

## Dokumentation

Im Frühjahr 2020 publizierte das Werkstattforum die "Charta CITY WEST 2040. City West - Die Offene Stadt". Die Charta ist ein Strategiepapier, in dem der Anspruch und die Ziele an eine integrierte und nachhaltige Stadtentwicklung formuliert werden. Der Kreis der Verfasser\*innen setzt sich zusammen aus Personen des privatwirtschaftlichen Sektors, engagierten Bürgerinnen und Bürgern und wird von Verbänden und Vereinen unterstützt. Die Ergebnisse wurden im Mai 2020 veröffentlicht und haben in der Öffentlichkeit sowie in den Medien eine große Resonanz erhalten. Aus bezirkspolitischer Sicht stellt die Charta einen wichtigen Beitrag zur künftigen Entwicklung der City West dar. Der Bedarf, die Charta mit den Bürgerinnen und Bürgern zu diskutieren, ist somit groß.

Der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf führte von Juni - Juli 2020 in einem ersten Schritt eine öffentliche Beteiligung auf der Beteiligungsplattform [mein.berlin.de](https://mein.berlin.de) durch. Die möglichst breit angelegte Diskussion der in der Charta aufgeworfenen Zukunftsfragen und Themen wird im Rahmen einer dreiteiligen digitalen Veranstaltungsreihe über die Zukunft der CITY WEST fortgeführt.

### 1. Veranstaltung

Charta City West 2040, Bürgerbeteiligung, Digitale Informationsveranstaltung  
Teilaspekt "Mobilität" in der Charta / Mobilitätsstrategie CITY WEST 2040

Dienstag, 10. November 2020, 18.30 - 20.30 Uhr. An der Veranstaltung nahmen 45 Personen teil.

### Zusammenfassung

Die 1. Veranstaltung zur Charta City West stieß auf großes Interesse. Grundsätzlich wurden viele Aspekte zum Thema Verkehr durch die Teilnehmer wohlwollend bestätigt. Generalisierte Ziele der Charta (z.B. Ausbau des ÖPNV, Verkehrsberuhigung) decken sich mit Interessen aus der Bevölkerung.

Jedoch führen die Leitziele der Charta in dieser ersten Phase der öffentlichen Diskussion häufig zu Nachfragen bzw. Verständnisfragen. Deutlich wurde dabei, dass genannte Zahlen bzw. Kennwerte (z.B. Verringerung des Lieferverkehrs um 20%) nicht durch das Werkstattforum (wissenschaftlich oder rechnerisch) validiert sind.

Durch den Experten Prof. Dr. Oliver Schwedes wurde besonders begrüßt, dass sich die Charta "auf das menschliche Maß" richtet. Anders als in traditioneller Verkehrsplanung wird der Mensch zur Bezugsgröße von (Verkehrs)Planung

und nicht das Auto. Hingewiesen wurde durch Herrn Schwedes auf bestehende Konzepte oder Programme des Senats, z.B. zum Wirtschaftswarenverkehr. Die City West kann in ihren Bestrebungen beim Thema Verkehr nicht losgelöst zur Gesamtstadt agieren. Aus seiner Sicht sind auch E-Autos einer differenzierten Betrachtung auszusetzen. Diese sind zwar abgasfrei, aber nicht emissionsfrei. Der Idee Drohnen ersatzweise Lieferverkehre zu überlassen erteilt er eine klare Absage, da diese wiederum Emissionen erzeugen und das, durch andere Leitziele der Charta zuvor erlangte, "menschliche Maß" sprengen.

Die Verfasser der Charta und des Mobilitätskonzeptes nehmen zahlreiche Anregungen mit in das Werkstattforum zur weiteren Diskussion.

Der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf prüft, wie sich Leitziele der Charta City West in bezirkliche Planung bzw. Handeln überleiten lassen.

## Begrüßung durch Bezirksstadtrat Oliver Schruoffeneger

Bezirksstadtrat Oliver Schruoffeneger führt die Teilnehmenden in den Diskussionsstand der Charta ein. Aktuell stehen Innenstädte wie die City West vor großen Herausforderungen. In dem Pariser Klimaabkommen werden Ziele formuliert wonach die Städte bis 2050 Klimaneutralität erreichen sollen. Dabei spielen Nachhaltigkeitsthemen wie Biodiversität, der Umgang mit Regenwasser, Klimaanpassung in den Städten aufgrund steigender Temperaturen, nachhaltiger Umgang mit Baustoffen und Veränderungen bei der Mobilität eine entscheidende Rolle. Insbesondere bei Mobilitätstechnologien gibt es rasante Entwicklungen, auf die reagiert werden muss. Schon in 20 Jahren wird Mobilität etwas Anderes sein, als wir sie heute kennen und was wir heute haben.

