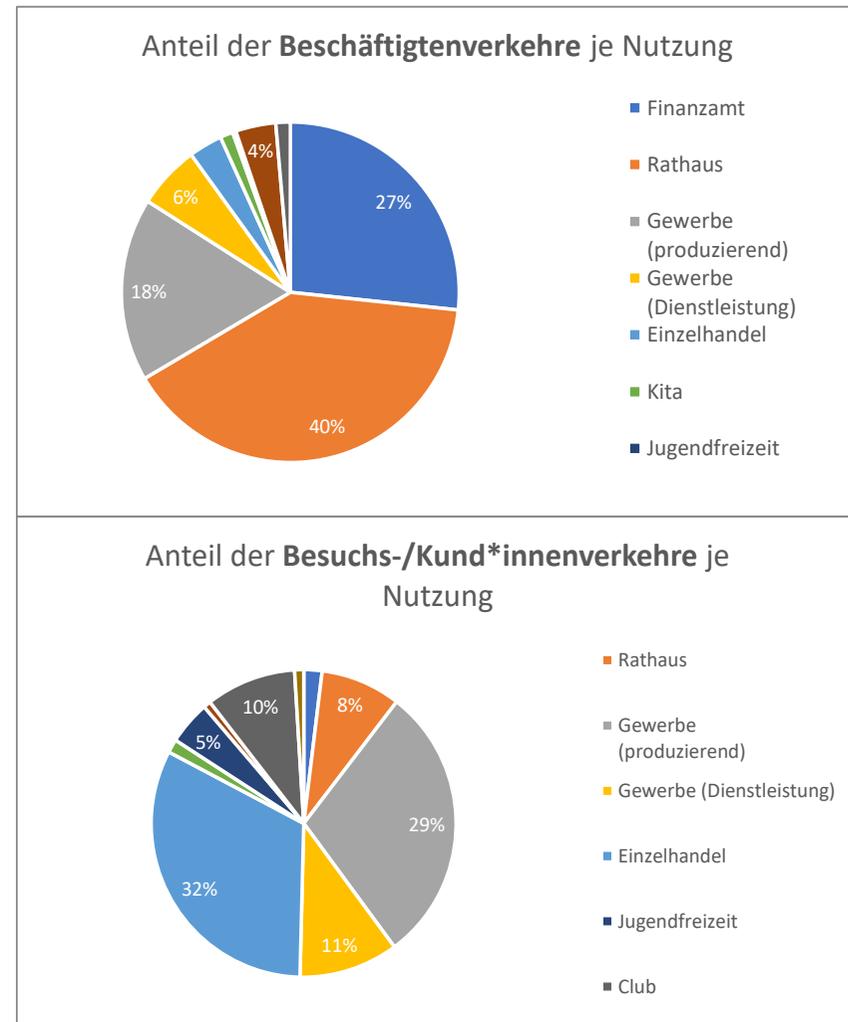
- **2.231 Kfz-Fahrten/Tag**, davon 184 Fahrten WIV
- Aktueller Bestand 1.250 Kfz-Fahrten
→ ca. 1.000 Fahrten mehr durch neue Nutzungen
- WIV in Spitzenstunde: je 10 Ein- und Ausfahrten
- Spitze für alle Nutzungsarten: knapp 200 Kfz-Fahrten pro Stunde



Hauptverkehrserzeugung nach Nutzungen und Personengruppen



Eigene Abbildungen;
Datenquelle: LK Argus – Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan 2-48 (Dragonerareal)



Ableitungen aus der Verkehrsprognose

Zielgruppen und ihre Kfz-Reduktionspotenziale

Bewohner*innen

- MIV-Anteil des Modal Split ist im Bezirk bereits niedrig (13,5%).
- Mit den gezeigten Maßnahmen kann dieser Anteil weiter gesenkt werden, jedoch ist das Reduktionspotenzial an absoluten Wegen auf Grund des ohnehin geringen MIV-Anteils überschaubar.

Beschäftigte

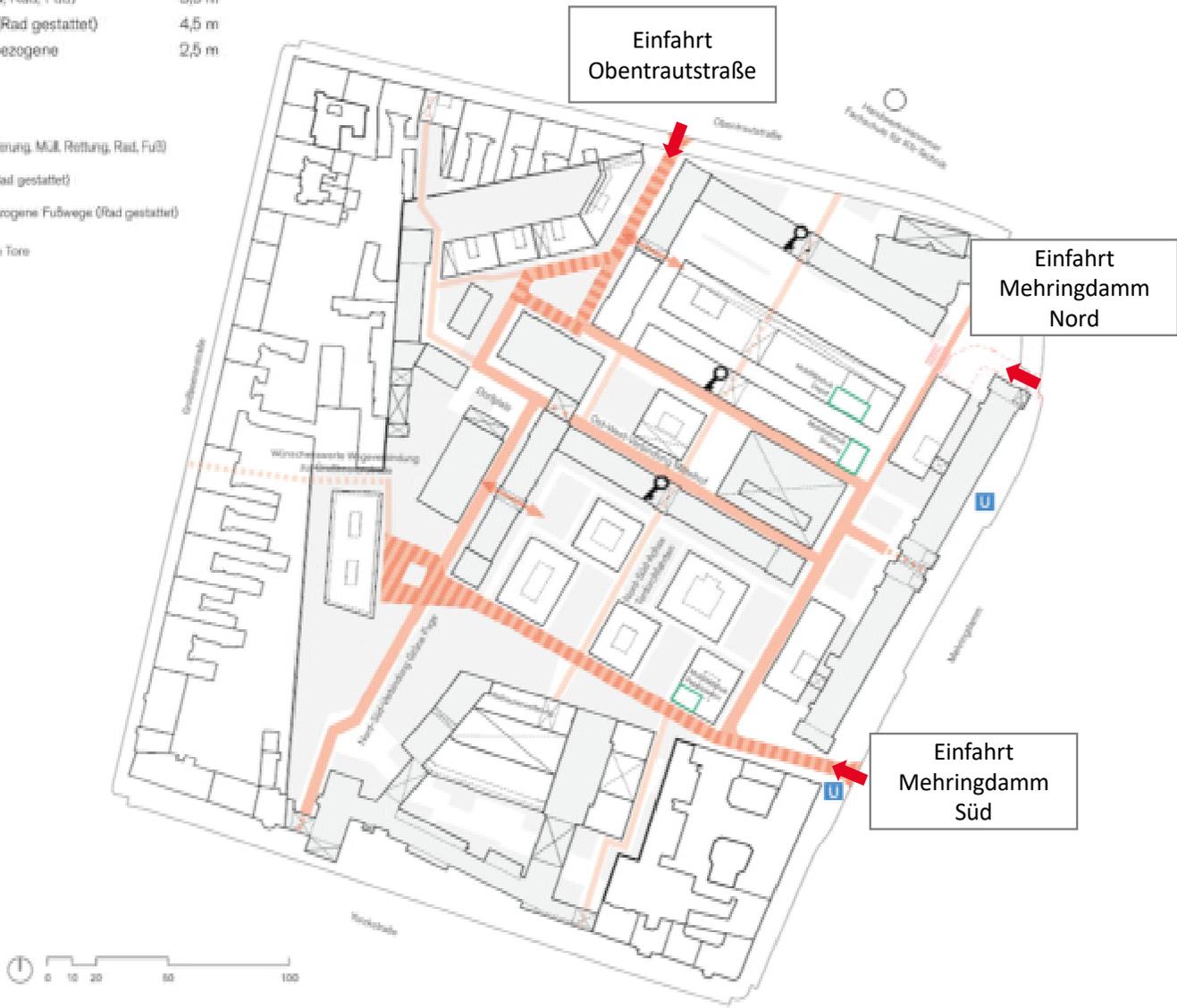
- Beschäftigte machen mehr als ein Viertel der Kfz-Fahrten aus.
- Insbesondere die Beschäftigten der Verwaltung (Rathaus, Finanzamt) haben einen großen Anteil am MIV-Aufkommen.
- Das Reduktionspotenzial ist entsprechend hoch. Beschäftigte sind für Maßnahmen, z.B. des Mobilitätsmanagements, gut zu erreichen, wodurch das Potenzial zugänglich wird.

Kund*innen und Besucher*innen

- Diese Zielgruppe absolviert mehr als die Hälfte der Kfz-Fahrten.
- Vor allem der Einzelhandel und das produzierende Gewerbe induzieren Kfz-Verkehre.
- Die Reduktionspotenziale sind quantitativ in dieser Gruppe am höchsten, jedoch handelt es sich um Zielverkehre von außerhalb des Areals, weshalb die Nutzer*innen dieser Gruppe schwerer zu erreichen sind.
- In Hinblick auf die Stellplatzanzahl und die benötigte Fläche sind diese Verkehre weniger gravierend, da sie eine deutlich geringere Verweildauer und damit einen höheren Umschlag aufweisen.

Wegenetz	Breite in m
Mischverkehrsfläche (PKW, Rad, Fuß)	5,5 m
Übergeordnete Fußwege (Rad gestattet)	4,5 m
Untergeordnete quartiersbezogene Fußwege (Rad gestattet)	2,5 m

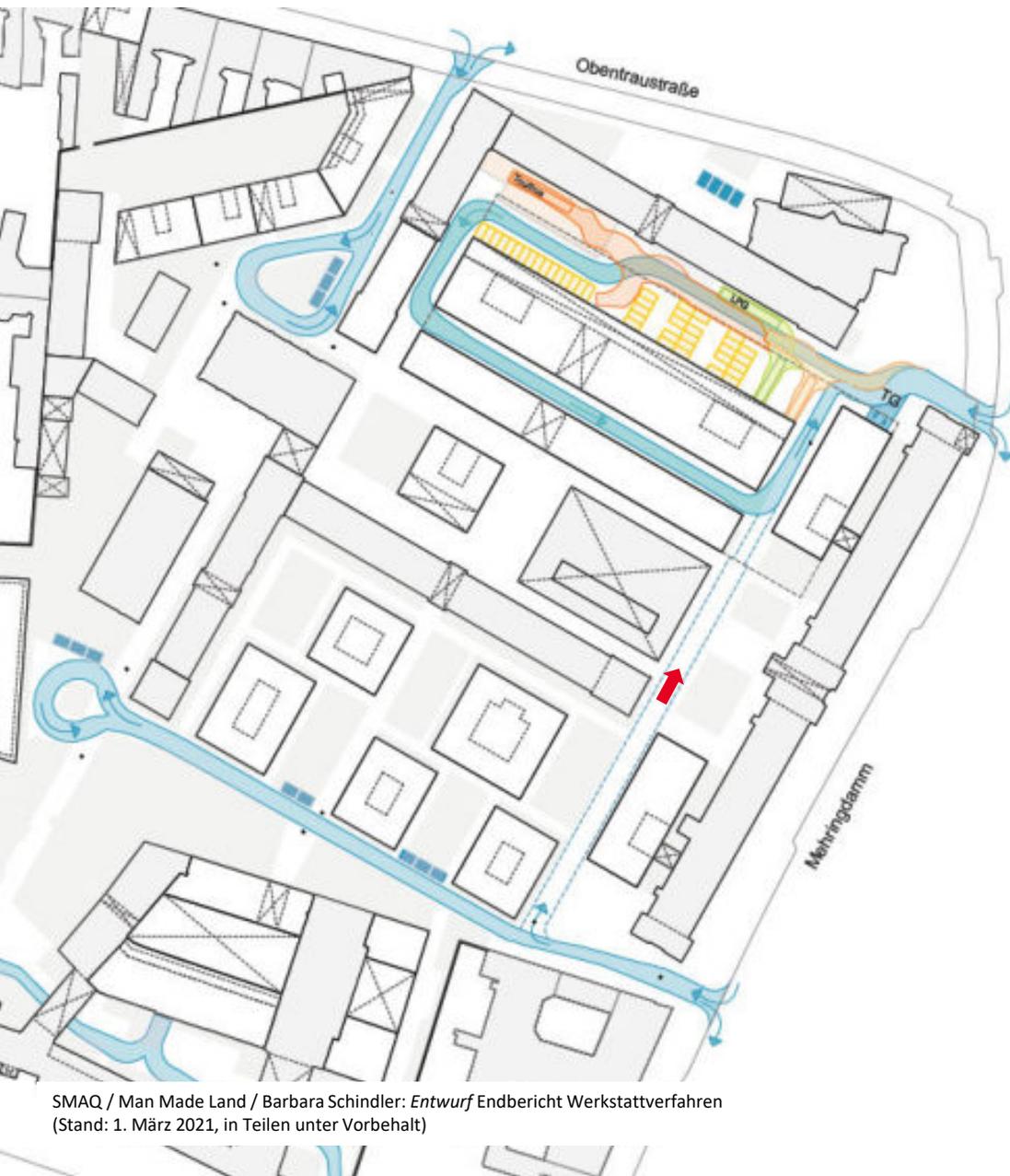
-  MobilitätsHub
-  Mischverkehrsfläche (Anlieferung, Müll, Rettung, Rad, Fuß)
-  Übergeordnete Fußwege (Rad gestattet)
-  Untergeordnete quartiersbezogene Fußwege (Rad gestattet)
-  ggf. Abschliessbarkeit durch Tore



Erschließung und Wegenetz

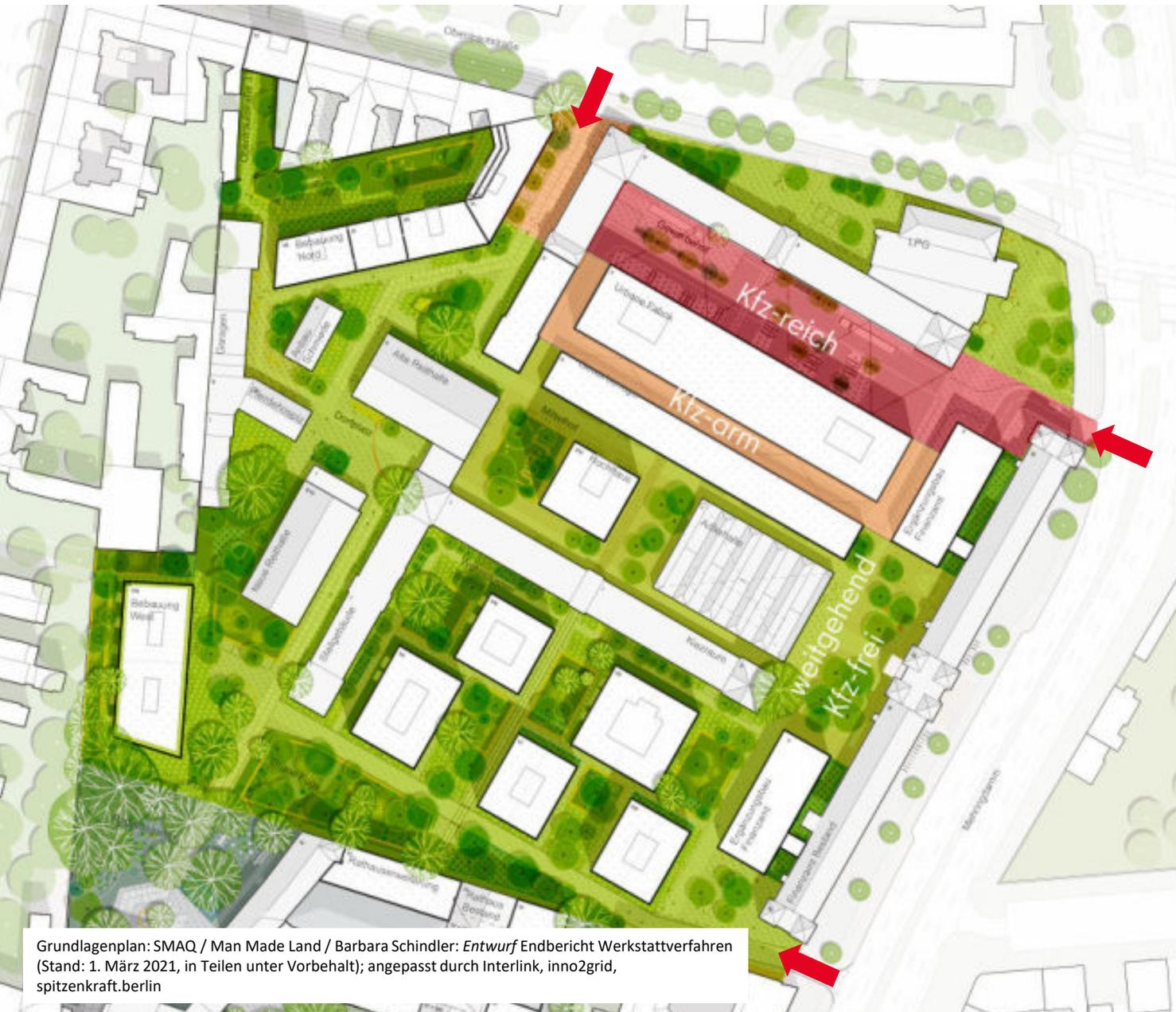
- 2 Zufahrten mit Mischverkehrsflächen (Anlieferung, Entsorgung, Rettung, Rad, Fuß)
- Übergeordnete Fußwege (Rad gestattet)
- Untergeordnete, quartiersbezogene Fußwege (Rad gestattet)

Grundlagenplan: SMAQ / Man Made Land / Barbara Schindler: *Entwurf* Endbericht Werkstattverfahren (Stand: 1. März 2021, in Teilen unter Vorbehalt)



Erschließung gemäß städtebaulichem Entwurf

- Einfahrt Obentrautstraße: nur für Ausnahmen möglich (vgl. Maßnahmen Ü.1 und Ü.2)
- Einfahrt Mehringdamm Süd: nur für Ausnahmen möglich (vgl. Maßnahme Ü.1 und Ü.2)
- Einfahrt Mehringdamm Nord: Zufahrt Tiefgarage und Gewerbehof (Gewerbe und KundInnen)
- Für die Süd-Nord-Verbindung gilt eine Einbahnstraßenregelungen, welche insbesondere für die Ver- und Entsorgung vorgehalten wird



Grundlagenplan: SMAQ / Man Made Land / Barbara Schindler: Entwurf Endbericht Werkstattverfahren (Stand: 1. März 2021, in Teilen unter Vorbehalt); angepasst durch Interlink, inno2grid, spitzenkraft.berlin

Stufen der Autofreiheit

- Außerhalb des Gewerbehofs wird das Gebiet grundsätzlich auto- bzw. Kfz-frei gestaltet
- Aus bestimmten Sachzwängen (z.B. Belieferung, Versorgung, Mobilitätseinschränkungen) ergibt sich die Notwendigkeit einer punktuellen Kfz-Anbindung (rote Pfeile)

Öffentliche Widmung versus Privatgelände aus verkehrlicher Sicht

	Chancen	Risiken
Öffentliche Widmung	<ul style="list-style-type: none"> • Öffentliche Verkehrsflächen sind für alle benutzbar • Öffentliche Straßen können für bestimmte Zwecke gewidmet werden • Sicherung bestimmter Standards (z.B. Beleuchtung) • Quartier kann vorbildhaft zeigen wie öffentliche Straßen auch Kfz-arm genutzt werden können 	<ul style="list-style-type: none"> • Parken im Seitenraum grundsätzlich erlaubt, muss jeweils explizit verboten werden • Explizite Ausweisungen/Zuordnungen von Flächen zu einzelnen Verkehrsmitteln nötig • Regelwerke und Richtlinien engen ggf. Gestaltungsfreiheit ein • Quartier wird als gewöhnlicher Straßenraum, nicht als autofreies/autorarmes Quartier erlebt
Privatgelände	<ul style="list-style-type: none"> • Flächen sind freier gestaltbar • Gewünschte Verhaltensweisen im Verhältnis Vermieter — Mieter (z.B. als Hausordnung) deutlicher kommunizierbar • Durchgriff bei Regelverstößen effizienter und wirksamer (z.B. Abmahnung, Vertragsstrafe, Abschleppen) • Sicherung der Zugänglichkeit für die Allgemeinheit über entsprechende Planungs- und Vertragswerke 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Nutzung der Verkehrsfläche kann zeitlich und nach Zweck verboten werden



Ü

KONZEPT / MAßNAHMEN

- Zufahrtsregulierung
- Einfahrtssituationen
- Verkehrslenkung im Quartier



Ü.1 Zufahrtsregulierung

Die Zufahrt zum Gelände über die Einfahrten **Obentrautstraße** und **Mehringdamm Süd** ist nur in Ausnahmen zulässig. Die Regulierung wird über Poller geschaffen, die entweder mit (Dreikant-)Schlüssel oder automatisch bedient werden können (Verortung siehe nächste Folie). Ausnahmen mit Berechtigung zur Bedienung der Poller:

- Einzelfälle wie Speditionen (z.B. Umzüge, Möbel-kauf), bestimmte Dienstleister (z.B. Handwerker), Notdienste etc.
- Regelmäßig: Belieferungen, die nicht über Microhubs und Lastenräder stattfinden können (z.B. für Kita, Kantine) mit tageszeitlichen Lieferbe-schränkungen; Entsorgung; § 35 StVO; Taxen; Krankentransporte

Effekte & Mehrwerte:

- Minimierung des innerquartierlichen Verkehrs und Sicherstellung der Versorgung

Zuständigkeit & Akteure:

- Bezirksamt
- Fachplanungsbüros

Nächste Schritte:

- Konkretisierung durch Objekt- und Fachplanung

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	



Zufahrtsregulierung

- Poller an relevanten Standorten regulieren die Zufahrt
- Zwei Lieferzonen befinden sich außerhalb des Areals (vgl. auch Maßnahme D4), um Verkehre auf dem Areal zu vermeiden
- Die Belieferung der öffentlichen Einrichtungen im westlichen Bereich (z.B. Kita, Kantine) findet mit strikten tageszeitlichen Beschränkungen über die Zufahrt Obentrautstraße statt und erfordert eine zusätzliche Lieferzone im Bereich der Alten Reithalle (vgl. auch Maßnahme D4)

Grundlagenplan: SMAQ / Man Made Land / Barbara Schindler: Entwurf Endbericht Werkstattverfahren (Stand: 1. März 2021, in Teilen unter Vorbehalt); angepasst durch Interlink, inno2grid, spitzenkraft.berlin

Ü.2 Einfahrtssituationen – Punktuelle Betrachtung der Anbindung des Areals

- Zufahrten
 - Mehringdamm Nord (Hauptzufahrt)
 - Mehringdamm Süd
 - Obentrautstraße
 - Yorckstr. / Rathaus (nur Zufahrt zu Rathausflächen)

Wie in der Karte zuvor dargestellt, wird die öffentliche Zufahrt lediglich über die Haupteinfahrt im Nord-Osten (vom Mehringdamm aus) möglich sein. Die Zufahrt von der Obentrautstraße ist nur in Ausnahmen und für die dort angesiedelten Kfz-Betriebe erlaubt. Die südliche Zufahrt vom Mehringdamm ist nur in Ausnahmefällen gestattet.

Vom Gelände des Rathauses wird für die Feuerwehr eine Zufahrt auf die südliche Zufahrt gestattet, um aufwändige Wendemanöver auf der Rathausfläche zu vermeiden.

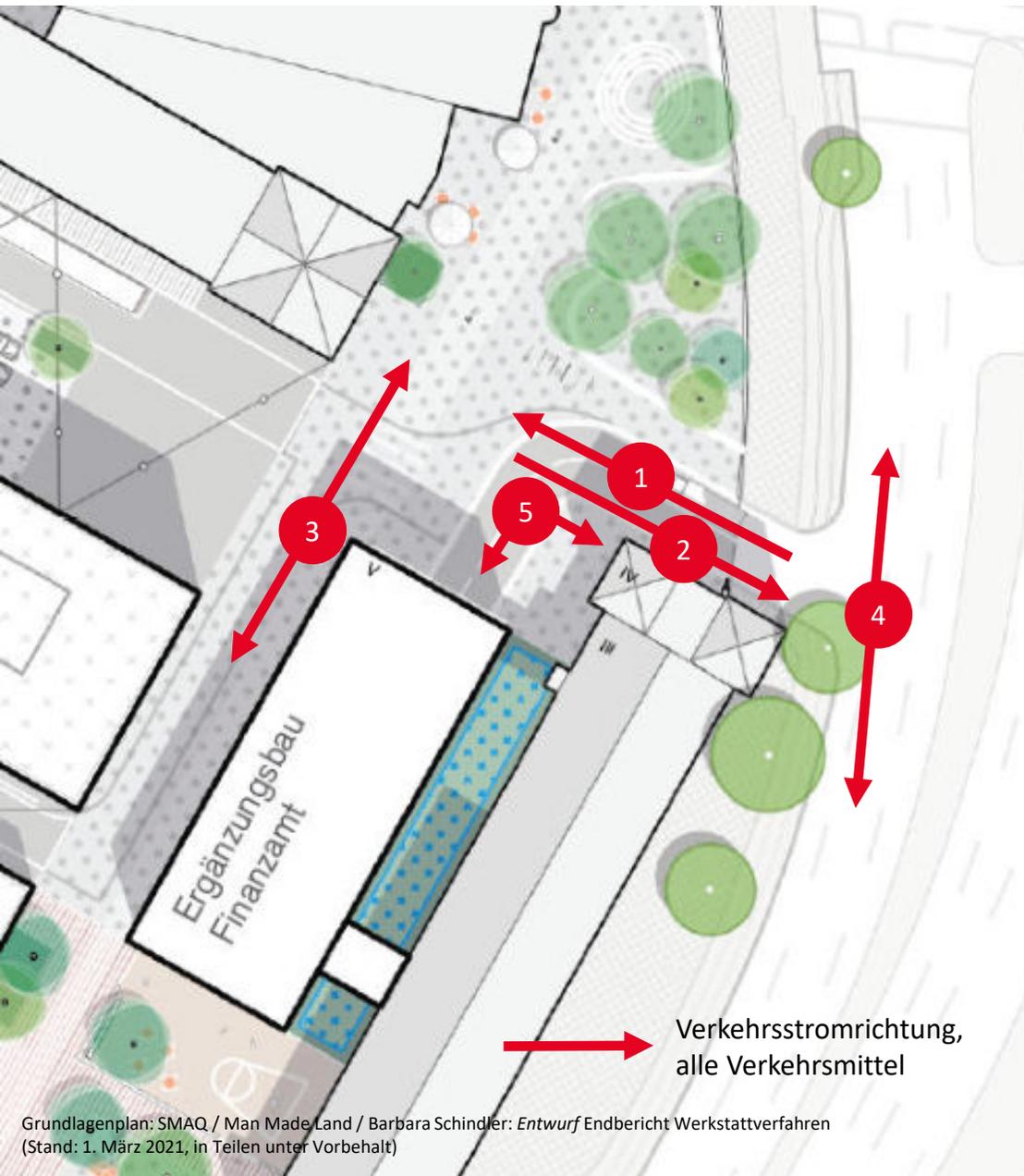
Einfahrt Mehringdamm Nord Analyse

Ströme

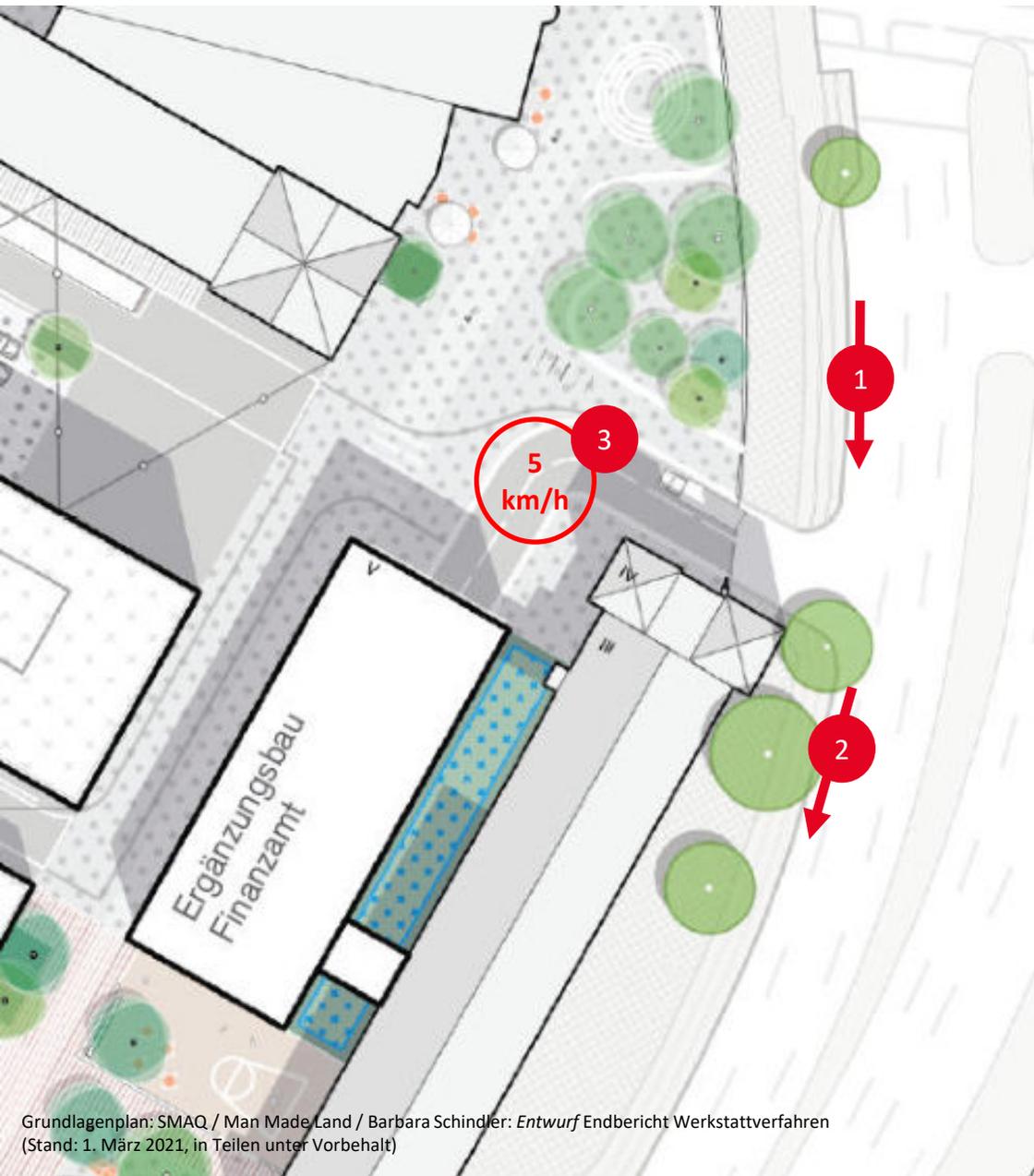
1. einfahrender bzw. betretender Verkehr
2. ausfahrender bzw. verlassender Verkehr
3. kreuzender Verkehr innerhalb Areal
4. kreuzender Verkehr außerhalb Areal
5. ausfädelnder bzw. einfädelnder Verkehr
Tiefgarage

Konfliktpotenziale

- beeinträchtigte Sichtbeziehungen
- konkurrierende Flächenansprüche
- verschiedene Energieniveaus (Tempo, Masse)
- gegenseitige Störungen durch hohes Aufkommen (z.B. Rückstau)

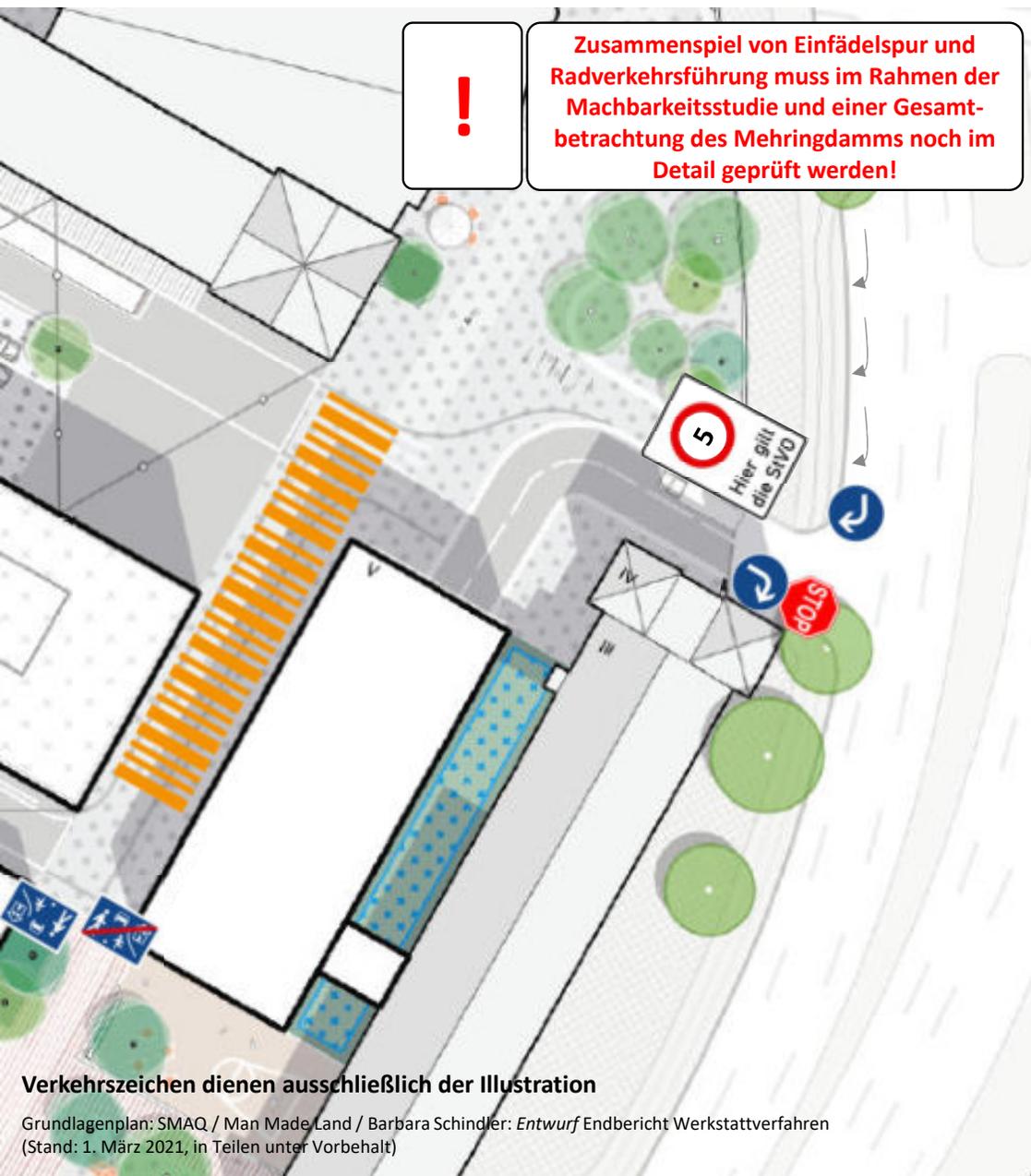


Grundlagenplan: SMAQ / Man Made Land / Barbara Schindler: Entwurf Endbericht Werkstattverfahren
(Stand: 1. März 2021, in Teilen unter Vorbehalt)



Einfahrt Mehringdamm Nord Lösungselemente

1. Ausfädelungsspur Kfz auf Mehringdamm, z.B. westliche Fahrspur (Zufahrt nur von Norden)
Herausforderung: Radverkehrsführung
2. Einfädelungsspur Kfz auf Mehringdamm, z.B. westliche Fahrspur (Ausfahrt nur nach Süden)
Herausforderung: Radverkehrsführung
3. Schrittgeschwindigkeit auf Gelände
4. Vorrang für Fuß- und Radverkehr unter Inkaufnahme von Rückstaus bei Kfz
5. Stellplätze abbauen und neuordnen



Einfahrt Mehringdamm Nord Beispiel Verkehrslenkung

- A. Ein- und Ausfahrt jeweils nur als Rechtsabbieger
- B. Eigene Spur bei Ein- (und ggf. Ausfahrt)
- C. Stoppschild an der Ausfahrt
- D. Schrittgeschwindigkeit auf dem gesamten Gelände
- E. Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs durch Gestaltung des Straßenraums
- F. (Park)Leitsystem: Kfz-Verkehre werden direkt in Tiefgarage geleitet. Ausnahmen sind Verkehre > 3,5t (bzw. Transporter) sowie bestimmte direkte Zielverkehre/ Sachzwänge.



Einfahrt Mehringdamm Süd Beispiel Verkehrslenkung

- A. Ein- und Ausfahrt jeweils nur als Rechtsabbieger
- B. Stoppschild an der Ausfahrt
- C. Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich
- D. Ergänzend (um Fremdparken auf Lieferzone und Carsharing-Plätzen zu vermeiden):
Einfahrt für motorisierte Verkehre verboten, nur in Ausnahmen erlaubt (z.B. Lieferverkehre frei und/oder Anlieger frei)
- E. Poller ab weiterem Verlauf (aufgrund von Lieferzone und Carsharing zurückversetzt im Vergleich zum städtebaulichen Entwurf)

*Die Ausgestaltung der Lieferzonen- & Sharingstellflächen sind Teil der Detailplanung und werden nicht die gesamte Fläche einnehmen.



Einfahrt Obentrautstr. Beispiel Verkehrslenkung

- A. Stoppschild an der Ausfahrt
- B. Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich
- C. Ggf. ergänzend: Einfahrt für motorisierte Verkehre verboten, nur in Ausnahmen erlaubt (z.B. Lieferverkehre frei und/oder Anlieger frei)



Yorckstr. / Rathaus (nur Zufahrt zu Rathausflächen)

Die Zufahrt von der Yorckstraße dient ausschließlich der Anbindung der Rathausflächen in den Höfen. Da im Zuge der Erweiterung des Rathauses auch die Freiflächen und Höfe in einem separaten Prozess neu beplant werden, wird auf diese Zufahrt hier nicht detailliert eingegangen.

Die Funktion als Zuwegung und Verbindung für Fuß- und Radverkehre wird im jeweiligen Kapitel beleuchtet.

Ü.3 Verkehrslenkung durch Gestaltung

- Der Fußverkehr hat im Quartier außerhalb des Gewerbehofes Vorrang, Radverkehr und der aufs Nötigste begrenzte motorisierte Verkehr sind gestattet, müssen sich aber dem Fußverkehr unterordnen.
 - Radverkehr soll auf bestimmte Achsen fokussiert werden.
 - Wiedererkennbarkeit und Zonierung von Wegen durch Wechsel von Belagart, -format und -farbe umsetzen.
 - Raum muss barrierefrei gestaltet werden.
- ⇒ Diese Anforderungen sollen sich in einer entsprechenden Gestaltung niederschlagen.

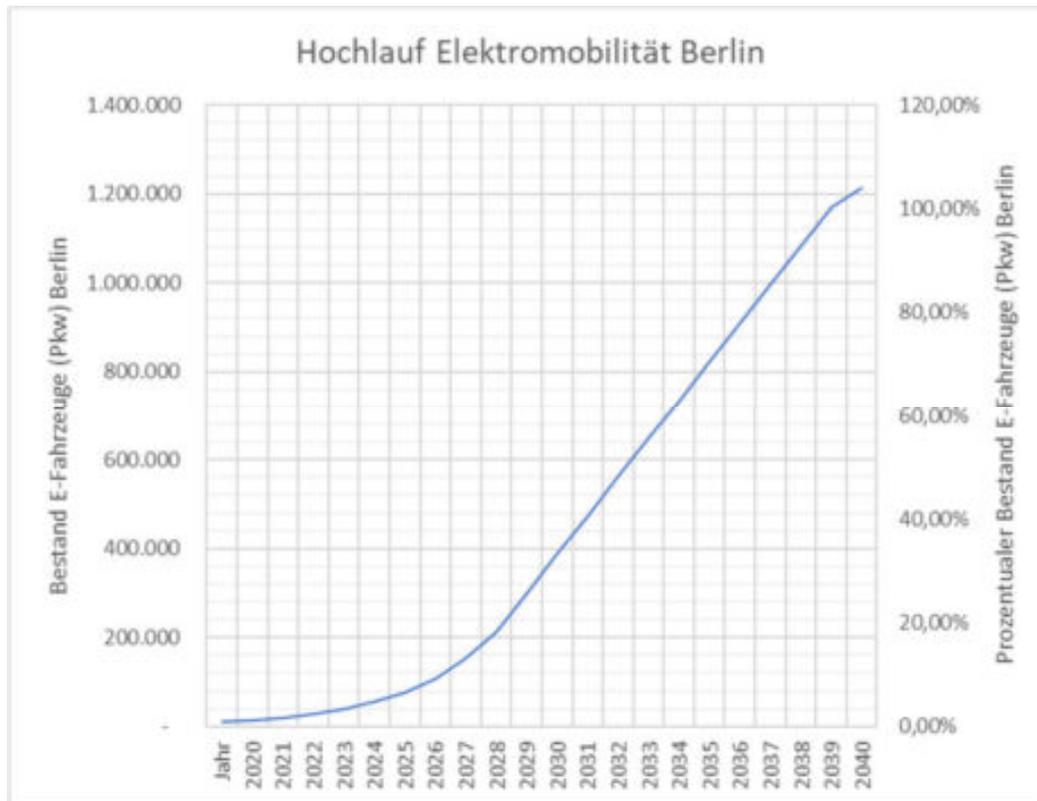
Ü.3 Verkehrslenkung durch Gestaltung

- Barrierefreiheit bei Niveaugleichheit der Mischverkehrsflächen sicherstellen:
 - Niedriges Tempo, gute Orientierungsmöglichkeiten, sichere Querungen
 - Deutliche Erkennbarkeit und Tastbarkeit von Fahrbahn und Seitenraum (niveaugleich aber funktional getrennt) sowie von Querungen: Unterscheidung durch Material, Struktur und Farbe
- Bewegungsflächen und nutzbare Gehwegbreiten müssen so bemessen sein, dass sie für Nutzer von Rollstühlen, Gehhilfen etc. barrierefrei nutzbar sind, auch im Begegnungsfall und zum Richtungswechsel
- Pflaster- und Plattenbeläge barrierefreier Bewegungsflächen müssen mindestens nach DIN 18318 ausgeführt werden.
- Auch außerhalb barrierefreier Zonen ist auf Bewegungsflächen ein erschütterungsarmer Belag zu wählen.
- Nur in Randbereichen bzw. Übergangszonen zur Vegetation sollte wasserdurchlässiger Bodenbelag oder historisches Pflaster verlegt werden.

