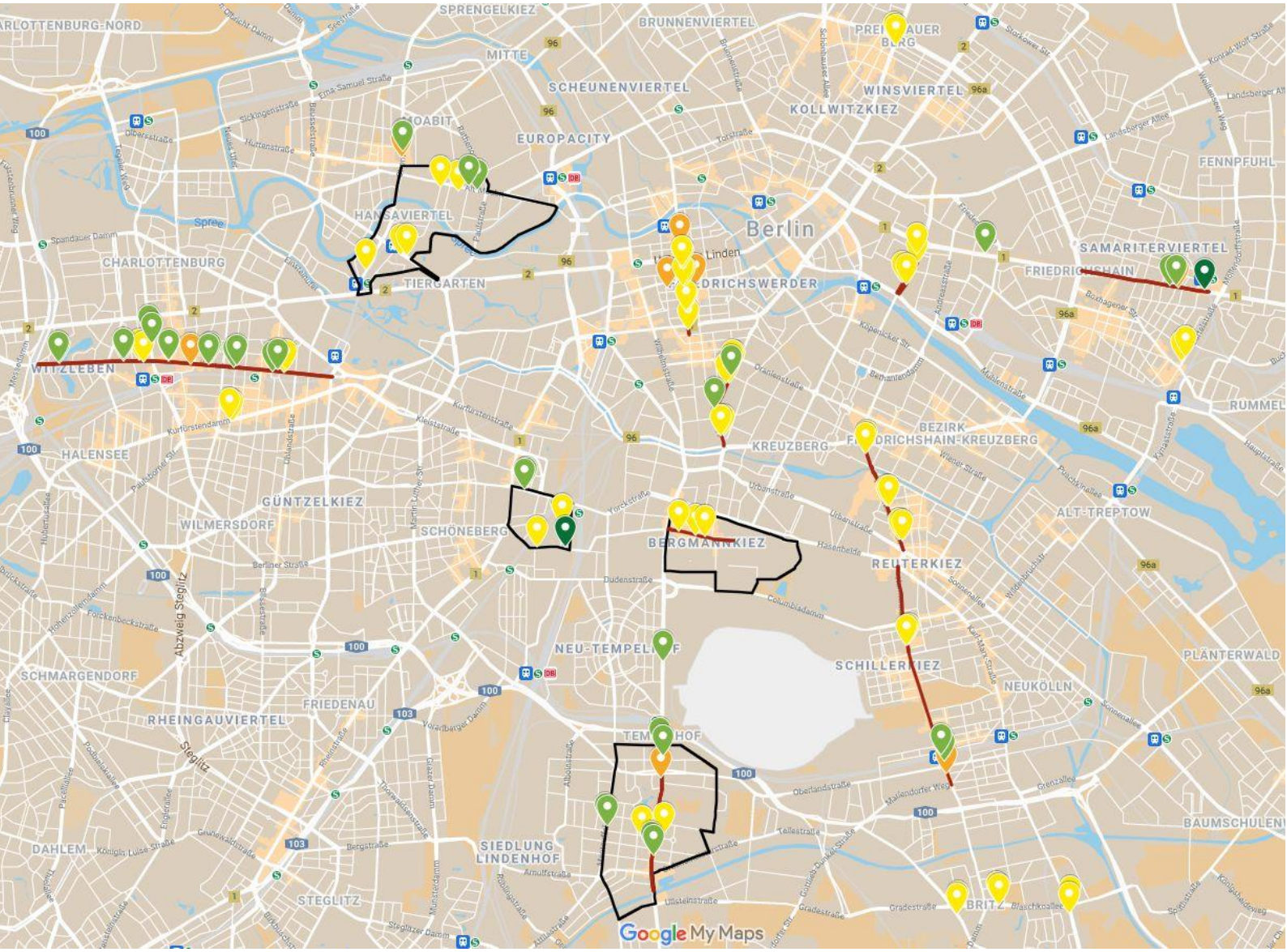
POP-UP REPUBLIK
Mobilitätswende Berlin

Deutsche Umwelthilfe



Beschreibung der Untersuchungsgebiete des Projekts „Pop-up-Republik: Mobilitätswende Berlin“