Probleme gibt es mittlerweile auch in der Funktionsbeschreibung von Innenstädten. Die Attraktivität des Einzelhandels, der bisher Menschen in die Innenstädte brachte, ist durch den zunehmenden Onlinehandel zu hinterfragen. Hier stellen sich folgende Fragen: Welche Funktionen müssen Innenstädte der Zukunft abbilden (z.B. wie müssen Erdgeschosszonen beschaffen sein), damit es keine verödeten Innenstädte gibt? Wie schafft man es, dass bei steigenden Grundstückspreisen, das Wohnen nicht verdrängt wird? Wie verhindern wir, dass in Innenstädten bei Büroschluss alles zumacht und nichts mehr stattfindet, wie heute schon in manchen Stadtteilen von London oder anderen Großstädten? Die City West ist geprägt von einer Mischung aus Einzelhandel, Gewerbe und Wohnen. Die Wohnungsbestände der Gründer- und Nachkriegszeit funktionieren und sind in der Regel noch sehr preisgünstig, weil es bisher hier viele Einzelbesitzer gibt, die preisgünstiges Wohnen ermöglichen. Digitalisierung der Städte ist ein weiteres wichtiges Thema.

Vor uns stehen somit enorme Veränderungsprozesse, die nicht unbedingt alle mit dem klassischen Städtebaurecht zu tun haben. Am Anfang dieser Wahlperiode war die Situation so, dass einzelne Investoren kamen und ihr jeweiliges Projekt diskutieren wollten. Der beschriebene Entwicklungsprozess wird

schwierig, wenn immer nur einzelne Projekte - Höhen oder Parkgaragen - diskutiert und Einzelentscheidungen getroffen werden. Es besteht eine höhere Wahrscheinlichkeit die Klimaziele zu erreichen, wenn die gesamte Region in den Blick genommen wird, und alle ihren Part zum Strukturwandel beitragen. Bei den zahlreichen Neubauinvestitionen sollte der Bestand nicht vergessen werden, um eine klimaneutrale Stadt zu schaffen.

Der gesamte Prozess der Erarbeitung der Charta CITY WEST 2040 hat ungefähr zwei Jahre gedauert, um sich auf eine Gesamtkonzeption für die City West, weg von Diskussionen um Einzelgrundstücken, zu verständigen. Eine Initiative von verschiedenen Trägern, wie dem Werkbund, der AG City, der IHK Berlin und dem Verein Berliner Kaufleute und Industrieller (VBKI) - mit Unterstützung des Bezirks - ist dann vor einem Jahr in den vertiefenden Charta-Prozess gestartet und hat das Papier "Charta City West 2040" mit den 79 Zielen entwickelt. Das Werkstattforum ist eine Initiative aus der Gesellschaft, die ich als zuständiger Stadtrat unterstützte und an deren Sitzungen ich teilnehme. Die Verwaltung war darin bisher nicht eingebunden.

Nunmehr beginnt eine 2. Stufe des Charta-Prozesses, in dem sich die Bezirksverwaltung mit den Ergebnissen befasst und auseinandersetzt. Hier geht es in einer ausgiebigen öffentlichen Beteiligungs- und Diskussionsphase darum, weitere Vorschläge einzubringen und auszuloten, was im Bezirk breit getragen, was kritisiert wird und was sich förmlich absichern lässt.

Ein dritter Schritt wird die Auswertung der Beteiligung in den politischen Gremien sein.

Zum Abschluss dieses kommunikationsorientierten Meinungsbildungsprozesses, sollte die Verständigung über einige Projekte oder Maßnahmen erfolgt sein und eine förmliche Absicherung vorgenommen werden. Die kann z.B. über Rahmenpläne, einen koordinierenden Bebauungsplan oder über eine Bereichsentwicklungsplanung (BEP) erfolgen. Die Inhalte müssen natürlich auch in Übereinstimmung mit dem parallel stattfindenden Masterplanprozess der Senatsverwaltung, der sich stärker auf die rein städtebaulichen Fragen konzentriert, erfolgen. Bis zu einem förmlichen politischen Beschluss sind noch viele Dinge auszuhandeln.