Ü.3 Verkehrslenkung durch Gestaltung

- Bsp. Wendehammer in Mischverkehrsflächen: Aufenthaltsfunktion, Platzsituation integrieren
- Bsp. westliche und östliche Nord-Süd-Verbindung: Aufmerksamkeit schaffen für Querverkehre an übergeordneten Fußwegeverbindungen (Radverkehr gestattet),
- Bsp. Dorfplatz: Besondere Gestaltung und Kenntlichmachung von Flächen mit Aufenthaltsfunktion
- Bsp. östliche Schleife Gewerbehof: Priorisierung Rad- und Fußverkehr im Mischverkehr
- Bsp. Gewerbehof: Kreative Kenntlichmachung von Bewegungsräumen des Fußverkehrs

Ü.3 Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge



https://www.emo-berlin.de/fileadmin/Mediathek/eMO_ladebroschuere_148x190mm_neu_print.pdf?dl

- Wer ein Elektrofahrzeug besitzt, versorgt es meist zu Hause oder am Arbeitsplatz. Hier finden 80% aller Ladevorgänge statt.
- Seit 18.03.2021 regelt das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) die Vorgabe zum Aufbau von Lade- und Leitungsinfrastruktur.
- Ziel des Gesetzes ist es, den Ausbau der Leitungs- und Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität im Gebäudebereich zu beschleunigen und andererseits die Bezahlbarkeit des Bauens und Wohnens zu wahren



A

#inno2grid

Interlink

www.inno2grid.com

FUßVERKEHR



32,7 % MODAL-SPLIT-ANTEIL
(Binnen: 34 %)



1,2 WEGE PRO PERSON
UND TAG
(ÖV: 0,93, MIV: 0,5)



13,2 min DURSCHNITTliche
WEGEDAUER



800 m DURSCHNITTliche
WEGEDISTANZ
(97,6 % bis 3 km)



1,06 m/s DURSCHNITTs-
GESCHWINDIGKEIT

Fußverkehrs-Statistik Friedrichshain-Kreuzberg

- Höherer Fußverkehrsanteil als Berlin (30 %) und Bund (27 %)
- Höchster Modal-Split-Anteil unter allen Verkehrsmitteln
- Kürzere Wege als Bundesdurchschnitt, sowohl Dauer (25,5 min) als auch Entfernung (1.700 Meter)

LIGHT TRAFFIC



Grafik: soziale Kontakte in einer Straße in Abhängigkeit von der Verkehrsstärke

<https://www.youtube.com/watch?v=ESgkcFbGiL8>

HEAVY TRAFFIC



Gesetzmäßigkeiten im Fußverkehr (I)

Raumwahrnehmung

Erst das Zufußgehen ermöglicht die Schulung des menschlichen Urteilsvermögens in Bezug auf räumliche Dimensionen wie Größenverhältnisse, Distanzen, Lagerelationen und Bewegungsvektoren.

Soziale Interaktion

Fußverkehrsfreundliche Umfelder schaffen eine deutlich höhere Zahl von sozialen Kontakten. Damit wirkt die Verkehrsplanung sich auch auf die soziale Kohärenz eines Gebietes aus.



Gesetzmäßigkeiten im Fußverkehr (II)

Umwegeempfindlichkeit

Zufußgehende reagieren am sensibelsten auf die Verlängerung von Strecken (z.B. durch Hindernisse). Beispielsweise bei Querungen spielt nicht deren Ausgestaltung, sondern deren Anzahl pro Straßenzug die größte Rolle.

Zu-Fuß-Gehbereitschaft

Zufußgehen ist Mobilität mit allen Sinnen. Attraktive Geh-Umfelder erhöhen die Leistungsbereitschaft Zufußgehender um bis zu 70 Prozent, gemessen an der Streckenlänge.

Grundmaße des Fußverkehrs

Maße laut Richtlinien

mindestens 2,50 Meter im Seitenraum,
allerdings inklusive Begegnungsverkehr

gesteigerte Anforderungen

Geschwindigkeitsunterschiede, Hilfsmittel,
Personengruppen und wechselnde
Bewegungsmuster (Sitzen, Verweilen,
Flanieren, Anstehen etc.) erhöhen Platzbedarf

Richtungsvielfalt

EG-Zugänge, Begegnung, Tanz, Kinderspiel und
andere Aktivitäten quer zur Gehrichtung
beleben ein autoarmes Quartier





Planungsgrundsätze für den autoarmen Fußverkehr (I)

Möglichst großes Flächenangebot

Alle zu-Fuß-Bewegungsmuster ermöglichen, Attraktivität herstellen

Möglichst hohe Wegequalität

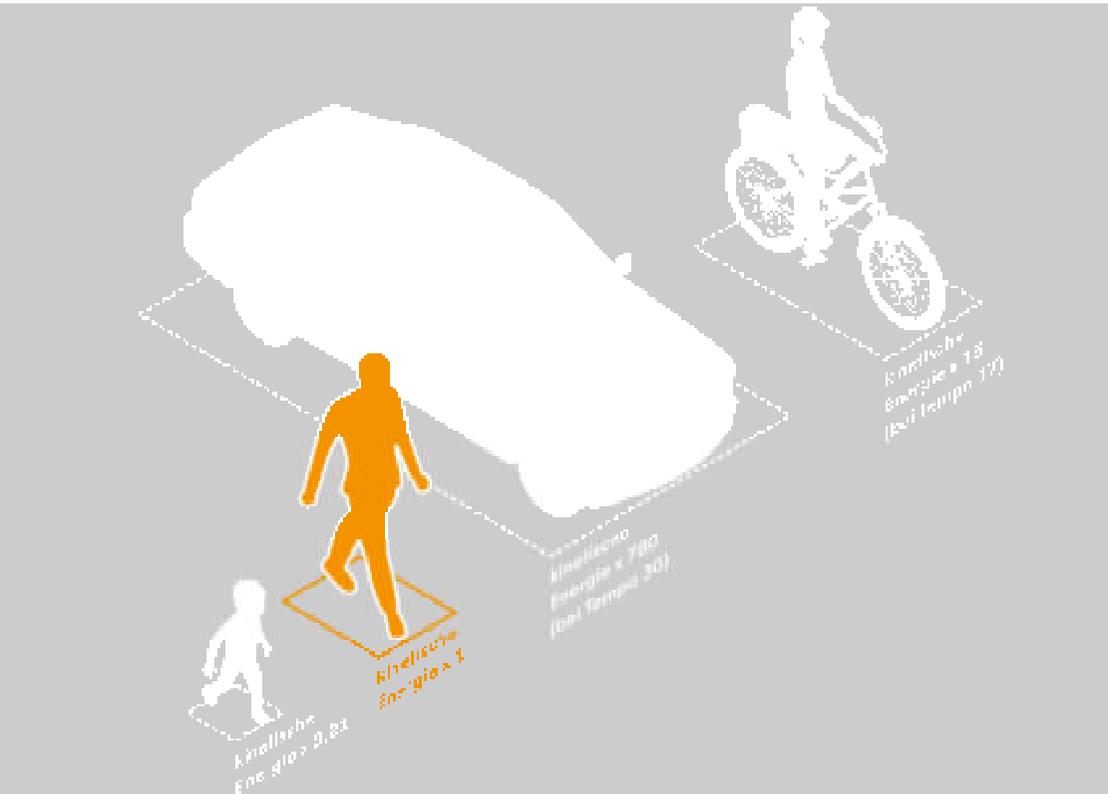
Nahtloses Fortkommen ohne Störungen und Unterbrechungen unterstützen, Übersichtlichkeit gewährleisten

Möglichst gute Einbindung in Netze

Anschlüsse herstellen, direktes Durchkommen begünstigen, auf Begreifbarkeit achten, Orientierung bieten

Planungsgrundsätze für den autoarmen Fußverkehr (II)

möglichst günstiges Verkehrsumfeld
Energieniveaus homogenisieren,
Flächenansprüche aushandeln,
Konfliktpotenziale minimieren



Mobilitätsgesetz Berlin: Fußverkehr

ausgewählte Regelungen

§ 50 — Besondere Ziele der Entwicklung des Fußverkehrs (I)

(2) Fußwege erfüllen eine wichtige Funktion als geschützte Räume auch und gerade für die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Diese Funktion zu wahren und zu stärken ist Leitlinie für alle Planungen, Standards und Maßnahmen mit Auswirkungen auf Fußwege.

(4) Jeder Mensch soll in ganz Berlin auf direkten und zusammenhängenden Fußwegen seine Ziele erreichen können. Insbesondere soll das Queren der Fahrbahn grundsätzlich an jedem Arm einer Kreuzung möglich sein. Die Einrichtung von abkürzenden Fußwegen durch geschlossene Bauwerke oder Anlagen (Blockdurchwegungen) soll systematisch gefördert und bei allen Planungen berücksichtigt werden.

Mobilitätsgesetz Berlin: Fußverkehr

ausgewählte Regelungen

§ 50 — Besondere Ziele der Entwicklung des Fußverkehrs (II)

(5) Dem Fußverkehr wird als Teil des Umweltverbundes im Rahmen des geltenden Rechts Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt. Dieser Vorrang ist insbesondere bei der Straßenraumaufteilung sowie bei der Schaltung von Lichtzeichenanlagen umzusetzen.

(6) Auf Grund der Rolle des Fußverkehrs als wichtigster Zubringer für den ÖPNV sollen die Wege zu, von und beim Umsteigen zwischen den Haltestellen vorrangig entsprechend den Zielen dieses Gesetzes verbessert und an den Stand der Technik angepasst werden. Dies umfasst insbesondere Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit zur Vermeidung von Umwegen sowie zur erstmaligen Herstellung von Fußwegeverbindungen zu ÖPNV-Haltestellen.

Mobilitätsgesetz Berlin: Fußverkehr

ausgewählte Regelungen

§ 50 — Besondere Ziele der Entwicklung des Fußverkehrs (III)

(8) Der für den Fußverkehr effektiv nutzbare und ohne Hindernisse zur Verfügung stehende Raum soll einen für die Belange des Fußverkehrs und des Aufenthalts im öffentlichen Raum angemessenen Anteil am Straßenraum erreichen. Dies ist insbesondere bei der Neuanlage und Umgestaltung von Straßen, Wegen und Plätzen umzusetzen.

(10) Die effektiv nutzbare und ohne Hindernisse zur Verfügung stehende Breite der Gehbahn innerhalb der berlintypischen Gehwegstruktur soll ein für das Fußverkehrsaufkommen ausreichendes Maß haben. Dabei soll ein Begegnen von Personen - einschließlich genutzter besonderer Fortbewegungsmittel nach § 24 der Straßenverkehrs-Ordnung - entsprechend den gültigen technischen Regelwerken möglich sein.

(13) Grundsätzlich sollen Rad- und Gehwege getrennt geführt werden.

Mobilitätsgesetz Berlin: Fußverkehr

ausgewählte Regelungen

§ 55 — Querungen (I)

- (1) Grundsätzlich sollen zwei hintereinanderliegende Fußgängerfurten, die durch eine Mittelinsel oder einen Fahrbahnteiler getrennt und mit einer Lichtzeichenanlage gesichert sind, in einem Zug gequert werden können. Dabei sollen die hintereinander liegenden Furten grundsätzlich gleichzeitig freigegeben werden.
- (2) Grundsätzlich soll die Schaltung von Lichtzeichenanlagen dem Fußverkehr komfortables Queren der Fahrbahn innerhalb der Grünphase ermöglichen. Hiervon kann in begründeten Einzelfällen abgewichen werden, wenn dies zur Bevorrechtigung des ÖPNV oder zur Vermeidung von inakzeptabel langen Umlauf- oder Wartezeiten erforderlich ist.

Mobilitätsgesetz Berlin: Fußverkehr

ausgewählte Regelungen

§ 55 — Querungen (II)

- (3) Die mögliche Verlängerung von Grünphasen auf Anforderung für Blinde und Sehbehinderte soll auch den Bedürfnissen von Gehbehinderten angepasst werden.
- (4) Grundsätzlich sollen in ausreichend geringen Abständen barrierefreie Querungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen, die sicher genutzt werden können. Dabei sollen insbesondere die unterschiedlichen Anforderungen berücksichtigt werden, die sich infolge der Nutzung verschiedener Hilfsmittel ergeben. Um den unterschiedlichen Anforderungen gerecht zu werden, sollen künftig grundsätzlich Doppelquerungen realisiert werden.
- (5) Die zu querende Strecke soll nicht länger als nötig sein. Zur Verringerung der Strecke tragen beispielsweise Mittelinseln oder Gehwegvorstreckungen bei.

Mobilitätsgesetz Berlin: Fußverkehr

ausgewählte Regelungen

§ 55 — Querungen (III)

- (6) Durch wirksame Maßnahmen sollen ausreichende Sichtbeziehungen an allen Querungsmöglichkeiten gewährleistet werden. Bei unzureichenden Sichtbeziehungen sollen kurzfristig geeignete Gegenmaßnahmen ergriffen werden. Dazu zählen auch bauliche Maßnahmen gegen Falschparken an Kreuzungen und Querungsmöglichkeiten.
- (7) Bei Neubau oder Erneuerung von Lichtzeichenanlagen ist dafür Sorge zu tragen, dass alle sich an demselben Knotenpunkt befindlichen Lichtzeichenanlagen einheitlich nutzbare Vorrichtungen für blinde und sehbehinderte Personen haben. Die flächendeckende Ausrüstung aller Lichtsignalanlagen mit Blindenakustik und Vibrationstastern soll bis 2030 gewährleistet werden.



Analyse

ÜBERGREIFENDE THEMEN

- Erreichbarkeit
- Wege
- Engstellen und Hindernisse
- Querungsmöglichkeiten
- Knoten
- Verkehrsunfälle
- Anbindung ÖPNV



Fußverkehrsnetz Berlin

- Umfasst sämtliche umliegenden Straßen
- Vernetzt die Blöcke, Kieze und Bezirke
- Macht keine Aussagen über die Qualität der Bewegungsflächen und Verkehrsanlagen für den Fußverkehr

Kartengrundlage: Geoportal Berlin, ALKIS Berlin

inno2grid

Interlink
Crowding

spitzenkraft.berlin





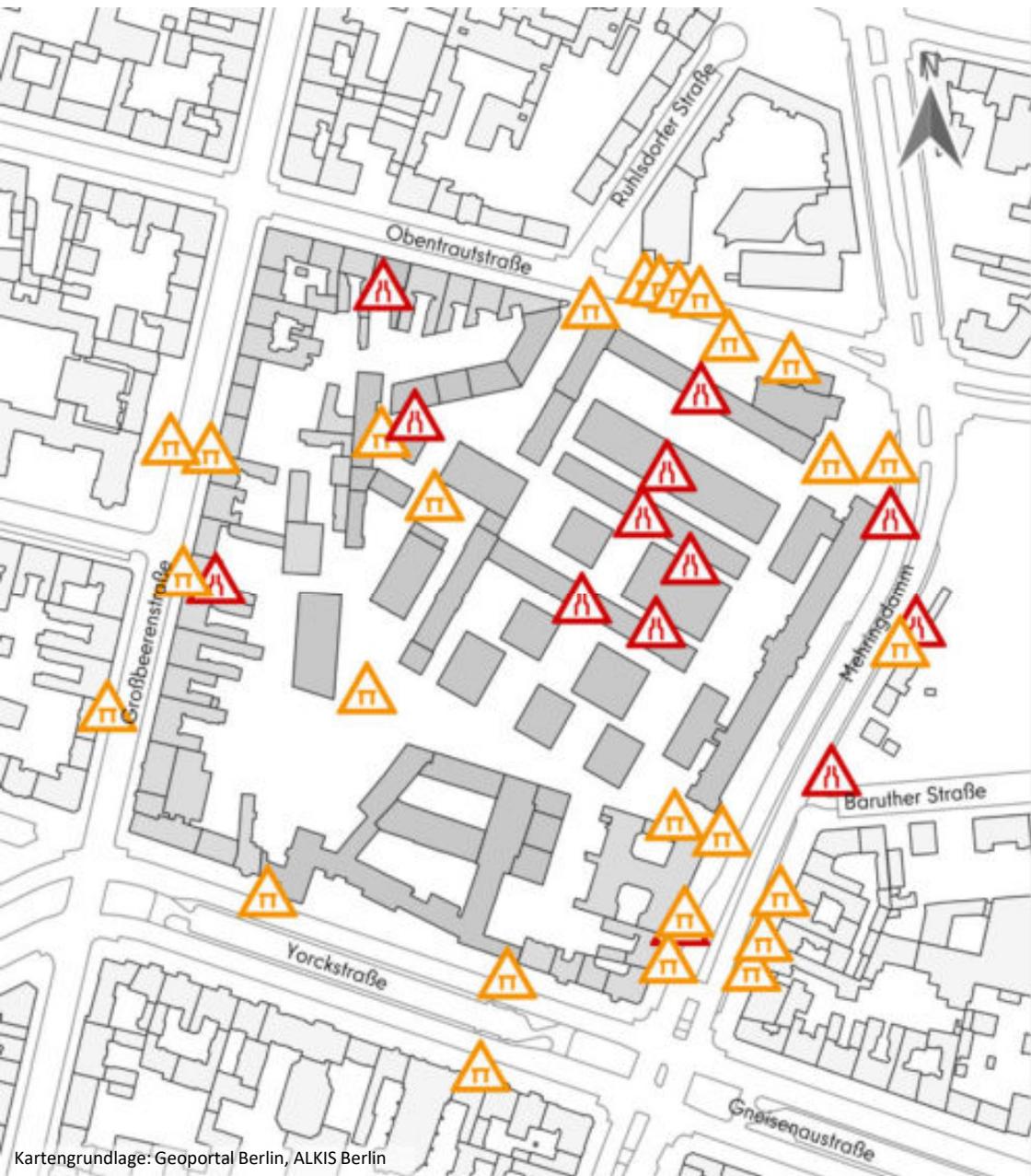
Wegeinfrastruktur

Sämtliche Straßen mit Gehwegenanlagen

Breite der Anlagen entspricht häufig nicht der nutzbaren Breite wegen

- Baumscheiben
- Ein- und Aufbauten
- gepflasterter Abstandsfläche zwischen Gebäudewand und Gehweg

Radwege ›spalten‹ Gehwegflächen



Engstellen und Hindernisse (vorläufig)

Engstellen

Dragonerareal

- Geringe Gehwegbreite bei hoher Dichte von Hauseingängen (142 Stck.)
- Durchquerung Obentrautstraße 31

Rathausblock

- Unzureichende Gehwegbreiten (siehe Detailanalyse)

Barrieren

- Abgepollerte Gehwegüberfahrten
- Selten ›wildes‹ Fahrradparken
- historisches Pflaster mit Hindernis-Potenzial

Wegeführung (lt. städtebaulichem Entwurf)



Wegenetz	Breite in m
Mischverkehrsfläche (PKW, Rad, Fuß)	5,5 m
Übergeordnete Fußwege (Rad gestattet)	4,5 m
Untergeordnete quartiersbezogene Fußwege (Rad gestattet) *	2,5 m

-  Mobilitätshub
-  Mischverkehrsfläche (Anlieferung, Müll, Rettung, Rad, Fuß)
-  Übergeordnete Fußwege (Rad gestattet)
-  Untergeordnete quartiersbezogene Fußwege (Rad gestattet)

 ggf. Abschließbarkeit durch Tore

* Rad nur teilweise gestattet, vgl. Maßnahme B.1



Querungsmöglichkeiten derzeit nur an den Kreuzungen

Abstand der Kreuzungen voneinander bei
Gehgeschwindigkeit 1,06 m/s

Mehringdamm → 5 min 50 s
2 Querungen auf 371 Meter (2 LSA)

Yorckstraße → 4 min 40 s
2 Querungen auf 297 Meter (2 LSA)

Großbeerenstraße → 2 min 44 s
3* Querungen auf 349 Meter (2 LSA, 1* Furt)

Obentrautstraße → 5 min 24 s
2 Querungen auf 344 Meter (2 LSA)



Situation an den Verkehrsknoten

Übersichtlichkeit

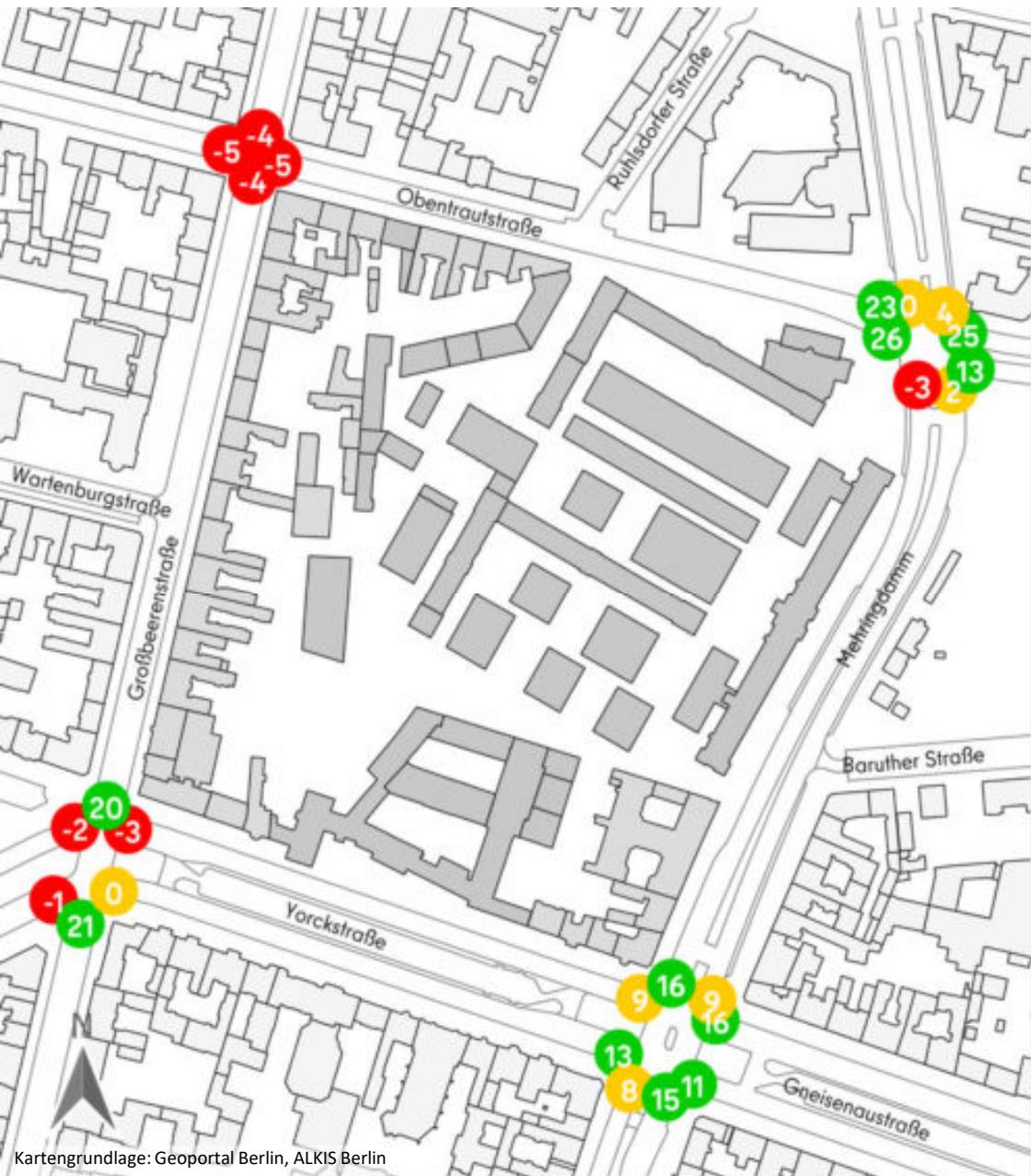
- Vereinzelt eingeschränkte Sichtachsen durch Bewuchs, Schwarzparken und geregeltes Parken bis an die Knoten

Ausstattung

- Aufstellflächen an LSA mind. 5 Meter breit
- Gehwege im Seitenraum und auf Mittelinseln mit abgesenkten Bordsteinen

Phasen der Lichtsignalanlagen (LSA)

- Verhältnis Räum- zu Wartezeit: 15 bis 100%
- Räumzeiten entlang Kfz-Hauptstromrichtungen grundsätzlich länger



Zu kurze Räumzeiten Fußverkehr an Knoten

dargestellt als Differenz zwischen Zeitbedarf für das regelhafte Queren (1,2 m/s)

- ohne Pufferzeiten
- in mehreren Zügen (d.h. ohne Überqueren der Mittelinseln)

und aktuellen Räumzeiten

rot: mangelhaft
gelb: mittelmäßig
grün: komfortabel

Kartengrundlage: Geoportal Berlin, ALKIS Berlin



Fußverkehrsunfälle

2016 — 2019

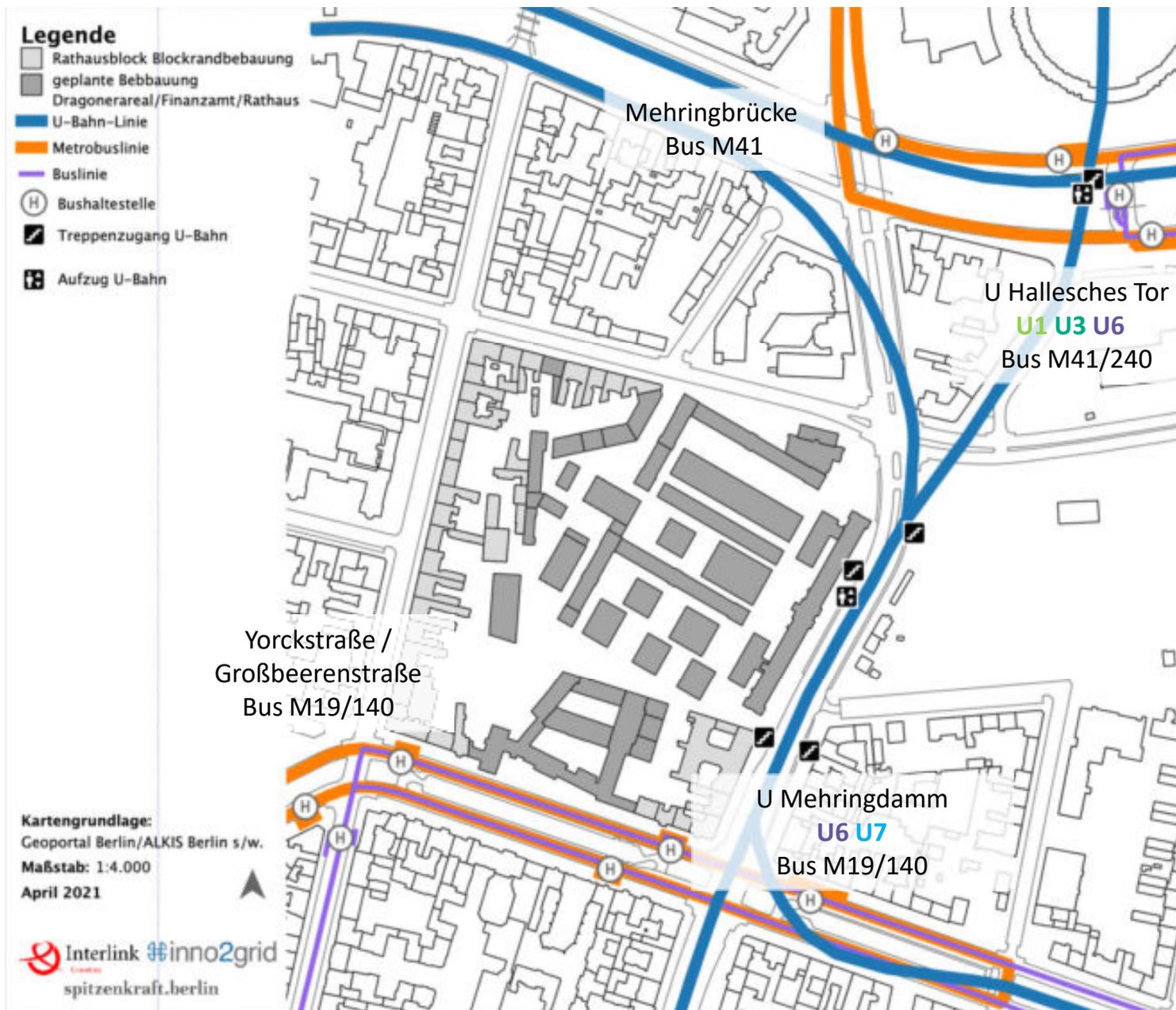
Schwere der Unfälle

- orange: Unfall mit Schwerverletzten
- gelb: Unfall mit Leichtverletzten

Unfallgegner

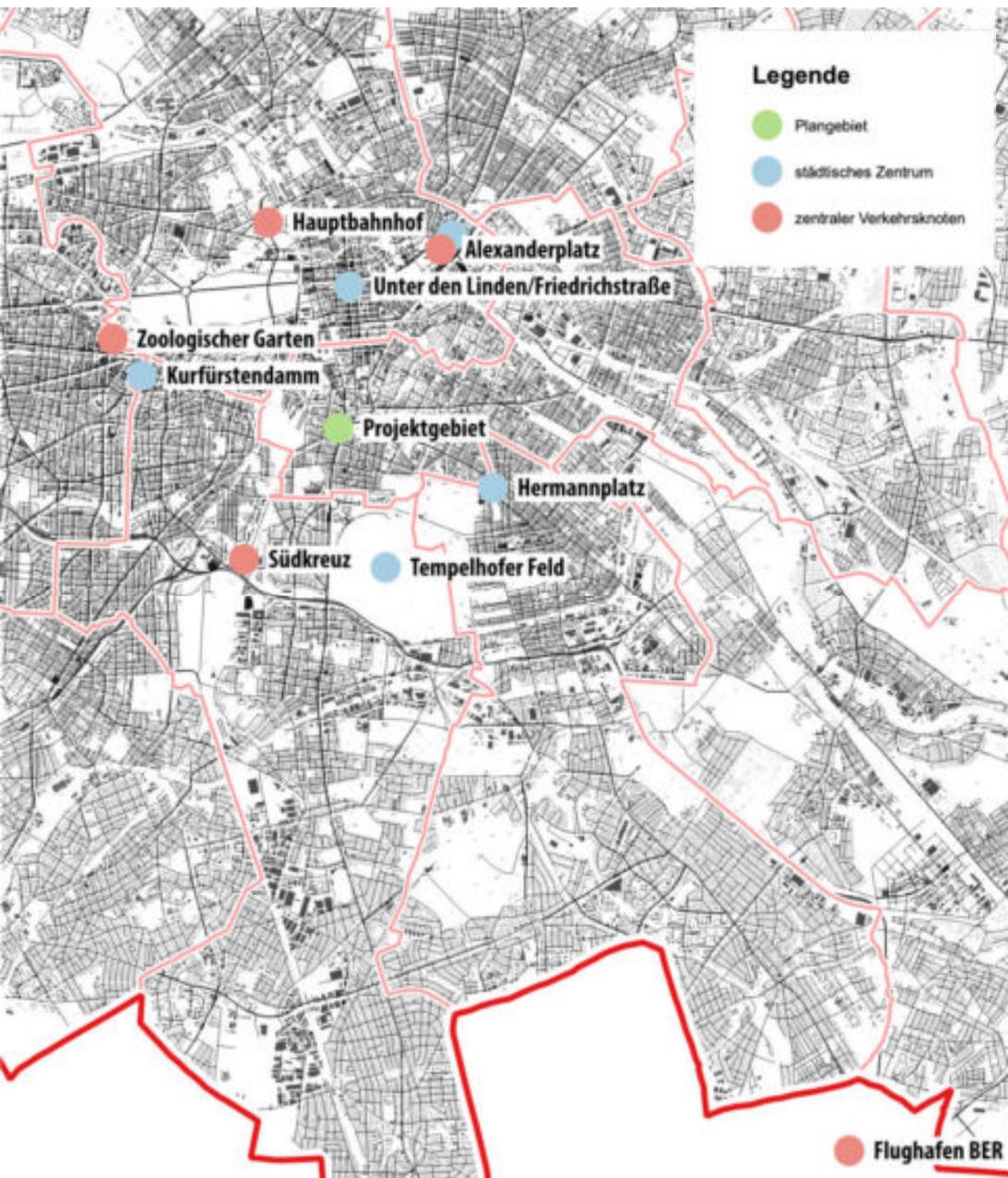
- 9 x Pkw
- 8 x Fahrrad
- 1 x Krad

Kartengrundlage: Geoportal Berlin, ALKIS Berlin



Öffentlicher Personenverkehr Überblick

- Das Projektgebiet ist hervorragend an den ÖPNV angeschlossen.
- Im Osten befindet sich der U-Bahnhof Mehringdamm als Umsteigepunkt der Linien U6 und U7.
- Weiterhin verkehren in direkter Umgebung sowohl der Metrobus M19 und die Buslinie 140.
- Der Bahnhof U Hallesches Tor ist etwa 500 m entfernt und bietet weitere Zielrelationen.
- Im Plangebiet gibt es keine lokale Erschließung mit ÖPNV.
- Die erst langfristig geplante Straßenbahnstrecke auf dem Mehringdamm wird hier nicht berücksichtigt.



Öffentlicher Personenverkehr

Gesamtstädtische Einbindung

Die innerstädtische Lage des Projektgebiets ermöglicht eine gute Anbindung an wichtige Ziele mit kurzen Reisezeiten im öffentlichen Verkehr.

Relation		Fahrzeit	Takt
Mehringdamm - Hauptbahnhof	U6+S	0:16 min	alle 5 min (tags) alle 10min (früh, spät)
Mehringdamm - Flughafen BER	U7+X7	0:42 min	alle 5 min (tags) alle 10min (früh, spät)
Mehringdamm - City West (Ku'damm)	M19	0:18 min	alle 10 min (tags)
	U7+U1/3/U9	0:15 min 0:18 min	alle 10min (früh, spät) alle 5 min (tags)
Mehringdamm - City Ost (Alex)	U6+U5	0:15 min	alle 5 min (tags)
	U6+S	0:16 min	alle 10min (früh, spät)
Mehringdamm - Hermannplatz	U7	0:05 min	alle 5 min (tags) alle 10min (früh, spät)

Legende

- Rathausblock Blockrandbebauung
- geplante Bebauung
- Dragonerareal/Finanzamt/Rathaus

ÖPNV-Erschließung

- Haltestellenbereich (mit Radius 300m, Einzugsbereich nach NVP)

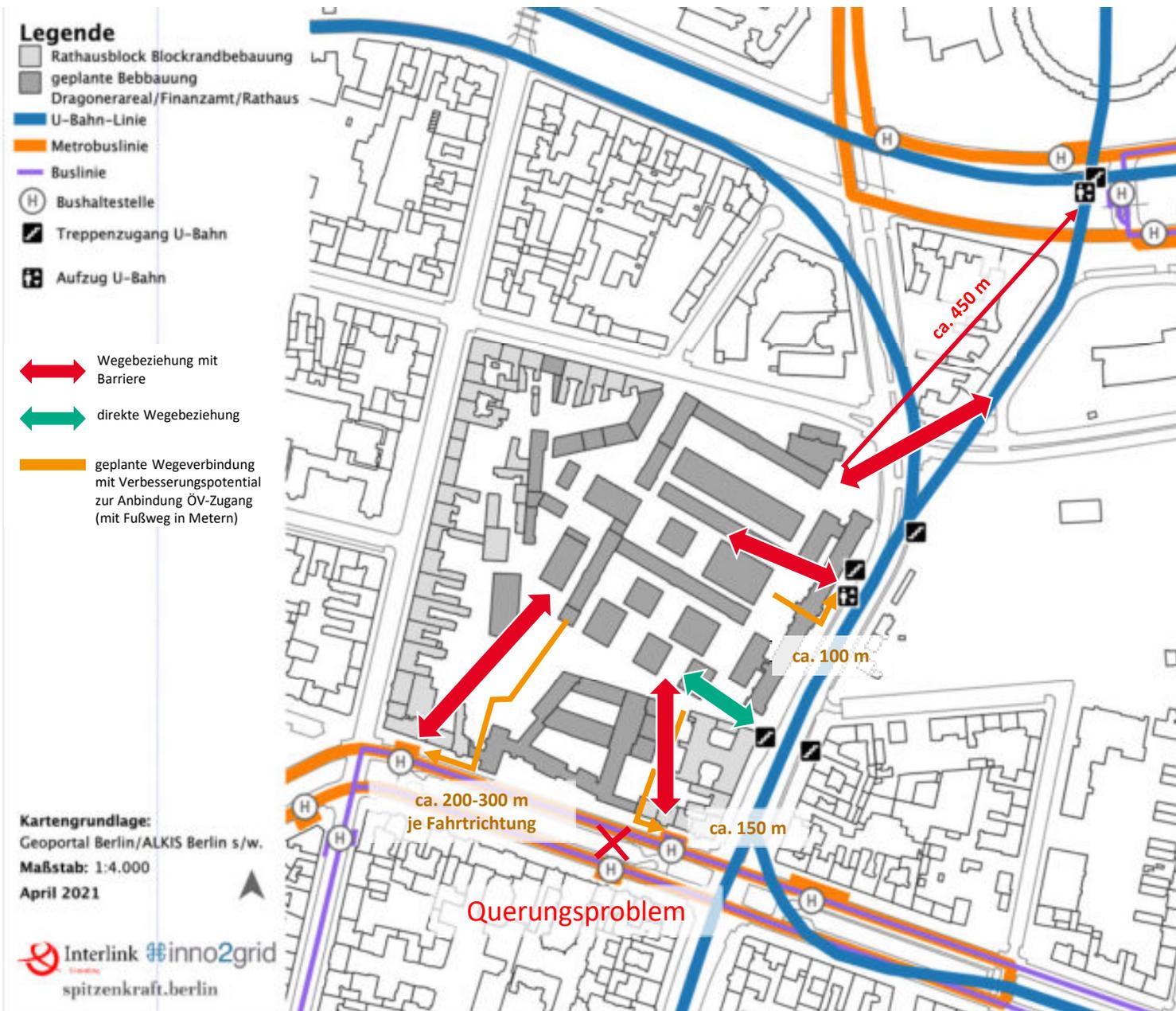
Real-Fußweg zum ÖPNV-Zugang

- 100 m
- 300 m
- 500 m



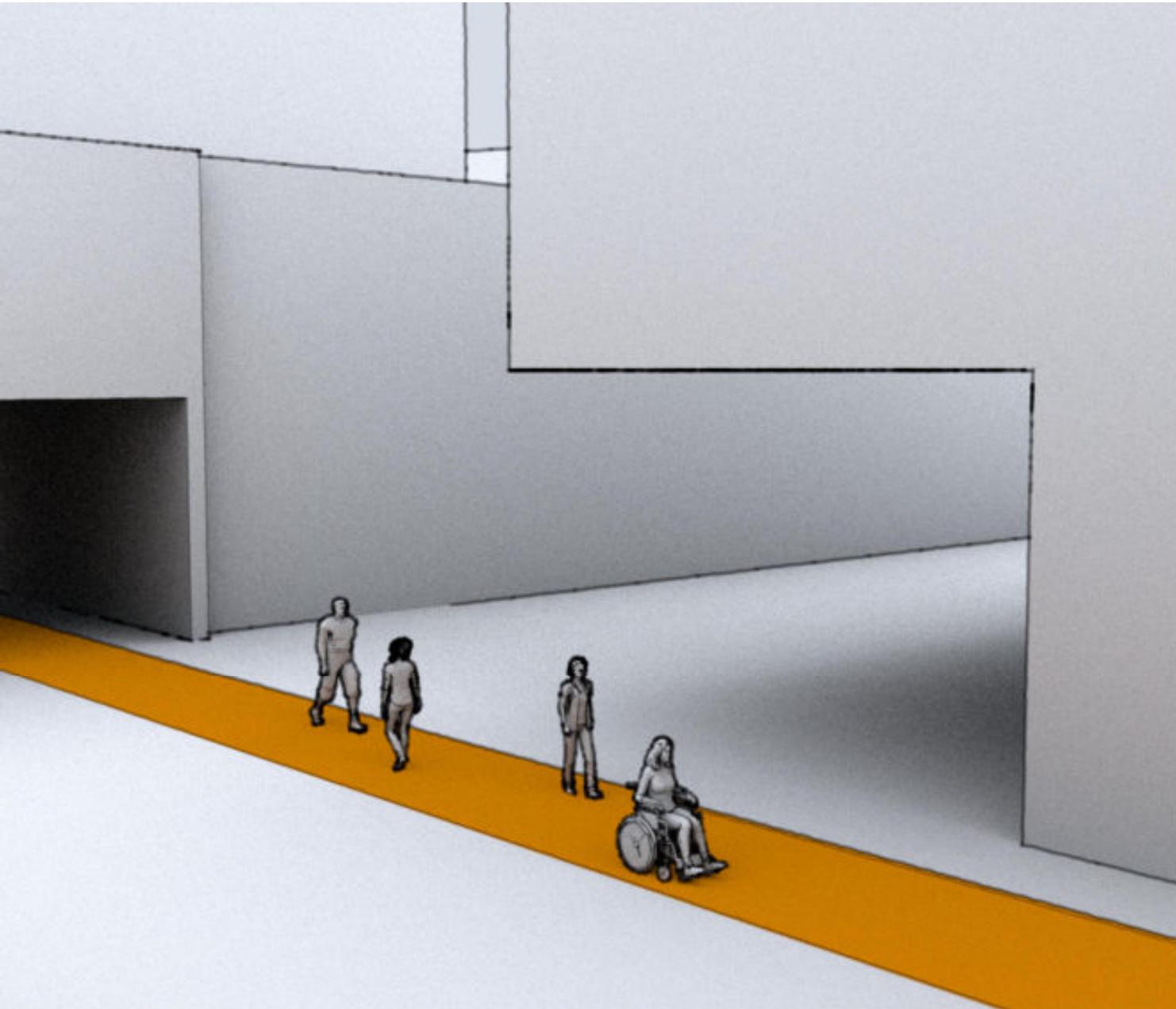
Öffentlicher Personenverkehr Erschließung

- Die Erschließungsqualität ist als gut einzuschätzen.
- Aus dem südl. Projektgebiet (Wohnbebauung) sind es bis zu 300m zum U Mehringdamm und den Bushaltestellen im Süden.
- Aus dem nördlichen Projektgebiet (Gewerbe) sind es gut 300 m zum U Mehringdamm bzw. etwa 500m zum U Hallesches Tor.
- Der U Möckernbrücke und die Bushaltestellen im Norden sind für die Erschließung nur nachrangig.