Analysebericht | Stand: 30.11.2021

Inhaltsverzeichnis

Einleitung 3

Pop-up Radwege 4

Pop-up Radweg Kantstraße und Neue Kantstraße 5

Pop-up Radweg und geschützter Radfahrstreifen Frankfurter Allee 6

Pop-up Radweg Kottbusser Straße und Kottbusser Damm 8

Pop-up Umweltspur Tempelhofer Damm 9

Pop-up Radweg Lindenstraße 11

Parkraumbewirtschaftung 12

Parkraumbewirtschaftungszone Alt-Tempelhof 12

Großgörschenstr. (Zone)/ Fahrradstraße Monumentenstraße 14

Parkraumbewirtschaftung Moabiter Werder und Hansaviertel 14

Geschwindigkeitsreduktionen 16

Maßnahmenkombinationen 16

Radfahrstreifen und Tempo 30 Hermannstraße 17

Verkehrsberuhigter Bergmannkiez 18

Flaniermeile autofreie Friedrichstraße 20

Fazit 21

Einleitung

Das Projekt „Pop-up Republik: Mobilitätswende Berlin“ untersucht Maßnahmen zur Verkehrswende wie Tempo 30, Pop-up-Radwege und Parkraumbewirtschaftung/-reduzierung hinsichtlich ihrer Wirkung auf die lokale Luftqualität sowie auf die Verkehrszusammensetzung (Kfz-Verkehr vs. Radverkehr) und damit auch auf Treibhausgasminderungspotentiale. Ziel des Projektes ist es aufzuzeigen, dass es sich dabei um rechtskonforme, relevante und notwendige Instrumente für Kommunen handelt, um die Mobilitätswende schneller voranzutreiben. Eine schnelle Mobilitätswende ist für alle Einwohnerinnen und Einwohner Berlins wichtig, da sie einen Beitrag leisten kann die Klimaziele auch im Verkehrssektor zu erreichen. Damit wirkt sie Auswirkungen des Klimawandels wie heißen Sommern, extremen Wetterereignissen und Wasserknappheit entgegen. Darüber hinaus profitieren besonders die Bewohnerinnen und Bewohner der im Projekt ausgewählten Testbeds von weniger motorisiertem Verkehr, denn dies bedeutet auch weniger Verkehrsunfälle, weniger Lärm und mehr Raum für Menschen in dicht besiedelten Quartieren.

Im Fokus des Projekts „Mobilitätswende Berlin“ stehen Umwelt- und Verkehrsdaten. Denn trotz der großen Menge an verfügbaren Umweltdaten gibt es immer noch Lücken und vor allem einen Mangel an systematischer Auswertung der vorhandenen Daten. Das Ziel des Projekts ist es, vorhandene Daten zur Schadstoffkonzentration und Verkehrsmengen zusammenzustellen und mit neu erhobenen Daten zu ergänzen, damit es eine bessere Argumentationsgrundlage für eine Förderung von Maßnahmen für mehr Fahrrad- und Fußverkehr gibt.

Dabei wurden durch eine Voranalyse elf Untersuchungsgebiete (sogenannte Testbeds) in fünf unterschiedlichen Berliner Bezirken (Friedrichshain-Kreuzberg, Neukölln, Mitte, Tempelhof-Schöneberg und Charlottenburg-Wilmersdorf) ausgewählt. Diese decken die drei Hauptmaßnahmen ab, die im Rahmen des Projekts untersucht werden: Radwege, Parkraumbewirtschaftung/-verknappung und Geschwindigkeitsreduzierungen, sowie eine Kombination dieser Maßnahmen. Ausgehend von einer nachgewiesenen, verbesserten Situation in den Testbeds durch die vorgenommenen Maßnahmen soll mit Hilfe des Projekts deren Akzeptanz und Umsetzung in ganz Berlin unterstützt werden. Dafür wird umfangreiches Informationsmaterial zur Verfügung gestellt.

Für die Untersuchung in den Testbeds werden überwiegend Verkehrsmenge und -zusammensetzung und Stickstoffoxid-Daten vor und nach Einführung der Maßnahmen ausgewertet, um Aussagen über die Effektivität einer Maßnahme treffen zu können. Sofern keine öffentlichen Daten vorhanden sind, werden ergänzende Daten erhoben und eigene Messungen durchgeführt.