Oliver Schruoffeneger misst dem Thema der Mobilität eine große Bedeutung zu, es trägt entscheidend zum Wohlgefühl und positiven Erleben des Stadtraums bei.

## Input des Werkstattforums

Jochen Brückmann war langjähriger Bereichsleiter für Stadtentwicklung an der IHK Berlin und ist seit 2020 Präsident des Verbands Deutscher Grundstücksnutzer (VDGN) Im Laufe seiner beruflichen Tätigkeit hatte er viele Berührungspunkte mit der City West.

Dr. Sebastian Seelig ist Senior Consultant am international tätigen Büro Happold und studierter Stadt- und Regionalplaner. Er publizierte bereits zahlreiche Beiträge in internationalen Zeitschriften und Büchern und nahm an Konferenzen in Deutschland der USA, China und dem mittleren Osten teil. Herr Seelig ist Mitglied der International Society of City and Regional Planners (ISO-CARP) und berät als Experte das Bundesministerium für Bildung und Forschung im Projekt "Cities of the Future".

Jochen Brückmann und Sebastian Seelig haben als Kuratoren an der Erstellung der Charta City West und des Mobilitätskonzepts mitgewirkt und stellen gemeinsam einen Auszug der Mobilitätsstrategie vor.

Die Mobilitätsstrategie bzw. die Ziele der Charta wurden im Werkstattforum intensiv diskutiert. Die Mobilitätsstrategie ist im Kontext mit der Charta City West zu verstehen. Die Strategie beschreibt qualitative und teilweise auch quantitative Ziele und Themen einer zukünftigen City West. Das Thema Mobilität umfasst in der Charta neun Ziele. Die Mobilitätsstrategie ist keine formelle Planung, sondern vielmehr eine langfristige Vision mit dem Zielhorizont 2040. Es wurde versucht alle Nutzer\*innen und Verkehrsträger in die Betrachtung einzubeziehen. Bereits während der Erstellung der Mobilitätsstrategie haben die Verfasser vielfältiges Feedback erhalten und eingearbeitet. Die 79 Ziele der Charta wurden im Werkstattforum immer im Zusammenhang diskutiert, nie losgelöst oder nie alleine gedacht. Es ist eine integrierte Betrachtung, alles hängt zusammen.

Vgl. Folien 8 ff.

## Vision der Mobilität in der City West

"Die Mobilität der Zukunft in der City West ist **vernetzt und emissionsfrei**: vielfältige, nachhaltige und flexible **Mobilitätslösungen** stehen den Menschen in der City West rund um die Uhr zur Verfügung. Ein deutlich ausgebauter und aufgewerteter **öffentlicher Nahverkehr** bildet das Rückgrat des Verkehrs und vernetzt die City West mit der Gesamtstadt. Private Fahrzeuge sind kaum noch nötig und werden durch CO<sub>2</sub>-frei betriebene und autonom fahrende **Sharing-Fahrzeuge** ersetzt. **Autonome Shuttles** ergänzen die Mobilitätsangebote. Durch den abnehmenden Kfz-Verkehr werden **Verkehrsflächen** frei, die konsequent dem Fuß- und Radverkehr zurückgegeben werden. Waren- und Lieferverkehre werden über **dezentrale Logistikhubs** abgewickelt. Sie ergänzen das gesamte Spektrum an Mobilitätsangeboten. Das Gesamtsystem Mobilität ist digital unterstützt und mobil abruf- und steuerbar."

Die formulierten Ziele zur Mobilität sind vom "öffentlichen Raum" aus gedacht. Mit ihnen soll der öffentliche Raum aufgewertet werden. Die Veränderung der Mobilität zu Gunsten des öffentlichen Raums - der bisher stark durch Autos definiert ist - kann weitere positive Effekte in Gang setzen.

Die Mobilitätsstrategie besitzt sechs Bausteine, an denen entlang Maßnahmen entwickelt wurden. Sie stehen in keiner Priorität, vielmehr bedingen sich diese.

- ÖPNV priorisieren
- Fuß- und Radverkehr stärken
- Neuen Mobilitätsformen den Weg bereiten
- Logistik neu organisieren
- Mobilitätsmanagement verbessern
- Straßen und öffentliche Räume Menschen gestalten

Ziel 1 (vgl. Charta): Ausbau des Basisbausteins ÖPNV: z.B. durch die Verlängerung der U1 bis Adenauerplatz oder Halensee, eine Intermodalität an Bahnhöfen schaffen, die Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs steigern, Ersatz des PKW durch attraktive Mobilitätsalternativen, das Auto soll künftig nur noch einen geringen Anteil an den Wegen einnehmen.