Öffentlicher Personenverkehr Erschließung

- Die kleinräumliche Anbindung an die Zugangsstellen des ÖV ist verbesserungswürdig.
- Insbesondere der Weg zur Aufzugsanlage des U Mehringdamm und zum U Hallesches Tor ist ungenügend.
- Die Bestandsbebauung von Bezirksrathaus und Finanzamt haben eine Barrierewirkung.
- Die bereits geplanten Durchwegungen (orange dargestellt) mindern dies.
- Probleme bleiben besonders:
 - Richtung U Hallesches Tor
 - von der Ankunftshaltestelle Busse am U Mehringdamm



Konzept

MAßNAHMEN

A.1 Sicherung des Fußverkehrs auf der mittleren Nord-Süd-Achse



Wegen absehbarer Konflikte zwischen Pkw-, Fuß- und Radverkehr empfiehlt es sich, auf der mittleren Nord-Süd-Mischverkehrsfläche vom Gewerbehof durch urbane Fabrik, Gewerberiegel und Stallgebäude vorbei an Hochhaus, Adlerhalle und Wohn-Neubauten, die durch abschließbare Tore zeitweise versperrbar sein sollen, ausschließlich den Fußverkehr zu führen. Insbesondere die Querung des Gewerbehofes durch den Fußverkehr ist durch angemessene Sicherungseinrichtungen unfallfrei zu ermöglichen.

Effekte & Mehrwerte:

- Vermeidung von Verkehrsunfällen
- Erhöhung von Leichtigkeit und Komfort des Fußverkehrs

Zuständigkeit & Akteure:

- BIM, WBM

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	



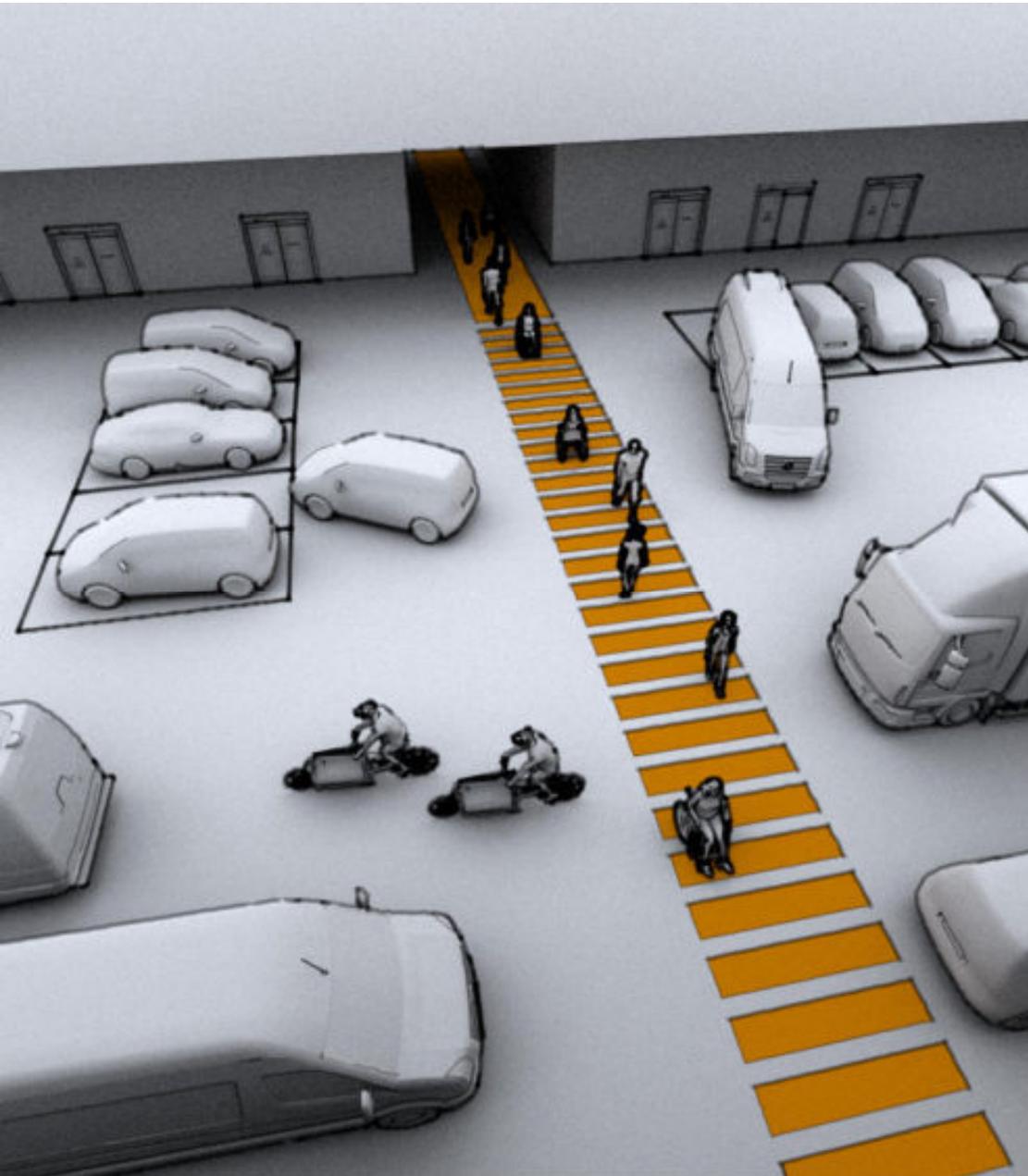
A.1 Sicherung des Fußverkehrs auf der mittleren Nord-Süd-Achse

Befund:

Die mittlere Nord-Süd-Achse quert nicht nur konfliktrichtige Bereiche (Gewerbehof mit Kfz-Verkehr, nördliche und südliche Erschließungsschleifen), sondern sie ist, gemäß der gemeinsamen Empfehlung aller Behindertenbeauftragten der Berliner Bezirke, mit 2,50 Metern Breite auch für eine gemeinsame Nutzung durch Fuß- und Radverkehr deutlich zu eng bemessen.

Nächste Schritte:

1. Anlage einrichten

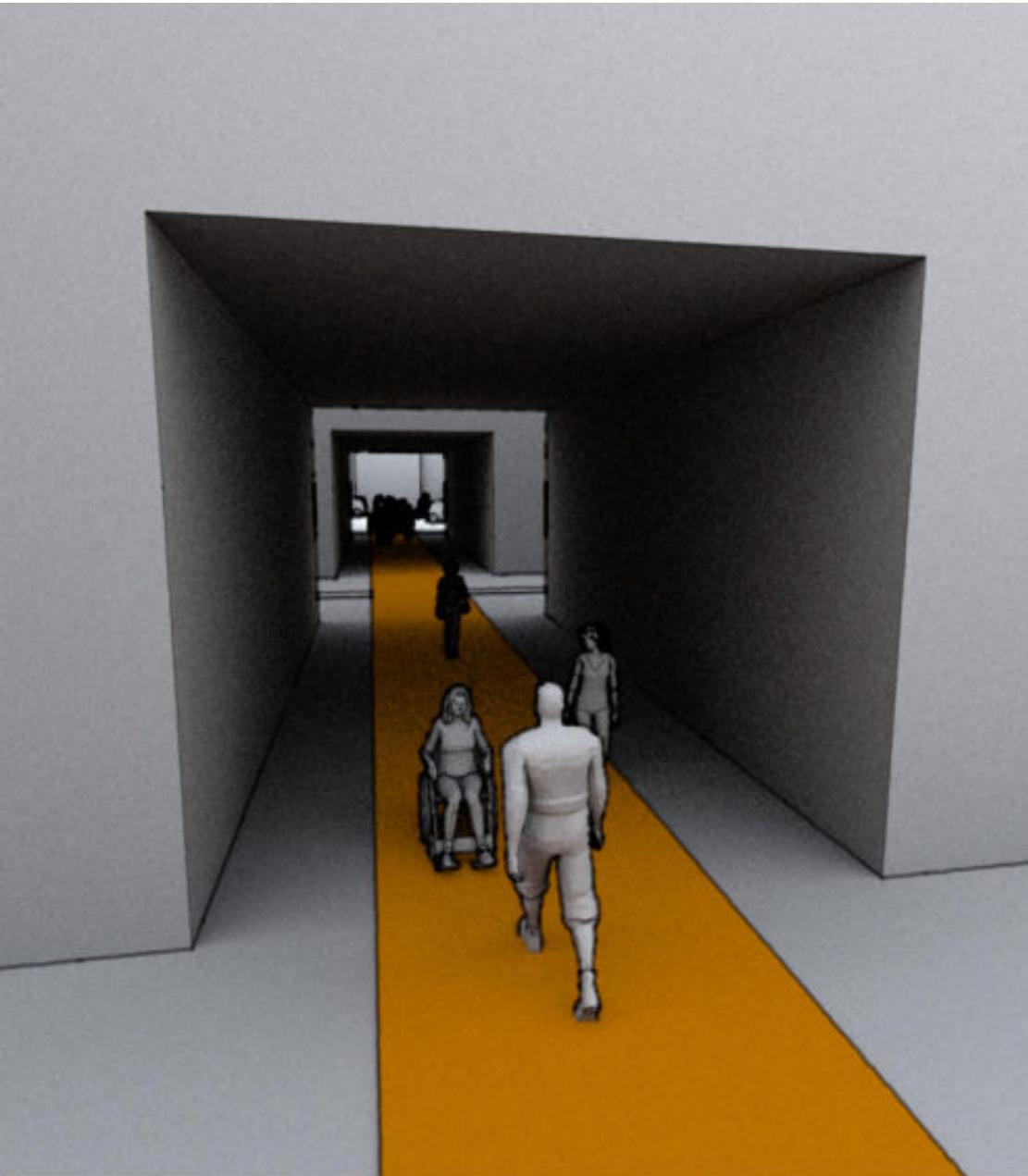


Sicherung Fußverkehr Anlage über Gewerbehof

- Regelmäßiger Parkverkehr durch die ca. 40 Pkw-Stellplätze
- Regelmäßiger Längsverkehr durch Lieferfahrten (Lastenrad, Transporter, Lkw)
- Verschiedene Richtungen, verschiedene Bewegungsenergien
- Breite von 2,50 Metern (in Abbildung gelb)
→ Minimalbreite für Fußverkehr

→ für Mischverkehr (Mitbenutzung durch Radfahrende) nicht geeignet

→ Alternative: Mindestbreite 3,50 Meter



Sicherung Fußverkehr durch Ausschluss Radverkehr

- Zu geringe Breite für beide Modi (2,50 Meter, in Abbildung gelb)
- Hohe Frequenz im Fußverkehr zu erwarten → häufiger Begegnungsverkehr
- Gerade Strecke → Förderung höherer Geschwindigkeiten
- Tunnelsituationen → Ausweichen wegen Gebäudewänden unmöglich



A.2 Sperrmarkierungen vor Gebäudeeingängen



Der geplante Erhalt bestimmter Bausubstanz und die zusätzliche hochdichte Neubebauung des Dragonerareals werden die Kapazität der Bewegungsflächen insgesamt einschränken. Um die Zugänglichkeit von Gebäuden durch die vorgesehenen ca. 140 Eingänge zu erhalten, empfiehlt sich das Abmarkieren von Sperrflächen (z. B.: durch Markierungen, Bepflanzungen, etc.) die durch keine andere Nutzung als das Betreten und Verlassen in Anspruch genommen werden dürfen.

Effekte & Mehrwerte:

- Schaffung von Sichtbarkeit für die Ansprüche des Fußverkehrs inklusive Hilfsmittel
- Didaktische Hilfe zum ›Erlernen‹ der Bedeutung des Fußverkehrs für ein autoarmes Quartier
- Prävention in Bezug auf Nutzungskonflikte
- Einsatz eines Stil und Identität prägenden Gestaltungselements

Zuständigkeit & Akteure:

- BIM, WBM
- Akteure Gestaltungsleitfaden

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	



A.2 Sperrmarkierungen vor Gebäudeeingängen

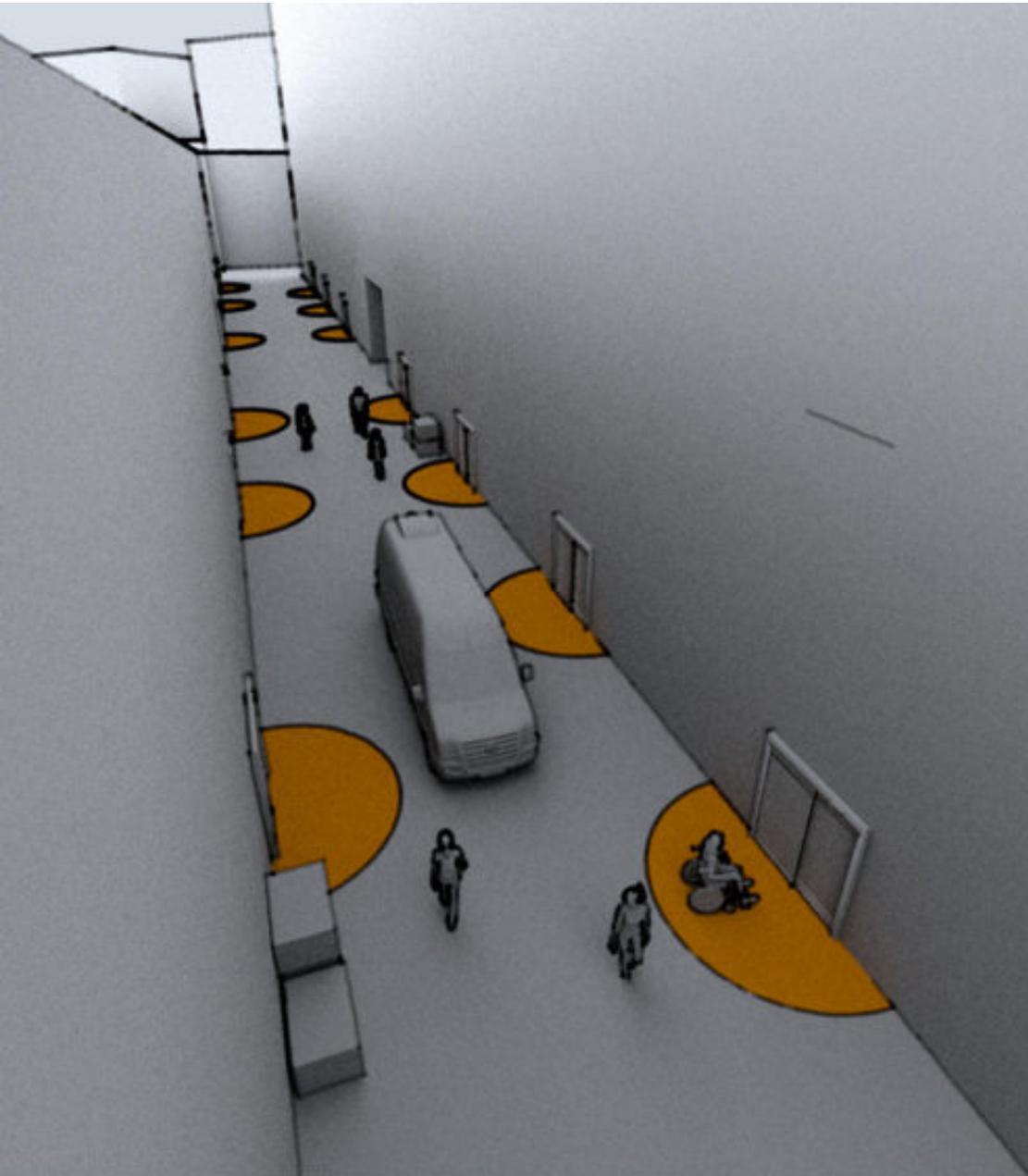
Befund:

Der städtebauliche Entwurf zum Dragonerareal (Stand: März 2021) sieht eine hoch verdichtete Bebauung vor, die sich aus einem Teilerhalt der historischen Substanz einerseits und mehreren kompakten ergänzenden Neubauten andererseits ergibt. Die gleichzeitig hohe Anzahl an Gebäudeeingängen (ca. 140) — teils für Erdgeschossnutzungen, teils als Hauptzugänge — sorgt stellenweise für ein enges Beieinander von Hauseingängen bei gleichzeitig sehr kleiner Außenfläche. Die Regelwerke (RASt 06, S. 29) sehen eine verfügbare Gehwegbreite von 2,30 Metern für die Kurvenfahrt von Rollstühlen vor. Dieser Flächenbedarf droht, von anderen Nutzungen

— Pkw-Zufahrten, Radverkehr, Ver- und Entsorgung, insbesondere aber die temporäre Lagerung von Gegenständen vor dem Gebäudeeingang oder sogar das Aufstellen von Außenmöblierung — eingeschränkt zu werden, sodass die Gebäudeeingänge an Zugänglichkeit einbüßen.

Nächste Schritte:

1. Gestaltungsvorgaben entwickeln (ggf. im Rahmen des Gestaltungsleitfadens)
2. Nach Vollendung der Oberfläche der Verkehrswege Markierung anbringen



Sperrmarkierungen Prävention mit Stil

- Diverse Ausführungen denkbar:
Bodenmarkierung, Pflaster, Bepflanzung

Abbildung: Skizze Gewerbegasse
(Gebäudemaße und Lage der Eingänge gemäß
städtebaulichem Entwurf)



A.3 Wegeleitsystem für den Fußverkehr

Die künftig sehr dichte Bebauung in Kombination mit den hohen Traufhöhen der Neubebauung — kurz: die Seltenheit ausgeprägter Sichtachsen — erschwert für Zufußgehende möglicherweise die Orientierung auf dem Dragonerareal. Für ein komfortables Vorankommen zu Fuß empfiehlt sich deshalb die Einrichtung eines gestalterisch einheitlichen Wegeleitsystems, das auch Lagepläne an strategisch sinnvollen Stellen umfasst und Punkte besonderer Funktionen, wie etwa Mobilitätsstationen und andere wichtige Ziele, herausgehoben kennzeichnet. Es empfehlen sich beispielsweise gut sichtbare Kennzeichnungen an Gebäudewänden.

Effekte & Mehrwerte:

- Schaffung von Sichtbarkeit für die Ansprüche des Fußverkehrs inklusive Hilfsmittel
- Öffentliche Erlaubnis der Bewegung zu Fuß
- Didaktische Hilfe zum ›Erlernen‹ der Bedeutung des Fußverkehrs für ein autoarmes Quartier
- Einsatz eines Stil und Identität prägenden Gestaltungselements

Zuständigkeit & Akteure:

- BIM, WBM
- Akteure Gestaltungsleitfaden + Denkmalschutz

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	



A.3 Wegeleitsystem für den Fußverkehr

Befund:

Mehr als 90 Prozent der Signale im öffentlichen Verkehrsraum weisen üblicherweise auf den Kraftverkehr hin (Fahrbahnmarkierungen, Wegweisungen, Größe von Gebäudekennzeichnungen, Abstände von Hinweisen etc.). Insbesondere solche Menschen, die zum Umstieg vom eigenen Auto auf das Zufußgehen eingeladen werden sollen, benötigen zur guten Orientierung einen deutlich größeren Signalumfang, vor allem im nächsten Nahbereich. Das umfasst nicht nur die Wegweisung, sondern auch Hinweise auf die erlaubten Nutzungen von Flächen, auf die Funktionen von Gebäuden und Anlagen in der Umgebung und auf Hindernisse oder Besonderheiten.

Gute Beispiele:

- Leitsysteme in Anlagen mit hohem Besucher*innenaufkommen (Flughafen-Terminals, Messehallen, Sportstadien, Museen, Bibliotheken, Krankenhäuser, Zoos, Universitätsgelände etc.)

Nächste Schritte:

1. Gestaltungsvorgaben entwickeln (ggf. im Rahmen des Gestaltungsleitfadens)
2. Mit Fertigstellung eines Gebäudes Markierung anbringen
3. Bewegungsflächen mit Elementen des Leitsystems versehen



A.4 Zu-Fuß-Attraktivität

Die Vorzüge eines autoarmen Quartiers bestehen nicht nur in der weitgehenden Abwesenheit der am meisten Raumressourcen (Fläche, Luft, Akustik, Sicherheit) fressenden Verkehrsart, sondern insbesondere in der Chance, diese Abwesenheit mit einer insgesamt sehr hohen Gestaltungsqualität für den sich auf ursprüngliche Weise bewegenden Menschen zu füllen. Dies sollte gemäß eines integrierten Konzepts erfolgen, beispielsweise als eigenes Kapitel im geplanten Gestaltungsleitfaden.

siehe auch Geschwindigkeitspuffer Radverkehr (B.2)

Effekte & Mehrwerte:

- Schaffung eines attraktiven Umfelds für den Fußverkehr
- Stärkung von Leichtigkeit und Schönheit
- Verstärkung der wahrnehmbaren Präsenz des Zufußgehens

Zuständigkeit & Akteure:

- BIM, WBM
- Kooperationspartner (Gestaltungsleitfaden)

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	



A.4 Zu-Fuß-Attraktivität

Befund:

Leichtigkeit und auch Schönheit im Fußverkehr fördern die Verkehrsverlagerung vom MIV auf den Umweltverbund. Unterstützende und erleichternde Elemente wie Sitzgelegenheiten, Wetterschutz, komfortable Oberflächen und die Freiheit von Beeinträchtigungen senken die Fußverkehrs-Widerstände, ein ästhetisch ansprechendes Umfeld steigert die Aufwandsbereitschaft von Zuzußgehenden auf zusätzlich bis zu 70 Prozent*, gemessen an der Streckenlänge.

*https://www.researchgate.net/publication/317688645_Was_Bienen_und_Menschen_gemeinsam_haben_Uber_Beobachtungen_des_Zeitempfindens_die_Evolutionstheorie_und_das_Weber_Fechnersche_Empfindungsgesetz_zu_einer_Erklärung_des_menschlichen_Verhaltens_im_Verkehr

Mögliche Elemente:

- Ansehnliche Gebäudefassaden, Schaufenster
- Gegliederte Geh-/Aufenthaltsflächen (ggf. wassergebunden)
- Sitzgelegenheiten, Beleuchtung (Gestaltungsleitfaden)
- Wasserspiele/-spender
- öffentliche Bücherregale, Kioske etc.

Nächste Schritte:

1. Konzept/ Ausstattungskatalog für Fußverkehrs-Attraktivität entwickeln
2. Gestaltungsvorgaben entwickeln (ggf. im Rahmen des Gestaltungsleitfadens)
3. Partner gewinnen
4. Umsetzung



A.5 Barrierefreiheit/ regelmäßiger Fußverkehrs-Check

Die Aneignung von Flächen durch konkurrierende Nutzungen bildet zu einem großen Teil einen unbewussten Akt. Im Laufe der Zeit werden auf diese Weise verschiedene Hindernisse für den Fußverkehr entstehen, die es frühzeitig zu erkennen und zu beseitigen gilt. Zu diesem Zweck empfiehlt sich die regelmäßige Durchführung eines Fußverkehrs-Checks.

Literatur:

- https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Fussverkehr_Checks_Leitfaden_zur_Durchfuehrung.pdf
- <https://www.fussverkehrs-check.de/>

Effekte & Mehrwerte:

- Regelmäßige Bekräftigung des Anspruchs des Zufußgehens
- Steigende Sichtbarkeit und wacheres Bewusstsein für das Zufußgehen im Quartier
- Deutlich häufigere Gelegenheit zur Mitwirkung durch die Anlieger*innen
- Kollektives Lernen/Weiterentwickeln

Zuständigkeit & Akteure:

- BIM, WBM
- Kooperationspartner + Öffentlichkeit

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	



A.5 Barrierefreiheit/ regelmäßiger Fußverkehrs-Check

Befund:

In den das Dragonerareal umgebenden Straßen herrscht schon jetzt keine vollständige Barrierefreiheit, innerhalb des Areals ist durch die knappe Verkehrsfläche und die vielen, zum Teil widerstreitenden Nutzungsansprüche, eine über die Zeit zunehmende Marginalisierung des Zufußgehens zu befürchten, die sich in der Gestalt störender Verhaltensweisen (sperrige Gegenstände lagern, Kfz parken, schleichende Ausweitung von Lieferbereichen, immer schnellerer Radverkehr etc.) sukzessive etabliert. Dem ist nur durch eine regelmäßig wiederholte Erneuerung bzw. Bekräftigung des vorrangigen Anspruchs des Zufußgehens entgegenzuwirken.

Nächste Schritte:

1. Lokal angepasste Check-Systematik entwickeln (Gruppengröße pro Termin, Einladungsverfahren, Prüft Themen, Termin-Intervalle, Auswertungsmethodik, Umsetzungs-Prozess etc.)
2. Implementieren
3. Durchführen und dokumentieren
4. Weitergabe der Befunde an zuständige Stellen (Mobilitätsmanagement, Bezirksamt etc.)

A.6 Durchwegung Großbeerenstraße



Die Ost-West-Verbindung von der Baruther Straße über das Dragonerareal und weiter über die Wartenburgstraße bis zum Gleisdreieckpark birgt ein großes Potenzial als attraktive Fußwegeroute. Die Anbindung des Dragonerareals in westlicher Richtung an die Wartenburgstraße gelingt allerdings nur mittels eines Durchstichs über Privatgelände und Toreinfahrt der Adresse Großbeerenstraße. Die Sicherung dieses Durchstichs trüge zur besseren Erreichbarkeit des Dragonerareals zu Fuß bei und erhöhte die Attraktivität des ganzen Fußverkehrsnetzes.

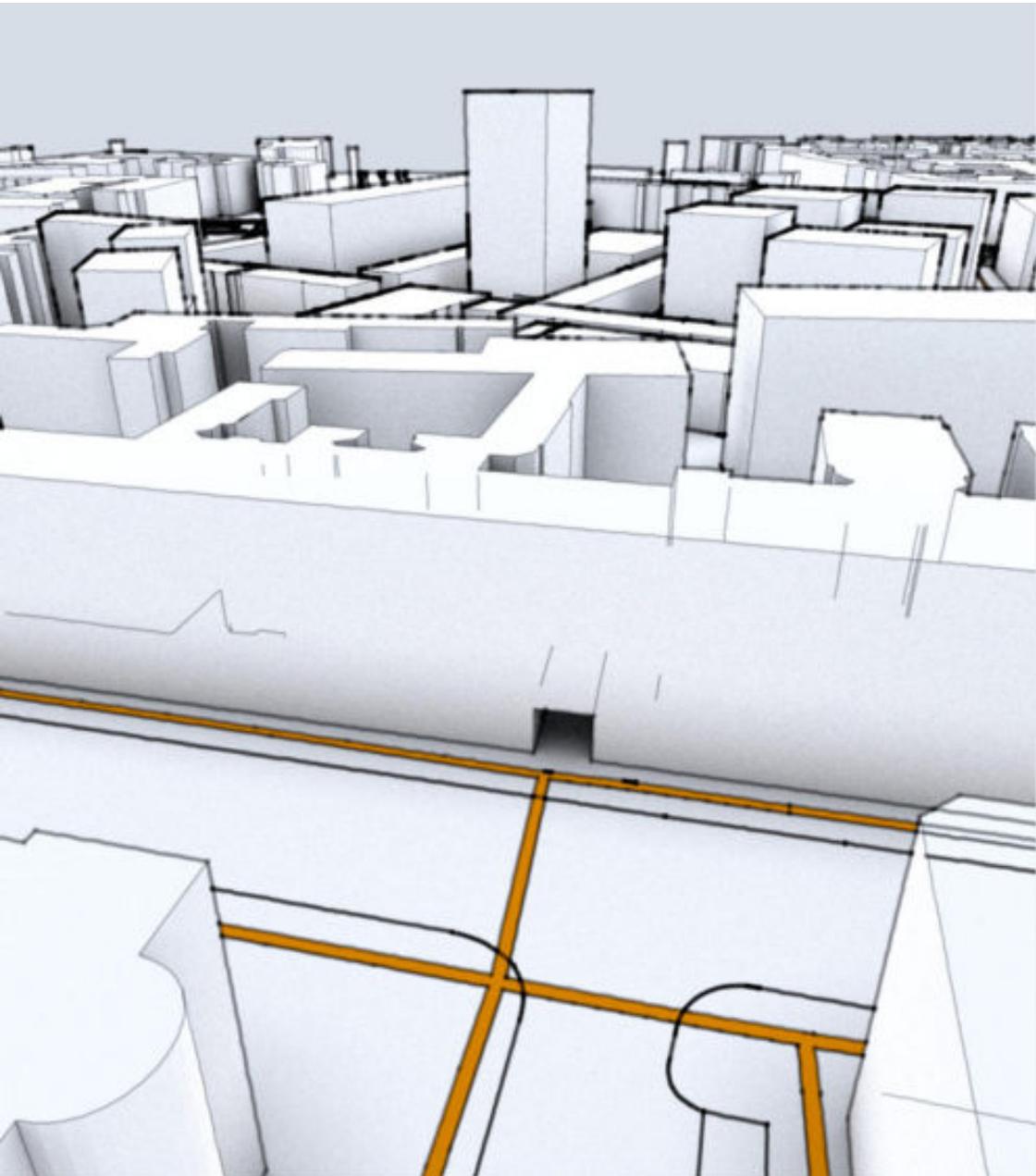
Effekte & Mehrwerte:

- Bessere Einbindung in das Fußverkehrsnetz
- Herstellen einer attraktiven Verbindung nach Westen (Wartenburgstraße, Gleisdreieckpark) ohne Umweg über die Knoten

Zuständigkeit & Akteure:

- Eigentümer*innen Großbeerenstraße
- Erbbauberechtigte*r Dragonerareal
- Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	



Durchbruch für den Netzanschluss

Contra

- Privates Eigentum
- Starker baulicher Eingriff notwendig
- Diverse rechtliche Fragen zu klären (Wegerecht, Verkehrssicherung, Versicherung etc.)

Pro

- Durchlässigkeit nach Westen vom Areal
- Schaffung einer attraktiven Ost-West-Verbindung für mehrere Kieze
- Deutlich mehr Ziele zu Fuß ohne Umwege zu erreichen



A.7 Zugänglichkeit der ÖPNV-Verknüpfungspunkte

Neben dem reinen Fußverkehr (32,7 Prozent Modal-Split-Anteil in Friedrichshain-Kreuzberg) muss auch der ÖPNV (25,5 Prozent Modal-Split-Anteil in Friedrichshain-Kreuzberg) nennenswerte Anteile des Wegeaufkommens im MIV übernehmen. Dafür ist es notwendig, die Zu-Fuß-Etappen der ÖPNV-Wegekette zu optimieren, also die Wege von der Quelle zum ÖPNV-Verknüpfungspunkt bzw. umgekehrt, etwa durch den Abbau von Barrieren und Störungen und durch diverse Erleichterungen (z.B. deutliche Markierung/ Wegweisung). Es empfiehlt sich die Anwendung der Maßnahmen A.3 bis A.5 und A.11 sowie Ü.1 zusätzlich und gesondert auf diese speziellen Verbindungen, unter Einbettung in die Maßnahmen für das gesamte Quartier.

Effekte & Mehrwerte:

- Verbesserung der ›ersten bzw. letzten Meile‹ im ÖPNV
- Attraktivitätssteigerung für den ÖPNV

Zuständigkeit & Akteure:

- BVG
- Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg
- Senatsverwaltung für Umwelt und Verkehr Berlin

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	



A.7 Zugänglichkeit der ÖPNV-Verknüpfungspunkte

Befund:

Allein die Lage von ÖPNV-Verknüpfungspunkten in räumlicher Nähe zu Verkehrsquellen sagt noch nichts über den zu betreibenden Raumüberwindungsaufwand bzw. die zu überwindenden Raumwiderstände aus. Umwege, Barrieren sowie Konflikte mit anderen Verkehrsarten können den An- und Abmarsch von bzw. zum ÖPNV-Verknüpfungspunkt erschweren und dadurch die ÖPNV-Nutzung insgesamt beeinträchtigen. Sie sind durch entsprechende Markierungen, Wegweisungen und Neuordnungen abzubauen bzw. zu mildern.

Nächste Schritte:

1. Zugangspunkte prüfen
2. Quellen, Ziele, Zugänge, Sicht- und Gehachsen untersuchen
3. Aus-/ Umbauprogramm definieren
4. Umsetzen



ÖPNV-Zugangspunkte

Status Quo

Verkehrsaufkommen

Menschenmengen vor Döner-Stand und Curry 36 auf dem Mehringdamm behindern Fahrgäste der U-Bahn beim Betreten bzw. Verlassen der U-Bahn-Station

Sichtbeziehungen

hinter den Bushaltestellen-Wartebereichen geführter Radverkehr auf der Yorckstraße bildet für Busfahrgäste regelmäßig ein Verkehrssicherheitsrisiko



A.8 Querbarkeit von Verkehrsknoten

Das Queren der Knoten in einem Zug bildet die Voraussetzung für eine echte Integration des Fußverkehrs vom Rathausblock in das städtische Netz. Dafür sind insbesondere die Räumzeiten an allen LSA für Zufußgehende zu verlängern. Mit Blick auf die verschiedenen Gehgeschwindigkeiten sollten auch Pufferzeiten hinzuaddiert werden. An einzelnen Knoten können Zeitbedarfe ggf. durch Gehwegvorstreckungen zusätzlich reduziert werden. Darüber hinaus ist die Übersichtlichkeit von Knoten zu prüfen und zu gewährleisten.

Effekte & Mehrwerte:

- Stärkung der Einbettung des Dragonerareals in das Fußverkehrsnetz Berlin
- Höherer Komfort beim Zufußgehen
- Aufwertung des Fußverkehrs gegenüber dem motorisierten Verkehr

Zuständigkeit & Akteure:

- Alliander Stadtlicht GmbH (Betrieb LSA)
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz — Abteilung Verkehrsmanagement
- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	



A.8 Querbarkeit von Verkehrsknoten

Befund:

Selbst das Queren in mehreren Zügen ist an den vier Verkehrsknoten für Fußgänger schon heute durch zu kurze Räumzeiten erschwert oder sogar unmöglich (Knoten Obentraut-/Großbeerenstraße); komfortables Queren, also etwa in einem Zug, liegt in weiter Ferne.

Alternativen

- ausreichende Räumzeiten für mehrzügiges Queren schaffen (siehe Analyse), dann Aufstellflächen großflächig, barrierefrei und komfortabel gestalten (z.B. Sitzbänke für Mobilitätseingeschränkte)

nächste Schritte

1. Veränderungen der LSA-Schaltung politisch beschließen
2. Auftrag an Betreiberin erteilen



Ideale Räumzeiten Fußverkehr an Knoten

dargestellt als Zeitbedarf für das Queren in mittlerer Geschwindigkeit (1 m/s)

- in einem Zug
- mit Pufferzeiten an Start- und Zielpunkt von jeweils 3s

je nach Möglichkeit durch Gehwegvorstreckung um ca. 5 s (2,50 Meter = 2,5 s / Straßenseite) je Kreuzungsarm zu reduzieren



A.9 Querungen abseits von Verkehrsknoten

Insbesondere durch die vielen neuen Quellen und Ziele auf dem Dragonerareal wird der Bedarf nach zusätzlichen Querungen abseits der Knoten in relevantem Umfang steigen. Neu einzurichten wären eine Querung über den Mehringdamm auf der Höhe südlicher Zugang Dragonerareal, mindestens eine neue Querung über die Yorckstraße auf Höhe Rathauszufahrt West, eine neue Querung über die Großbeerenstraße, Höhe Wartenburgstraße und eine neue Querung über die Obentrautstraße, Höhe Ruhlsdorfer Straße. Es empfehlen sich Mittelinseln und Gehwegvorstreckungen, im Falle des Mehringdamms und der Yorckstraße möglicherweise auch Lichtsignalanlagen

Effekte & Mehrwerte:

- Stärkung der Einbettung des Dragonerareals in das Fußverkehrsnetz Berlin
- Höherer Komfort beim Zufußgehen
- Aufwertung des Fußverkehrs gegenüber dem motorisierten Verkehr

Zuständigkeit & Akteure:

- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	



A.9 Querungen abseits von Verkehrsknoten

Befund:

Die Einrichtung von Querungen für den Fußverkehr richtet sich üblicherweise nach den Bedürfnissen des Kraftverkehrs (insbesondere Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006, S. 87)), nicht nach denen des Fußverkehrs. Da das Dragonerareal im Grunde autofrei (mit Einschränkungen) werden soll, muss der Fußverkehr hier allerdings Vorrang erhalten. Trotz noch nicht hoher Querungszahlen des Fußverkehrs abseits der Knoten (siehe Verkehrsuntersuchung LK Argus) sind schon jetzt zusätzliche Querungsbedarfe zu erkennen und noch größere zu erwarten, sobald die neue bauliche Situation sich eingestellt hat. Von den künftig

rund 22.000 Wegen auf dem Dragonerareal werden bei gleichbleibendem Modal-Split-Anteil rund 7.400 zu Fuß stattfinden; um mehr als 1.000 Kfz-Fahrten zu ersetzen, muss der Modal-Split-Anteil des Fußverkehrs sich allerdings noch erhöhen, sodass mit noch mehr Fußwegen zu rechnen ist.

Nächste Schritte:

1. Neue Querungen politisch beschließen
2. Querungen planen
3. Querungen einrichten



vier plus zwei zusätzliche Querungen

- **Obentrautstraße:** Querung zur Ruhlsdorfer Straße (im Fußverkehrsnetz bereits eingezeichnet, de facto nicht vorhanden)
- **Mehringdamm:** mindestens südliche Ausfahrt Dragonerareal zur Baruther Straße; wenn Durchstich Finanzamt, dann auch zum Friedhofseingang
- **Yorckstraße:** Rathaus zu Riemers Hofgarten, ggf. auch Osteinfahrt Rathaus
- **Großbeerenstraße:** zur Wartburgstraße, ggf. mit Maßnahme A.6 zu verknüpfen



A.10 Kiezplan mit Fußverkehrsrouten

Ein ansprechend gestalteter Kiezplan fördert die integrierte Vorstellung des Publikums vom Raum. Daneben bietet er eine gute Grundlage, um in Kooperation mit deren Trägern bzw. Betreibern relevante Ziele auszuweisen und komfortable Fußverkehrsrouten vom Dragonerareal dorthin zu kennzeichnen.

Effekte & Mehrwerte:

- Stärkung der Vorstellung von der Zufuß-Fortbewegung im Quartier
- Attraktive Präsentation des Standorts
- Einsatz eines Stil und Identität prägenden Gestaltungselements

Zuständigkeit & Akteure:

- BIM, WBM
- Kooperationspartner Ratshausblock (Gestaltungsleitfaden)
- Betreiber von Einrichtungen an Zielen

Nächste Schritte:

1. Gestaltungsvorgaben entwickeln (ggf. im Rahmen des Gestaltungsleitfadens)
2. Ziele-Betreiber als Partner/Sponsoren akquirieren
3. Zu präsentierende Informationen festlegen
4. Gestaltung beauftragen

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	



A.10 Kiezplan mit Fußverkehrsrouten

Befund:

Räumliche Fortbewegung umfasst regelmäßig auch die Aneignung des Raums durch die sich fortbewegende Person. Um diese zu erleichtern, helfen bereits seit Jahrtausenden die schematischen oder bildlichen Abbildungen von Gebieten, mithin also Kartenwerke, Atlanten oder dergleichen, bei der Orientierung. Die Vorzüge eines autoarmen Quartiers bestehen nicht nur in der weitgehenden Abwesenheit der am meisten Raumressourcen (Fläche, Luft, Lärm, Sicherheit) fressenden Verkehrsart, sondern insbesondere in der Chance, diese Abwesenheit mit einem Reichtum an (neuen) Sinnesreizen, Erlebnisgelegenheiten und einer insgesamt sehr hohen Gestaltungsqualität für den sich auf ursprüngliche

Weise bewegenden Menschen zu füllen (vgl. A.5). Als ›Möglichkeits-/Erlebnisatlas‹ kann ein Kiezplan einerseits die Potenziale der Fortbewegung zu Fuß (oder im Ausnahmefall per Fahrrad) ansprechend vermitteln und andererseits den tatsächlich realisierten Gelegenheitsreichtum kennzeichnen. Neben der Orientierungs-Fuktion erfüllt der Kiezplan damit gleichzeitig eine Standortwerbungs-Funktion.

Gute Beispiele:

- Kiezplan Lebendiges Zentrum Residenzstraße Berlin-Reinickendorf (ggf. erweitert um Ziele — auch gewerblich — und Routen)



B

#inno2grid

Interlink

www.inno2grid.com

RADVERKEHR



28,3 % Modal Split-Anteil



1,04 Wege pro Person und Tag



18,5 min. durchschnittliche Wegedauer



3,5 km durchschnittliche Wegelänge
(79 % bis 5 km, 18 % bis 10 km)



11,2 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit



62,9 % mehr als 3 Tage/Woche
Nutzungshäufigkeit bei uneingeschränkter Verfügbarkeit

Radverkehrs-Statistik Friedrichshain-Kreuzberg

- Höherer Radverkehrsanteil als Berlin (17,6 %)
- Modal-Split-Anteil Rad fast so hoch wie Fußverkehr
- Sehr viel höhere Nutzungshäufigkeit als Berlin (44 % nutzen das Rad an mehr als 3 Tage/Woche)

Mobilitätsgesetz Berlin – Radverkehr

Sicherheit

§ 38 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr

- (1) Über das Sicherheitsempfinden von Radfahrenden an Knotenpunkten sind mindestens alle fünf Jahre, erstmals innerhalb von einem Jahr nach Inkrafttreten dieses Gesetzes, Erhebungen durch die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung oder das landeseigene Unternehmen nach [§ 37](#) Absatz 3 durchzuführen.
- (2) Bei der Umgestaltung eines Knotenpunktes sollen Radverkehrsanlagen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit nach dem Stand der Technik eingerichtet oder angepasst werden; Maßnahmen nach Radverkehrsplan sollen umgesetzt werden. Bei der Einrichtung der Radverkehrsanlagen sollen Knotenpunkte so gestaltet werden, dass optimale Sichtbeziehungen bestehen.

Mobilitätsgesetz Berlin – Radverkehr

Radverkehrsnetz

§41 Berliner Radverkehrsnetz:

- (1) Das Berliner Radverkehrsnetz soll gleichwertig in allen Teilen Berlins insbesondere Wohngebiete, Arbeitsstätten, Bildungsstätten, Einkaufsgelegenheiten, kulturelle, soziale und Gesundheitseinrichtungen, Sportzentren sowie Erholungsgebiete verkehrlich miteinander verknüpfen. ...