Stickstoffdioxid Daten

Die Auswirkungen auf die Luftverschmutzung (NO_2-Belastung) werden durch Luftqualitätsmessungen in Berlin überwacht. In den Testbeds, in denen offizielle Messungen der Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) vorliegen, werden diese Daten ausgewertet. Um Aussagen über die Luftqualität in allen Testbeds treffen zu können, wird das amtliche Messnetz durch wissenschaftliche Luftgütemesskampagnen von Universitäten und Forschungsinstituten (z.B. IASS Potsdam - Institute for Advanced Sustainability Studies) sowie eigene NO_2-Messungen mit Passivsammlern ergänzt - eine Methode, die auch von Behörden in Deutschland und anderen EU-Mitgliedsstaaten eingesetzt wird. Die Messgenauigkeit ist somit nachgewiesen und erfüllt die EU-Vorschriften.

Daten zu Verkehrsmenge und -zusammensetzung

An über 240 Standorten wird mittels Verkehrsdetektoren die Anzahl, Zusammensetzung (Infrarotdetektoren, sogenannte TEU = Traffic Eye Universal) Pkw, Lkw und Geschwindigkeit von Kraftfahrzeugen im Berliner Straßenland gemessen. Für die meisten Testbeds können so Daten generiert werden.

Die Berliner SenUVK betreibt insgesamt 17 automatische Dauerzählstellen für den Fahrradverkehr, die kontinuierlich alle Fahrräder zählen, welche die Erfassungsquerschnitte der Zählstellen überfahren. Da es nur eine geringe Anzahl der Zählstationen gibt werden darüber hinaus Daten der Mobilitätsplattform Strava Metro herangezogen.

Pop-up Radwege

Pop-up-Radwege werden zunächst provisorisch und damit sehr schnell errichtet – sie werden mit gelber Farbmarkierung einfach auf die Straße gemalt. Dabei folgen auch diese Radwege bei der Planung und Begründung dem üblichen durch die Straßenverkehrsordnung (StVO) vorgegebenen Anordnungsverfahren. Selbst wenn ein Radfahrstreifen dauerhaft errichtet werden soll, bietet sich die zunächst nur vorübergehende Anordnung allein aus dem praktischen Grund an, da die kurzfristige Errichtung durch Gelbmarkierungen auf der Fahrbahn möglich ist, ohne dass die ursprünglichen weißen Markierungen direkt entfernt werden müssen. Schutzelemente um ein Befahren durch Kraftfahrzeuge zu verhindern, können durch mobile Baken oder andere aus der Baustelleneinrichtung bekannte Instrumente realisiert werden.