Ziel 2: Straßenräume verändern: Autos sollen nicht per se verbannt werden, erreichen von Verkehrsreduzierung und Verkehrsberuhigung, eine autoarme City West verbessert deren Qualität, Regulierungsmöglichkeit durch Einführung einer City Maut sowie weiteren Tools zur perspektivischen Reduzierung des Kfz-Verkehrs, damit ist auch eine Aufwertung der Straßen möglich, auch die Seitenstraßen sollen berücksichtigt werden indem z.B. Parkräume der Seitenstraßen anderen Nutzungen zugeführt werden.

Ziel 3: den ÖPNV-Knotenpunkt City West hochwertig gestalten: zukunftsfähig mit neuen Verkehrsangeboten - dafür kann der Hardenbergplatz stehen, unterirdischen Verkehrsraum erschließen, z.B. für ein Fahrradparkhaus, Bereich zwischen Hardenbergplatz und Breitscheidplatz vom Verkehr zu entlasten und somit tauglich für Fußverkehr machen, Logistikcenter am Bahnhof Zoo, Beziehung zum Campus Charlottenburg nutzen, für emissionsfreie Busse bereits die Infrastruktur (Ladestellen) mitdenken.

Ziel 4: Parkräume neu organisieren: kostengünstige Angebote für Besucher\*innen und Anwohner\*innen in Quartiersgaragen (Parkhäuser) schaffen, Autos wegschaffen, ein ebenso attraktives Gegenmodell zum Parken im öffentlichen Raum schaffen

Ziel 5: Radinfrastruktur ausbauen: an Magistralen wie Kantstraße und Kurfürstendamm Radinfrastruktur schaffen und ausbauen, Radparken ausbauen, hier ist Potenzial 30.000 Radstellplätze in der City West vorhanden, diese sind zu verorten, z.B. Parkgarage unter dem Hardenbergplatz, Fahrradabstellbügel, das Sicherheitsgefühl beim Abstellen berücksichtigen.

Ziel 6: Potenziale für den öffentlichen Raum: Skizze/Idee für den Breitscheidplatz. Vernetzung von Platzräumen schaffen, Hardenbergplatz aufwerten, aufräumen, Mikroklima.

Ziel 7: neue Logistikkonzepte diskutieren, Logistik auf verschiedene Formen (Lastenrad etc.), bei Lieferverkehren auf die verschiedenen Bedarfe der unterschiedlichen Zielgruppen (Gewerbliche Kunden, Endverbraucher) achten.

Ziel 8: Zukunftstechnologie Drohnen: bei diesem Innovationsthema ist es wichtig offen zu bleiben, noch ist nicht absehbar, wie Drohnentechnologie sich entwickelt und künftig zum Einsatz kommt, technisch gesehen zwar schon weit, in der rechtlichen Umsetzung in Deutschland aber noch am Anfang, bei neuen Gebäuden kann diese Technologie bereits mitgedacht werden, das Ziel ist zwar sehr speziell, zeigt aber das Innovationsoffene der City West.

Ziel 9: Management der Entwicklung: Dreiklang von Kooperation, Investition und Plattform zum Management mobiler Entwicklung in der City West notwendig.

## Reflexion durch einen externen Experten

Für das Themengebiet "Mobilität" konnte Prof. Dr. Oliver Schwedes vom Fachgebiet integrierte Verkehrsplanung an der TU Berlin als Experte gewonnen werden. Er ordnet die Ergebnisse der Charta aus fachlicher Sicht ein.

Prof. Dr. Schwedes ordnet die Charta City West 2040 als eine wichtige Initiative für den Bezirk ein, um die großen Herausforderungen die heute an Städte gestellt werden zu bewerkstelligen. Dabei ist der integrierte Ansatz bei der Betrachtung der Themen in der Charta richtig und zielführend. Die Herangehensweise, Mobilität vom Menschen aus zu denken, ist nicht immer selbstverständlich. Die traditionelle Verkehrsplanung konnte in der Vergangenheit wenig mit dem Maßstab Mensch anfangen, eher wurde darin ein Verkehrshindernis gesehen. Dieses Denken spiegelt sich z.B. heute noch in großen Transiträumen wieder. Auch an der TU Berlin gibt es bis heute leider keine Berührungspunkte zwischen Verkehrsplanern und Stadt- und Regionalplanern.