§42 Vorrangnetz und prioritärer Umsetzungsbedarf:

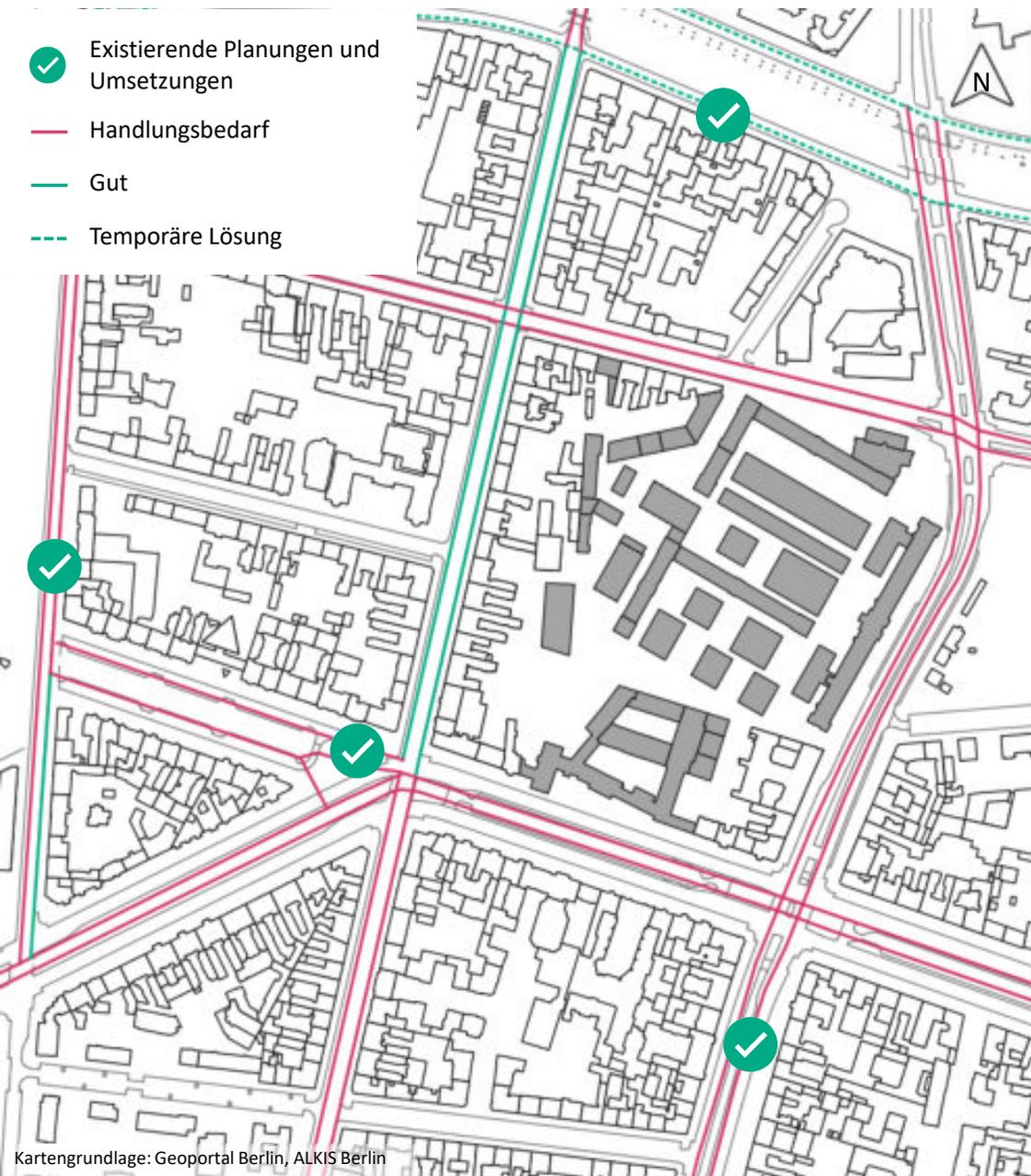
- (1) Innerhalb des Berliner Radverkehrsnetzes sind die für den Radverkehr besonders wichtigen Verbindungen, insbesondere Verbindungen von gesamtstädtischer Bedeutung, zu definieren (Vorrangnetz). Bei im Vorrangnetz ausgewiesenen Straßen soll im Rahmen des geltenden Rechts dem Radverkehr als Teil des Umweltverbundes Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden. ...



Analyse

ÜBERGREIFENDE THEMEN

- Netze und Qualitäten
- Netzanschlüsse
- Verkehrsunfälle



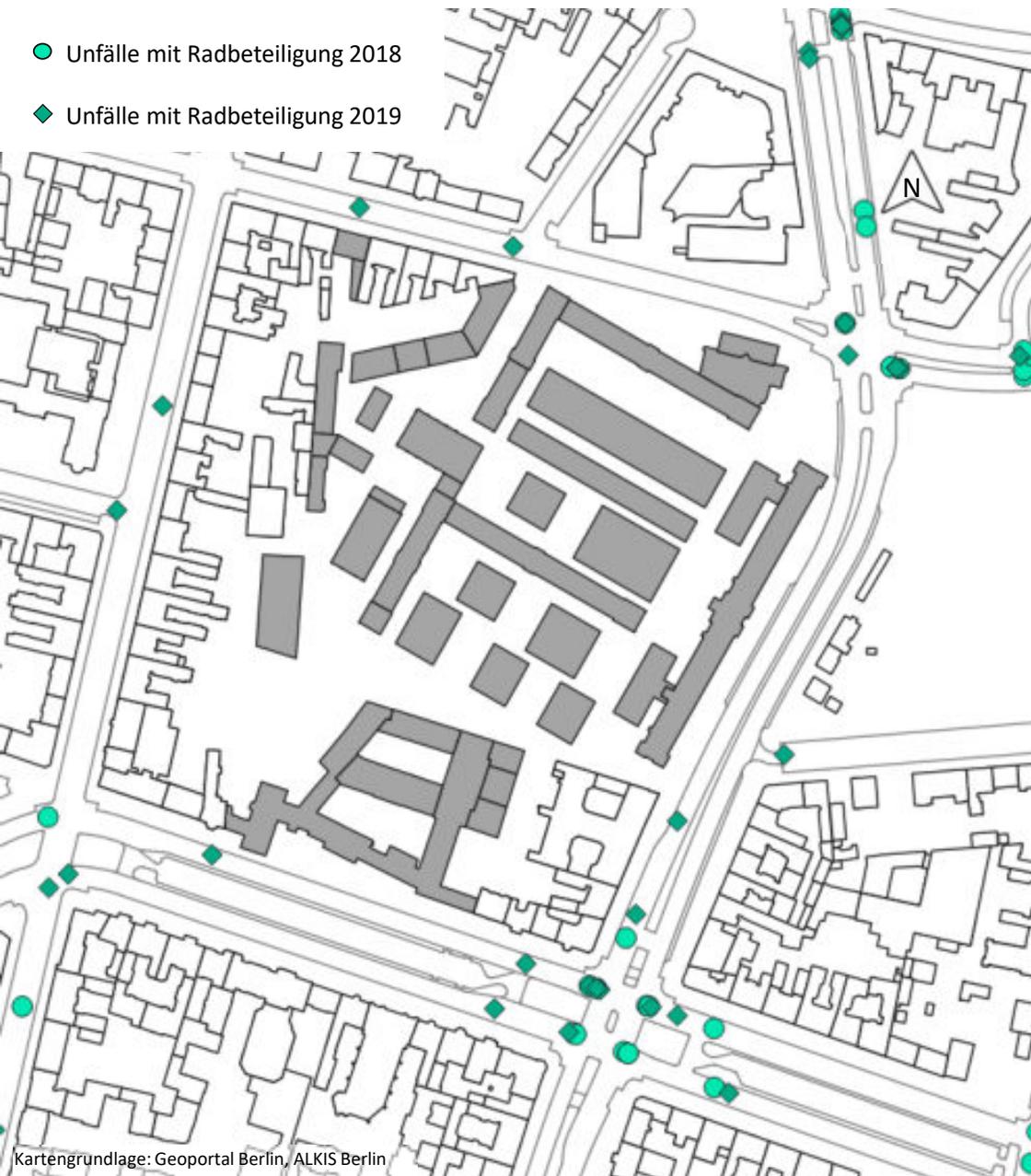
Netze und Qualitäten

- Handlungsbedarf bei der Qualität der Radinfrastruktur (Netze und Knoten)
- Teilweise schon Planungen und Umsetzungen



Netzanschlüsse

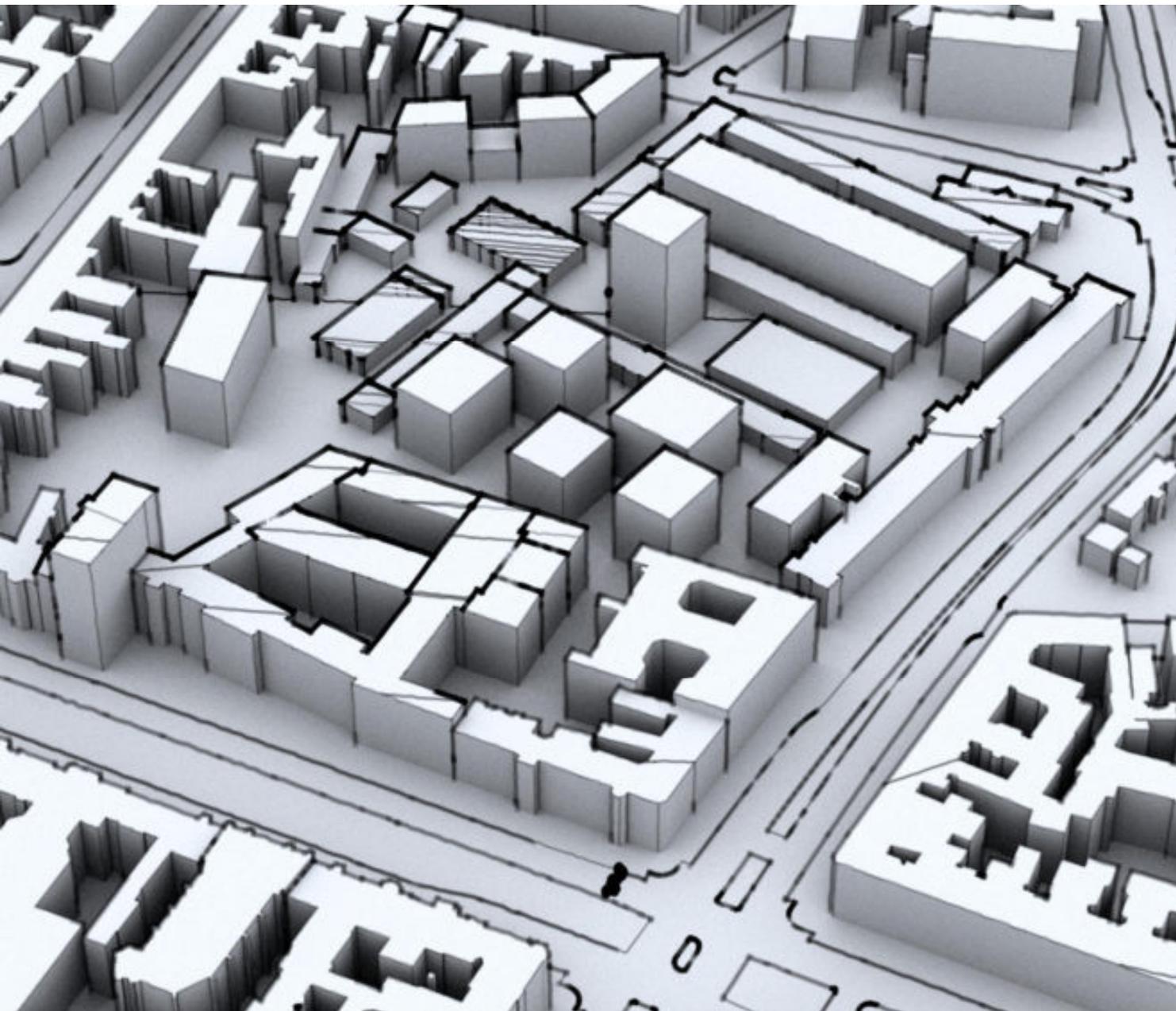
- a. **Obentrautstraße:** aktuell keine sichere Quermöglichkeit zur nördlichen Straßenseite, z.T. eingeschränkte Sichtbeziehung durch parkende Pkw
- b. **Urbane Ecke:** Starke Funktionsüberlagerung (Aufenthalt, Streetskate, Fuß-/Radverkehr)
- c. **Mehringdamm:** aktuell keine Quermöglichkeit zur östlichen Straßenseite; erschwerte Anbindung nach Süden durch Funktionsüberlagerung
- d. **Yorckstraße:** Querung des Gehwegs nötig; regelkonforme Anbindung nach Osten nur mit Umweg möglich



Unfälle 2019

Unfälle mit Fahrradbeteiligung

- **Schwerpunkte:**
 - Knoten Mehringdamm / Yorckstraße
 - Knoten Mehringdamm / Blücherstraße
 - Knoten Mehringdamm / Tempelhofer Ufer
 - Querung Blücherstraße / Blücherplatz
- An den o.g. Punkten überwiegend Pkw oder Lkw als Unfallgegner



Konzept

MAßNAHMEN



B. 1 Klare Radverkehrsführung innerhalb des Quartiers

Der Fußverkehr ist im Quartier maßgebend, der Radverkehr ist lediglich gestattet, hat sich also den Bedürfnissen des Fußverkehrs anzupassen. Damit geht einerseits einher, dass der Radverkehr auf bestimmten Achsen fokussiert wird und andererseits, dass Rücksichtnahme gefördert werden soll.

Die Fokussierung und Lenkung geschieht durch eine klare, wiederkehrend gleiche Gestaltung der Flächen, bspw. mit Bodenbelägen, die sich abheben in Materialität, Format oder Farbe oder (kreative) Bodenmarkierungen. Pflasterungen im Bewegungsraum müssen durchgehend erschütterungsarm sein. Im Bereich der östlichen Achse auf Höhe des Gewerbehofs sollte die Wegeggestaltung die Priorisierung des Rad- und Fußverkehrs widerspiegeln.

Effekte & Mehrwerte:

- Fokussierung und Lenkung des Radverkehrs

Zuständigkeit & Akteure:

- Bezirksamt
- Fachplanungsbüros

Nächste Schritte:

- Aufnahme in den Gestaltungsleitfaden
- Konkretisierung durch Objekt- und Fachplanung

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	



Radverkehrsführung innerhalb des Quartiers

- Fokussierung auf wesentliche Achsen zur Anbindung nach außen
- Achsen sollen sich auch in der Gestaltung der Wege widerspiegeln
- Aufenthaltsfunktion muss im Bereich des Dorfplatzes durch entsprechende gestalterische Elemente kenntlich gemacht und priorisiert werden (vgl. übergreifende Maßnahme Verkehrslenkung durch Gestaltung und Maßnahme B.3)
- Auf Mittel“achse“ Radverkehr nur zur Erschließung des südlichen Wohnblocks und des Mittelhofs gestattet (nicht im Gewerbehof und nicht durch Gebäude); keine Achse



B. 2 Installation von Geschwindigkeitsdämpfern

In Bereichen, in denen das Risiko für Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr als besonders hoch einzustufen ist, dienen gestalterische Elemente und bauliche Materialien dazu, die Geschwindigkeit des Radverkehrs zu reduzieren. Unterschiedliche Pflasterungen und kreative Bodenmarkierungen können helfen, Bereiche im gemeinsam genutzten Raum zu definieren und die Geschwindigkeit des Radverkehrs zu reduzieren. Pflasterungen müssen so gewählt werden, dass alle Wege sowie Gebäudezugänge barrierefrei zu begehen sind und sollen durchgängig erschütterungsarm sein. Eine Geschwindigkeitsreduzierung soll nicht durch Engstellen erzeugt werden.

Beispiele:

- Rund um den Dorfplatz
- Östliche Achse im Bereich des Gewerbehofs und auf Höhe der Adlerhalle

Effekte & Mehrwerte:

- Reduzierung von Konflikten mit Fußverkehr

Zuständigkeit & Akteure:

- Bezirksamt
- Fachplanungsbüros

Nächste Schritte:

- Aufnahme in den Gestaltungsleitfaden
- Konkretisierung durch Objekt- und Fachplanung

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	



Interlink GmbH

Beispiele für Geschwindigkeitspuffer

- Beispielhafte Darstellung von Pflasterungen, Kissen und Markierungen zur Geschwindigkeitsreduktion des Radverkehrs*
- Geschwindigkeitsreduzierung *nicht* durch Engstellen in den Bewegungsflächen herbeiführen (verschärft zugleich Konflikte mit Fußverkehr)

* Trennung der Richtungen bzw. Anlage als reine Radwege sind für das Quartier nicht vorzusehen; Bilder sollen lediglich Elemente der Geschwindigkeitsreduzierung verdeutlichen

#inno2grid

Interlink
Crossing

spitzenkraft.berlin





B. 3 Herstellung der Netzanschlüsse

Für eine attraktive Anbindung des Quartiers müssen die Anschlüsse an das Fahrradnetz qualifiziert werden. Hierfür sind einerseits neue Querungen herzustellen und andererseits Lösungen für Bereiche verkehrlicher Überlagerungen zu schaffen. In Bereichen verkehrlicher Überlagerungen kann der gemeinsam genutzte Raum durch Straßenmöbel, Bepflanzungselemente, Pflasterungen oder kreative Bodenbeläge strukturiert werden.

An den großen Achsen Mehringdamm und Yorckstraße, aber auch an der Obentrautstraße sind neue Querungsmöglichkeiten nötig, um zu ermöglichen, dass Radfahrende aus dem Quartier regelkonform in alle Richtungen Anschluss an das Fahrradnetz haben.

Effekte & Mehrwerte:

- Erhöhung des Komforts
- Verkürzung der Reisezeiten für Radfahrende
- Reduzierung von Regelverstößen
- Erhöhung der Sicherheit

Zuständigkeit & Akteure:

- Bezirksamt, SenUVK
- Fachplanungsbüros

Nächste Schritte:

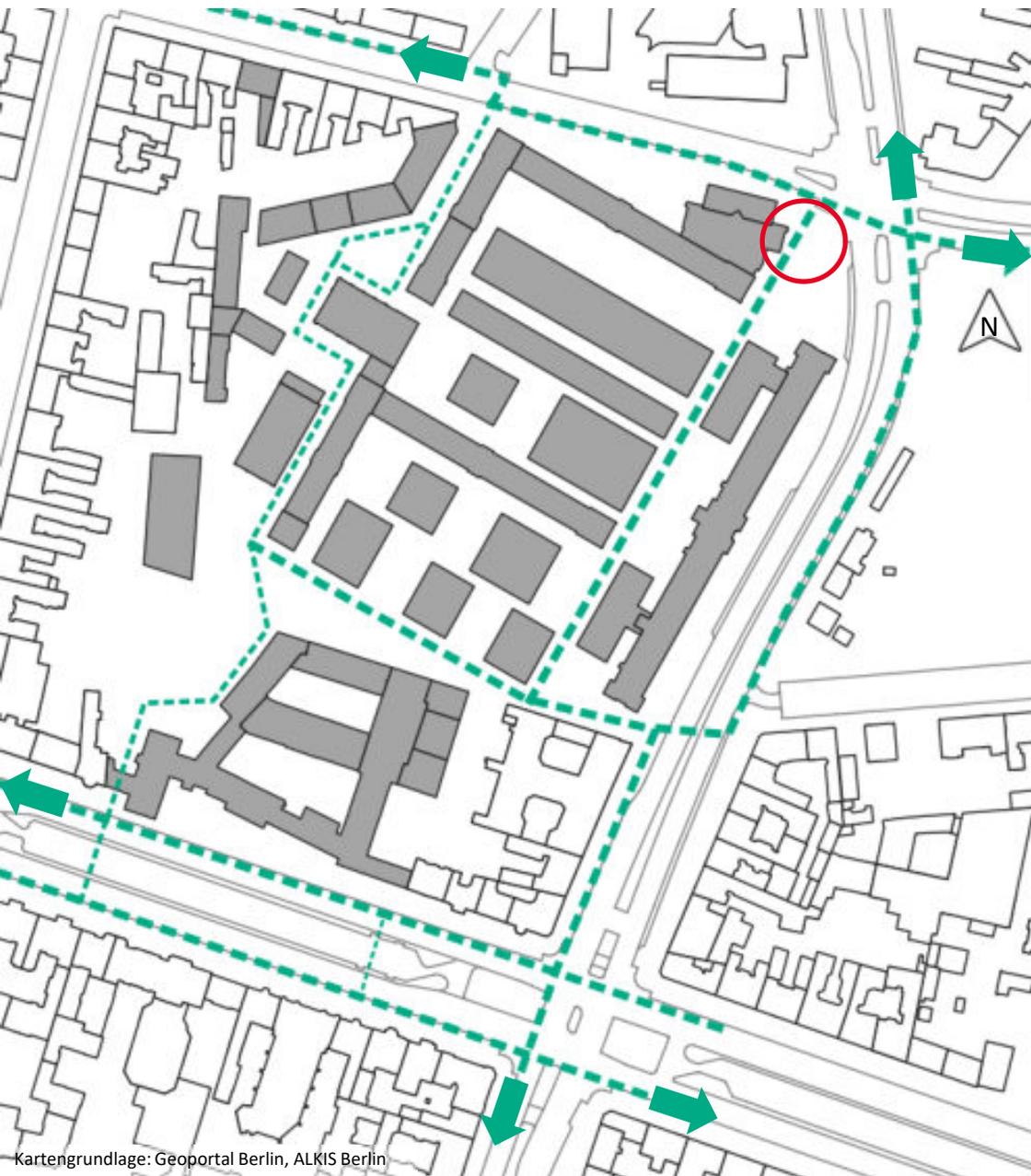
- Aufnahme in Planungen des Bezirks bzw. der Senatsverwaltung
- Konkretisierung durch Objekt- und Fachplanung

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	



Netzanschluss Obentrautstraße

- Bedeutung der Obentrautstraße als Ost-West-Verbindung wird durch Entwicklung des Dragonerareals und ggf. durch weitere Vorhaben (z.B. ZLB, Neue Urbane Mitte) voraussichtlich zunehmen
- Anbindung durch Querung auf die Nordseite und Qualifizierung der Rad-Infrastruktur sichern
- Sichtbeziehungen MIV-Rad bei Querung auf Nordseite sicherstellen (aktuell beeinträchtigt durch parkende Pkw)



Netzanschluss Urbane Ecke

- Zu starke Überlagerung (Aufenthalt, Skate, Fuß- und Radverkehr) durch entsprechende Gestaltung (Zonierung) vermeiden
- Überraschendes „Ausscheren“ von Skatern auf Wege vermeiden:
z.B. Abgrenzung durch Bepflanzung, Sitzmöbel und/ oder Pflasterung; tiefer gelegte Skateelemente

Kartengrundlage: Geoportal Berlin, ALKIS Berlin

#inno2grid

Interlink
Crossing

spitzenkraft.berlin





Netzanschluss Mehringdamm

- Querung des Mehringdamms ermöglichen und entsprechend ausgestalten
- Querung bietet hier großen Mehrwert für den nach Norden fahrenden Radverkehr
- Führt auch zu einer Entlastung der quartiersinternen Süd-Nord-Verbindung
- Mehrwert für Radverkehr wäre bei einer Querung am Eingang des Finanzamts nicht gegeben, da diese nur für Fußverkehr vorgesehen
- Erfordert Querung des Geh- und Radwegs auf der Westseite des Mehringdamms und damit entsprechende (Um-)Gestaltung



Netzanschluss Yorckstraße

- Yorckstraße zentrale Ost-West-Achse
- Konfliktfreie Anbindung über süd-westlichen Quartiersausgang sicherstellen
- Querung des Radverkehrs über stark frequentierten Fußweg lösen
- Konfliktfreie Querung auf Südseite der Yorckstraße ermöglichen

Kartengrundlage: Geoportal Berlin, ALKIS Berlin

inno2grid

Interlink
Crossing

spitzenkraft.berlin





Netzanschluss Yorckstraße

- Süd-östlicher Quartiersausgang in erster Linie für Angestellte/ BesucherInnen des Rathauses relevant
- Bevorzugte Variante ist die Lenkung über östlichen Quartiersausgang am Mehringdamm – z.B. durch entsprechende Platzierung der Radabstellanlagen des Rathauses
- Querung des Radverkehrs über stark frequentierten Fußweg Yorckstraße lösen
- Konfliktfreie Querung auf Südseite der Yorckstraße ermöglichen



B. 4 Ertüchtigung und Neuanlage von Radverkehrsanlagen

Radverkehrsanlagen im Umfeld des Quartiers sollen gemäß den neuen Standards des Berliner Mobilitätsgesetzes bzw. des neuen Radverkehrsplans und der neuen AV Geh- und Radwege qualifiziert oder - wo noch nicht vorhanden - neu angelegt werden. Grundlage hierfür bildet das Vorrang- und Ergänzungsnetz. Dies umfasst ggf. auch die Einrichtung von Fahrradstraßen. Die Karte der Analyse zu Netze und Qualitäten zeigt, wo Handlungsbedarf im direkten Umfeld besteht.

Verortungsbeispiele (Auswahl):

- Yorckstraße, Gneisenaustraße
- Mehringdamm
- Blücherstraße
- Obentrautstraße

Effekte & Mehrwerte:

- Erhöhung der Attraktivität des Radfahrens
- Erhöhung der Sicherheit
- Mobilisierung des Umstiegspotenzials MIV → Rad

Zuständigkeit & Akteure:

- Bezirksamt, SenUVK
- InfraVelo

Nächste Schritte:

- Priorisierung gemäß Vorrang- und Ergänzungsnetz und schrittweise Umsetzung

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	



B. 5 Verbesserung der Sicherheit an Verkehrsknoten

Die Radverkehrsanlagen an den Knotenpunkten in unmittelbarer Umgebung des Quartiers „sollen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit nach dem Stand der Technik eingerichtet oder angepasst werden; Maßnahmen nach Radverkehrsplan sollen umgesetzt werden. Bei der Einrichtung der Radverkehrsanlagen sollen Knotenpunkte so gestaltet werden, dass optimale Sichtbeziehungen bestehen.“ (Berliner Mobilitätsgesetz)

Verortungsbeispiele:

- Obentrautstraße / Mehringdamm / Blücherstraße
- Yorckstraße / Mehringdamm / Gneisenaustraße
- Mehringbrücke
- Großbeerenbrücke

Effekte & Mehrwerte:

- Erhöhung der Sicherheit
- Erhöhung der Attraktivität des Radfahrens
- Mobilisierung des Umstiegspotenzials MIV → Rad

Zuständigkeit & Akteure:

- Bezirksamt, SenUVK
- InfraVelo

Nächste Schritte:

- Priorisierung gemäß Vorrang- und Ergänzungsnetz und schrittweise Umsetzung

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	



B. 6 Radabstellanlagen

Die Berliner Bauordnung und die AV Stellplätze definieren die erforderliche Anzahl an Fahrradstellplätzen bei Neubauvorhaben. Darin ist festgelegt, wie viele dieser Stellplätze mindestens überdacht sein bzw. in Abstellräumen untergebracht werden müssen. Bewohner*innen und Gewerbetreibende benötigen Abstellmöglichkeiten, die ihren Fahrrädern über einen längeren Zeitraum Schutz vor Diebstahl und Witterung bieten. Besucher*innen und Kund*innen benötigen Abstellmöglichkeiten an Zielorten im Quartier, die ein schnelles An- und Abschließen gewährleisten. An ausgewählten Orten sollten auch diese Abstellanlagen Witterungsschutz bieten (z.B. Kita, LPG, Ateliers).

Effekte & Mehrwerte:

- Zugänglichkeit erleichtern
- Diebstahl- und Witterungsschutz verbessern
- Mobilisierung des Umstiegspotenzials MIV → Rad

Zuständigkeit & Akteure:

- BIM, WBM
- Bezirk
- Fachplanungsbüro

Nächste Schritte:

- Räumliche Verteilung und Formen der Anlagen in Abstimmung mit Freiraumplanung konkretisieren
- Ggf. Vorgaben im Gestaltungsleitfaden aufgreifen

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	

Anforderungen an Radabstellanlagen

- Laut AV Stellplätze* sollen 50 % der erforderlichen Abstellplätze in den nach BauO Bln herzustellenden Abstellräumen für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder untergebracht werden.
- Im Rahmen dieses Konzepts wird empfohlen, 50-80 % der Abstellplätze für die Wohnnutzungen *mit Witterungs- und Diebstahlschutz* anzubieten.

*Ausführungsvorschriften zu § 49 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende sowie für Abstellplätze für Fahrräder (AV Stellplätze) vom 15. Juli 2020, (ABl. S. 4318); berichtigt ABl. S. 4513

Aufteilung der Abstellplätze	Langfristiges oder dauerhaftes Abstellen	Kurzfristiges Abstellen
Nutzung	Wohnen, Beschäftigte vor Ort	BesucherInnen, KundInnen
Abschließbar	Erforderlich	Nein
Überdachung	Erforderlich (angestrebter Anteil: 50 – 80 %)	Teilweise erwünscht (Kita, LPG, Ateliers)
Lage	Eingangsnah oder nah zu Treppenhaus bzw. Aufzug Ebenerdig, Tiefgarage, ggf. Etage	Eingangsnah Ebenerdig
Zusätzlich freie Fläche für Spezialfahrräder	5 - 10 %; bei Haushalten mit Kindern zusätzlich 30 % für Kinderanhänger	5 - 10 %

Anforderungen an Fahrradabstellmöglichkeiten, unterschieden nach Bedarf (Quelle: Landeshauptstadt Potsdam (2014): Fahrradabstellplätze bei Wohngebäuden - Ein Leitfaden für die Wohnungs- und Immobilienwirtschaft. <https://www.mobil-potsdam.de/fileadmin/>, angepasst mit Angaben gem. AV Stellplätze und eigenen Ansätzen

Möglichkeiten der Integration von Radabstellanlagen

- a. Im Gebäude unterirdisch (z.B. Keller)
- b. Im Gebäude ebenerdig (z.B. Fahrradraum)
- c. Anbau am Gebäude (z.B. abschließbarer Unterstand)
- d. Alleinstehend (z.B. Pavillon, Sammel-/Kleingaragen)
- e. Vom Gebäude losgelöst unterirdisch (z.B. Fahrrad-Tiefgarage)

Anlagen im Außenraum (c. und d.) sollten gestalterisch als integraler Bestandteil des Hochbaus entwickelt werden.

	Vorteile	Nachteile
a. Im Gebäude unterirdisch (z.B. Keller)	<ul style="list-style-type: none"> • Direkte, komfortable Zugänglichkeit • Bauliche Integration • Wirtschaftlichkeit 	<ul style="list-style-type: none"> • Angemessener Aufzug oder Rampe notwendig • Hohe Kosten, wenn Kellergeschoss sonst nicht notwendig
b. Im Gebäude ebenerdig (z.B. Fahrradraum)	<ul style="list-style-type: none"> • Direkte, komfortable Zugänglichkeit • Geringe Baukosten • Bauliche Integration 	<ul style="list-style-type: none"> • Für Vermietung wirtschaftlich unvorteilhaft • „Tote“ EG-Nutzung bzw. zur Vermeidung dieser sind kreative Lösungen notwendig
c. Anbau am Gebäude (z.B. abschließbarer Unterstand)	<ul style="list-style-type: none"> • Komfortable Zugänglichkeit • Wirtschaftlichkeit 	<ul style="list-style-type: none"> • Flächenkonkurrenzen • Gestalterische Integration ggf. schwierig
d. Alleinstehend (z.B. Pavillon, Sammelkleingaragen)	<ul style="list-style-type: none"> • Komfortable Zugänglichkeit • Wirtschaftlichkeit 	<ul style="list-style-type: none"> • Gestalterische Integration schwierig • Flächenkonkurrenzen
e. Vom Gebäude losgelöst unterirdisch (z.B. Fahrrad-Tiefgarage)	<ul style="list-style-type: none"> • Komfortable Zugänglichkeit 	<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Kosten • Baulicher Mehraufwand • Raumbedarf Rampe oder Aufzug etc.

Radabstellanlagen in Gebäuden

Aufgrund der begrenzten Raumverfügbarkeit im Quartier wird empfohlen, die benötigten Stellplätze

- der südlichen und westlichen Wohnblöcke sowie des Hochhauses zu 50 bis 80 %
- der nördlichen Wohnblöcke zu 50 %
- der Gewerbeeinheiten in den Wohngebäuden zu 50 %

innerhalb der Gebäude unterzubringen.

Folgende Lösungen werden bevorzugt:

- Fahrradraum in der Erdgeschosszone
- Fahrradkeller mit Aufzug

Anforderungen an Keller / EG-Zone

- Keller: Aufzug geeignet für zwei Räder bzw. ein Lastenrad (1,40 m breit, 2,60 m tief); alternativ Schieberampe m. geringer Neigung (6 bis max. 10 %)
- Barrierefrei, wenig Türen (mind. 1,20 m breit), idealerweise elektronische Türöffner/ Schiebetüren
- Freundliche Beleuchtung
- Raum zum Rangieren (Lastenräder, Anhänger)
- Erschließungsgang mind. 1,80 m (Standardrad) bis 2,30 m (Spezialrad)
- Ausstattung mit Anlehnbügel oder Doppelstockparkern (Min. Raumhöhe: 2,8 m)
- Stromanschlüsse zum Laden von Akkus

Fahrradpavillons

- *Alternativ bzw. ergänzend* zu Stellplätzen innerhalb der Gebäude kann Diebstahl- und Witterungsschutz auch durch abschließbare freistehende Fahrradpavillons oder Unterständen an Gebäuden gewährleistet werden.
- Hier sind die gleichen Ausstattungs-merkmale und Raumanforderungen zu beachten wie innerhalb der Gebäude (vgl. Anforderungen an Keller / EG-Zone).
- Viele Pavillons sind in Größe und Materialität variabel; auch Dachbegrünung ist z.T. möglich

Offene Radabstellanlagen

- Für offene Abstellanlagen sollten
 - klassische und
 - schmale Anlehnbügelinstalliert werden.
- Schmale Bügel bieten insbesondere für Lastenräder mehr Freiraum zum Rangieren (vgl. Regelplan für das Parken von Lastenrädern Berlin).
- An ausgewählten Orten (z.B. Kita, LPG, Ateliers) sollte für einen Teil der offenen Abstellanlagen auch Witterungsschutz angeboten werden.



B. 7 Angebote zur Fahrradreparatur

Kleinere Reparaturen oder bestimmte Einstellungen am Rad können meist schnell selbst vorgenommen werden – sofern man Zugang zu den richtigen Werkzeugen hat. Hierfür wird empfohlen, verschiedene Angebote zur Fahrradreparatur im Quartier vorzuhalten:

- Einfache Reparatursets an Stahlkabeln oder Reparaturstationen mit Stand-Luftpumpen und einer Möglichkeit zum Aufhängen des Rades in den überdachten und abschließbaren Abstellanlagen
- Reparaturstationen mit Stand-Luftpumpen und einer Möglichkeit zum Aufhängen des Rades an zentralen öffentlichen Punkten, z.B. Urbane Ecke
- Räumlichkeit für Selbsthilfe-(Fahrrad)-Werkstatt (nachbarschaftlich organisiert)

Effekte & Mehrwerte:

- Erhöhung des Komforts bei der Fahrrad-Nutzung
- Auch für Kinderwagen und Rollstuhl nutzbar

Zuständigkeit & Akteure:

- BIM, WBM
- Mobilitätsmanagement

Nächste Schritte:

- Bei Planung der Abstellanlagen ggf. entsprechenden Raum berücksichtigen

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	



C

inno2grid

Interlink

www.inno2grid.com

MIV



13,5 % Modal-Split-Anteil
(Binnen: 12,3%)



1,3 Wege pro Person und Tag



26,6 min. durchschnittliche Wegedauer



10 km durchschnittliche Wegelänge



22,5 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit



285 zugelassene Pkw pro **1000** Einwohner

MIV*-Statistik Friedrichshain-Kreuzberg

- Niedrigster Motorisierungsgrad und MIV*-Anteil aller Bezirke (Berlin ist außerdem bundesweit am geringsten motorisiert)
- Das Auto spielt für Bewohnende eine untergeordnete Rolle
- Autoverkehr wird vor allem durch (Ein-)Pendler (Beschäftigte) verursacht

* MIV: Motorisierter Individualverkehr



spitzenkraft.berlin





Grundlagenplan: SMAQ / Man Made Land / Barbara Schindler: Entwurf Endbericht Werkstattverfahren (Stand: 1. März 2021, in Teilen unter Vorbehalt); angepasst durch Interlink, inno2grid, spitzenkraft.berlin

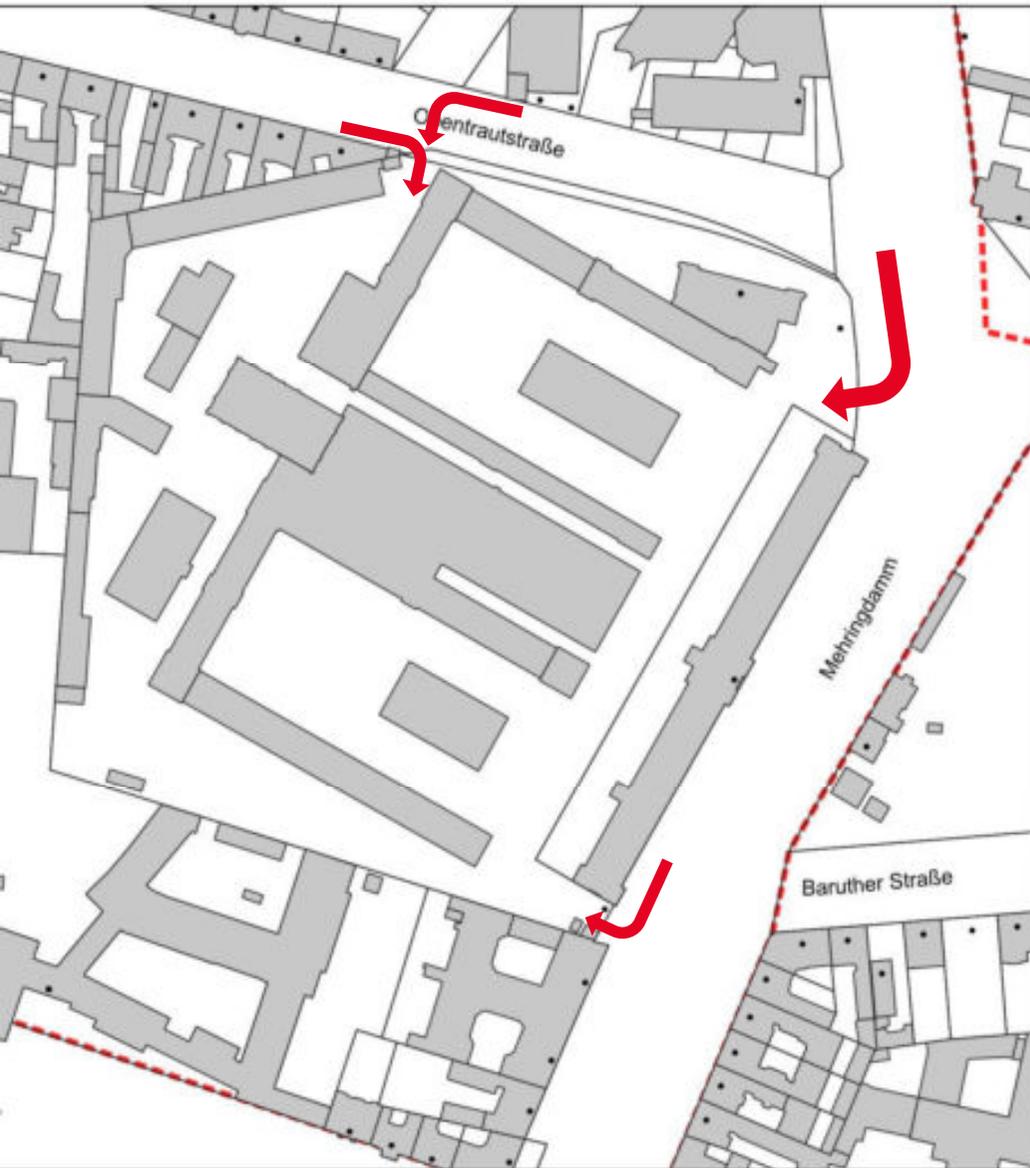
Stufen der Autofreiheit

- Das Quartier soll weitestgehend Kfz-frei gestaltet werden (s. Kapitel Ü)
- Eine nur punktuelle MIV-Anbindung reduziert nicht per se das Kfz-Aufkommen.
- Neben den in den anderen Kapiteln dargestellten Pull-Maßnahmen sind auch Push-Maßnahmen nötig, um Verlagerungseffekte zu erzielen.