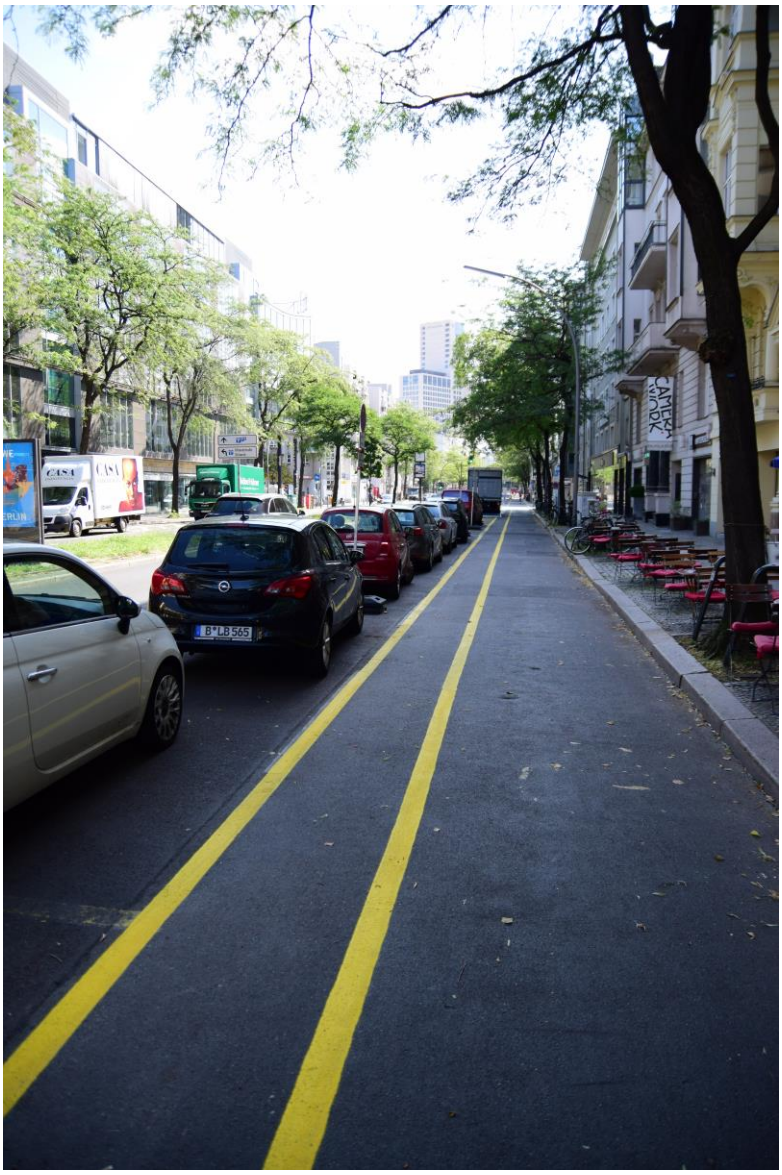


Abbildung 1: Pop-up Radweg Kantstraße

Darüber hinaus kann die provisorische Errichtung als Praxistest verstanden werden, der wesentliche Planungsschritte vereinfacht und beschleunigt. Gegenüber jahrelanger Detailplanungen und einer finalen Realisierung, die nur mit hohem finanziellen Aufwand wieder geändert werden kann, bieten Pop-up-Radwege die Option, neue Radwege schnell und günstig auszuprobieren. Ebenso schnell und günstig kann bei provisorischen Radwegen nachgebessert und optimiert werden. Anschließend kann die Infrastruktur auf klassischem

Weg verstetigt werden – dann aber mit der Sicherheit und dem Rückhalt des bereits nachgewiesenen Erfolgs. Das bedeutet nicht weniger als eine Revolution der komplexen deutschen Verwaltungsabläufe. Zudem stoßen Pop-up-Radwege laut repräsentativer Umfrage des Bundesverkehrsministeriums (September 2020) auch in der breiten Bevölkerung auf große Zustimmung.

Dennoch gibt es Widerstände und Vorbehalte gegenüber Pop-up Radwegen, da diese eine unvermeidliche Entwicklung hin zu weniger Dominanz des Autos in den Städten beschleunigen und sichtbar machen. Häufig angeführte Argumente dabei sind, dass nur wenige Radfahrende unterwegs sind und damit eine ganze Spur, die vorher durch den Kfz-Verkehr genutzt werden konnte unverhältnismäßig sei. Auch Bedenken hinsichtlich einer deutlichen Zunahme von Stau und stockendem Verkehr würde zu einer weiteren Zunahme der Luftschadstoffbelastung führen. Diese Bedenken sollen im Rahmen dieses Projekts mittels Interviews mit relevanten Stakeholdern, Datenerhebung und Datenauswertung betrachtet und untersucht werden. Ziel ist es faktenbasierte Argumente zu schaffen um den Vorbehalten und Mythen entgegen zu wirken.

Pop-up Radweg Kantstraße und Neue Kantstraße

Die Charlottenburger Kantstraße, sowie die westlich angrenzende Neue Kantstraße ist eine bedeutende Ausfallstraße durch die westliche City und verbindet das Messegelände am Funkturm mit dem Berliner Bahnhof Zoologischer Garten.

Die insgesamt 3,6 Kilometer lange Strecke Neue Kantstraße und Kantstraße ist abschnittsweise dicht mit Wohn- und Geschäftshäusern gesäumt. Es handelt sich um eine je Richtung zwei bis dreispurige Hauptverkehrsstraße mit begrüntem Mittelstreifen. Durch umfangreichen gewerblichen Lieferverkehr, mehrere Buslinien der Berliner Verkehrsbetriebe mit zahlreichen Haltestellen und regelwidrigem Parken in zweiter Reihe stand meist nur eine Fahrspur pro Richtung zur Verfügung. Radverkehrsanlagen gab es bis zum Jahr 2020 nicht.