Die vorgestellten Push- und Pull-Maßnahmen sind wichtige Komponenten für die Umsetzung. Pull steht für die Schaffung attraktiver Angebote für Nutzer\*innen, z.B. Ausbau des ÖPNV. Push sind dagegen die drängenden Maßnahmen - z.B. das "aus dem Auto schubsen". Beide Aspekte müssen zum Leben erweckt werden, um Erfolge in der Mobilitätswende zu erzielen.

Eine kritische Hinterfragung der Charta gibt es hinsichtlich der Abstimmung und Legitimation. Er erwartet beispielsweise hohen Diskussionsbedarf beim Leitbild sowie bei der Ableitung der Ziele. Leitbild und Ziele existieren noch ein bisschen nebeneinander und sind noch nicht so richtig verbunden. Inkohärent sind auch die Zahlen - angesichts der Klimaziele der EU und des Bundes die sich

auf 2030 (55% weniger CO<sub>2</sub>-Emission) beziehen - steht die Frage zur Diskussion, ob benannte Ziele (Kennzahlen) für die City West ambitioniert genug sind um die Klimaziele zu erreichen?

Ebenfalls kritisch ist die Zahl der Reduzierung des Lieferverkehrs um 20% zu hinterfragen, ob diese ausreichend für eine spürbare Veränderung ist, da der Wirtschaftsverkehr künftig erst mal weiter zunimmt. Ggf. sollten noch einmal die City-Logistik-Konzepte aus den 1990er Jahren studiert werden um eine Konsolidierung des Wirtschaftsverkehrs zu erreichen. Dies muss politisch durchsetzbar sein, was bedeutet, dass nur noch ein Logistikkonzern unterwegs ist und nicht eine Vielzahl; die letzte Meile aus einer Hand beliefert wird und nicht wie heute von einer Vielzahl von Logistikdienstleistern. Das könnte z.B. eine relative günstige Maßnahme zur Verminderung von Wirtschaftsverkehr sein.

Das Ziel, Teile des Lieferverkehrs o.ä. mit Drohnentechnologie zu bewerkstelligen, überzeugt aus fachlicher Sicht nicht. Es widerspricht sogar dem Konzept "vom Menschen aus zu denken". Bewegungen (Drohnen) im Luftraum, sprengen das menschliche Maß. Drohnen erzeugen ebenso Lärm und sind allenfalls für nur kleine Liefermengen (Medikamente) geeignet. Hier gibt es eine Analogie zu E-Autos: diese sind ab 30 km/h Geschwindigkeit genauso laut wie herkömmliche Autos mit Verbrennungsmotor, da ab diesen Wert die Abrollgeräusche überwiegen. Das ist bei Drohnen genauso, diese werden immer Geräusche erzeugen, nie leise sein. Seine Empfehlung lautet: Nicht wegen zu viel Verkehr auf dem Boden, in die Luft gehen!

Die Charta ist ein wertvoller Aufschlag bei der Auseinandersetzung mit den Fragen zur Entwicklung der Stadt. Die Arbeit beginnt aber eigentlich erst jetzt - hier sind weitere Akteure der Zivilgesellschaft einzubeziehen.

Vgl. Folie 22 ff.

## Verständnisfragen

Zum Verständnis der Charta gab es mehrere Fragen zur Herleitung von Zahlen, wie z.B. Leitziel 8: Drohnenlandeplätze bei Gebäude ab einer Bruttogeschossfläche von 5.000 m<sup>2</sup> oder Reduzierung des LKW-Lieferverkehrs um 20%.

Die Zahlenangaben in der Charta haben keine rechnerische bzw. wissenschaftliche Herleitung. Sie sind vielmehr als Ergebnis der Diskussion im Werkstadtforum und somit als Zielgröße zu verstehen.

Bei der Charta handelt es zum großen Teil um generalisierte Aussagen. Es werden keine bestimmten Nutzergruppen, z.B. bei der Aussage zur Reduzierung des Autoverkehrs, in den Fokus genommen. Auch beziehen sich die Überlegungen und späteren Ansätze zur Umsetzung grundsätzlich auf den gesamten Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf (C-W). Es werden in diesem Sinne

keine bestimmten Kieze oder Standorte bevorzugt. Es gibt jedoch Orte, wie den Bereich Hardenbergplatz, Breitscheidplatz und Budapester Straße, das ICC sowie die TU Berlin, die sich aufgrund der besonderen Lage oder anderer Rahmenbedingungen, für die Umsetzung von ersten Modellprojekten besonders qualifizieren bzw. eignen.