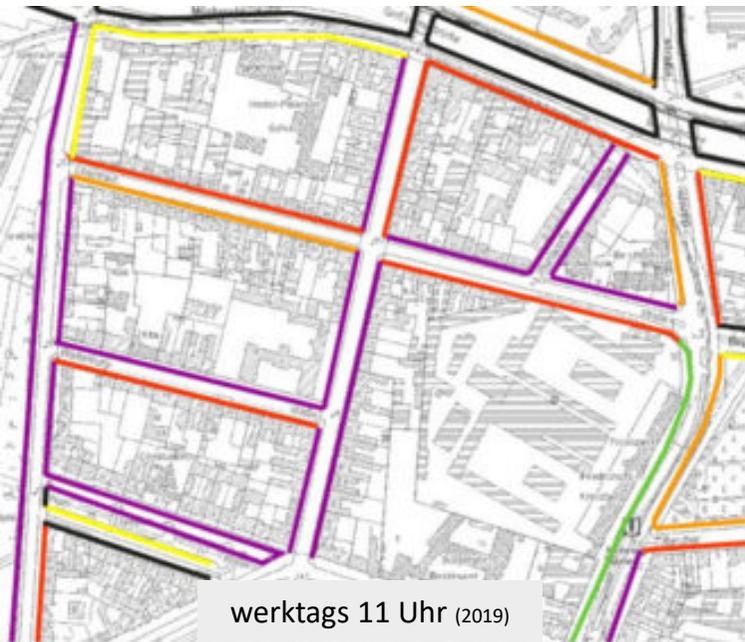
Analyse

**UMGEBUNG
(BESTAND)**

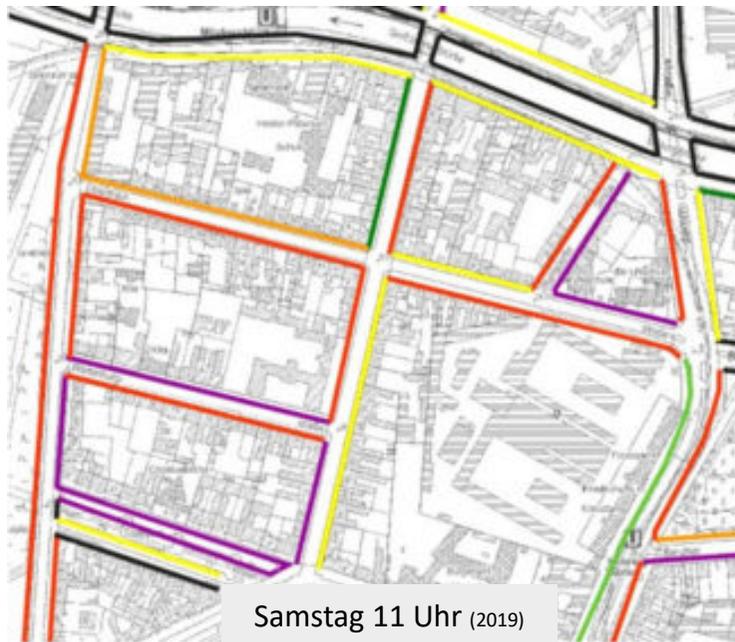


Straßenverkehrsanbindung (Bestand)

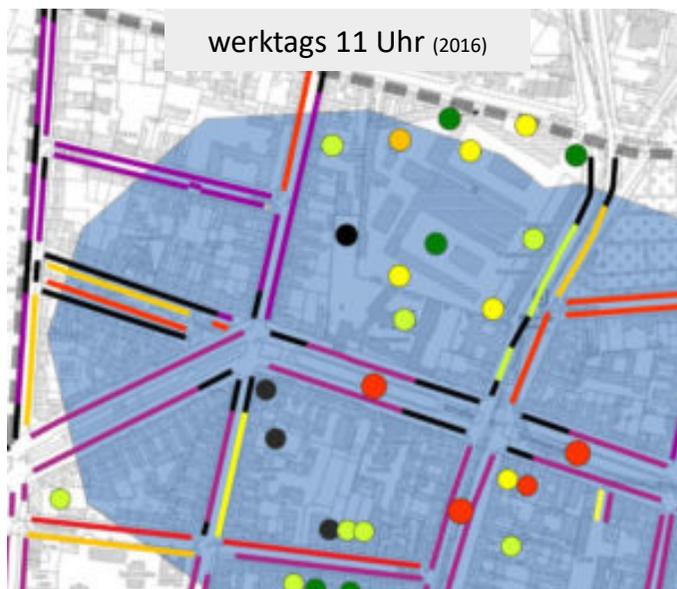
- Mehringdamm (B96) und Yorckstraße stellen übergeordnete Straßenverbindungen dar und weisen große Verkehrsmengen auf
- Für das Mobilitätskonzept Dragonerareal findet eine Betrachtung der Übergabepunkte aufs Areal statt. Fließende Verkehre auf den umliegenden Straßen werden nicht nähergehend betrachtet.
- Die Hauptzufahrt befindet sich im Nordosten und ist vom Mehringdamm erreichbar. Weitere Zufahrten befinden sich südlich des Finanzamts am Mehringdamm sowie im Nordwesten des Quartiers an der Obentrautstraße



werktags 11 Uhr (2019)



Samstag 11 Uhr (2019)



werktags 11 Uhr (2016)

- Nicht legal abdeckbar ($\geq 110\%$)
- Sehr hoch (100 - 109 %)
- Hoch (90 - 99 %)
- Mittel (70 - 89 %)
- Gering (50 - 69 %)
- Sehr gering ($< 50\%$)
- Keine Abstellstände bzw. verschlossen

Datenquelle: LK Argus

Parkraum

- Das Parkraumangebot im öffentlichen Raum rund um den Rathausblock ist vor allem werktags überlastet.
- Auch am Wochenende ist die Auslastung in den umliegenden Straßen des Planungsraums sehr hoch.
- Es besteht daher die Notwendigkeit, zusätzlichen Kfz-Verkehr, insb. Zielverkehre, möglichst zu vermeiden.



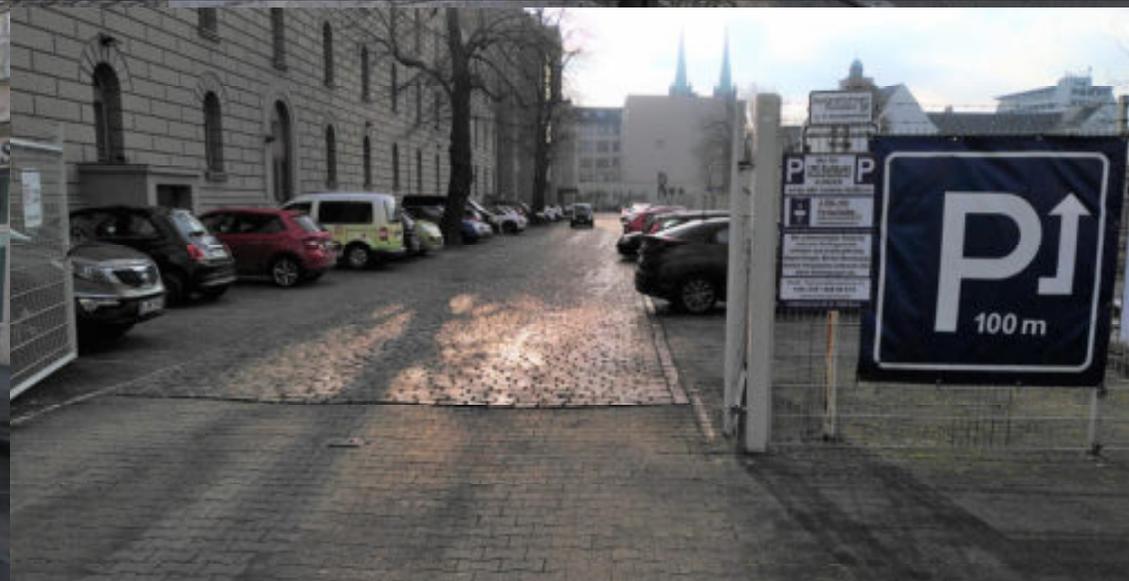
Überbelegung der Stellflächen im Straßenraum an der Möckernstraße



Bordsteinparken in der Hornstraße



Überlasteter Parkraum an der Obentrautstraße



Gut ausgelasteter Kund*innenparkplatz der LPG auf dem Areal (hinter dem Finanzamt)

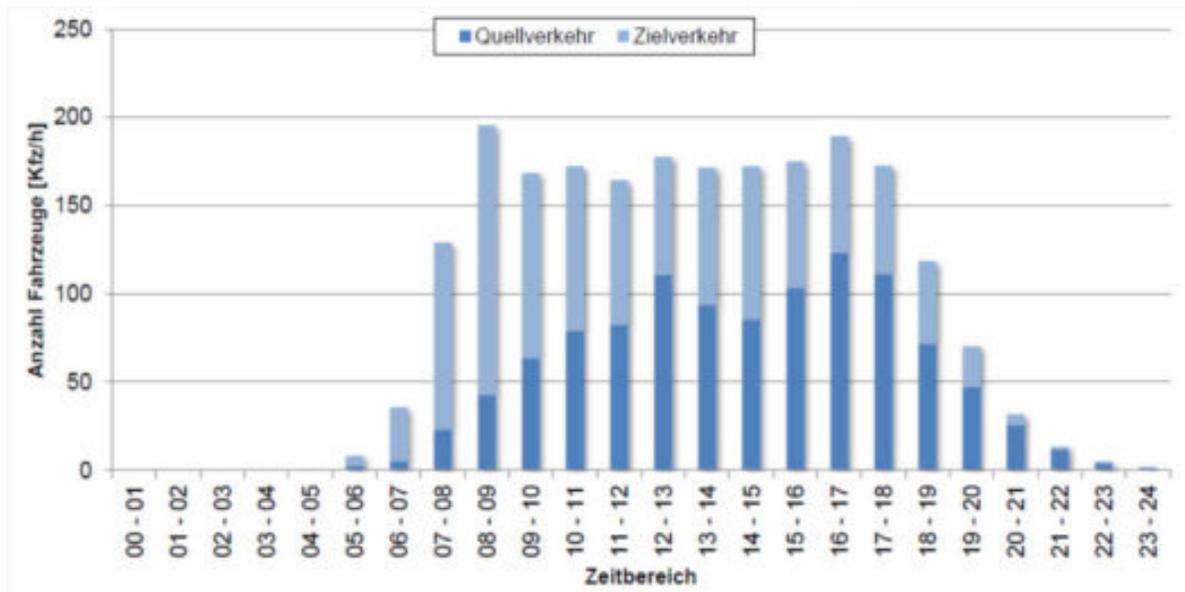


Analyse

AREAL
(PLANUNG)

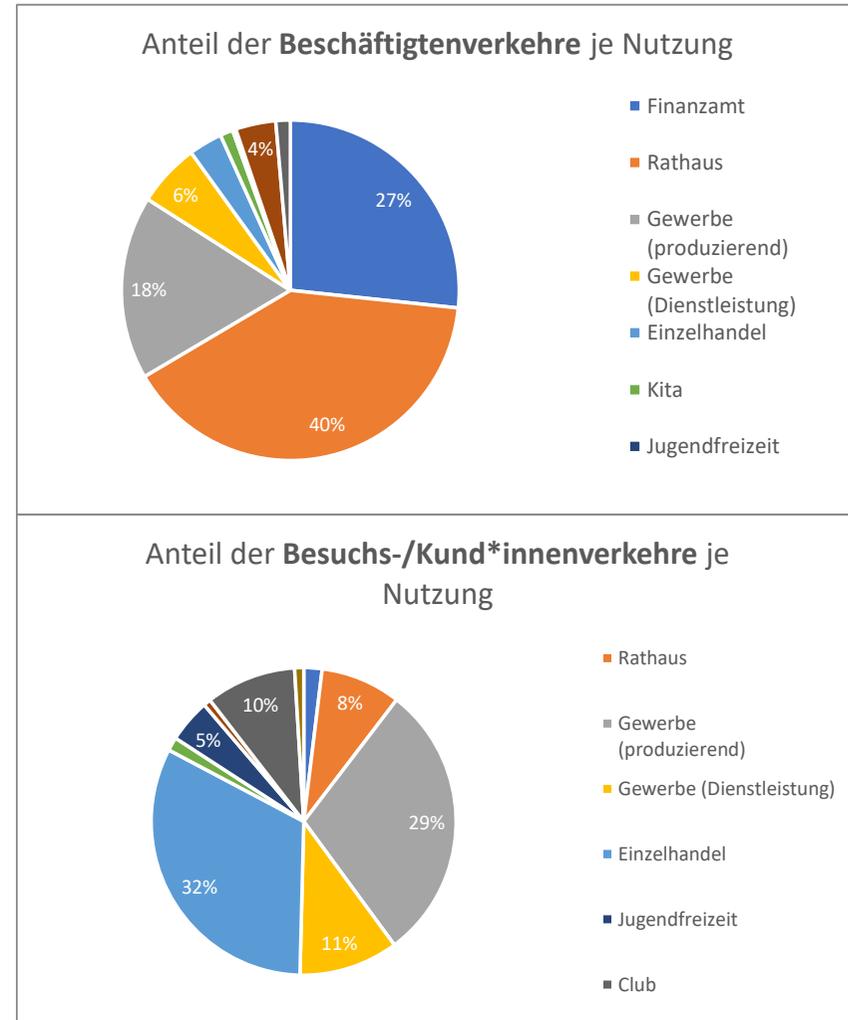
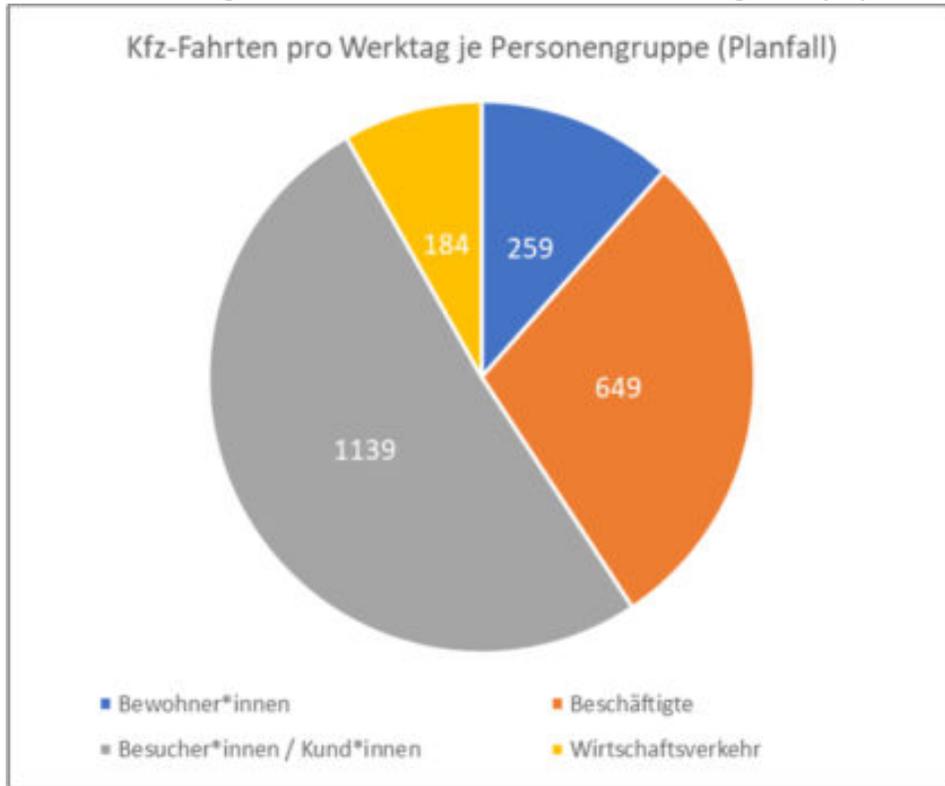
Verkehrsaufkommen Planfall

Tagesszeitliche Verteilung der Kfz-Fahrten aller Nutzungen und Nutzergruppen an einem durchschnittlichen Werktag



- 2.231 Kfz-Fahrten/Tag (davon 184 Fahrten WIV)
- Aktueller Bestand 1.250 Kfz-Fahrten
→ **ca. 1.000 Fahrten mehr als im Bestand durch neue Nutzungen**
- Spitze für alle Nutzungsarten: knapp 200 Kfz-Fahrten pro Stunde
- Aufnahme zusätzlicher Fahrten für umliegende Straßen-Infrastruktur grundsätzlich möglich, jedoch Herausforderung im Bereich ruhender Verkehr (Parkplätze) → vgl. Folien zum Parkraum

Hauptverkehrserzeugung nach Nutzungen und Personengruppen



Eigene Abbildungen;
 Datenquelle: LK Argus – Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan 2-48 (Dragonerareal)



Übergabepunkte und Verkehrsführung

- Ähnlich wie im Bestand wird es drei Zufahrten geben, wobei die Hauptzufahrt leicht nach Süden versetzt wird.
- Die zwei Nebeneinfahrten sind nur ausnahmsweise für Kfz-Verkehre freigegeben (Beschränkung durch Poller, vgl. Darstellung).
- Der Weg südlich des Gewerbehofs ist nur bis 7,5t freigegeben und als Einbahnstraße zu befahren.
- Die Nord-Süd-Verbindung auf dem Gelände ist lediglich für Feuerwehr oder Entsorgung befahrbar und als Einbahnstraße in Süd-Nord-Richtung ausgelegt.



Parkraum

- Konzentration der Kfz-Stellplätze im nördlichen Bereich
- Ausschließlich für Kund*innen, Besucher*innen, Angestellte
 - **Tiefgarage** (200 Pkw/ ca. 30 Transporter o.ä.)
 - **Gewerbehof** (ca. 40)
- Keine Stellplätze für Bewohner*innen
- Sonderstellplätze für Menschen mit Behinderung
- Separate Stellplatzplanung für Rathaus



Konzept

MAßNAHMEN

#inno2grid

Interlink

spitzenkraft.berlin



C.1 Parkraummanagement

Die Knappheit von Fläche auf dem Dragonerareal — über alle Nutzungen hinweg — erfordert ein aktives Flächenmanagement. Für den ruhenden MIV soll deshalb ein intelligentes Parkraummanagement zum Einsatz kommen. Unter der dargestellten Maßnahme werden hier v.a. folgende Kernpunkte gefasst:

- Parkraumbewirtschaftung (im privaten und öffentlichen Raum)
- Verkehrslenkung / Parkleitsysteme, u.a. auch Zonierung für unterschiedliche Nutzungen
- Parkraumüberwachung

Im weiteren Verlauf der Planung ist ein detailliertes Parkraumkonzept mit den betreffenden Akteuren abzustimmen.

Effekte & Mehrwerte:

- Reduktion des (Ziel-)Autoverkehrs
- Generierung von Einnahmen

Zuständigkeit & Akteure:

- Mobilitätsmanagement
- (Gewerbe-)Akteure
- Bezirk

Nächste Schritte:

- Erstellung eines detaillierten Parkraumkonzeptes auf dem Areal inkl. Betreiberkonzept und Tarifstruktur

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	



Parkraummanagement

Parkraumbewirtschaftung

Durch Parkraumbewirtschaftung wird das Parken kostenpflichtig. Hierdurch wird zum einen der Wert der Flächen deutlich, zum anderen steigt die Hürde zur Nutzung des Autos, wodurch mittelfristig Autoverkehr gesenkt werden kann. Darüber hinaus generiert die Parkraumbewirtschaftung Einnahmen, die in anderen (Mobilitäts-)Bereichen investiert werden können.

Für den **öffentlichen Raum** wird in den nächsten Jahren eine flächendeckende Bewirtschaftung für den gesamten Bezirk eingeführt (bislang nur Yorckstr.).

Das Parken auf **privaten Stellplätzen** sollte daher ebenfalls kostenpflichtig sein, wobei Gebühren für das (Kurzzeit-)Parken ähnlich hoch sein sollten, um Verlagerungseffekte zu vermeiden.





Parkraummanagement

Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum

Wie beschrieben ist für das **Kurzzeitparken** im öffentlichen Raum in den nächsten Jahren die flächendeckende Einführung von einheitlichen Gebühren geplant. Somit ist – bei entsprechender Kontrolle und Durchsetzung – mit einer Steuerungswirkung und im besten Fall einer Reduktion bzgl. der Kfz-Verkehre von Einpendler*innen, insb. Besucher*innen und Kund*innen zu rechnen.

Beim Thema **Dauerparken** ist eine solche Steuerungswirkung deutlich geringer ausgeprägt. Günstige Parkausweise für Bewohner*innen (10,20€ - 30,70€ / Jahr nach GebOSt) sowie

Vignetten für Betriebe (bis max. 90 € / Jahr) ermöglichen das legale Abstellen des angemeldeten Fahrzeugs im öffentlichen Raum. Hierbei ist lediglich der Wohn- bzw. Betriebsort in der jeweiligen Parkzone ausschlaggebend, sodass durch die Entwicklung des Rathausblocks die Gefahr eines deutlich erhöhten Parkdrucks auf die ohnehin stark belasteten umliegenden Straßen besteht. Dieser Herausforderung ist nur durch die konsequente Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzepts zu begegnen. Eine kurzfristige Erhöhung der Parkgebühren als Steuerungsinstrument ist auf Grund des Bundesrechts nicht zu erwarten.



Parkraummanagement

Parkraumbewirtschaftung auf dem Areal

Die Einnahmen der Parkraumbewirtschaftung ermöglichen einen wirtschaftlichen Betrieb der Tiefgarage. Das genaue Tarifmodell ist im weiteren Verlauf im Rahmen des detaillierten Parkraumkonzepts abzustimmen.

Dauerparken

- Für Betriebe und ihre Beschäftigten müssen Dauerparkplätze zur Verfügung stehen, auf denen insbesondere Firmenfahrzeuge unbegrenzt abgestellt werden können.
- Für die Dauerparkplätze ist eine Monatsmiete festzulegen, die sich an entsprechenden Stellplatzmieten in der Umgebung orientiert.

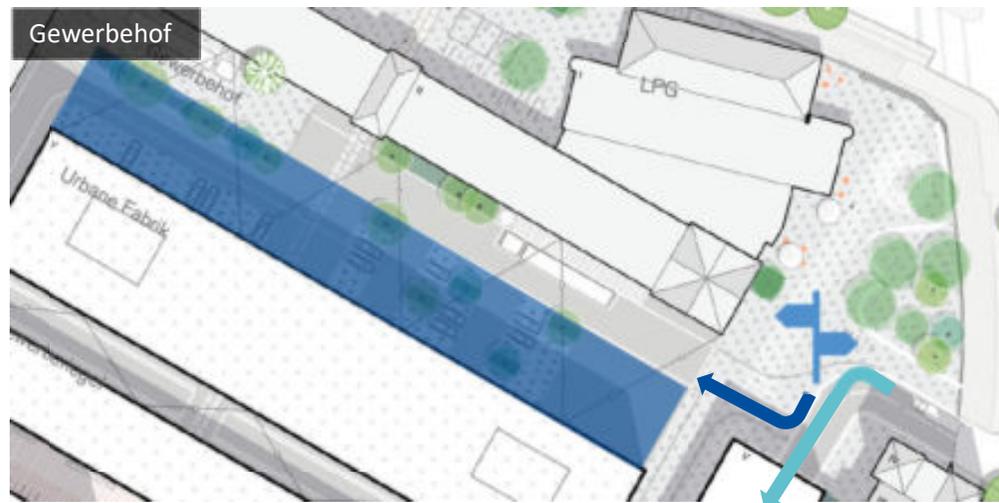
Kurzzeitparken

- Die Kosten für das Kurzzeitparken in der Umgebung (Zone 60 – Viktoriakiez und Zone 61 – Bergmannkiez) betragen derzeit
 - ab 9 Uhr: 1 €/h
 - 17 bis 22 Uhr: 2 €/h
 - Sonntags kostenfrei
- Sollten Kurzzeitparkplätze auf dem Gelände entstehen (bspw. LPG, Gewerbe), sind diese rigoros zu managen oder ggf. sogar zu bepreisen.



Parkraummanagement

Kfz-Verkehrslenkung und Zonierung



-  Zufahrt Stellplätze Gewerbehof
-  Zufahrt Stellplätze Tiefgarage
-  Wegweisung für den Parkverkehr

Kfz-Verkehrslenkung

Um den notwendigen Kfz-Verkehr so sicher und quartiersverträglich wie möglich zu gestalten, ist eine gute Verkehrslenkung erforderlich. Neben den Maßnahmen für den fließenden Verkehr (vgl. Kapitel Ü: Schrittgeschwindigkeit etc.) ist ein eindeutiges **Parkleitsystem** erforderlich, das auch Externe direkt und unkompliziert zu ihrem Stellplatz führt. Hierzu wird die Arbeit mit Farbcodes für unterschiedliche Zwecke empfohlen, die sich auf Schildern sowie bei Bodenmarkierungen (v.a. in der Tiefgarage) wiederfinden.

Stellplätze Gewerbehof (ca. 40 SP)

- Die Stellplätze auf dem Gewerbehof sollten dort ansässigen Betrieben zugeordnet werden. Es empfehlen sich Betriebe, die einen hohen Umschlag (viele An- und Abfahrten) und / oder viele Ladevorgänge benötigen.



Parkraummanagement

Kfz-Verkehrslenkung und Zonierung

Stellplätze Tiefgarage (ca. 200 Pkw + ca. 31 Transporter)

- In der Tiefgarage sind **Beschäftigtenstellplätze** mit längerfristiger Parkdauer sowie Poolfahrzeuge unterzubringen → hinterer Bereich der Tiefgarage
- **Transporterstellplätze** sind so unterzubringen, dass Lade-Vorgänge möglich, Konflikte mit anderen Verkehren gering, und die Wege zu den Lastenaufzügen kurz sind.
- Im vorderen bzw. einfahrtsnahen Bereich der Tiefgarage sind **Kurzzeitparkplätze** für Kund*innen, z.B. des Einzelhandels, einzurichten.
- Ebenso sollten die **Carsharingstellplätze** gut sichtbar verortet und gegenüber dem klassischen MIV priorisiert werden (siehe E.4 & E.6).
- Durch intelligente Verkehrslenkung können Zonen in der Tiefgarage separiert werden (vgl. Abbildung) – ggf. können auch Schranken oder andere physische Barrieren zur Trennung eingerichtet werden.
- Für das Kurzzeitparken ist auf Grund des hohen Umschlags eine Flexibilisierung zu erwägen, d.h. keine fest zugeordneten Kund*innenparkplätze für einzelne Gewerbe. Hierdurch werden Auslastung und Wirtschaftlichkeit erhöht.



Parkraummanagement

Parkraumüberwachung / Ordnungsdienst

Auch private Verkehrsflächen erfordern (private) Ordnungsdienste. Gerade bei den vorliegenden Flächenkonkurrenzen und dem heterogenen Verkehrsgeschehen ist eine Einhaltung der Regeln essentiell. Daher ist eine Parkraumüberwachung über einen Ordnungsdienst einzurichten. Dieser hat v.a. die Aufgaben:

- Kontrolle (v.a. des ruhenden Verkehrs)
- Rufen von Abschleppdiensten etc.
- Freihalten von Lieferzonen, Behindertenstellplätze u.ä.

Der Ordnungsdienst sollte konsequent, aber deeskalativ auftreten und ggf. auch als informierte und höfliche Ansprechperson fungieren.

Aufgrund der erschwerten Sichtbeziehungen in der Tiefgarage sowie der hohen baulichen Dichte ist eine teilweise Videoüberwachung zu erwägen. Diese sollte keine öffentlichen Plätze und Funktionen des Quartiers tangieren.





C.2 Modellversuch ›Terminparken‹

Beispielsweise mittels eines digitalen Systems kann die Belegung der einzelnen Stellplätze stundenscharf erfolgen. Kund*innen bzw. Besucher*innen müssen noch vor der Anfahrt einen Stellplatz für eine feste Uhrzeit und Dauer buchen und dürfen davon nicht abweichen. Wer keinen Stellplatz mehr in einem zeitlich passenden Slot findet, kann entweder auf andere zeitliche Slots oder ein anderes Verkehrsmittel ausweichen. Die bewusste Vorab-Befassung der Parksuchenden mit ihrer Wegekette lastet die Kapazitäten deutlich besser aus, reduziert den Park-Such-Verkehr und begünstigt zudem eine Verhaltensveränderung in Richtung Umweltverbund. Bei entsprechendem Erfolg können die Stellplatzkapazitäten sogar reduziert werden.

Die Digitalisierung von öffentlichen Kfz-Stellplätzen ist in Deutschland zudem noch nicht weit verbreitet und verleiht der Maßnahme eine Eignung als Modellprojekt.

Effekte & Mehrwerte:

- Minderung des Ressourceneinsatzes für den MIV
- Verknappung von Fläche ohne Kapazitätsverlust, weil gleichzeitig Effizienzsteigerung
- Anreiz zur Verhaltensveränderung

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	



C.2 Modellversuch ›Terminparken‹

Befund:

Laut Verkehrsuntersuchung wird mehr als die Hälfte der künftigen Kfz-Fahrten auf dem Dragonerareal, also täglich rund 1.100 Fahrten, durch Kund*innen und Besucher*innen entstehen. Dem gegenüber stehen laut Planung rund 230 Stellplätze in der Tiefgarage und rund 40 Stellplätze auf dem Gewerbehof. Der vorhersehbare Parkdruck wird sich aller Erfahrung nach 1.) auf die umliegenden Straßen verteilen, 2.) die ohnehin knappen Bewegungsflächen innerhalb des Dragonerareals — insbesondere auch die nicht für den Kraftverkehr vorgesehenen Flächen — durch Schwarzparken über Gebühr strapazieren bzw. 3.) lautstarke Rufe nach größeren Stellplatzkapazitäten nach sich ziehen; sofern die vorhandenen nicht dynamisch gesteuert werden.

Alternative:

Park-Leitsystem mit dynamischer Anzeige der freien Stellplätze vor der Geländezufahrt (vgl. C.1)

Zuständigkeit & Akteure:

- BIM, WBM
- Kooperationspartner
- Fördermittelgeber

Nächste Schritte

1. Ggf. Tech-Partner finden
2. Förderantrag stellen
3. Versuch durchführen



C.3 Dialogmarketing

Eine direkte und mehrfache Ansprache von Autonutzer*innen kann nennenswerte Verlagerungseffekte vom MIV auf den Umweltverbund erzeugen. Erfahrungen sprechen von 25 Prozent aller Kfz-Fahrten, die nicht durch Zwänge entstehen und demzufolge freiwillig reduziert werden könnten*. Über die Daueraufgabe Mobilitätsmanagement hinaus (Maßnahmen im Feld F) empfiehlt sich deshalb, immer wieder Dialogmarketing-Kampagnen zu starten und so sukzessive das Potenzial zur freiwilligen Verhaltensveränderung auszuschöpfen.

* <https://www.mobilogisch.de/41-ml/artikel/169-verhaltensaenderungen-freiwillig.html>

Effekte & Mehrwerte

- Einsparung von Kfz-Fahrten durch freiwillige Verhaltensveränderungen

Zuständigkeiten & Akteure:

- BIM, WBM
- Betriebe
- Verwaltungen (Rathaus, Finanzamt)
- Anbieter im Umweltverbund (DB, BVG etc.)





C.3 Dialogmarketing

Befund:

Die Vermeidung von Kfz-Verkehr kann nicht durch einen einzelnen Akteur herbeigeführt werden. Die Aufgabe ähnelt stattdessen einer Franchise-Unternehmung: Viele Akteure tun das ihre, um auf gemeinsame Konversionsgrößen — hier die Reduktion von Wegen per Kfz — einzuzahlen. Demzufolge sollte das Dialogmarketing jeweils vom Akteur mit der engsten Beziehung zu den Zielgruppen veranlasst bzw. durchgeführt werden: Von den Vermieter*innen an die Bewohner*innen, von den Betrieben an ihre Kund*innen, von den Verwaltungen an ihre Angestellten etc.

Das Dialogmarketing als Instrument ist deshalb so wirksam, weil es die Verhaltensveränderung als Interaktion mit den Zielpersonen erarbeitet und nicht einfach anonyme Botschaften oder Anweisungen in den Raum stellt.

Literatur:

<https://www.mobilogisch.de/41-ml/artikel/169-verhaltensänderungen-freiwillig.html>

nächste Schritte:

- Dialogmarketing beauftragen



D

inno2grid

Interlink

www.inno2grid.de

**WIRTSCHAFTS-
VERKEHR**

Mobilitätsgesetz Berlin – Wirtschaftsverkehr*

§ 60 Besondere Ziele der Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs

(5) Liefer- und Ladeprozesse sollen möglichst effizient und stadtverträglich erfolgen. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn diese

1. außerhalb der Hauptverkehrszeiten in Tagesrandlagen,
2. möglichst emissionsarm oder
3. gebündelt erfolgen.

§ 61 Aufgaben und Zuständigkeiten in Bezug auf den Wirtschaftsverkehr

Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung definiert unter Mitwirkung der für Wirtschaft und für Stadtentwicklung zuständigen Senatsverwaltungen Ziele und schafft Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung der für Berlin wichtigen multimodalen Umschlagstellen des Güterverkehrs sowie die notwendige Infrastruktur von Umschlagplätzen zur lokalen Ver- und Entsorgung.

* Auszüge aus dem Referentenentwurf zu Abschnitten 5 (Wirtschaftsverkehr) und 6 (Neue Mobilität) im Berliner Mobilitätsgesetz (Stand: 30.03.2021)

Mobilitätsgesetz Berlin – Wirtschaftsverkehr*

§ 62 Sicherung von Flächen zur Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs

(4) Um eine effiziente und stadtverträgliche Abwicklung von Lieferungen an Haushalte und gewerbliche Kunden zu ermöglichen, soll sowohl bei der Planung im Bestand als auch bei Erweiterung und Neubau von Quartieren ein ausreichend dichtes Netz von Umschlagplätzen entstehen, um eine effiziente und stadtverträgliche Abwicklung von Lieferungen an Haushalte und gewerbliche Kunden zu ermöglichen. Das Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept wird um entsprechende Kriterien, Standards und Umsetzungspfade erweitert.

* Auszüge aus dem Referentenentwurf zu Abschnitten 5 (Wirtschaftsverkehr) und 6 (Neue Mobilität) im Berliner Mobilitätsgesetz (Stand: 30.03.2021)

Mobilitätsgesetz Berlin – Wirtschaftsverkehr*

§ 63 Liefer- und Ladeverkehrsflächen

(3) Den Belangen des Wirtschaftsverkehrs soll bei der Planung und Einrichtung von Liefer- und Ladeverkehrsflächen Vorrang gegenüber der Einrichtung von Parkflächen für anderweitige Nutzungen gewährt werden. Dies gilt insbesondere für die im Rahmen der Überprüfung gemäß Absatz 2 identifizierten Schwerpunkträume.

(4) Unbeschadet der vorstehenden Absätze hat die Einrichtung von Liefer- und Ladeverkehrsflächen vorrangig im privaten Raum zu erfolgen.

* Auszüge aus dem Referentenentwurf zu Abschnitten 5 (Wirtschaftsverkehr) und 6 (Neue Mobilität) im Berliner Mobilitätsgesetz (Stand: 30.03.2021)

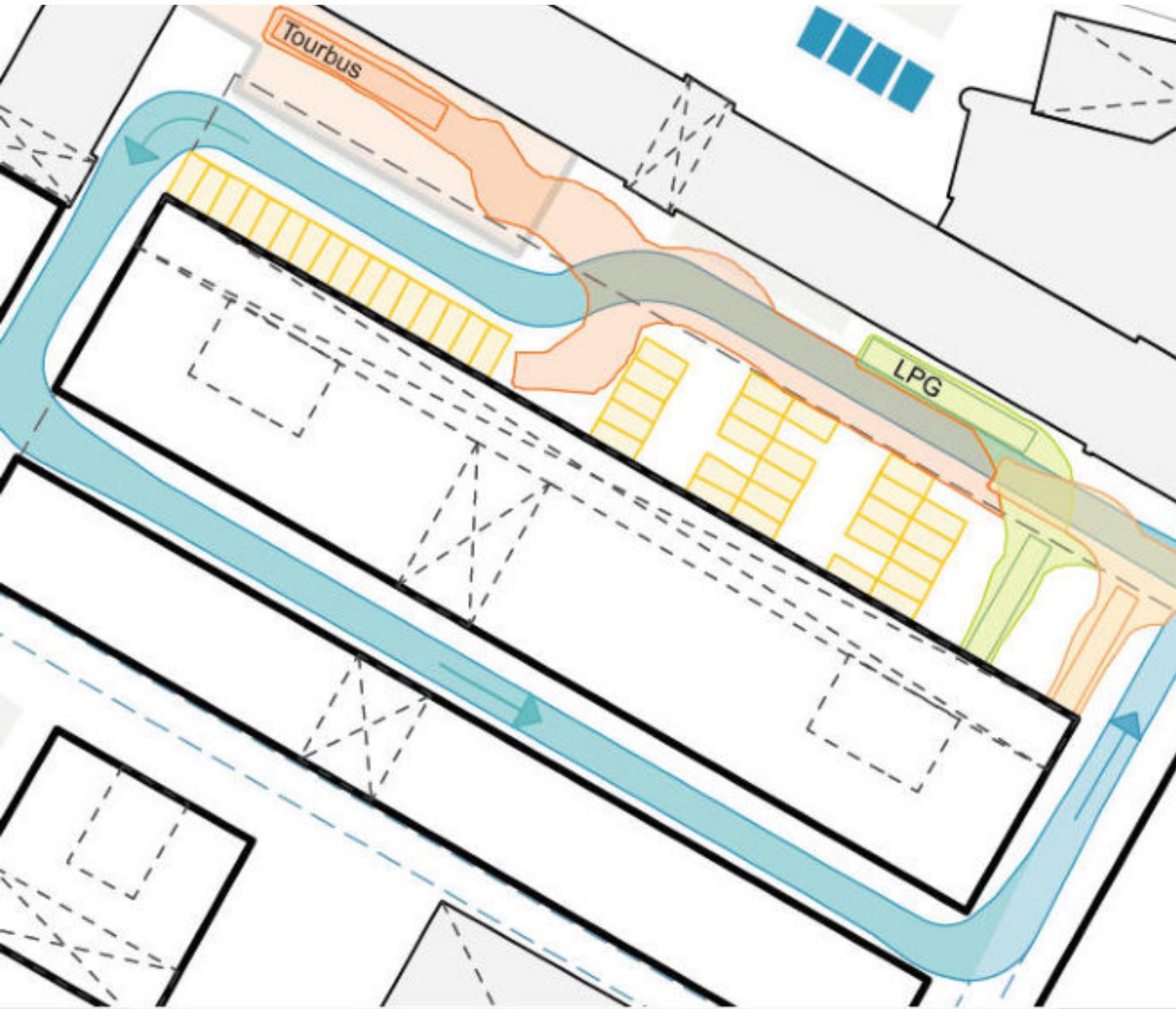
Gewerbehöfe

Modellhafte Skizzierung

- Typische Nutzungen: Unternehmen aus Gewerbe, Handwerk, Dienstleistung und dem Kreativsektor
- Hohes Potenzial für geteilte Transport-, Logistik- und Lagerkapazitäten sowie für geteilte Räume und Infrastruktur
- Anforderungen an das Gebäude: breite Flure, ausgelegt für Gabelstapler, zentrale Erschließung des Gebäudes je Gebäudetrakt (Treppenhäuser, Lifte, Lastenaufzüge)
- Verkehrliche Parameter eines modellhaften Gewerbehofs
 - Transportbedarf Güter: Geringe Mengen, mittlere Frequenz
 - Erreichbarkeit Umweltverbund: Sehr gute Erreichbarkeit, kurze Wege
 - Erreichbarkeit MIV: Eingeschränkte Erreichbarkeit
 - Parkraum: Hoher Parkraumdruck – Nutzungsmischung & geringe Flächenverfügbarkeit
 - Logistikflächen: Geringer Bedarf an Logistikflächen
 - Lieferzeitbeschränkungen: Strikte Beschränkungen
 - Geteilter Ladehof: Alle ansässigen Produktionsbetriebe können dort ihre An- und Ablieferungen bewerkstelligen und somit die vorhandene Fläche effizienter nutzen

Quelle: Haselsteiner et al. (2020): VERTICALurbanFACTORY. Innovative Konzepte der vertikalen Verdichtung von Produktion und Stadt.