Erste Markierungen für einen Pop-up-Radweg wurden Ende April 2020 auf beiden Seiten der Straße vorgenommen. Die Anordnung zog sich über mehrere Monate, so dass im Sommer 2020 der mit 3,5 Kilometer je Richtung längste Pop-up-Radweg Deutschlands fertiggestellt wurde.

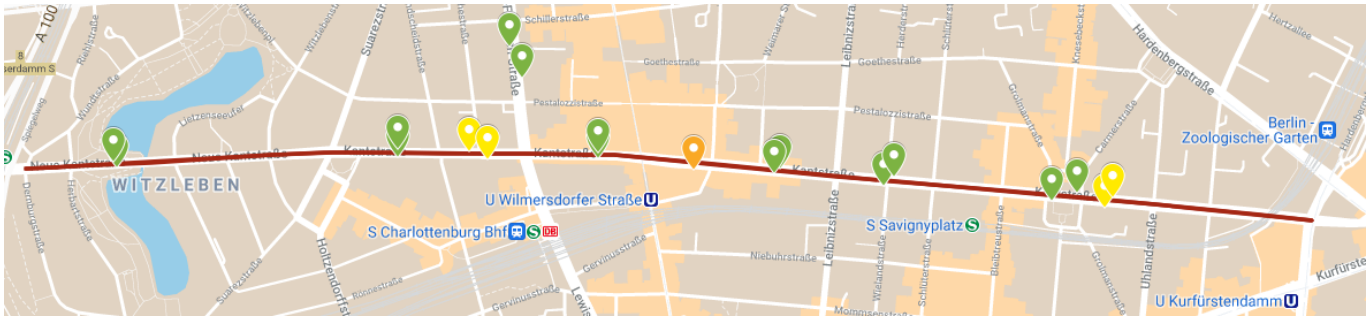


Abbildung 2: Verlauf Pop-up Radweg Neue Kantstraße und Kantstraße. Gelb: NO2-Messung der DUH; Orange: NO2-Messung der SenUVK; Grün: Infrarotsensoren

Daten zur Luftqualität

Die Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) betreibt auf Höhe der Kantstraße 117 eine Messstation um den Luftschadstoff Stickstoffdioxid (NO_2) zu messen, der vorwiegend aus dem Straßenverkehr stammt.

Die Messungen der SenUVK werden seit dem 22. Oktober 2020 durch DUH-eigene Messungen der NO_2-Belastung ergänzt, die an der Kantstraße auf Höhe der Hausnummern 19, 71, 97 und 147 durchgeführt werden. Die NO_2-Messungen der DUH liefen bis zum 1. November 2021 wodurch sich ein Mittelwert über ein Jahr bilden lässt.

Daten zu Verkehrsmenge und -zusammensetzung

Insgesamt gibt es im 3,6 Kilometer langen Verlauf der Kantstraße/Neue Kantstraße sechs Messpunkte mit jeweils einem Infrarotdetektor pro Fahrbahn. Im Laufe des Jahres 2020 wurden vier der sechs Messpunkte abgestellt, so dass von zwei Messpunkten Daten über den [beinahe] gesamten Betrachtungszeitraum vorliegen. Für die Monate Januar und Februar 2021 lagen auch für diese Messpunkte keine Daten vor. Ergänzende Daten werden durch Infrarotdetektoren auf der die Kantstraße querenden Kaiser-Friedrich-Straße ermittelt.

Radverkehrsdaten für die Kantstraße werden über die Mobilitätsplattform Strava Metro ausgewertet.

Pop-up Radweg und geschützter Radfahrstreifen Frankfurter Allee

Beschreibung der Maßnahme

Seit Mai 2020 gibt es auf der Nordseite der Frankfurter Allee stadteinwärts auf Höhe des U-Bahnhofs Samariterstraße zwischen Vogt- und Proskauer Straße einen Pop-up Radweg auf dem rechten Fahrstreifen. Dies bedeutet eine Entschärfung eines Konfliktpunktes zwischen Rad- und Fußverkehr, da Fußgänger:innen zum Ein- und Ausgang der U-Bahnhaltestelle Samariterstraße stets den Radweg kreuzen mussten um auf den Gehweg zu gelangen. Mit einer Verlagerung des Radverkehrs auf die Straße unter Wegfall von 20 Kfz-Stellplätzen wurde nicht nur eine punktuelle Verbesserung der Situation für den Radverkehr, sondern auch für den Fußverkehr geschaffen.