## Chat

Statement Auditorium: Klimaveränderungen drücken sich nicht nur durch veränderte Temperaturen aus, sondern auch durch Extremwetterereignisse wie Stürme und Bodentrockenheit. Hierzu braucht es gesicherte Standortanalysen bezüglich der Straßenbegrünung. Viele Straßen in C-W haben einen zunehmend instabilen Wuchs- und Vitalitätszustand. Hierzu braucht es einen langfristigen Masterplan.

Statement Auditorium: Das Weißbuch Stadtgrün des BMU/BMI empfiehlt den Städten die Vernetzung der Infrastrukturen, d. h. insbesondere die Bündelung der unterirdischen Räume (technische Infrastrukturen) zu Gunsten der Wuchsräume für Stadtgrün.

Frage Auditorium: Die Idee der Entsiegelung wird begrüßt. Kann man dieses auch auf Straßenräume anwenden?

Antwort WSF: Der unterirdische Städtebau wird bei solchen Überlegungen oder geforderten Maßnahmen häufig vergessen. Ein Rückbau von Straßen und die Um- bzw. Neuorganisation von Leitungen (Strom, Wasser, Abwasser) ist sehr teuer und stadtwirtschaftlich vermutlich ineffizient.

Dieser Punkt wird in der Charta 2040 nicht explizit aufgegriffen bzw. fehlt und stellt eine Ergänzung dar.

Frage Auditorium: Wenn Sie sagen, Autos sollen auf dem Ku'damm nicht verboten werden: Welche Autos meinen Sie dann? Die Autos der Anwohner? Der Kunden in den Kanzleien?

Frage Auditorium: Zur Abgrenzung City West. Als aktiv in einer BI zu Mobilität etc. in Wilmersdorf: werden angrenzende Räume schwerpunktmäßig mit einbezogen. Falls ja, in welcher Phase?

Frage Auditorium: Wie kommen Sie auf die 20% Reduzierung des LKW- Verkehrs durch die Logistik Hubs?

Antwort WSF: vgl. Verständnisfragen

Bei den Zielen geht es nicht um die Nutzer, sondern vielmehr um die Zugänglichkeit von Mobilität. Das Anliegen lässt sich mit schnellen Wechseln von Mobilitätsform beschreiben, z.B. Umsteigen vom Fahrrad zum autonomen Fahren.

Die City West ist in der Charta "sehr breit gedacht" und meint weitaus mehr als den Breitscheidplatz.

Frage Auditorium: Wie kann ich den Punkt 8 "Private Investoren bringen rund 20% der erforderlichen Investitionssummen ein"? Ab wann ist man Investor? Oder bedeutet der Punkt, dass man 20% der Kosten als Anlieger generell als Umlage aufbringen soll?

Antwort WSF: Der Begriff "Investor" zielt auf größere städtebauliche Vorhaben ab. Damit sind die Eigentümer oder Mieter von Wohnungen gemeint.

Frage Auditorium: Veränderungen im Verkehr und in der Mobilität geben versiegelte Flächen oberirdisch frei für neue Gesamtkonzepte in den Straßenprofilen. Welche Ideen gibt es, um die Lebensqualität für die Bürger zu verbessern?

Frage Auditorium: Wie werden konzeptionell Kulturplätze, Eventplätze, Treffplätze identifiziert und von Anfang an als Verkehrsziele eingeplant?

Antwort WSF: vgl. Mobilitätskonzept bzw. Charta City West 2040

Frage Auditorium: (Was ist gemeint, mit) Ausweitung des BID?

Antwort WSF: Das Ziel setzt auf die Finanzierung von Maßnahmen im öffentlichen Raum an, insbesondere vor allem vor dem Hintergrund unterfinanzierter Haushalte. Damit ist nicht eine Privatisierung des öffentlichen Raums gemeint oder beabsichtigt.

Frage Auditorium: U-Bahnausbau! Wie sehen die Anrainer dieses Vorhaben?