Analyse

AREAL

Wirtschaftsverkehr: Bedarfe und Kfz-Aufkommen im Planfall

Erzeuger und Bedarfe	Kfz-Fahrten/Werktag
Anwohner*innen	30
Pakete	
Spedition (Umzug, Möbelkauf)	
Dienstleistungen (Handwerk, Pflegedienste, Haushaltshilfe)	
Lebensmittel- und Getränkelieferung	
Gastronomische Lieferservices	

Erzeuger und Bedarfe	Kfz-Fahrten/Werktag
Unternehmen	154
Einzelhandel und Kleingewerbe: Waren, Pakete	37
Gastronomie: Lebensmittel, Getränke, Catering, Pakete	
Kunstateliers: Pakete, Waren, Kunstwerke	
Praxen/Therapien: (eilige) Laborlieferungen, Waren, Pakete	
Büro: Pakete, Datenvernichtung	45 (Rathaus, Finanzamt)
Club: Bühnentechnik, Waren, Pakete, Tourbus	8
Handwerksbetriebe, produzierendes Gewerbe, Kfz-Betriebe: Waren, Pakete, defekte Kfz/-Teile	56
Kita, Jugendfreizeiteinrichtung: Waren, Pakete	8

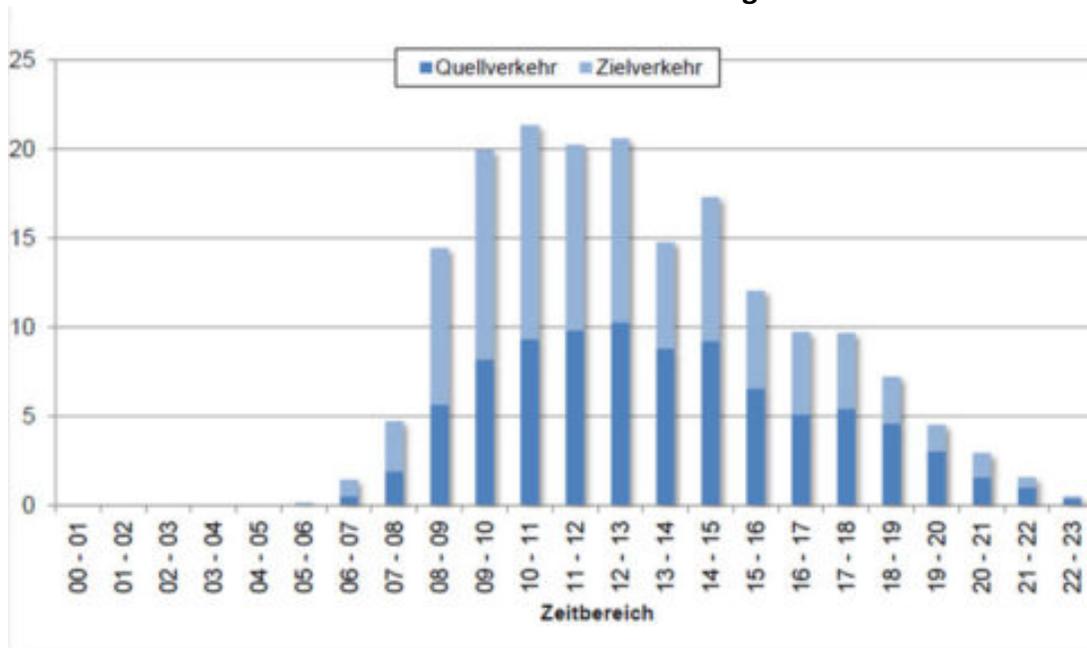
Haupterzeuger Kundenverkehre:

- Kunden Gewerbe produzierend:
335 Kfz/Werktag
- Kunden Gewerbe dienstleistend:
488 Kfz/Werktag

Quelle zum Kfz-Aufkommen:
LK Argus – Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan 2-48 (Dragonerareal)

Verkehrsaufkommen Planfall

Tagesszeitliche Verteilung des Wirtschaftsverkehrs an einem durchschnittlichen Werktag

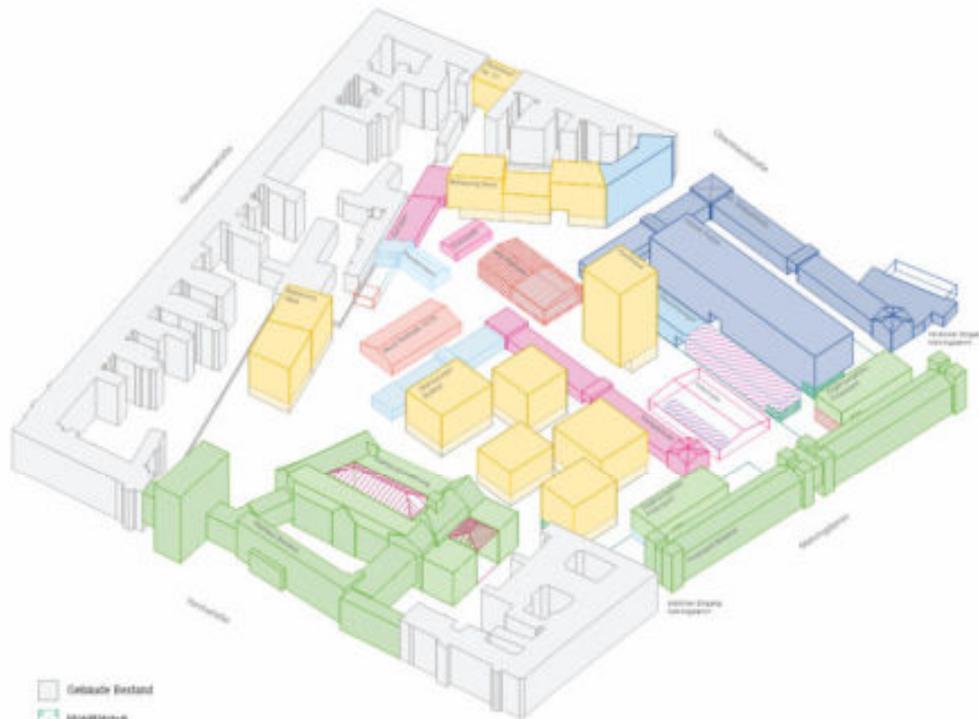


Quelle: LK Argus – Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan 2-48 (Dragonerareal)

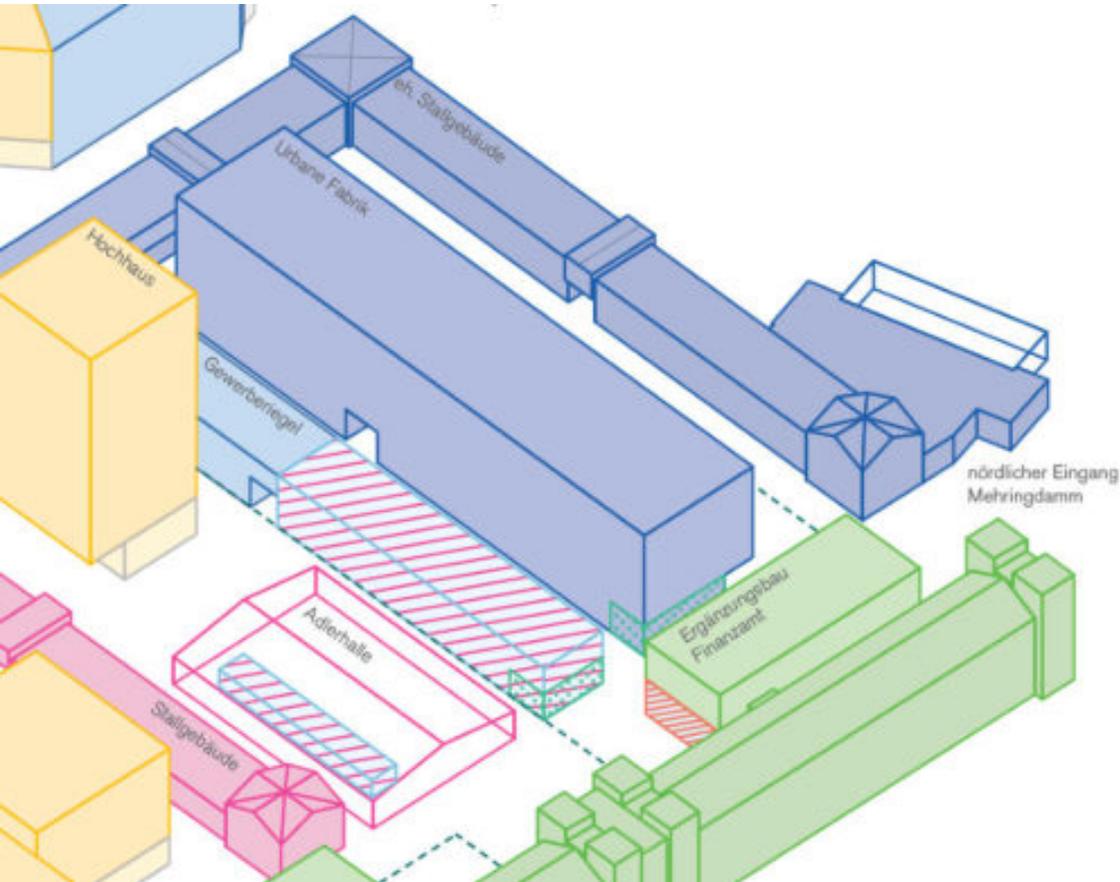
- Ca. 180 Kfz-Fahrten im Wirtschaftsverkehr
- Wirtschaftsverkehr in Spitzenstunden:
ca. 20 Kfz-Fahrten (ungefähr je 10 Ein- und Ausfahrten)
-> in Spitzenstunden alle drei Minuten eine Ein-/Ausfahrt im Bereich der nördlichen Zufahrt am Mehringdamm bzw. der Zufahrt Tiefgarage

Gewerbliche Nutzungen

- Bündelung des störenden Gewerbes im nordöstlichen Gewerbehof
- Nicht störendes Gewerbe in Unterlagerungen der Wohnbebauung und im zentralen Bereich am Dorfplatz
- Gemeinnutzungen im zentralen Bereich in Ost-West-Richtung



SMAQ / Man Made Land / Barbara Schindler:
Entwurf Endbericht Werkstattverfahren
(Stand: 1. März 2021, in Teilen unter Vorbehalt)
Für die Erweiterung des Rathauses liegen eigene Planungen und Entwürfe des Büros LSW vor, die von der Darstellung hier abweichen können.



Fokus Gewerbehof: Nutzungen & Anforderungen

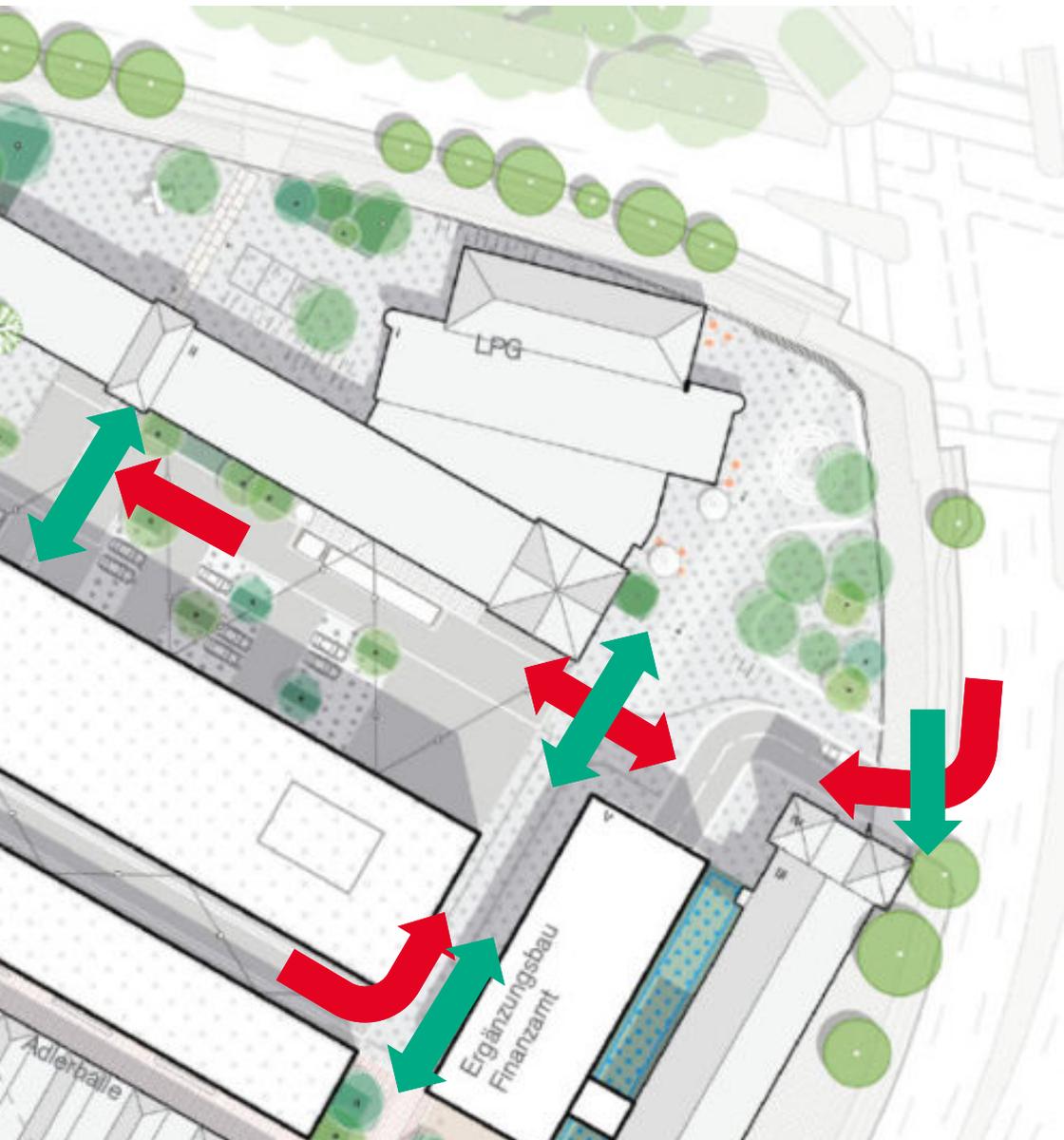
- **Urbane Fabrik:**
 - Fach und Krach, überwiegend Handwerk
 - Wunsch nach uneingeschränkter Betriebsmöglichkeit nachts *versus* Schallschutz
- **Gewerberiegel:**
 - Gewerbe überwiegend nicht störend
 - Gemeinwohl-Gewerbe
- **Kfz-Betriebe:**
 - Abstellmöglichkeiten für defekte Pkw
 - Zufahrt über Obentrautstraße
- **LPG**
 - Verkehre auch sehr früh morgens
- **Club Gretchen**
 - 24/7 Verkehre



Fokus Gewerbehof

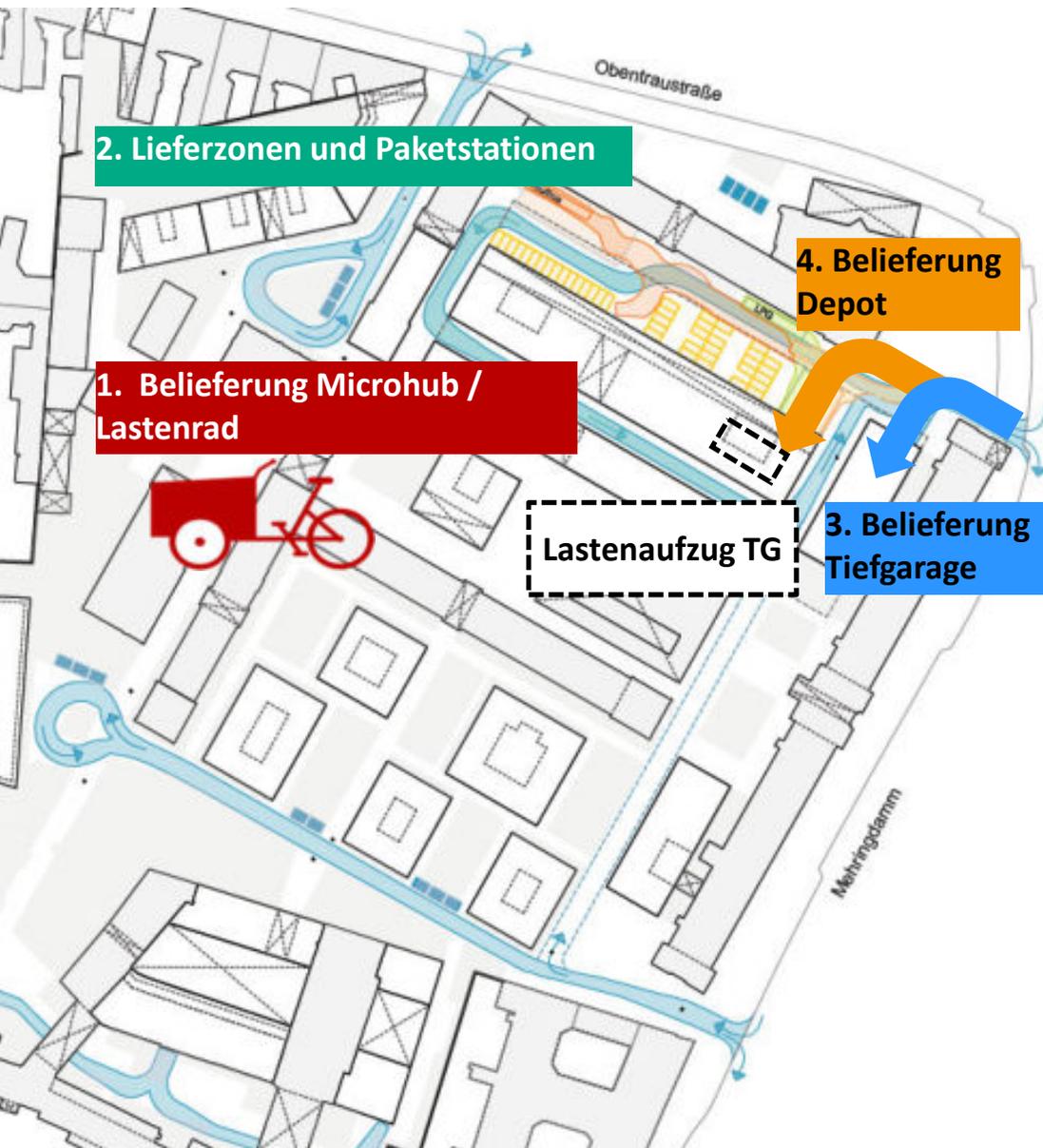
- Alle EG-Gewerbeflächen im Gewerbehof sind mit 7,5 t-Lkw anfahrbar.
- Für größere Lkw und Stellzüge (bis zu 40 t) ist zentraler Verladepunkt (Depot) vorgesehen, mit Anbindung an die innere Erschließung der Urbanen Fabrik.
- Gretchen ist von Tourbussen ansteuerbar.
- Bestehende Anlieferung der LPG wird erhalten
- Tiefgarage (Geschosshöhe 3,5 m): 200 Stellplätze für PKW und ca. 30 für Transporter

(Quelle: SMAQ / Man Made Land / Barbara Schindler)



Gefahrenpunkte rund um den Gewerbehof

- Rechtsabbiegeverkehre Mehringdamm (große Gefahrenquelle)
- Fußverkehre auf dem Gewerbehof
- Überlagerung Rad- und Fußverkehre mit Wirtschaftsverkehr hinter Ergänzungsbau Finanzamt und bei Auffahrt Gewerbehof



Ansatzpunkte

Stufenweise Reduzierung der Wirtschaftsverkehre im Quartier

1. **Gesamtes Quartier:** Minimierung motorisierter Warenlieferungen bis ca. 300 kg durch Microhubs und Lastenräder
2. **Gesamtes Quartier:** Bündelung der Lieferverkehre an Lieferzonen und Paketstationen am Rande des Quartiers
3. **Gewerbehof:** Minimierung der notwendigen Auffahrten durch Anlieferung Tiefgarage
4. **Gewerbehof:** Räumliche Bündelung von Lieferverkehren am Rande des Gewerbehofs in Depot



Konzept MAßNAHMEN

Haefel auf https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Wien-Penzing_-_Wirtschaftspark_Breitensee_-_2.jpg

 inno2grid

 Interlink

spitzenkraft.berlin



D.1 Lieferkonzept Microhubs (innerstädtische Verteilzentren)



Die Belieferung von (Klein-)Gewerbe, Kunstateliers und Gemeinwohl mit Waren bis ca. 300 kg soll über Microhubs (innerstädtische Verteilzentren, Hub = „Drehkreuz“) abgewickelt werden. Versender liefern die Waren an Microhubs, von dort werden sie emissionsfrei mit Lastenfahrrädern oder Elektro-Kleinfahrzeugen an das Gewerbe verteilt. Das Dragonerareal liegt im Einzugsbereich bereits bestehender Hubs. Ein Hub auf dem Areal ist daher nicht unbedingt notwendig, kann aber die Etablierung dieser Praxis erleichtern, bspw. durch eine Demonstrations- und Testphase mit einem mobilen Microhub (z.B. in Überseecontainer). Ein Hub auf dem Areal könnte auch Unternehmen im angrenzenden Quartier beliefern.

Effekte & Mehrwerte:

- Emissionsfreie Abwicklung gewerblicher Lieferverkehre
- Entschärfung von Gefahrenstellen

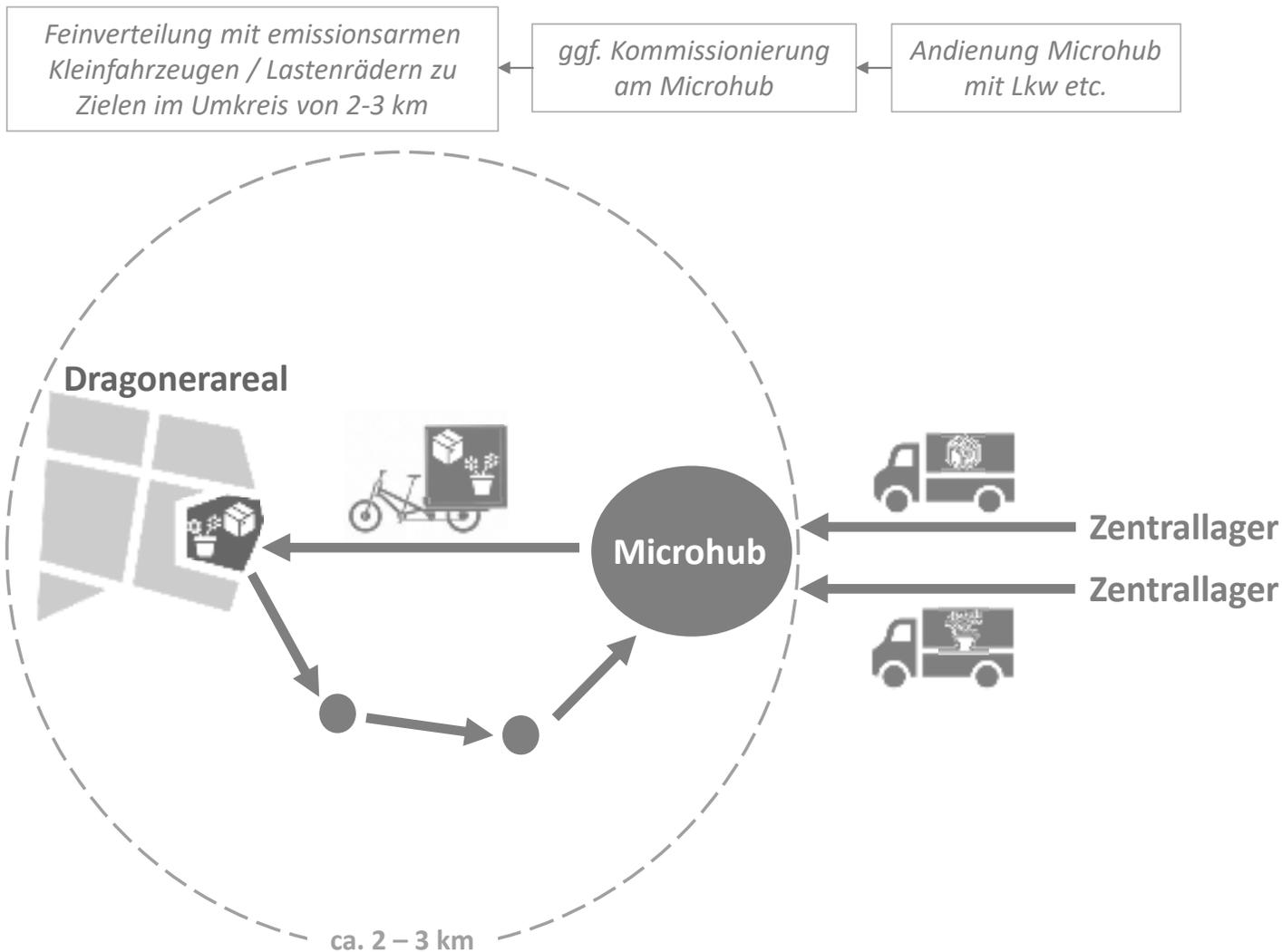
Zuständigkeit & Akteure:

- Mobilitätsmanagement
- Unternehmen vor Ort
- Hub-Betreiber, Logistiker (z.B. www.grünestadtlogistik.de, www.velogista.de)
- Ggf. Immobilien-/Flächeneigentümer

Nächste Schritte:

- Vorbereitung Informationsmaterialien für Mieter
- Intensive Beratung künftiger Mieter

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	



Lieferkonzept Microhubs

- Beratung der gewerblichen Mieter und Einbindung von Hub-Betreibern, Logistikern im Vorfeld nötig
- Es können bestehende Microhubs genutzt werden *oder* ein Microhub auf dem Areal selbst realisiert werden

Lieferkonzept Microhubs

Vor- und Nachteile der Abwicklung über einen Microhub auf dem Areal bzw. über einen externen Hub

	Vorteile	Nachteile
a. Microhub auf dem Dragonerareal	<ul style="list-style-type: none"> • Pilot- und Testphase schon vor und während Bau möglich • Sichtbarkeit und direkter Ansprechpartner vor Ort 	<ul style="list-style-type: none"> • Hub-Bedienung generiert Kfz/Lkw-Verkehre zum Areal • Zusätzlicher Flächenbedarf auf dem Areal, der kaum sinnvoll abzubilden ist
b. Microhub außerhalb des Dragonerareals	<ul style="list-style-type: none"> • Vermeidung von Kfz-Verkehren zum Areal 	<ul style="list-style-type: none"> • Mangelnde Sichtbarkeit • Ggf. höherer Organisationsaufwand

Eingangsprämissen	Miethöhe 6 - 10 € / m ² , Nutzdauer mind. 1 - 5 Jahre, keine Kautio n o.Ä., Unterstützung durch den Eigentümer
Optionale Kriterien	Abstellung von Lastenrädern im direkten Umfeld, IT-Anbindung / WiFi, Zugang zu Ladeinfrastruktur, zusätzliche Fläche für Kommissioniertätigkeit, Möglichkeit für Paketshop, Pop-up-Store, Café
Genehmigungen	Keine betrieblichen Einschränkungen in Bezug auf Lärmschutz, Brandschutz, Baurecht, Flächennutzungsplan / B-Pläne, Denkmalschutz
Andienung	Per Van oder LKW (7,5 t - 14 t) möglich
Ausstattung	Rampe, Zufahrt mit Lastenrädern und Gitterwagen, Zugang zu Licht / Strom, möglichst ebenerdig / barrierefreie Zuwegung
Nutzung	Ggf. kooperativ, Akteure flexibel
Siedlungsstruktur	Dichte Mischgebiete, viele Stopps mit kleineren Sendungen
Lage Quartier	Hauptverkehrszentrum, nah am Zustellzentrum, gute verkehrliche Erreichbarkeit
Flächen	Bestandsgebäude, Hinterhöfe, Parkhäuser, Flächenverfügbarkeit über 15 - 20 m ² für Single-User Hubs / bis zu 200 m ² für Multi-User-Anlage
Infrastruktur	Entladung auf Rangier- und Ladeflächen, Temporäre Fahrzeugabstellung zu Be-/Entladezwecken, Zugang von mind. 8:00 bis max. 20:00 Uhr, ausreichende Flurbreiten und Deckenhöhen, Einrichtung von Sozialräumen, lastenradgerechte Radwege
Aufbewahrung / Lagerung	Möglichkeit zur sicheren Aufbewahrung / Aufladen / Unterstellen für Lastenräder und andere Fahrzeuge über Nacht, kein Zugriff durch Dritte
Städtebauliche Integration / Gestaltungswünsche	Bei semi-stationären Lösungen auf öffentlichen Flächen: künstlerisch-kreativ gestalteter, umpflanzter Container
Stakeholder und Akzeptanz	Frühzeitige Information und Partizipation, Transparenz während des Umsetzungsprozesses, Kommunikation der Vorteile durch Radlogistik, Vermeidung von Nutzungskonflikten

Quellen: HTC / THERON: Micro-Hub-Standorte in Hamburg; Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg: Planung von Lastenradumschlagsknoten; eigene Anpassungen

Standort- anforderungen Microhubs

- Anforderungen am Beispiel Kurier-, Express-, Paket (KEP) – Dienstleister
- Bei größeren Lieferumfängen bzw. Waren kommen andere Anforderungen zum Tragen

Betreibermodelle Microhubs

Öffentlich

- Öffentliche Hand selbst oder städtische Gesellschaft kauft, entwickelt und/oder vermarktet Immobilien/-flächen für Microhubs
- Gewinnerzielungsabsicht spielt nachrangige Rolle
→ kostengünstigere Vermietung an Logistiker möglich
- Vergabe der Nutzungsrechte für die Standorte kann an bestimmte Prämissen (z. B. Einsatz von Lastenrädern) gebunden werden
- Öffentliche Hand wirkt als Treiber für Umsetzung alternativer Logistikkonzepte

Privat

- KEP-Unternehmen, Immobilienentwickler oder anderes privates Unternehmen kauft, entwickelt und/oder vermarktet Immobilien/-flächen für Microhubs
- Schnellere Umsetzung
- In der Regel höhere Kosten für Microhub-Nutzer, außer bei strategischen Partnerschaften und Synergien (z.B. Kooperationen von Supermarktketten oder Tankstellen mit KEP-Dienstleistern)

„Mit Blick auf die Flächenmieten ist festzustellen, dass eine wirtschaftlich vertretbare Miete abhängig von der Lage stark schwankt. Als „realistisch“ gilt dabei eine Miete max. 10 € je qm (inkl. aller Nebenkosten).“

Quelle: HTC / THERON: Micro-Hub-Standorte in Hamburg und eigene Anpassungen

Beispielprojekte Microhubs für B2B-Belieferung

- Cycle Logistics CL GmbH, Berlin
- Urban-BRE – elektromobile Citylogistik, Bremen (Deutsche GVZ Gesellschaft, GVZ Entwicklungsgesellschaft Bremen, Hellmann Worldwide Logistics, Rytle GmbH)
- Hub Te-Damm, Berlin
- Zukunftsangelegenheiten GmbH / Netzwerk für grüne Stadtlogistik, Berlin
- Hermes: Mobiler Microhub zur Belieferung eines Shopping-Centers, Hamburg
- Dachser und Libner: Mobiler Microhub (BIL-Huckepack), Paris

Förderprogramm Microhubs

Mikro-Depot-Richtlinie des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Förderung von Microhubs (Mikro-Depots) für eine emissionsfreie Zustellung auf der letzten Meile.

- Zielgruppen: Private Unternehmen sowie Unternehmen mit kommunaler Beteiligung (Logistik-Unternehmen, Baumärkte, Möbelhäuser, mittelständische Unternehmen und Lieferdienste)
- Eine kooperative Nutzung von Mikro-Depots ausdrücklich erwünscht.
- Jeweils in den Jahren 2021-2023: Aussagekräftige Projektskizze zwischen 1.3. und 31.5. einreichen
- Förderhöhe: Bis zu 40 % der zuwendungsfähigen Ausgaben

<https://www.bmu.de/pressemitteilung/neue-bmu-foerderung-fuer-e-lastenraeder-und-mikro-depots-sorgt-fuer-sauberere-luft-und-mehr-klimaschutz/>



D.2 Anbieterneutrale Paketboxen

An den Eingängen des Quartiers sollen anbieterneutrale Paketboxen installiert werden. Dort werden KEP-Lieferungen (Kurier, Express, Paketsendungen) für Bewohner*innen und Gewerbetreibende gebündelt. So werden Lieferfahrten in das innere Areal vermieden und Rund-um-die-Uhr Paketzustellungen ermöglicht. Die Boxen können je nach Bedarf und Raumanforderungen modular zusammengestellt werden. Auch Rücksendungen der Pakete können dort veranlasst werden. Wichtig sind anbieterneutrale Boxen, die von verschiedenen KEP-Diensten genutzt werden.

Verortungsbeispiele:

- Einfahrten Obentrautstraße (z.B. Fläche vor dem Gretchen), Mehringdamm Süd
- Tiefgarage bzw. Urbane Fabrik

Effekte & Mehrwerte:

- Reduzierung des innerquartierlichen KEP-Verkehrs
- Erhöhung der Erstzustellquote

Zuständigkeit & Akteure:

- Immobilien-/Flächeneigentümer/Bezirksamt
- Boxen-Anbieter
- Kurier-, Express- und Paketzusteller

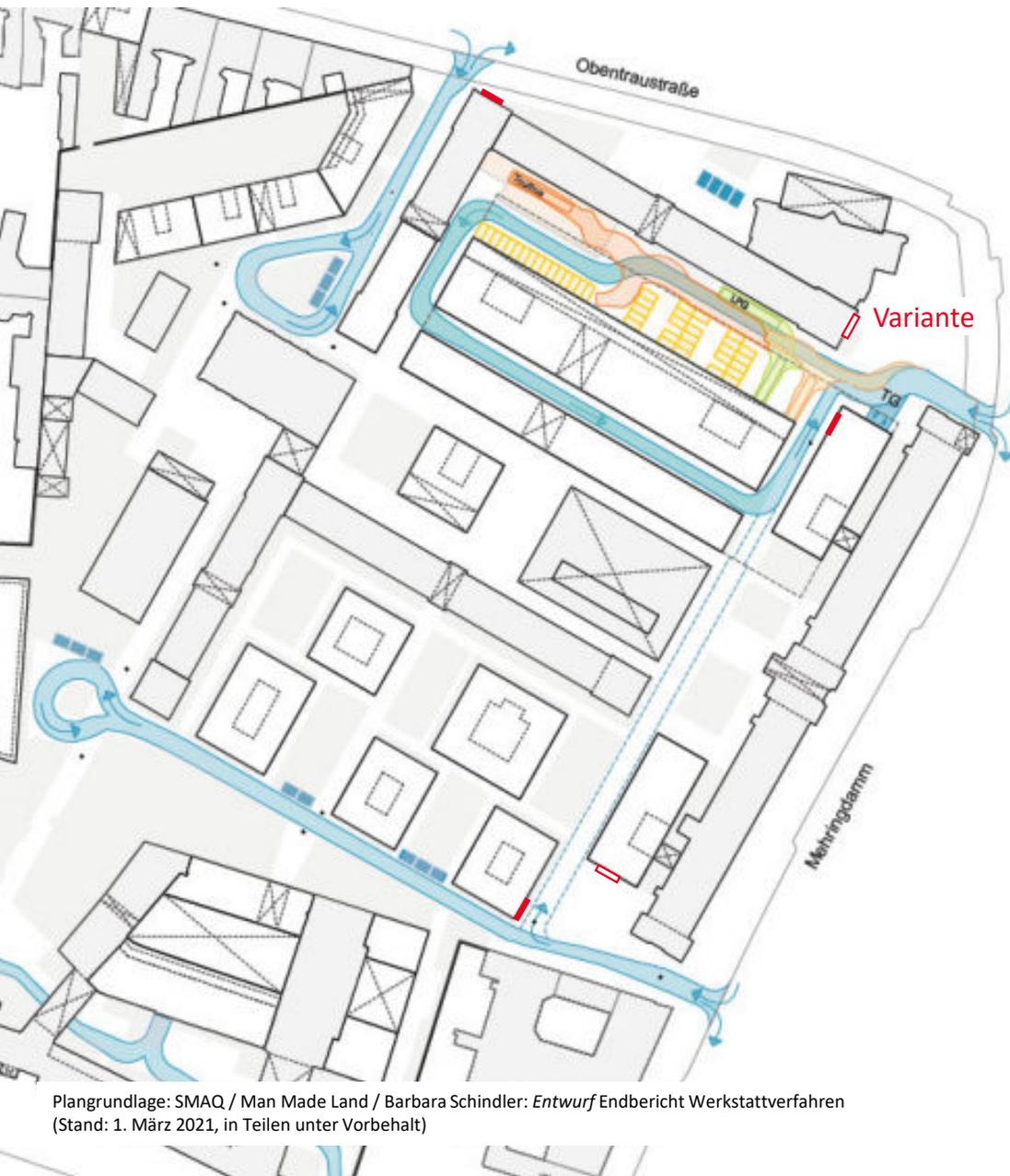
Nächste Schritte:

- Ansprache Boxen-Anbieter
- Standortplanung

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	

Beispiele für anbieterneutrale Paketboxen

- Anbieterneutrale Hersteller: z.B. Renz, Smartpoint, Parcellock (nur Software)
- Integration und Zusammenspiel der Boxen mit KEP-Dienstleistern:
 - Anbieter Renz: DPD, GLS, Hermes, DHL, UPS, Go!, Liefery
 - Anbieter Smartpoint: alle außer DHL
- Unterschiedliche Größen und Ausstattungen möglich; meist auch bauliche Integration
- Brauchen Strom und Netzabdeckung
- Click & Collect ist meist auch möglich
- Betrieb:
 - Anbieter Renz: Betrieb durch private oder öffentliche Akteure wie bspw. Hausverwaltungen
 - Anbieter Smartpoint: Betrieb durch Smartpoint
- Beispiele: HamburgBox, Tankstellen



Paketboxen

- Anforderungen: gute Erreichbarkeit für Zulieferer und Nutzende, gute Sichtbarkeit
- Beispielhafte Verortung – genaue Standorte können in Abhängigkeit der architektonischen Ausgestaltung angepasst werden, sollten aber im Bereich der Quartierseingänge platziert werden



D.3 Anbieterneutraler Kiez-Paketshop

Ergänzend zu den Paketboxen kann ein anbieterneutraler Kiez-Paketshop ähnliche Funktionen übernehmen wie die Boxen. Vorteil hierbei ist, dass es einen persönlichen Ansprechpartner gibt. Die Funktion des Paketshops kann in eine andere Ladeneinheit integriert werden (vgl. Spätis mit Paketshop), so dass hierdurch ein Zusatznutzen für den Ladenbetreiber entsteht. Der Shop sollte sich in der Nähe weiterer Mobilitätsangebote befinden.

Verortungsbeispiele:

- Gewerbeeinheiten Südhof

Effekte & Mehrwerte:

- Reduzierung des innerquartierlichen KEP-Verkehrs
- Erhöhung der Erstzustellquote
- Persönlicher Austausch

Zuständigkeit & Akteure:

- Immobilieneigentümer
- Kurier-, Express- und Paket (KEP)-Zusteller
- Mobilitätsmanagement

Nächste Schritte:

- Vermietung und Gespräche mit KEP-Dienstleistern

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	



D.4 Lieferzonen

In der Obentrautstr. (z.B. Fläche vor dem Gretchen) sollte ein Pkw-Stellplatz tagsüber (z.B. 8-18 Uhr) als Kurzzeit-Stellplatz für entsprechende Dienstleistungen und außerhalb dieser Zeiten als frei verfügbarer (bzw. Anwohner*innen-) Parkplatz genutzt werden. Auch im Bereich der südlichen Quartierseinfahrt sollte sich eine Lieferzone befinden. Da diese nicht auf dem Mehringdamm realisiert werden kann, muss diese auf dem Areal verortet werden (z.B. im Bereich des geplanten südlichen Ergänzungsbaus des Finanzamtes). Die Zonen können auch von den KEP-Diensten oder Lebensmittel-lieferanten genutzt werden, die die restliche Strecke zu Fuß und ggf. mit einer Sackkarre zurücklegen.

Effekte & Mehrwerte:

- Minimierung des innerquartierlichen Wirtschaftsverkehrs und Sicherstellung der Versorgung

Zuständigkeit & Akteure:

- Bezirksamt
- Fachplanungsbüros

Nächste Schritte:

- Konkretisierung durch Objekt- und Fachplanung

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	



Interlink GmbH



Mika Baumeister auf https://unsplash.com/photos/WOn90lui_08

Lieferzonen

- Beispiel: Lebensmittellieferung zu einem Hauszugang, der nicht mit Kfz anfahrbar ist
- Beispiel Beschilderung Lieferbereich

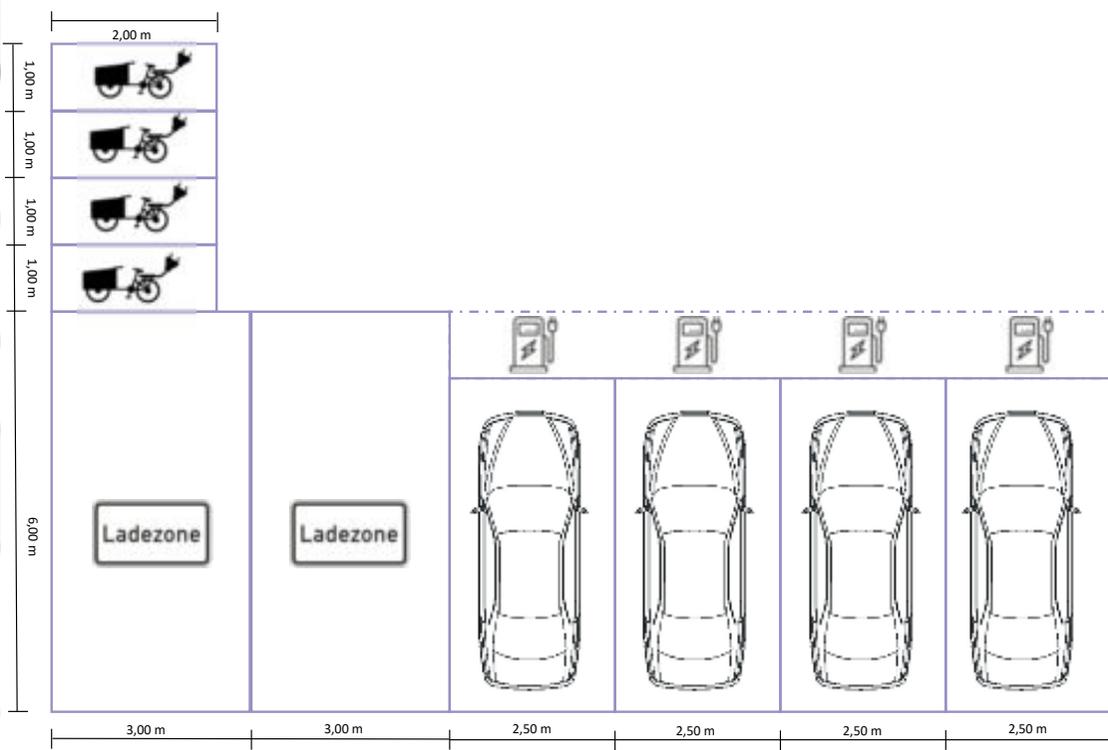


Lieferzonen

- Lieferzone an der Alten Reiterhalle ausschließlich für Belieferung Kita und Kantine etc.
- Lieferzone am südlichen Ende der Nord-Süd-Verbindung hinter dem Finanzamt erfordert ausreichend Platz zum Wenden; muss ggf. im Zusammenhang mit Carsharing-Variante geplant werden
- Alternative über östlichen Betriebshof des Rathauses, ggf. mit zeitlicher Beschränkung und in Abstimmung mit Anforderungen des Rathauses; dort soll ohnehin Wirtschaftsverkehr des Rathauses abgewickelt werden



Stellplatzsituation - Einfahrt Mehringdamm Süd Beispielhafte Anordnung



Grundlagenplan: SMAQ / Man Made Land / Barbara Schindler: Entwurf Endbericht Werkstattverfahren (Stand: 1. März 2021, in Teilen unter Vorbehalt)

● Poller





D.5 Belieferung über Tiefgarage (Gewerberiegel, Urbane Fabrik)

Lieferverkehre, die mit Transportern abgewickelt werden, sollten über die Tiefgarage abgefangen werden, um Fahrten auf den Gewerbehof zu minimieren. Dafür sind in der Tiefgarage unterhalb des Gewerberiegels und der Urbanen Fabrik jeweils ein entsprechend leistungsfähiger Lastenaufzug und in unmittelbarer Nähe zu diesem eine Lieferzone anzulegen. Dort werden Lieferungen kurz zwischengelagert, von den Empfängern entgegengenommen und über Lastenaufzüge mit Hubwägen etc. (bei Eignung der Aufzüge und Flure sind auch Gabelstapler denkbar) weiterverteilt (gleicher Prozess wie bei Anlieferung über Hof).

Effekte & Mehrwerte:

- Reduzierung des Wirtschaftsverkehrs auf dem Gewerbehof
- Entschärfung von Gefahrenstellen

Zuständigkeit & Akteure:

- Immobilien-/Flächeneigentümer
- Tiefgaragenbetreiber
- Unternehmen vor Ort

Nächste Schritte:

- Bei Tiefgaragenplanung und architektonischer Planung berücksichtigen

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	



D.6 Belieferung über zentrales Depot (Urbane Fabrik, ggf. Gewerberiegel)

Lieferverkehre zur Urbanen Fabrik und ggf. auch zum Gewerberiegel, die nicht über die Tiefgarage abgewickelt werden können (z.B. 7,5 t), sollen über ein zentrales Depot am östlichen Ende der Urbanen Fabrik abgewickelt werden, um Fahrten über den Gewerbehof und die südliche Schleife zu vermeiden. Die Waren werden dort direkt von den Gewerbetreibenden entgegen genommen und mit Hubwagen, Gabelstapler, elektrischen Mini-Transportern etc. (ggf. mit automatisierten Fahrzeugen) sowie über den Lastenaufzug zu ihren Flächen gebracht. Idealerweise sind in dem Depot Flächen zur zeitlich begrenzten Zwischenlagerung vorzusehen (falls Waren nicht gleich entgegen genommen werden können).

Das Depot wird über die Auffahrt auf den Gewerbehof angefahren und über den gleichen Weg wieder verlassen.