Seit Juli 2020 gibt es darüber hinaus auf der Südseite der Frankfurter Allee stadtauswärts einen geschützten Radstreifen zwischen Niederbarnimstraße und Jessnerstraße auf Länge von 800 Metern. Der teilweise geschützte Radstreifen wird durch sogenannte Leitboys gesichert.

Neben den Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur auf der Frankfurter Allee begann im September 2020 Einrichtung eines Fahrradstraßenkorridors entlang der Palisadenstraße – Weidenweg – Rigaer Straße mit dem Ziel, eine Alternative zur Frankfurter Allee / Karl-Marx-Allee zur Ost-West-Durchquerung in Friedrichshain anzubieten.

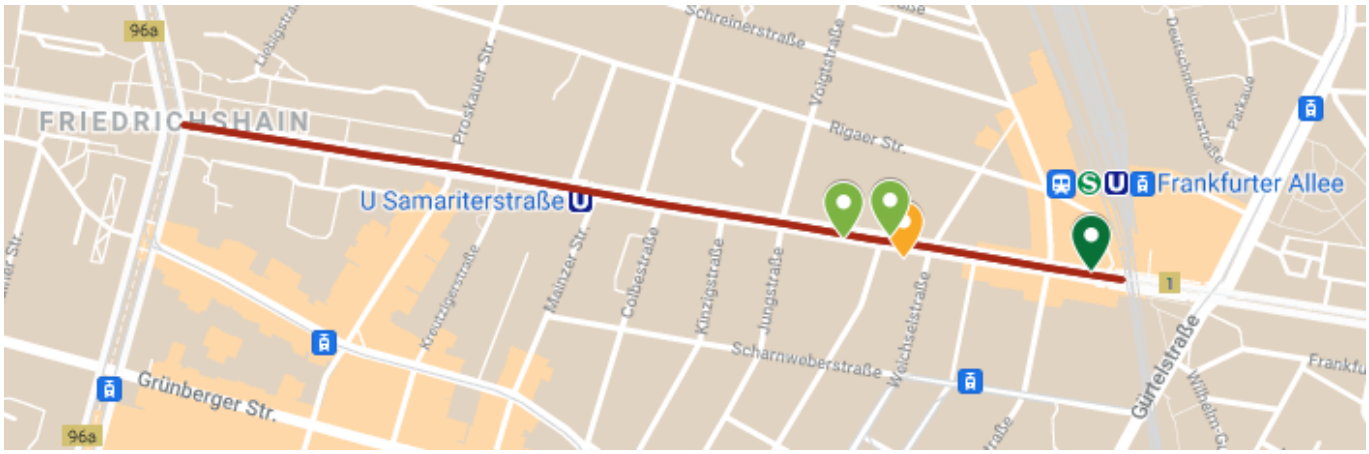


Abbildung 3: Frankfurter Allee mit teilweise neuer Radverkehrsinfrastruktur. Orange: NO2-Messung der SenUVK; Grün: Infrarotsensoren; Dunkelgrün: Radverkehrszählstelle

Daten zur Luftqualität

Die Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) betreibt auf Höhe der Frankfurter Allee 86b einen Messcontainer, der neben meteorologischen Daten und zahlreichen Luftschadstoffen wie Feinstaub auch den Luftschadstoff Stickstoffdioxid (NO_2) misst, der vorwiegend aus dem Straßenverkehr stammt.

Daten zu Verkehrsmenge und –zusammensetzung

Auf der Frankfurter Allee befinden sich zwei TEU-Verkehrsdetektoren, in dem Bereich in dem bereits ein Radfahrstreifen realisiert wurde. Im selben Straßenabschnitt befindet sich der Luftmesscontainer der SenUVK, der stundengenaue NO_2-Daten widergibt. Zwei weitere TEU-Verkehrsdetektoren befinden sich auf der auf Karl-Marx-Allee, die Verlängerung der Frankfurter Allee stadteinwärts.