Antwort WSF: Hierzu gibt keine Aussagen bzw. Erkenntnisse seitens des Werkstattforums. Der Senat ist bekanntlich an dem Thema Ausbau der Straßenbahn bis zum Hardenbergplatz dran. Die Charta schließt keinen Verkehrsträger aus, es gibt kein "entweder oder".

Frage Auditorium: Wie ist die Selbstbindung der Charta, Welche Maßnahmen folgen?

Frage Auditorium: Wie werden die Verwaltungen eingebunden?

Antwort Bezirksstadtrat: Grundsätzlich wird eine Beschlussfassung in der BVV angestrebt. Die Charta muss in eine konkrete Form umgesetzt werden. Mit dieser kann z.B.: ein koordinierender Bebauungsplan aufgestellt oder andere rechtlich verbindliche Strukturen geschaffen werden.

Wir werden weiter diskutieren und versuchen aus den Ergebnissen Planungsrecht zu schaffen; zwei Vertreter des Stadtplanungsamtes sind heute mit in der Runde. Das Werkstattforum betont, dass die Charta kein Umsetzungskonzept ist, sie stellt lediglich eine Vision dar. Verbindliche Konzepte zur Umsetzung müssen durch den Bezirk entwickelt werden.

Durch Rechtsanwälte ist bereits geprüft worden, welche Planungsinstrumente für eine Umsetzung zur Anwendung kommen können. Das Thema Charta wird demnächst auch in der BVV diskutiert und findet hoffentlich eine breite Mehrheit, wodurch die Umsetzung erst möglich wird. Es müssen Abwägungsprozesse durchschritten werden.

Bereits die 1. Veranstaltung wurde breit beworben (mail, Facebook). Zurzeit sind Präsenzveranstaltungen wieder schwierig, um in die persönliche Diskussion zu kommen. Eine weitere Beteiligung ist auch über die Social-Media-Kanäle des Bezirks sowie über die Plattform [mein.berlin.de](http://mein.berlin.de) geplant.

Zur kurzfristigen Umsetzung von Maßnahmen gibt es zu berichten, dass bereits Folgeaufträge ausgelöst sind, z.B. eine Studie zu Parkgaragen, eine Lösung zum Breitscheidplatz/Hardenbergplatz oder Logistikhubs an der Kantstraße. Das sind erste Bausteine für die Verabschiedung eines Gesamtkonzepts, um Ziele verbindlich zu beschließen.

Statement Auditorium: Grundsätzlich stimmt die Richtung und, wie von Herrn Schwedes angedeutet, ist auch ambitioniert in den Zielen.

Statement Auditorium: Parkraum Ressourcen für Quartiersgaragen heben

Frage Auditorium: Erwarten Sie Anstieg der Mobilität?

Antwort WSF: Stadtentwicklung wird ein Wachstum von Mobilität zur Folge haben. Es ist nur schwer abschätzbar - auch im Hinblick auf die aktuelle Pandemie - wie Mobilität sich entwickeln wird. Dennoch sollten, wie angedeutet, die KfZ reduziert werden, hier kann Sharing eine wichtige Rolle übernehmen.

Statement Auditorium: Wenn andere Angebote wie z.B. Fahrräder mehr Attraktivität gewinnen dann führt das dazu, dass mehr Menschen das nutzen z.B. zum Shoppen

Antwort: Ziel ist Mobilität bereitstellen

Statement Auditorium: Die Verkehrslenkung muss kurzfristig eingebunden werden, um z.B. Durchgangsverkehr etc. auf die Hauptverkehrsstraßen zu bringen? Solange es kein Gesamtkonzept gibt ist es schwierig und bleibt nur auf der Diskussionsebene. Die Ziele sind in einem Grundsatzbeschluss verbindlich machen.

Statement Auditorium: Appell zum Radnetzausbau, z.B. am nördlichen Kudamm, Halensee, es gibt sonst kaum Aufwertungsflächen.

Antwort: In der City West wurden 17 Orte/Plätze ermittelt, wo ein Ausbau möglich wäre.

Frage Auditorium: Die vorgestellten Vorhaben sind eine kostspielige Angelegenheit. Gibt es Überlegungen in puncto Finanzierung?

Antwort WSF: Konkrete Planungen oder Überlegungen zur Finanzierung gibt es beim Thema Verkehr nicht.

Frage Auditorium: Gibt es einen Plan B, falls die Charta keine Mehrheiten erzielt?

Antwort WSF: Das sektorale Vorgehen Stückchen für Stückchen (ohne Charta oder Umsetzungskonzeption) ist möglich, kann aber auch zum Scheitern führen.