Effekte & Mehrwerte:

- Vermeidung von Wirtschaftsverkehr über den gesamten Gewerbehof und die südliche Schleife

Zuständigkeit & Akteure:

- Unternehmen vor Ort
- Ggf. Immobilien-/Flächeneigentümer
- Mobilitätsmanagement

Nächste Schritte:

- Bei architektonischer Planung berücksichtigen

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	



Varianten Belieferung Gewerberiegel

Lieferverkehre zum Gewerberiegel, die nicht über die Tiefgarage abgewickelt werden können (z.B. 7,5 t), können über folgende zwei Wege abgewickelt werden:

	Vorteile	Nachteile
Option 1 Abwicklung über Depot in der urbanen Fabrik und emissionsfreie Feinverteilung (mit Hubwagen, Gabelstapler, elektrischen Mini-Transportern, ggf. mit automatisierten Fahrzeugen)	<ul style="list-style-type: none">• Vermeidung motorisierter Lieferverkehre auf dem Gewerbehof und durch die südliche Schleife	<ul style="list-style-type: none">• Einbahnstraßenregelung südliche Schleife (→ Gebäudedurchstich nutzbar machen, Einbahnregel für Gabelstapler etc. aufheben)• Zeitlicher Mehraufwand bei Entgegennahme und Weiterverteilung
Option 2 Direkte Anfahrt über Schleife	<ul style="list-style-type: none">• Komfortable Belieferung der Mieter*innen des Gewerberiegels	<ul style="list-style-type: none">• Blockierung der Verkehrsfläche während der Ladevorgänge• Motorisierte Lieferverkehre auf dem Gewerbehof und durch die südliche Schleife



D.7 Förderung der gewerblichen Nutzung von Lastenrädern

Unternehmen vor Ort sollte die Nutzung und Anschaffung (und ggf. geteilte Nutzung) von Lastenrädern nahegelegt werden. Das BMU fördert die Anschaffung von E-Lastenfahrrädern und E-Lastenfahrrad-anhängern für den fahrradgebundenen Lastenverkehr in Industrie, Gewerbe, Handel, Dienstleistungen und im kommunalen Bereich. Von der Förderung profitieren können Unternehmen mit kommunaler Beteiligung, Kommunen, Körperschaften/Anstalten des öffentlichen Rechtes sowie rechtsfähige Vereine und Verbände und private Unternehmen, z.B. aus den Bereichen Handwerk oder Pflege.

<https://www.bmu.de/pressemitteilung/neue-bmu-foerderung-fuer-e-lastenraeder-und-mikro-depots-sorgt-fuer-sauberere-luft-und-mehr-klimaschutz/>

Effekte & Mehrwerte:

- Emissionsfreie Abwicklung des innerquartierlichen Wirtschaftsverkehrs

Zuständigkeit & Akteure:

- Unternehmen vor Ort
- Mobilitätsmanagement

Nächste Schritte:

- Unternehmen auf Förderung hinweisen
- Ggf. über BIM und WBM Förderung beantragen
- Förderzeitraum: 1. März 2021 – 29. Februar 2024

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	



E

#inno2grid

Interlink

www.inno2grid.com

SHARING

Sharingfahrzeuge und ihre Vorteile

Bedarfsgerecht – private Pkw sind mehr als 23h am Tag geparkt und das überwiegend zuhause. Bis zu einer Jahresfahrleistung von 10.000 km ist die Nutzung von Carsharingfahrzeugen günstiger.

([Bundesverband Carsharing](#))

Flexibel – zum Einkauf mit dem Lastenrad, für den Urlaub gibt es den Kombi, für den Wochenendausflug reicht die Miniklasse und wenn was größeres transportiert werden muss kommt der Sprinter zum Einsatz.

Umweltverträglich – lokal emissionsfrei unterwegs durch die Nutzung von Rad- und e-Sharingangeboten

Stations-ungebunden



Die Fahrzeuge stehen innerhalb eines Geschäftsgebietes dort, wo der letzte Kunde seine Fahrt beendet hat. Das Sharing-Fahrzeug wird per Handy geortet und gebucht.

Vorteile:

- Hohe Flexibilität, da keine Rückgabe erforderlich
- Einbindung in multimodale Wegekettten möglich

Stationsbasiert



Das Fahrzeug wird an einer Station bereitgestellt und muss zur Beendigung der Fahrt dorthin zurück gebracht werden.

Vorteile:

- Höhere Verfügbarkeit
- Langfristig planbar
- Günstigere Variante
- Parkplatzsuche entfällt
- Quartiersbezug mit Hilfe von Eigenwerbung auf den Fahrzeugen umsetzbar

Stationäres Carsharing

Durch das Vorhalten von Carsharingfahrzeugen können Pkw-Stellplätze substituiert werden ohne die Mobilität der Bewohner*innen zu reduzieren

- » ein Carsharingfahrzeug wird von ca. 20 Personen genutzt
- » ein Carsharingfahrzeug ersetzt vier bis zehn private Fahrzeuge
- » Carsharingfahrzeuge können sowohl für gewerbliche als auch für private Zwecke zum Einsatz kommen

Fahrrad- und Lastenradverleihsystem

Bei kurzen Strecken ist der Spritverbrauch pro Kilometer besonders hoch. Wer für kurze Distanzen auf ÖPNV, Scooter oder Fahrräder zurückgreift, leistet einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrs- und Klimasituation.

- » 50% der Wege, die mit dem Pkw zurückgelegt werden, sind unter 5 km
- » Durch das Vorhalten von Leihangeboten kann ein Großteil der Wege problemlos mit dem Rad bewältigt werden





Analyse

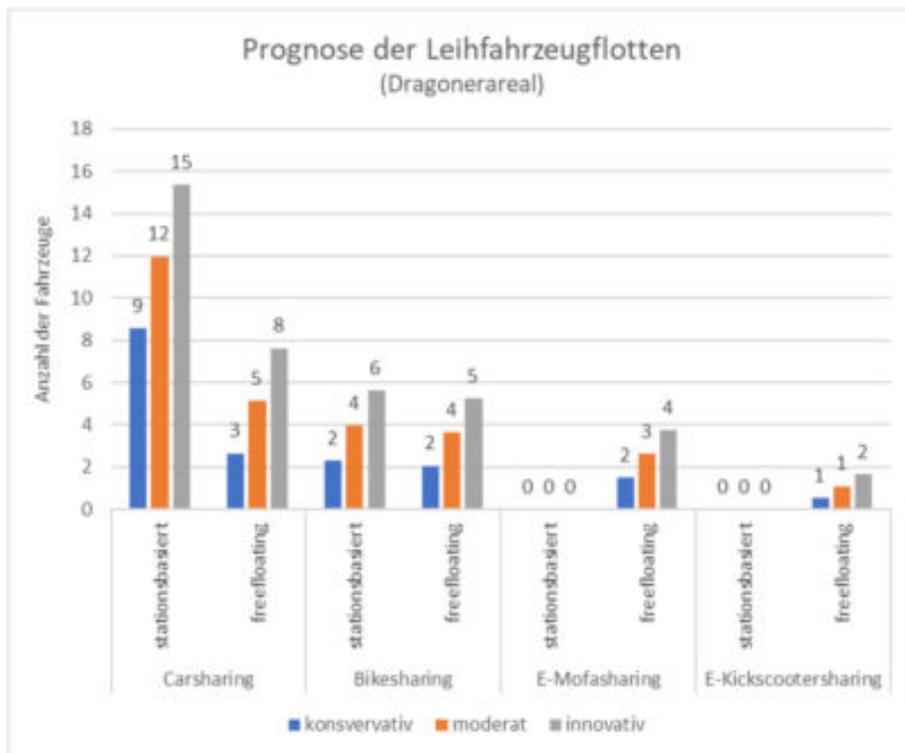
SHARING- ANGEBOTE UND FLOTTEN- POTENZIALE

Verkehrliche Erschließung durch Sharingangebote

In unmittelbarer Umgebung des Dragonerareals befinden sich verschiedene Bike- und Carsharingoptionen

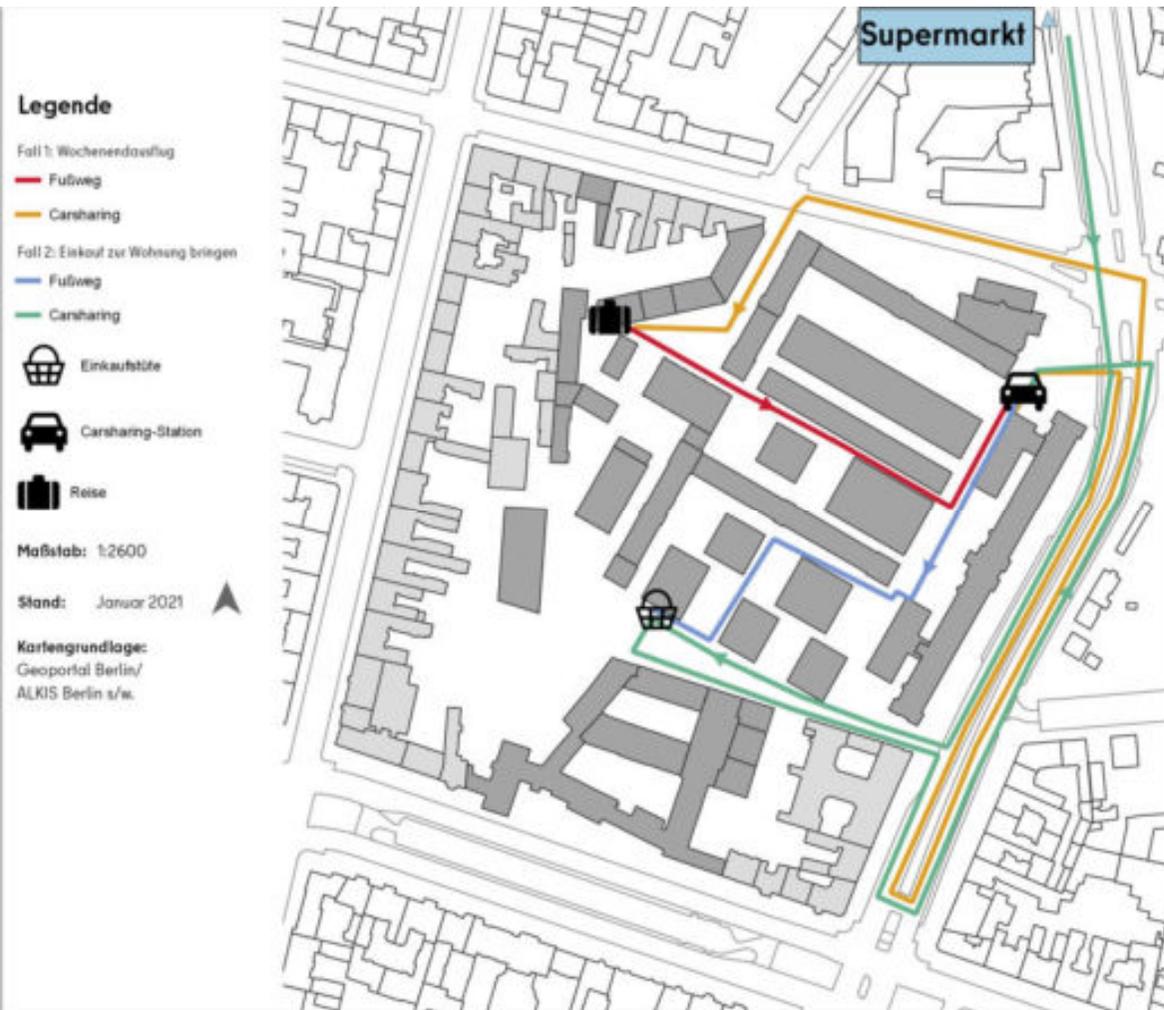


Anzahl Sharingfahrzeuge im Dragonerareal



Aufgrund der folgenden Annahmen kann die Sharingflotte im Dragonerareal rechnerisch prognostiziert werden:

Annahme	Basiert auf
Verkehrsinduzierung nach Nutzung	Verkehrsgutachten Argus
Tagesganglinien nach Modus	SrV Berlin Friedrichshein Kreuzberg 2018
Durchschnittliche Buchungsdauer nach Sharingmodus und Betriebssystem	Erfahrungswerte der Sharingdienstleister
Eignung des Anwendungsfalls nach Nutzung	Eigene Einschätzung
Kannibalisierung der Verkehrsträger	Eigene Einschätzung



Herausforderung der Verkehrswegeführung

Planungsstand: Carsharingfahrzeuge befinden sich ausschließlich in der Tiefgarage.

Herausforderung: lange Fußwege sowie komplizierte Be- und Entladevorgänge

Fall 1: Wochenendausflug

- Abholung des Reisegepäckes aus der Wohnung

Fall 2: Einkauf zur Wohnung bringen

- Entladevorgänge mit dem Carsharing – Einkauf muss wohnungsnah entladen werden und anschließende Rückgabe des Carsharings

Lösungsansatz: dezentrale Verortung der Sharingangebote (siehe E. 4 - Bündelung und dezentrale Verortung der Mobilitätsangebote)



Konzept

MAßNAHMEN

#inno2grid

 Interlink

spitzenkraft.berlin



E.1 stationsbasiertes Carsharing

Etablierung eines standortgebundenen Carsharingangebots im Areal zur Unterstützung des Umweltverbundes.

Um die Nutzung des Carsharingangebots für Bewohner*innen des Areals so einfach und bequem wie möglich zu machen und somit eine Wirtschaftlichkeit der Fahrzeuge zu generieren, ist eine oberirdische Verortung der Fahrzeuge empfehlenswert (Verortung siehe E4).

Beispiele:

- Jelbi - <https://www.jelbi.de/>
- Spreeauto - <https://spreeauto.mymobileeee.de/>
- Cambio CarSharing, 1 Fzg. bereits heute auf dem Gelände - <https://www.cambio-carsharing.de/>

Effekte & Mehrwerte:

- Unabhängigkeit vom privaten PKW
- Bedarfsgerechte Mobilität durch Bereitstellung die verschiedener Fahrzeugklassen

Zuständigkeit & Akteure:

- Mobilitätsdienstleister (Mobileeee, Flinkster, etc)

Nächste Schritte:

- Potenzialflächen abstimmen
- Dienstleistungsgespräche führen
- Betreibermodelle entwickeln (s. Seite 215, 242)
- Pilotbetrieb / Umsetzung

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	



E.2 Radverleihsystem

Einführung eines Radverleihsystem zur Ergänzung des ÖPNV.

Das Radverleihsystem stellt an mehreren Punkten auf dem Areal stationsbasiert Leihräder zur Verfügung empfehlenswert (Verortung siehe E4).

Die Leihräder können an einer beliebigen Station innerhalb des Systems wieder abgegeben werden. Einen großen Mehrwert bietet vor allem die Integration von Lastenrädern (siehe Seite 206) sowie eine Einbindung des Quartiers in eines der bestehenden stationsungebundenen-Systeme mit Hilfe einer Radverleihstation.

Effekte & Mehrwerte:

- Emmissionsfreie Ergänzung zum Mobilitätsangebot

Zuständigkeit & Akteure:

- Mobilitätsdienstleister (nextbike, Call a Bike, movelo)

Nächste Schritte:

- Potenzialflächen abstimmen
- Dienstleistungsgespräche führen
- Betreibermodelle entwickeln (s. Seite 215, 242)
- Pilotbetrieb / Umsetzung

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	



E.3 stationsbasiertes Lastenradverleih

Lastenfahrräder sind eine umweltfreundliche, kostengünstige und platzsparende Lösung für den Transport von größeren Einkäufen, sperrigen Objekten oder Kindern. Damit bieten sie eine gute Alternative zum PKW. Um eine effiziente Nutzung der Lastenfahrräder zu ermöglichen, sollte diese in einem Verleihsystem zur Verfügung gestellt werden.

Beispiele:

- fLotte Berlin - <https://flotte-berlin.de/>
- NHW in Frankfurt und Wiesbaden - <https://www.naheimst.de/newsroom/artikel/e-lastenrad-sharing-fuer-nhw-mieter>

Effekte & Mehrwerte:

- Alternative zum PKW für die Bewohner*innen
- Ergänzung zum Mobilitätsangebot im Quartier

Zuständigkeit & Akteure:

- Mobilitätsdienstleister (sigo, fLotte)

Nächste Schritte:

- Potenzialflächen abstimmen
- Dienstleistungsgespräche führen
- Betreibermodelle entwickeln (s. Seite 215, 242)
- Pilotbetrieb / Umsetzung

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	

Nachbarschaftliches Lastenradverleih: fLotte Berlin



- fLotte Berlin ist eine Plattform, über die Lastenräder kostenfrei ausgeliehen werden können.
- Aktuell (Stand Mai 2021) stehen in Berlin rund 170 Lastenräder zur Verfügung.
- Die Lastenräder werden von Unternehmen, Initiativen, Vereinen, Privatpersonen in die fLotte eingespeist und der Allgemeinheit zur Verfügung gestellt. Auch über das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030 wird ein Teil der Räder finanziert.
- Die Räder können für 1-3 Tage an festen Stationen ausgeliehen werden. Stationen sind Geschäfte oder andere (öffentliche und private) Einrichtungen in der Nachbarschaft, die die Ausleihe neben ihrem Kerngeschäft abwickeln. Die Ausleihe geschieht – nach der Registrierung und Reservierung auf der fLotte-Webseite – persönlich vor Ort.
- Die fLotte Berlin wird wesentlich getragen von einem breiten ehrenamtlichen Engagement von UnterstützerInnen, Kiez- & StandortpartnerInnen, Rad-PatInnen & Rad-SanitärInnen und vielen Anderen.



Anwendungsfälle der neuen Mobilitätsangebote (E.1 bis E.3)

Die Verleihangebote unterstützen die Mobilität im Quartier und können von Bewohner*innen, Gewerbetreibenden sowie Rathaus- und Finanzamtsmitarbeiter*innen genutzt werden. Optional können die Angebote auch für Dritte zur Verfügung gestellt werden. Hierdurch werden die Auslastungen der Angebote erhöht und die Kosten gesenkt.

	Carsharing		Bikesharing		Lastenradsharing
	stationsbasiert	freefloating	stationsbasiert	freefloating	stationsbasiert
Arbeit (Hin- und Rückweg)	nein	ja	nein	ja	nein
Arbeit (Dienstwege)	ja	nein	ja	nein	ja
Ausbildung (Schule, Kita, Uni)	nein	nein	nein	ja	nein
Einkauf und Dienstleistung	ja	nein	ja	ja	ja
Freizeit	ja	nein	ja	ja	ja

Das Dragonerareal befindet sich in den Geschäftsgebieten verschiedener stationsungebundener Anbieter. Somit können die Nutzer*innen auf die Angebote im öffentlichen Straßenraum zurückgreifen. Für die Bereitstellung der stationsbasierten Angebote ist der Quartiersbetreiber verantwortlich.



E.4 Bündelung und dezentrale Verortung der Mobilitätsangebote

Durch die Zusammenführung der Mobilitätsangebote zu einem System – sowohl physisch als auch digital – wird eine attraktive Alternative zum privaten Pkw geschaffen. Gleichzeitig gilt es, eine gute Erreichbarkeit der Angebote im Quartier sicherzustellen. Die dezentrale Verortung der Mobilitätsstation gewährleistet eine gute Sichtbarkeit sowie leichte Zugänglichkeit der Mobilitätsangebote.

Beispiele:

- Jelbi - <https://www.jelbi.de/jelbi-stationen/>
- EinfachMobil - <https://mobil-in-offenburg.de/html/content/mobilstationen.html>

Effekte & Mehrwerte:

- Gute Erreichbarkeit und hohe Attraktivität der Mobilitätsangebote
- Höhere Auslastung und Reduzierung der Kosten

Zuständigkeit & Akteure:

- BIM, WBM, ggf. Rathaus und Straßenbulasträger

Nächste Schritte:

- Entscheidungsfindung auf Grundlage der aufgezeigten Varianten & Handlungsempfehlungen

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	



Verortung – Variante A

	<ul style="list-style-type: none"> • Station mit 5 Leihfahrrädern • Nettofläche: 8 m²
	<ul style="list-style-type: none"> • Station mit je 2 Lastenrädern • Nettofläche: je 10 m²
Mobilitätsstation – als Teil der Tiefgarage	
	<ul style="list-style-type: none"> • Station mit 12 Leihfahrzeugen • Nettofläche: 150 m²
	<ul style="list-style-type: none"> • Station mit 4 Lastenrädern • Nettofläche: 20 m²

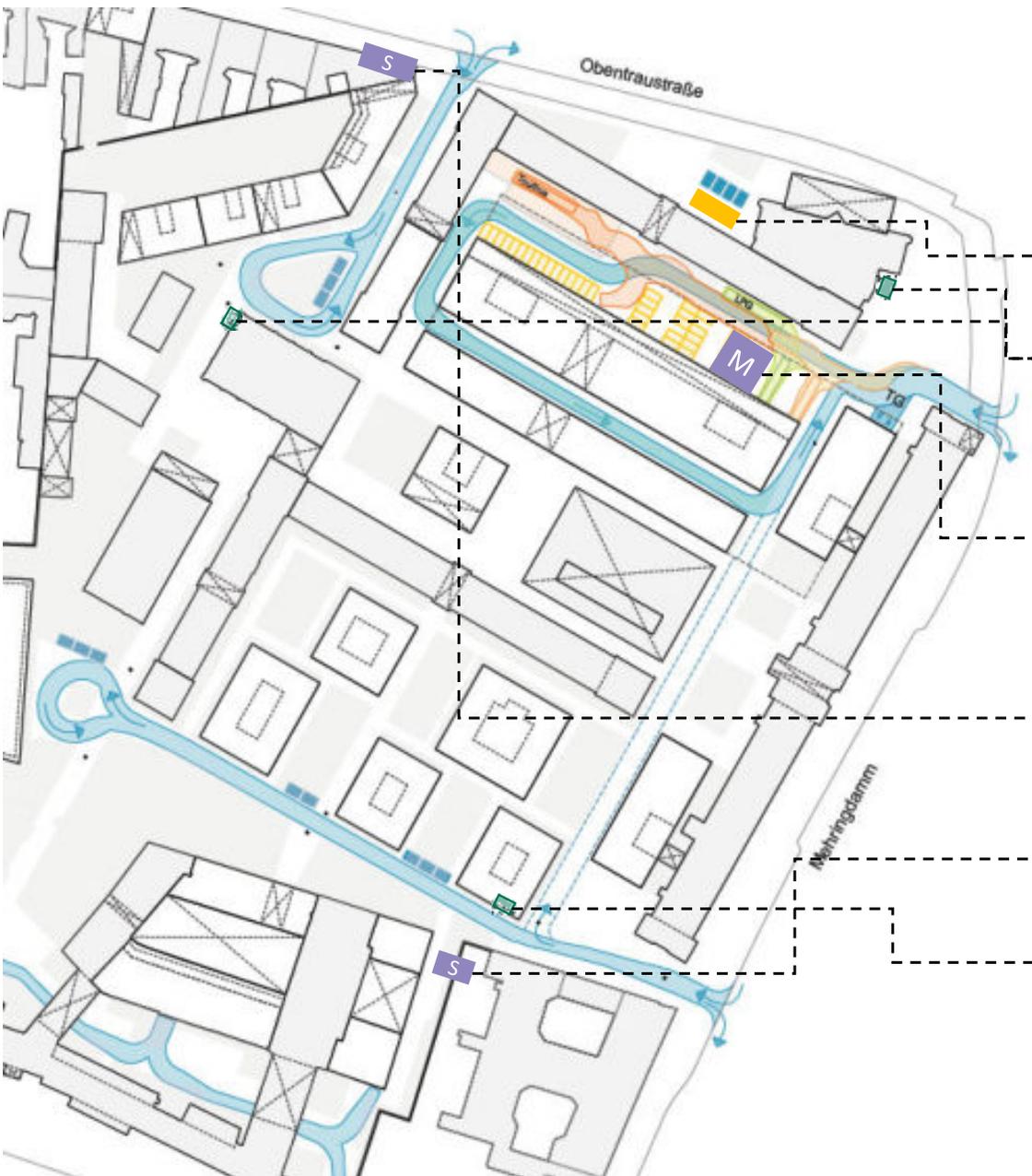
- Keine Befahrbarkeit des Quartiers für Be- und Entladevorgänge
- Für den Transport von Gütern und Einkäufen werden Lastenräder, Sackkaren & Transportwagen bereitgestellt



Verortung – Variante B

	<ul style="list-style-type: none"> • Station mit 5 Leihfahrrädern • Nettofläche: 8 m²
	<ul style="list-style-type: none"> • Station mit 2 Lastenrädern • Nettofläche: 10 m²
Mobilitätsstation (M)	
	<ul style="list-style-type: none"> • Station mit 6 Leihfahrzeugen • Nettofläche: 75 m²
	<ul style="list-style-type: none"> • Station mit 2 Lastenrädern • Nettofläche: 10 m²
Mobilitätsstation (S)*	
	<ul style="list-style-type: none"> • Station mit 2 Leihfahrzeugen • Nettofläche: 25 m²
	<ul style="list-style-type: none"> • Station mit 2 Lastenrädern • Nettofläche: 10m²
Mobilitätsstation (S)	
	<ul style="list-style-type: none"> • Station mit 4 Leihfahrzeugen • Nettofläche: 50 m²
	<ul style="list-style-type: none"> • Station mit 4 Lastenrädern • Nettofläche: 20 m²

*Denkbar ist auch eine Unterkellerung der Gewerbeneubauten und eine Verortung der Sharingfahrzeuge in der Tiefgarage. Diese Variante ist jedoch mit hohen Kosten verbunden.



Verortung – Variante C

	<ul style="list-style-type: none"> • Station mit 5 Leihfahrrädern • Nettofläche: 8 m²
	<ul style="list-style-type: none"> • Station mit je 2 Lastenrädern • Nettofläche: je 10 m²
Mobilitätsstation (M)	
	<ul style="list-style-type: none"> • Station mit 6 Leihfahrzeugen • Nettofläche: 75 m²
	<ul style="list-style-type: none"> • Station mit 2 Lastenrädern • Nettofläche: 10 m²
Mobilitätsstation (S)	
	<ul style="list-style-type: none"> • Station mit 2 Leihfahrzeugen • Nettofläche: 25 m²
Mobilitätsstation (S) – Fahrzeugpool Rathaus	
	<ul style="list-style-type: none"> • Station mit 4 Leihfahrzeugen • Nettofläche: 50 m²
	<ul style="list-style-type: none"> • Station mit 4 Lastenrädern • Nettofläche: 10 m²

Empfehlung zur Verortung der Mobilitätsangebote



Variante A – zentrale Verortung

- + Geringere Flächenkonkurrenzen
- + Höherer Freiraumanteil
- + Keine Verkehre im Quartier
- Lange Fußwege (bis zu 300 m)
- Unkomfortabel für Be- und Entladevorgänge
- Höhere Verkehrsinduzierung außerhalb des Quartiers
- Vorhalten von Sackkarren und Transportwagen – Problematik der Distribution



Variante B – dezentrale Verortung Quartier

- + Gute Erreichbarkeit der Mobilitätsangebote
- + Hoher Komfortgewinn für die Bewohnerschaft
- + Zukunftsorientierte Außenwahrnehmung durch die Sichtbarkeit der Angebote
- + Kostenreduzierung durch höhere Auslastung der Angebote
- Verkehrsinduzierung innerhalb des Quartiers
- Flächen müssen zur Verfügung gestellt werden



Variante C – dezentrale Verortung Quartiersgrenze/ Rathaus

- + Einbindung der Rathausflotte zur Reduzierung der Kosten
- + Geringere Flächenversiegelung/ und -konkurrenz innerhalb des Quartiers
- + Keine Verkehre im Quartier
- Höherer Umsetzungsaufwand durch weitere Stakeholder
- Unkomfortabel für für Be- und Entladevorgänge
- Vorhalten von Sackkarren und Transportwagen – Problematik der Distribution



Empfehlung zur Verortung der Mobilitätsangebote

Insbesondere aufgrund der guten Erreichbarkeit und des hohen Komfortgewinns für Bewohner*innen und Gewerbetreibende **empfehlen wir die Umsetzung der Variante B.** Durch die dezentrale Verortung der Mobilitätsangebote sind die Sharingfahrzeuge im Quartier gut sichtbar und werden durch attraktive Wegverbindungen erschlossen.

Darüber hinaus empfiehlt sich zur **Reduzierung der Kosten**, die Sharingangebote auch für Dritte zur Verfügung zu stellen.



E.5 Flexibilisierung der Unternehmensflotten

Carsharingangebote können Unternehmensflotten ergänzen und flexibilisieren. Durch das Vorhalten von unterschiedlichen Fahrzeugklassen und Gefäßgrößen können Mitarbeiter*innen je nach Bedarf auf die verschiedenen Fahrzeuge zugreifen. Darüber hinaus können betriebsübergreifende Carsharingflotten im Quartier etabliert sowie Firmenfahrzeuge in Tagesrandlagen für die Bewohner*innen zur Verfügung gestellt werden. Hierbei sollte auch der Fuhrpark der öffentlichen Verwaltung einbezogen werden.

Beispiele:

- Barshare - <https://www.barshare.de/>

Effekte & Mehrwerte:

- Reduzierung der Gesamtflotte

Zuständigkeit & Akteure:

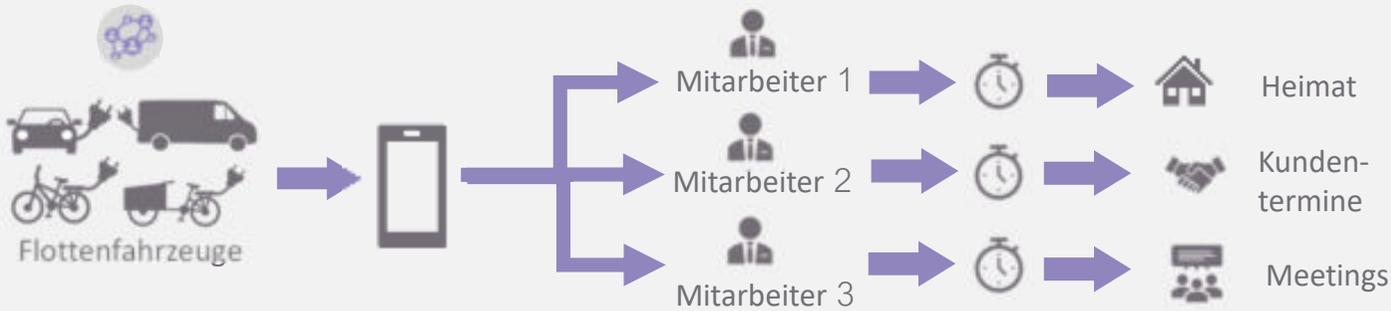
- BIM, Rathaus & Finanzamt, Unternehmen

Nächste Schritte:

- Ansprache der Unternehmen & Verwaltung
- Sensibilisierung der Mitarbeiter*innen für die neuen Mobilitätsangebote

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	

Betriebsinterne Sharingflotten



Öffnung der Flotten für die private Nutzung in Tagesrandlagen



Betriebsübergreifende Carsharingflotten



E.5 Flexibilisierung der Unternehmensflotten

Die Nutzung von Sharingfahrzeugen bietet auch für die Unternehmen und Verwaltungsstandorte auf dem Dragonerareal Möglichkeiten zur Flexibilisierung ihrer Flotten.

Mobilitätsdienstleister und Eigenvermarktung

Fahrzeuge und Apps können im Design des Quartiers gestaltet werden. Hierdurch können sich die Bewohner*innen stärker mit dem Angebot identifizieren, die Marketingeffekte sowie die Sichtbarkeit der Angebote wird erhöht und das zukunftsorientierte Konzept des Quartiers hervorgehoben.

(e)Carsharing

- Mobileeee
- Stadtmobil
- greenwheels
- Cambio
- E-Wald
- Flinkster

Bikesharing

- Nextbike
- Call-a-bike
- movelo

Lastenrad-sharing

- Sigo
- mobileeee
- Movelo
- Nextbike
- Call-a-bike
- fLotte

Mofasharing

- Emmy
- Tier
- Unu

Kickscooter-sharing

- Tier
- Voi
- Bird
- Lime



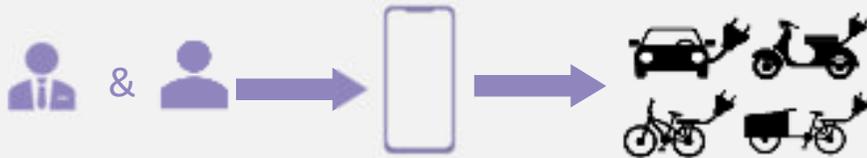
Beispiel: SpreeAuto (Gewobag)

inno2grid

Interlink
Carsharing

spitzenkraft.berlin

B



Sharingfahrzeuge können sowohl von Mitarbeiter*innen als auch durch dritte Personen bedarfsgerecht genutzt werden. Eine frühzeitige Reservierung der Fahrzeuge gewährleistet eine Planungssicherheit.

Beispielrechnung:

	Szenario 1	Szenario 2
Bereitstellungsgebühr	600,00 Euro	600,00 Euro
Mietumsätze	120,00 Euro	1.400,00 Euro
Aufteilungsrate	50%	50%
Rückvergütung	60,00 Euro	700,00 Euro
Zahlbare Bereitstellungsgebühr	540,00 Euro	-100,00 Euro

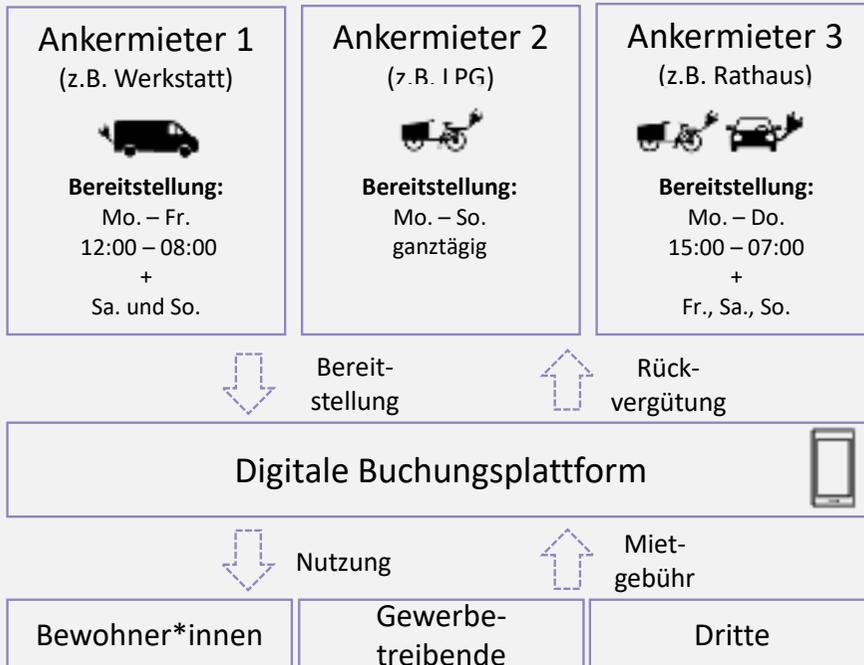
Geschäftsmodell Ankermietete

Sollte sich kein Sharinganbieter finden lassen, welcher das Angebot auf eigenes Risiko übernimmt, besteht die Möglichkeit der Risikoteilung:

- Fahrzeuge werden für eine monatliche Bereitstellungsgebühr vom Carsharingbetreiber zur Verfügung gestellt (Full-Service-Provider)
- Ankermieter fungiert als Hauptnutzer und stellt die Fahrzeuge in seiner nutzungsfreien Zeit den Mietern zur Verfügung
- die Integration von Gewerbetreibenden senkt die Kosten und erhöht die Auslastung der Carsharingfahrzeuge

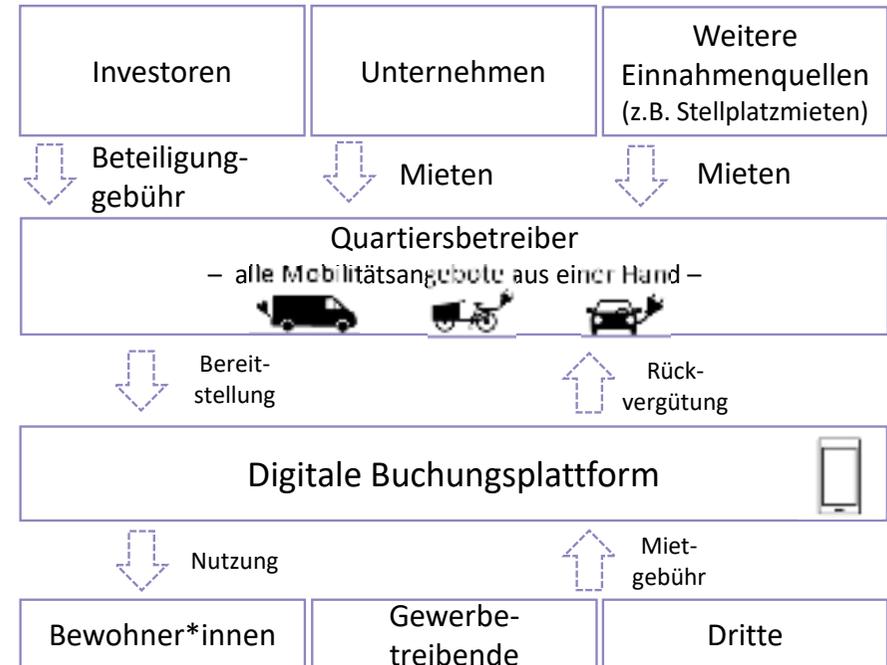
Betreibermodelle

Modell Ankermieter:



- » Grundauslastung und Finanzierung
- » Hohe Auslastung der Fahrzeuge auch in den Abendstunden und am Wochenende
- » Kostenreduzierung und Werbung für Unternehmen

Modell Quartiersbetreiber (siehe auch Seite 242):



- » Zentrale Bereitstellung der Angebote
- » ggf. Bündelung weiterer Funktionen (z.B. Hausverwaltung, Bereitstellung von Ladeinfrastruktur etc.)



E.6 Visible Gestaltung der Mobilitätsstationen

Die visible und attraktive Gestaltung der Mobilitätsstationen ist ein zentraler Bestandteil für die erfolgreiche Etablierung der Mobilitätsangebote. Vor diesem Hintergrund sollten die Stationen eine möglichst hohe Aufmerksamkeit generieren, jedoch ebenfalls bestmöglich in das Stadtbild integriert werden und keine Störwirkung aufweisen. Die Mobilitätsstationen können beispielsweise durch Stelen und Wegweiser gekennzeichnet werden. Darüber hinaus wird die Sichtbarkeit der Mobilitätsstationen durch ein Marketingkonzept verstärkt. Eine zusätzliche Kombination mit Solarcarports und Ladeinfrastruktur verleiht der Mobilitätsstation ein zukunftsorientiertes und innovatives Image.

Effekte & Mehrwerte:

- Höhere Sichtbarkeit und Attraktivierung der Angebote
- Integration der Mobilitätsangebote in das Stadtbild

Zuständigkeit & Akteure:

- BIM, WBM, ggf. Rathaus und Straßenbulasträger

Nächste Schritte:

- Erarbeitung eines Gestaltungskonzeptes

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	



E.7 Transportmöglichkeiten für die gemeinschaftliche Nutzung

Ähnlich wie beim Lastenrad kann auch durch die Bereitstellung von zusätzlichen Transportmöglichkeiten, wie z. B. Sackkarren, Fahrradanhängern und Bollerwagen, eine umweltfreundliche, kostengünstige und platzsparende Lösung für den Transport von Gütern und Einkäufen geschaffen werden. Die Hilfsmittel sollten im Wohnumfeld für die Bewohner*innen und Gewerbetreibenden bereitgestellt werden und können entweder durch eine digitale Verleihstation oder über das Mobilitätsmanagement zugänglich gemacht werden.

Beispiele:

- <https://www.trolleyboy.at/>

Effekte & Mehrwerte:

- Umweltfreundliche Transportmöglichkeiten

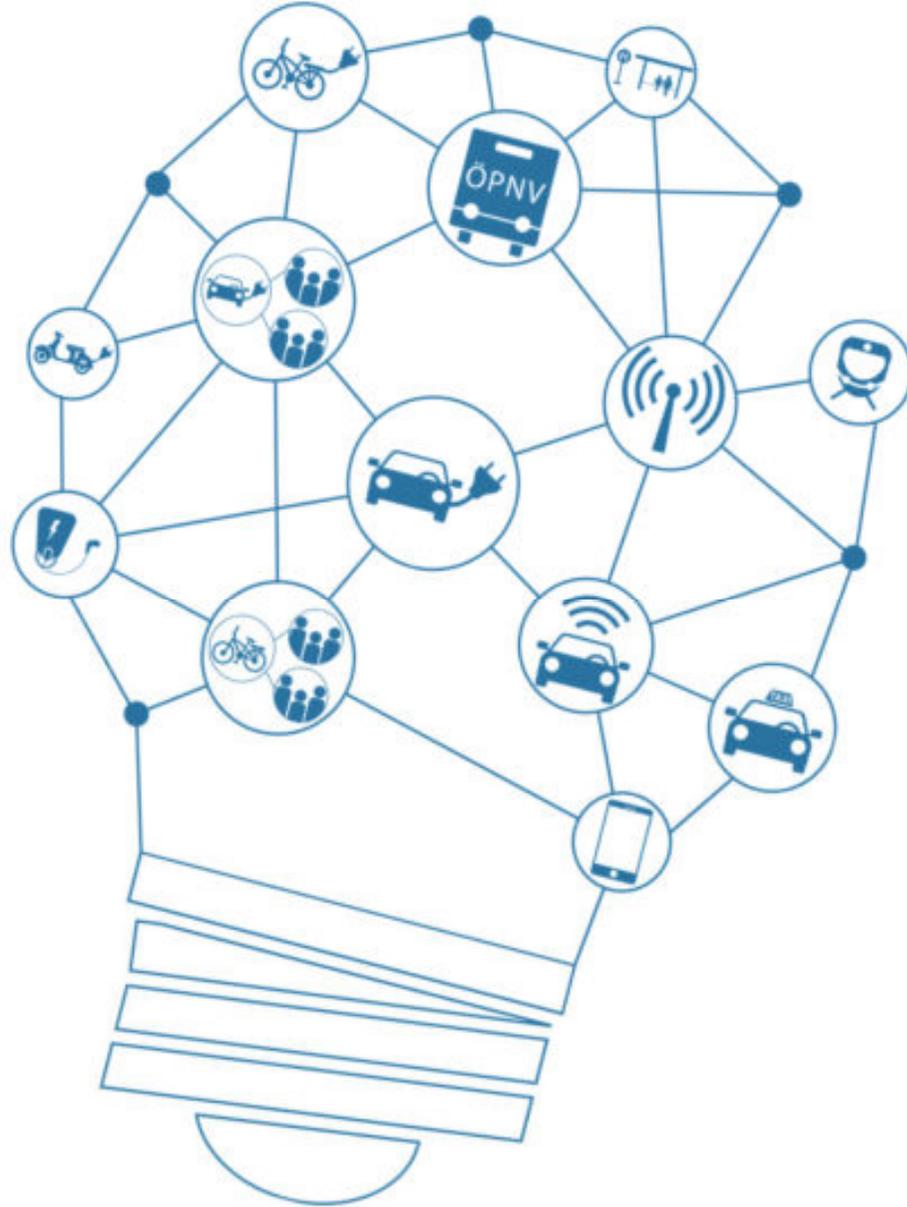
Zuständigkeit & Akteure:

- BIM, WBM, Mobilitätsmanagement

Nächste Schritte:

- Umsetzungsmöglichkeiten evaluieren
- Akteure einbinden

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	



#inno2grid

Interlink

www.inno2grid.de

MOBILITÄTS- MANAGEMENT

Mobilitätsmanagement

Rolle des Mobilitätsmanagements in der Planung

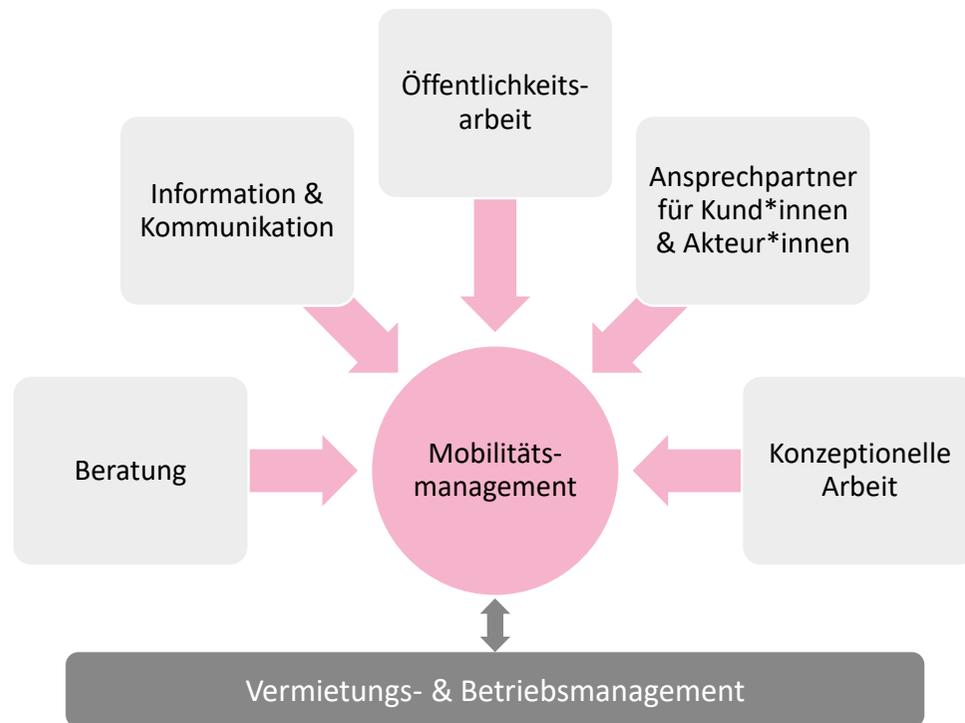
Infrastruktur räumlich / strukturell	Verkehr zeitlich / prozessual	Mobilität individuell / handlungszentriert	Dimension und Ausprägung
Strukturelle Maßnahmen Beispiel: • Bau von Verkehrsanlagen	Prozessuale Maßnahmen Beispiel: • Verkehrslenkung	Handlungsbezogene Maßnahmen Beispiel: • Kommunikation • Incentivierung	Maßnahmen (jeweils als push und pull möglich)
← hart		weich →	
Infrastrukturmanagement / Verkehrswegeplanung	Verkehrsmanagement / Verkehrslenkung	Mobilitätsmanagement	Instrument

Mobilität stellt neben Verkehr und Infrastruktur die dritte Dimension einer integrierten Planung des Verkehrssystems dar. Während strukturelle (Infrastruktur-) und prozessuale (Verkehrs-) Maßnahmen nur mittelbar zu Verhaltensänderungen führen, setzt Mobilitätsmanagement als **handlungszentriertes Instrument** v.a. durch Kommunikation direkt beim Verhalten an.

Eigene Darstellung nach Schwedes et al. 2017 „Mobilitätsmanagement - Möglichkeiten und Grenzen verkehrspolitischer Gestaltung am Beispiel Mobilitätsmanagement“

Mobilitätsmanagement

Aufgaben des Mobilitätsmanagements im Quartier



Gutes Mobilitätsmanagement ist daher essentiell für den Erfolg des Mobilitätskonzepts und letztlich für quartiersverträgliche Mobilität. Das Mobilitätsmanagement erfüllt zum einen **aktive Aufgaben** der Beratung und Information gegenüber Nutzer*innen und bewirbt das Angebot für unterschiedliche Zielgruppen. Zum anderen fungiert es auch **reaktiv als Ansprechpartner** für externe Akteur*innen und gestaltet und entwickelt aktiv die Mobilität im Sinne des Quartiers (weiter). Hierzu sollte das Mobilitätsmanagement in das Vermietungs- & Betriebsmanagement (siehe Seite 242) integriert und somit **Ansprechpartner*innen und Verantwortlichkeiten** definiert werden.



Analyse

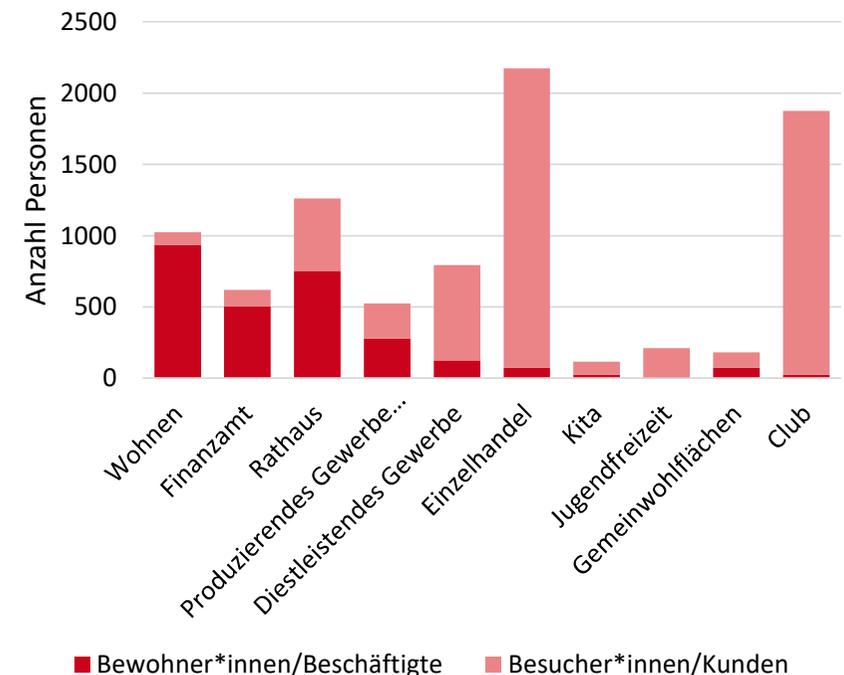
ÜBERGREIFENDE THEMEN

- Zielgruppen
- Vorhandene Strukturen und Prozesse

Zielgruppendefinition

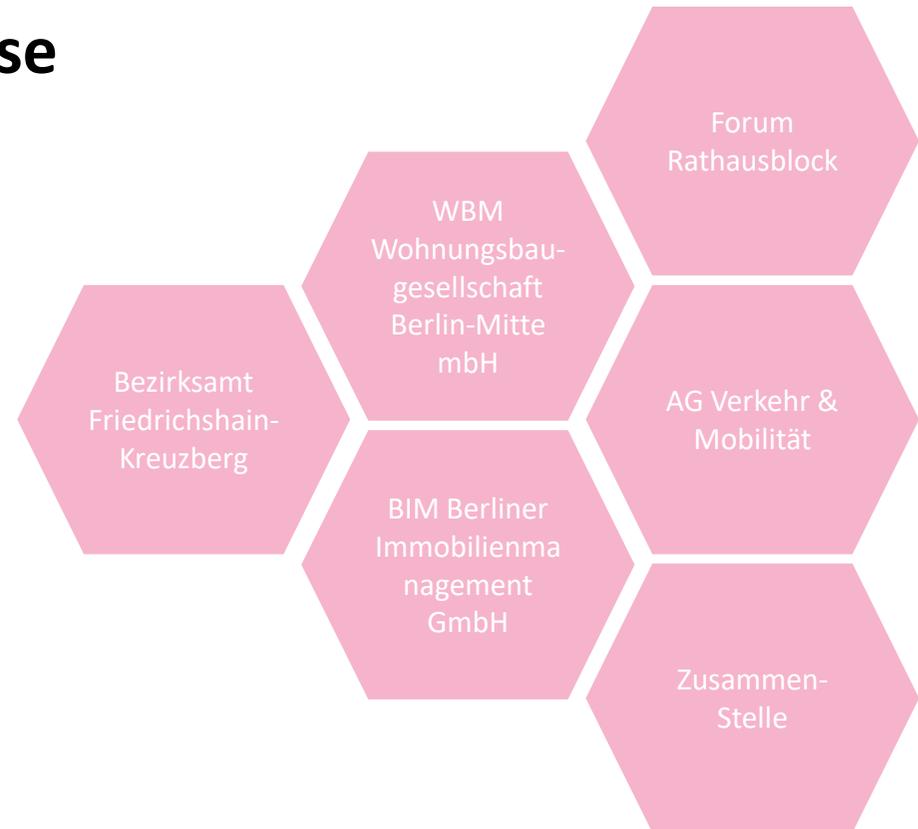
Auf dem Dragonerareal herrscht ein sehr heterogenes Spannungsfeld unterschiedlicher Nutzungen und somit auch Nutzer*innen. Die Analyse der Verkehrsmengen (s. Kapitel Ü) zeigt, dass die Personengruppen in unterschiedlichem Maße Kfz-Verkehre verursachen und somit unterschiedlich angesprochen werden müssen. Es empfiehlt sich daher zumindest teilweise, die im Folgenden dargestellten Maßnahmen zielgruppenspezifisch anzupassen. In der Abbildung rechts sind die Kernzielgruppen definiert.

Anzahl der Personen im Quartier nach Nutzungsgruppen (n=2.231 Personen)



Vorhandene Strukturen und Prozesse

Durch den Partizipationsprozess im Rathausblock sind bereits zahlreiche Strukturen und Prozesse vorhanden, die sich für die Umsetzung insbesondere der Maßnahmen im Mobilitätsmanagement nutzen lassen. Akteure bzw. Instrumente wie die ZusammenStelle und die AG Verkehr & Mobilität lassen sich hervorragend in den Aufbau eines Mobilitätsmanagements einbinden.





Konzept MAßNAHMEN

#inno2grid

Interlink
Energy

spitzenkraft.berlin



F.1 Information - Dynamische und statische Mobilitätsinformation

Zusammenfassung

Neue Bewohner*innen, Gäste und Kund*innen benötigen oft Hilfe, um sich in der Stadt zurechtzufinden, attraktive Strecken kennenzulernen oder barrierefreie Verbindungen zu nutzen. Darüber hinaus attraktivieren Fahrgastinformationen und Nutzer*innenhinweise zu Sharingangeboten umweltfreundliche Mobilitätslösungen. Vor diesem Hintergrund sollten an zentralen Punkten des Quartiers sowie an den Quartierseingängen dynamische und statische Mobilitätsinformationen bereitgestellt werden. Gleichzeitig sollten neue Bewohner*innen und Gewerbetreibende mit Hilfe von Willkommenspaketen (siehe F.3) informiert werden.

Effekte & Mehrwerte:

- Vernetzung der Mobilitätsangebote durch eine hohe Informationsdichte
- Hilfestellung bei Anmeldung, Nutzung, Problemen
- Werbung / macht auf Angebote aufmerksam
- Senkung der Eintrittshürden

Zuständigkeit & Akteure:

- Vermietungs- & Betriebsmanagement
- Mobilitätsanbieter

Nächste Schritte:

- Konzeptionierung eines Informationssystems





F.2 Information - Veranstaltungen und Kampagnen

Zusammenfassung

In Veranstaltungen („Mobilitätstag“ o.ä.) wird über die Angebote vor Ort informiert, der Einstieg erleichtert und für das Thema nachhaltige Mobilität sensibilisiert. Die Mobilitätsangebote werden vorgestellt, und können getestet werden. Wirtschaftliche und gesundheitliche Vorteile können herausgestellt und Fragen zur Nutzung beantwortet werden. Eine zielgruppenspezifische Ansprache (Senioren, Jugendliche, Schüler*innen, Bewohner*innen, Gewerbe etc.) kann sinnvoll sein, da sich Vorwissen und Nutzungszwecke unterscheiden. Zur Realisierung der Veranstaltungen sollten sowohl Vereine und Initiativen als auch Mobilitätsanbieter integriert werden.

Effekte & Mehrwerte:

- Werbung / macht auf Angebote aufmerksam
- Hilfestellung bei Anmeldung, Nutzung, Problemen
- Senkt Eintrittshürde
- Kann im direkten Gespräch überzeugen

Zuständigkeit & Akteure:

- Vereine und Initiativen (z.B. ZusammenStelle)
- Vermietungs- & Betriebsmanagement
- Mobilitätsanbieter

Nächste Schritte:

- Planung der Veranstaltungen

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	



F.3 Mobilitätsberatung - Anlaufstelle und Ansprechperson im Quartier

Zusammenfassung

Zusätzlich zu den Mobilitätsinformationen (F.1) und Veranstaltungen (F2) empfiehlt sich eine direkte Anlaufstelle zur Information und Beratung für Interessierte und Nutzer*innen. Sie kann in das Vermietungs- & Betriebsmanagement integriert werden und Informationen zu allen Mobilitätsangeboten im Quartier bereitstellen sowie bei Bedarf Hilfestellung bei der Anmeldung und Nutzung der Angebote geben. Das Vermietungs- & Betriebsmanagement bzw. die ausgewählte Ansprechpersonen ist dabei das Bindeglied zwischen Anbietern und Nutzer*innen. Die Anlaufstelle sollte auch außerhalb der Öffnungszeiten die wichtigsten Informationen bereitstellen (Aushänge, Info-Screen o.ä.).

Effekte & Mehrwerte:

- Analoge Anlaufstelle
- Hilfestellung bei Anmeldung, Nutzung, Problemen
- Senkt Eintrittshürde, insb. für weniger digitale Personen
- Kann im direkten Gespräch überzeugen

Zuständigkeit & Akteure:

- Vermietungs- & Betriebsmanagement

Nächste Schritte:

- Festlegung und Schulung von Ansprechpartner*innen
- Ggf. Berücksichtigung von Räumlichkeiten

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	



F.4 Öffentlichkeitsarbeit – Marketing und Bewerbung des Angebots

Zusammenfassung

Die Bewerbung der Mobilität vor Ort ist ein zentraler und häufig vernachlässigter Baustein. Nur wenn die Nutzer*innen gut informiert und vom Angebot überzeugt sind, werden sie es gerne nutzen. Wichtig ist hierbei eine zielgruppenspezifische Ansprache, z.B. auch für Kinder oder ältere Menschen.

Zu zentralen Medien zählen hierbei z.B.:

- Willkommenspakete für Neumieter*innen
- Nutzung der Kanäle im Quartier (s. auch F.3)
- Veranstaltungen (s. auch F.2)
- Schulwegpläne
- Beschilderung im Quartier
- Dialogmarketing (s. C.3)
- Markenbildung zur Identifikation (s. E.4)

Effekte & Mehrwerte:

- Werbung / macht auf Angebote aufmerksam
- Trägt zur Imagesteigerung nachhaltiger Mobilität und auch des Quartiers bei

Zuständigkeit & Akteure:

- Vermietungs- & Betriebsmanagement
- Mobilitätsanbieter

Nächste Schritte:

- Marketing und Umsetzungskonzept

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	

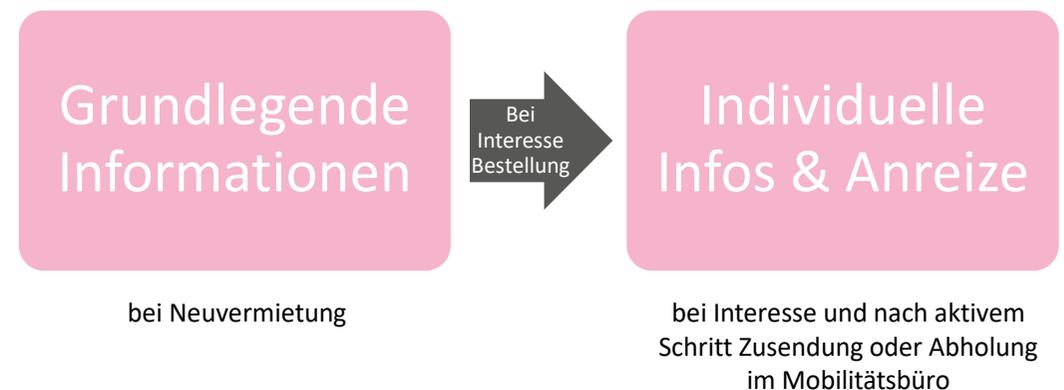
Öffentlichkeitsarbeit – Marketing und Bewerbung des Angebots

Das Willkommenspaket enthält die wichtigsten Informationen zur Mobilität im Quartier, u.a.:

- ÖPNV-Pläne und –Taktungen
- Infos zum Quartiersumfeld und wichtigen Zielen (inkl. ÖV-Halten) zu Fuß und Rad (Nahmobilität)
- Standorte und Infos zu Mobilitätsangeboten (Hub, Sharingangebote, Beratungsstelle)
- Infos und Anreize für eine einfache und direkte Anmeldung bei den Angeboten (s. F.4)

Beispiele: Domagkpark München, Neubürgerpaket Offenburg, Mobil in Bremen

Ein Umzug ist der ideale Zeitpunkt, um Mobilitätsroutinen aufzubrechen. Daher sollten Informationen frühzeitig bereitgestellt werden. Der VCD empfiehlt ein Vorgehen in 2 Schritten:



Kommunikationskanäle:



Digital

- Homepage / Transparenzplattform
- Newsletter
- Social Media Kanäle
- Email-Verteiler



Analog

- Beschilderung
 - Ausschilderung der (Mobilitäts-)Angebote
 - Fußwegeführung
- Plakate in der Kiezgalerie
- Aushänge in Hausfluren
- Flyer / Postkarten, z.B. im Quartiersbüro, LPG

Öffentlichkeitsarbeit – Marketing und Bewerbung des Angebots

Um eine zielgruppenspezifische Ansprache zu erreichen, sollten entsprechende Informationsmaterialien und –kanäle genutzt werden, z.B.:

- Schulwegpläne für Kinder und Eltern
- Einkaufs- und Freizeitwege
- Infos zu barrierearmen/barrierefreien Wegen
- Mobilitätsangebote für Senior*innen
- Informationen in einfacher Sprache



F.5 Zielgruppengerechte Anreize

Zusammenfassung

Um eine wirksame Verlagerung von Verkehrsmittelanteilen des MIV auf den erweiterten Umweltverbund – Fuß, Rad, ÖPNV und Sharing – zu gestalten, sollten Anreize für den Umstieg auf alternative Verkehrsmittel geschaffen werden. Insbesondere bei der Einführung von neuen Mobilitätsangeboten können diese Anreize die neuen Angebote bewerben und Eintrittshürden senken. Gleichzeitig ist eine Veränderung der persönlichen Situation – etwa durch Umzug oder neuen Job – eine gute Möglichkeit, um Routinen aufzubrechen und Änderungen des Mobilitätsverhaltens hervorzurufen. Hierbei können die Anreize unterstützen und neue Bewohner*innen sowie Mitarbeiter*innen und Kund*innen überzeugen.

Effekte & Mehrwerte:

- Werbung / macht auf Angebote aufmerksam
- Senkung der Eintrittshürden
- Attraktivierung der alternativen Mobilitätsangebote durch Vergünstigungen

Zuständigkeit & Akteure:

- Vermietungs- & Betriebsmanagement
- Mobilitätsanbieter

Nächste Schritte:

- Dienstleistungsgespräche mit Mobilitätsanbietern
- Prüfung von Umsetzungs- und Finanzierungsmöglichkeiten

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	

Zielgruppengerechte Anreize

Firmen- und Mietertickets

Firmentickets

Mit Hilfe des BVG-Firmentickets kann der Arbeitgeber seinen Mitarbeiter*innen vergünstigte Jahresfahrkarten für den ÖPNV zur Verfügung stellen. Das Firmenticket kann bereits ab 5 Personen pro Betrieb beantragt und genutzt werden. Vor dem Hintergrund, dass die Gruppe der Beschäftigten eine deutlich größere Zielgruppe sind als die Bewohner*innen empfiehlt es sich, die Firmentickets aktiv zu bewerben (siehe auch F.7).

Kostenindikation:

Die Kosten für ein Firmenticket der BVG bzw. der VBB stellt sich wie folgt zusammen:

- Der Arbeitgeber hat die Möglichkeit einen Zuschuss von 10€ oder 15€ beizutragen.
- Die BVG gibt bei einem Zuschuss von 10€ einen Rabatt von 4€, bei einem Zuschuss von 15€ einen Rabatt von 8€.
- Die Abrechnung erfolgt monatlich oder jährlich.

Mietertickets

Mietertickets sind derzeit in Berlin noch nicht etabliert. Grundsätzlich besteht jedoch ein Interesse seitens der BVG zukünftig ein Modell für Mieter*innen zu erarbeiten.

Beispielhafte Kostenrechnung:

Freiwilliges Modell: Das Wohnungsunternehmen kauft 500 Jahreskarten für den Bereich AB und erhält einen Mengenrabatt von 10%. Statt 728,00 € kostet eine Karte somit 655,20 €. Jeder Mieter kann dann eine Jahreskarte zu dem Preis vom Vermieter abkaufen.

Solidarmodell: Wohnungsunternehmen und Verkehrsdienstleister vereinbaren für alle Mieter einen Preis für eine Jahreskarte von 700,- €. Die monatlichen Kosten von 58,33€ werden dann in der Monatsmiete erhoben.

Sharingmodell: Wohnungsunternehmen kaufen eine bestimmte Anzahl an Tickets, die geteilt werden. Die Kosten können gleichmäßig oder nutzungsabhängig auf alle Nutzer*innen verteilt werden.

Zielgruppengerechte Anreize

Rabatte / Freiminuten für neue Nutzer*innen

Rabatte und Gutscheine

Neben den ÖPNV-Vergünstigungen können Mieter*innen auch Gutscheine, Freiminuten oder andere Rabatte für unterschiedliche Mobilitätsangebote zur Verfügung gestellt werden.

Bsp. Mobilitätsbudget bei jelbi:

Mieter*innen und Gewerbetreibenden kann ein Budget in der jelbi App zur Verfügung gestellt werden. Dieses Budget kann dann für alle Mobilitätsangebote (ÖPNV, Carsharing, Bikesharing, etc.) in der App eingesetzt werden. So kann das individuelle Mobilitätsverhalten der Nutzer*innen gefördert werden.

Differenzierte Tarifstrukturen

Statt eines Budgets können auch differenzierte Tarifstrukturen für Mieter*innen und Gewerbetreibende bei den jeweiligen Sharingdiensten eingerichtet werden. Nutzer*innen können sich mit einem Code bei dem Sharingdienst anmelden und erhalten dann einen vergünstigten Minutenpreis.

Angebot für Kund*innen

Um nachhaltige Mobilitätsangebote im Dragonerareal zu fördern, sollten auch Anreize für Besucher*innen und Kund*innen geschaffen werden

Ausleihbare Lastenräder

Zur Förderung des Radverkehrs können Lastenräder in Geschäften (bspw. LPG) den Kund*innen zur kostenlosen Ausleihe bereitgestellt werden. Dies ermöglicht Kund*innen auch große Einkäufe ohne einen PKW leicht zu transportieren.



F.6 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Zusammenfassung

Durch verschiedene Gewerbetreibende sowie dem Finanzamt und dem Rathaus beheimatet das Quartier eine Vielzahl von Mitarbeiter*innen. Um diese Zielgruppe zu adressieren und eine zukunftsorientierte Mobilität der Mitarbeiter*innen zu gewährleisten empfiehlt es sich, ein betriebliches Mobilitätsmanagement zu etablieren. Das betriebliche Mobilitätsmanagement kann Aufgaben der Mobilitätsberatung (siehe F.3) im Quartier übernehmen und koordiniert die Mobilitätsangebote der ansässigen Unternehmen und Verwaltungen.

Effekte & Mehrwerte:

- Anlaufstelle für Unternehmen und Mitarbeiter*innen
- Schaffung Synergieeffekte durch gemeinschaftlich genutzte Mobilitäts- und Beratungsangebote

Zuständigkeit & Akteure:

- BIM & Gewerbetreibende
- Mobilitätsmanagement der Verwaltungen

Nächste Schritte:

- Ansprache und Einbindung der zuständigen Akteure
- Konzeptionierung eines gemeinsamen Mobilitätsmanagements

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	

F.6 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Ziel des betrieblichen Mobilitätsmanagements ist es, auf das individuelle Verkehrsverhalten von Beschäftigten eines Unternehmens einzuwirken und eine stärkere Nutzung alternativer Verkehrsmittel anzuregen.

Beispiele an Maßnahmen

- Jobticket
- Dienstfahrrad
- Mobilitätsbudget
- Corporate Carsharing
- Mobilitätsberatung





F.7 Kund*innen Mobilitätsmanagement

Zusammenfassung

Aufgrund der hohen Anzahl an Geschäften in und um das Dragonerareal ist es wichtig, auch die Zielgruppe der Kund*innen zu adressieren. Um eine nachhaltige und innovative Mobilität dieser Gruppe zu fördern, empfiehlt es sich, auch hier ein betriebliches Mobilitätsmanagement zu etablieren. Zusammen mit der Mobilitätsberatung (siehe F.3) können ansässige Unternehmen im Quartier die Integration und Bewerbung von Mobilitätsangeboten (bspw. Lastenräder an Supermärkten) für Kund*innen übernehmen.

Effekte & Mehrwerte:

- Anlaufstelle für Unternehmen und Kund*innen
- Trägt zur Imagesteigerung nachhaltiger Mobilität im Quartier bei

Zuständigkeit & Akteure:

- BIM & Gewerbetreibende
- Mobilitätsmanagement der Verwaltungen

Nächste Schritte:

- Ansprache und Einbindung der zuständigen Akteure
- Konzeptionierung eines gemeinsamen Mobilitätsmanagements

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	



F.8 Konzeptionelle Arbeit – Weiterentwicklung der Mobilität im Quartier

Zusammenfassung

Nach der Implementierung der Maßnahmen sollte deren Effekt kontinuierlich beispielsweise in neuen Mobilitätskonzepten evaluiert werden. Gegebenenfalls sollten Maßnahmen daraufhin angepasst oder weiterentwickelt werden, um einen optimalen Nutzen zu generieren. Idealerweise sollten diese Aufgaben im Rahmen des Mobilitätsmanagements übernommen werden. Somit kann schnell auf Veränderungen in der Mobilität vor Ort reagiert werden und Potenziale optimal genutzt werden.

Effekte & Mehrwerte:

- Kontrolle über den Fortschritt der implementierten Maßnahmen
- Anpassungen & Weiterentwicklung der Maßnahmen zur kontinuierlichen Optimierung der Mobilität

Zuständigkeit & Akteure:

- Mobilitätsmanagement der Verwaltungen

Nächste Schritte:

- Ansprache und Einbindung der zuständigen Akteure
- Erstellen eines Plans zum Vorgehen der Evaluation
- Ggf. Einbindung von weiteren Akteuren für die Maßnahmenanpassung

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	

F.9 Aufsetzen einer Trägerstruktur

Zusammenfassung

Auf Grund der Partizipationsprozesse im Rathausblock sind bereits zahlreiche Prozesse und Strukturen vorhanden (s. vorhandene Strukturen und Prozesse), welche genutzt und weiterentwickelt werden können, um eine Trägerstruktur/ einen Quartiersbetrieb aus einer Hand im Dragonerareal zu etablieren. Hierbei werden verschiedenen Aufgaben – wie z.B. Vermietungs- und Betriebsmanagement, Mobilitätsmanagement, Logistik und Energie – gebündelt und integriert betrachtet. Durch den integrierten Betrieb kann eine kostengünstige und nachhaltige Entwicklung des Quartiers sichergestellt werden. Es empfiehlt sich die Etablierung einer zentralen Einheit, welche die Verwaltungs- und Steuerungshoheit über die Infrastruktur besitzt.

Effekte & Mehrwerte:

- Kostengünstige und nachhaltige Entwicklung durch Sektorkopplung
- Zentrale Ansprechpartner*innen

Zuständigkeit & Akteure:

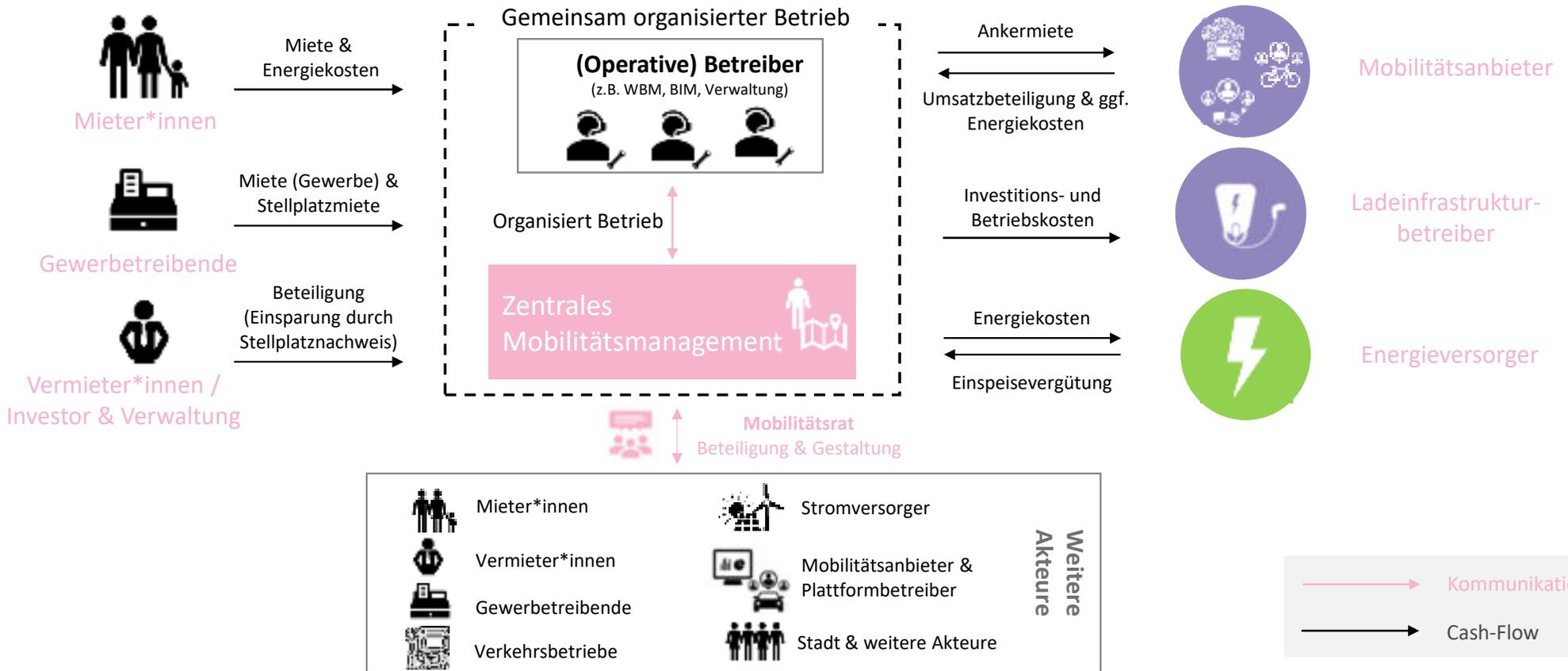
- WBM, BIM, Verwaltung
- Planungsbüros
- Dienstleister und Versorger

Nächste Schritte:

- Verzahnung der Konzepte
- Festsetzung von übergeordneten Strukturen

Leitbild		Umsetzungsdauer	
Verkehrliche Wirkung		Aufwand	

Vision: Quartiersbetrieb aus einer Hand (beispielhafter Aufbau)



Vision: Quartiersbetrieb aus einer Hand (beispielhafter Aufbau)

Für eine erfolgreiche Integration von neuen Mobilitätsangeboten müssen Ansprechpartner*innen und Verwaltungsstrukturen im Quartier geschaffen werden. Eine übergeordnete Einheit kann die einzelnen Stakeholder vernetzen, Angebote koordinieren und bündeln sowie die Finanzierung der Angebote sicherstellen. Dabei kann das Mobilitätsmanagement in das bestehende Verwaltungs- und Betriebsmanagement der einzelnen Akteure (WBM, BIM und Verwaltung) integriert werden. Hierbei ist es jedoch für den Erfolg des Systems essenziell, dass die Akteure ein gemeinsames Mobilitätssystem etablieren und Insellösungen vermeiden.

Die Grafik auf der Seite 243 zeigt den beispielhaften Aufbau einer gemeinschaftlichen Quartierslösung sowie einen Ansatz zur Finanzierung der Mobilitätsangebote auf. Diese werden mit Hilfe der Mieteinnahmen sowie einer Beteiligung der Vermieter*innen bzw. der Verwaltungen finanziert und können somit im Quartier zur Verfügung gestellt werden. Die Umsätze der Sharingfahrzeuge werden rückvergütet und können für die Finanzierung und Erweiterung der Mobilitätsangebote verwendet werden. Der Mobilitätsbeirat, welcher sich aus den verschiedenen Akteuren zusammensetzt, gibt Empfehlungen zur Anpassung der Mobilitätsangebote.

5

FAZIT

Autoarme Quartiere: Good Practice Beispiele

Projekt	Konzept	MIV-Anteil Modal Split	Reduktion MIV-Anteil Modal Split	Reduktion Motorisierungsgrad	Im Vergleich zu
Freiburg-Vauban [1]	stellplatzfrei (= autoarm)	16 %	40 %	59 %	Stadt Freiburg
Tübingen [2] (Franz. Viertel/ Loretto-Areal)	autoarm	21 %	46 %	55 %	Stadt Tübingen
Köln-Nippes [3]	autofrei	21 %	51 %	85 %	Stadt Köln
Amsterdam GWL terrain [4]	autofrei	6 %	74 %	38 %	Stadt Amsterdam
Wien Bike City [5]	fahrradfreundlich	14 %	44 %	–	Konventionelles Quartier



Diese beiden Projekte sind am besten vergleichbar mit dem Dragonerareal. Wie wurde dort die Reduktion des MIV-Anteils erreicht?



[1] Claire7373 auf www.wikipedia.de



[2] Catkin auf www.pixabay.com



[4] Alain Roullier auf www.wikimedia.de

Autofreies Quartier: Stellwerk 60 Köln Nippes



- 4,2 ha, 700 Wohneinheiten
- Anstoß für autofreies Quartier durch Zivilgesellschaft
- Sehr gute ÖPNV-Anbindung
- Innerhalb des Quartiers sind alle Wege autofrei (Fußgängerzone, auch keine Belieferung); Schutz durch Poller
- Zufahrt nur für Notfall-Fahrzeuge
- Einrichtungen der täglichen Versorgung in unmittelbarer Nähe
- BewohnerInnen müssen Vertrag unterzeichnen, in dem sie zustimmen, nicht auf dem Gelände mit einem Kfz zu fahren bzw. zu parken und nur auf ausgewiesenen Stellplätzen in der Umgebung zu parken
- Quartiersparkhaus am Rande bietet 120 Stellplätze für Bewohner*innen und Besucher*innen sowie für Carsharing-Autos; Autobesitzer müssen Stellplatz für 16.000 EUR kaufen und eine monatliche Gebühr von 70–80 EUR zahlen.
- Insgesamt 16 Carsharing-Autos – aufgeteilt auf das Quartiersparkhaus und auf Stellplätze am nordöstlichen Quartierseingang
- Mobilitätszentrale bietet verschiedene Sackkarren, Anhänger, Bollerwagen etc. zum kostenlosen Verleih an (finanziert durch den Projektentwickler)
- Einmal pro Woche wird das Quartier basierend auf einem speziellen Vertrag mit einem Lieferanten mit Getränken beliefert
- Erfolgsfaktoren: Zentrale Lage, fahrradfreundliche Umgebung und gute Anbindung, strikte Zufahrts- und Parkraumregulierung, Dachorganisation, Einbindung Zivilgesellschaft

Autofreies Quartier: GWL Terrain in Amsterdam



- 6 ha, 600 Wohneinheiten und Gewerbe in West-Amsterdam (3 km vom Zentrum entfernt)
- Starke Einbindung der Zivilgesellschaft in Entwicklungsprozess: autofreies Wohnen als Wunsch
- Autofreiheit eingebettet in übergeordnetes Ziel einer strikten nachhaltigen Siedlungsentwicklung
- Sehr gute ÖPNV-Anbindung
- Einrichtungen der täglichen Versorgung auf dem Gelände
- Keine Straßen für motorisierten Verkehr innerhalb des Quartiers, nur großzügige Gehwege (gemeinsame Nutzung Fuß-/Radverkehr, Aufenthalt); Zufahrt nur für Notfall-Fahrzeuge; Barrierefreiheit
- Schutz durch Poller und hohe Bordsteine vor Befahrung durch Kfz, nur wenige Rampen ermöglichen Befahrung für Ausnahmefälle (regelmäßige Kontrollen durch Polizei)
- Die Erst-Bezieher*innen sollten eine nicht-verpflichtende Erklärung zur Unterstützung der Autofreiheit des Gebiets unterzeichnen, später nur noch Aufklärung bei Einzug durch Dachorganisation
- Keine Parkplätze auf dem Gelände; 110 Parkplätze auf angrenzender Straße für Bewohner*innen, hierfür müssen Anwohnerparkausweise beantragt werden (Bewohner*innen sind nicht berechtigt, in angrenzenden Stadtvierteln Parkausweise zu beantragen)
- Kostenpflichtiger Parkplatz in der Umgebung für Besucher*innen nutzbar
- 5 Carsharing-Autos auf angrenzender Straße
- Dachorganisation Koepelvereniging (finanziert durch Bewohner*innen und Wohnungsunternehmen) bewirbt nachhaltige Mobilität, bietet Information & Austausch
- Concierge: Ansprechpartner für Bewohner*innen, Hausmeisterfunktion und Kontrolle der Autofreiheit
- Erfolgsfaktoren: Zentrale Lage, fahrradfreundliche Umgebung und gute Anbindung, strikte Zufahrts- und Parkraumregulierung, Dachorganisation, Einbindung Zivilgesellschaft

Das Dragonerareal im Vergleich

	Stellwerk 60	GWL Terrain	Planung und Empfehlung Dragonerareal
Lage, Anzahl WE	Zentral, 700 WE	Zentral, 600 WE	Zentral, 480 WE
Versorgungseinrichtungen	In der Umgebung	Auf dem Gelände	Auf dem Gelände und in der Umgebung
Anbindung ÖPNV	Sehr gut	Sehr gut	Sehr gut
Straßen-/ Wegegestaltung	Im Inneren nur Gehwege mit gestattetem Radverkehr, qualitätsvolle Gestaltung	Im Inneren nur Gehwege mit gestattetem Radverkehr, sehr qualitätsvolle Gestaltung	Mischverkehrsflächen und reine Gehwege mit gestattetem Radverkehr, sehr qualitätsvolle Gestaltung
Zufahrtsbeschränkungen	Striktes Kfz-Verbot (Fußgängerzone); keine Belieferung (Ausnahme: wöchentlicher Lebensmittel-/Getränkeliieferant); nur Notfall-Fahrzeuge	Striktes Kfz-Verbot; keine Belieferung; nur Notfall-Fahrzeuge	Striktes Kfz-Verbot; Belieferung zeitlich begrenzt und räumlich gebündelt; ansonsten nur Notfall-Fahrzeuge
Parken (Wohnen)	Nur in Garage am Rand des Gebiets, müssen gekauft werden (Schlüssel: <0,3)	Nur am Rand des Gebiets, mit Anwohnerparkausweisen (Schlüssel: 0,2)	Keine (nur Behinderten-Stellplätze)
Sharing	<ul style="list-style-type: none"> • 16 Carsharing • Diverse Transportmöglichkeiten (Sackkarren, Anhänger etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> • 5 Carsharing 	<ul style="list-style-type: none"> • 12 Carsharing • 10 Lastenfahrräder • Diverse Transportmöglichkeiten (Sackkarren, Anhänger etc.)

Quelle: <https://www.itdp.org/2011/09/22/europes-vibrant-new-low-carbon-communities-2/>

Das Dragonerareal im Vergleich

	Stellwerk 60	GWL Terrain	Planung und Empfehlung Dragonerareal
Zentrales Management	Nein, aber Mobilitätszentrale	Ja	Ja – Integration in das Vermietungs- und Betriebsmanagement
Erklärung zur Autofreiheit	Ja	Bei Erstbezug, danach nur noch Aufklärung über Autofreiheit	Autofreiheit als Teil der Mietbedingung (noch zu prüfen)
Nachhaltiges Quartier	Ja	Ja	Ja
Rolle Zivilgesellschaft	Hoch	Hoch	Hoch
Modal-Split-Anteil MIV Quartier (Umgebung)	21 % (Nippes: ca. 41 %) (Anteil an der Verkehrsleistung)	6 % (Amsterdam West: 20 %)	Prognose: ca. 5 – 7 % (Friedrichshain-Kreuzberg: 13,5 %)
Motorisierungsgrad Quartier (Umgebung)	60 Kfz/ 1000 EW (Nippes: 309)	190 Kfz/ 1000 EW (Amsterdam West: 310)	Prognose: ca. 100 Kfz/ 1.000 EW (Friedrichshain-Kreuzberg: 285 Kfz/ 1000 EW)

Quelle: <https://www.itdp.org/2011/09/22/europes-vibrant-new-low-carbon-communities-2/>

Aufgrund des Vergleichs kann im Dragonerareal (im Bereich Wohnen) von einer Reduzierung des Modal-Split-Anteils des MIV von mindestens 50 % und des Motorisierungsgrads von mindestens 60 % ausgegangen werden.