## Fazit und Abschluss der Veranstaltung

Prof. Oliver Schwedes fasst die Diskussion aus seiner Sicht zusammen. Es gibt einige ungeklärte Fragen, u.a. zur Reduktion des Wirtschafts- und Lieferverkehrs und der Drohnenthematik. Nach seinem Wissen kommen 80 bis 90% des Verkehrs aus dem Umland, dieser Aspekt sollte noch einmal besonders berücksichtigt werden. Wie bekommt man diese Menschen dazu, nicht in die Stadt mit dem Auto zu fahren? Möglicherweise mit einem Mobilitätsgesetz! Dazu muss Druck aus der Zivilgesellschaft erzeugt werden! Die Politiker werden dann darauf reagieren, wenn sie wiedergewählt werden wollen!

Dr. Sebastian Seelig nimmt eine große Resonanz auf Seiten der Bürger\*innen beim ÖPNV-Ausbau insbesondere bei U-Bahn und Tram wahr. Die Positionen aus der Zivilgesellschaft waren dem Kuratorium ausgesprochen wichtig. Konstruktive Kritik und Anregungen sind wertvolle Impulse zur Weiterentwicklung der Ideen und Ziele. Die Charta kann für gemeinsame Zielsetzungen weiter als Grundlage dienen. Am Ende werden jedoch politische Beschlüsse entscheidend sein.

Matthias Horth, Vertreter des Bezirksamtes Charlottenburg-Wilmersdorf, freut sich über den bestehenden breiten Konsens! Das vorgestellte Mobilitätskonzept zeigt eine ganze Reihe von sehr innovativen Ansätzen. Abgesehen von Detailfragen wurde deutlich, dass die grobe Zielrichtung - eine deutliche Veränderung im Individualverkehr und beim Ausbau des ÖPNV - auch in der Öffentlichkeit Anklang findet. Die Verwaltung des Bezirkes muss sich nun damit beschäftigen, welche Maßnahmen eine zeitnahe Realisierungschance haben und welche Maßnahmen mittel- bis langfristig eine Chance haben?

Wir werden im weiteren Prozess auch Positionen zu den anderen Themen der Charta hören. Auch diese werden gesammelt, gesichtet und sortiert.

Aufgabe der Verwaltung ist es, dann geeignete Vorschläge zu unterbreiten, wie eine planerische und rechtliche Verbindlichkeit herzustellen ist.

Für Bezirksstadtrat Oliver Schruoffeneger, waren die häufigsten Fragen des Abends:

- Wie kommen wir zur Umsetzung?
- Wieso dauert es länger?
- geht es nicht schneller, kann es nicht konkreter werden?

Auch aus seiner persönlichen Sicht, sind das die drängendsten Fragen. Die politischen Gremien befinden sich momentan auf einer Ebene der Kritik gegenüber der Charta City West. Gerade werden ein Moratorium und die Anhörung von Verbänden gefordert. Das stellt sich als Widerspruch dar: einerseits soll es in Fragen der Klimawende schnell vorangehen, andererseits soll die Partizipation deutlich ausgebaut werden! Mit diesem Widerspruch muss die Verwaltung umgehen. Damit die Beispiele und das Anschauungsmaterial mehr werden, sollte man an einzelnen Punkten voranschreiten und machen! Im Moment gibt es da aber eben von gerade den Wunsch aus der Politik genau dies nicht zu tun.

Eine Aussage aus den letzten zwei Stunden, wie "Ihr müsst etwas mutiger sein" rührt in gewisser Weise an der Ehre. Gerne könnten genannte Kennzahlen höher sein. Dass sie so sind, wie jetzt, hat mit den Rahmenbedingungen zu tun. Aus Sicht des Bezirkes könnten die Zahlen sogar realistisch sein, wenn rechtliche Rahmenbedingungen zur Umsetzung vorhanden wären (z.B. das nicht jeder Paketdienst in die Wohnquartiere reinfährt). Dann ließe sich einiges erreichen, das braucht aber mehr als eine rein bezirkliche Planung! Wenn wir bis in das Jahr 2040 denken, werden sich hoffentlich auch die bundespolitischen Rahmenbedingungen in den Mobilitätsfragen deutlich ändern und dann geht sicherlich mehr!

Die Dokumentation der Veranstaltung ist auch unter [mein.berlin.de](https://mein.berlin.de) zu finden.