Die Berliner SenUVK betreibt insgesamt 17 automatische Dauerzählstellen für den Fahrradverkehr, die kontinuierlich alle Fahrräder zählen, welche die Erfassungsquerschnitte der Zählstellen überfahren. Auf der Frankfurter Allee befindet sich auf Höhe des Ring-Center 1 die Radzählstelle #7.

Pop-up Radweg Kottbusser Straße und Kottbusser Damm

Der Pop-up Radweg auf dem Kottbusser Damm und in Richtung Norden weiterführend auf der Kottbusser Straße war einer der ersten Pop-up Radwege in Deutschland und wurde im April 2020 beidseitig und in voller Länge der beiden Straßen eingerichtet. Eine Umwandlung in dauerhafte Radfahrstreifen mit 2,50 m Breite sowie Schutzstreifen ist auf dem Kottbusser Damm seit 21.06.2021 beidseitig abgeschlossen. Der Pop-up Radweg über die gesamten 700 Meter Länge der Kottbusser Straße besteht weiterhin und soll zukünftig ebenfalls zu einem permanenten, geschützten Radfahrstreifen umgewandelt werden. Sämtliche Parkplätze auf der Hauptstraße sind weggefallen, stattdessen gibt es Lieferzonen für die zahlreichen angrenzenden Geschäfte und Gastronomiebetriebe, die nachts zum Parken genutzt werden können.

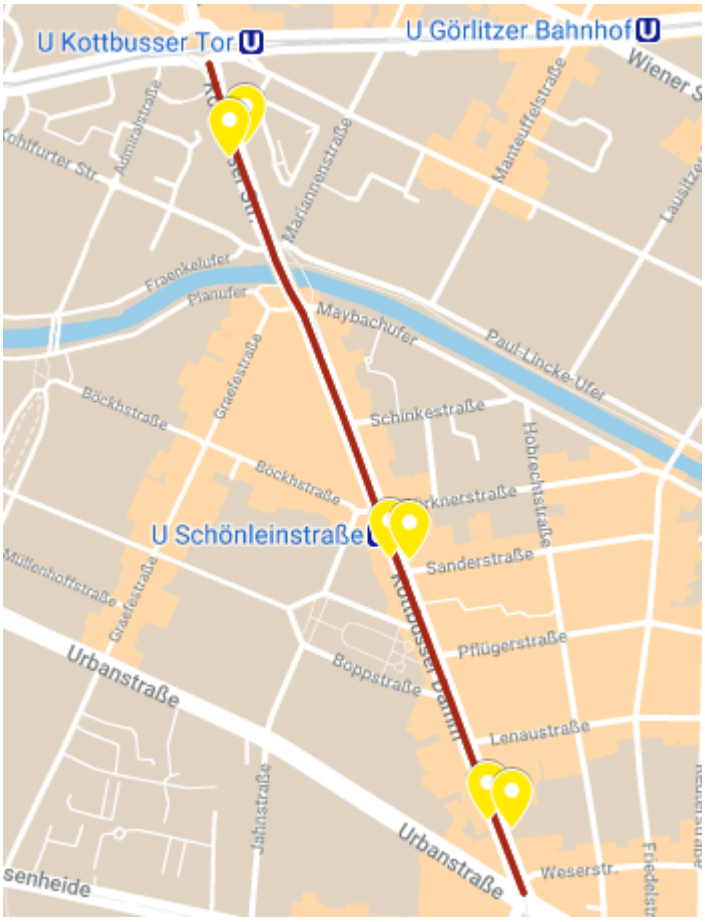


Abbildung 4: Pop-up Radweg Kottbusser Damm und Kottbusser Straße. Gelb: NO2-Messung der DUH

Daten zur Luftqualität

Das Institut für transformative Nachhaltigkeitsforschung IASS Potsdam hat die Einrichtung des Radwegs am Kottbusser Damm hinsichtlich seiner Auswirkung auf die Stickstoffdioxid-Belastung untersucht.[1]

Dabei wurden mobile Messungen in unmittelbarer Nähe zum Verkehr durchgeführt, die repräsentativ für die Belastung von Radfahrenden sind. Die Messungen des IASS Potsdam werden seit dem 22. Oktober 2020 durch DUH-eigene Messungen der NO_2-Belastung auf dem Bürgersteig ergänzt. Somit lässt sich auch eine Aussage treffen, wie sich die Luftqualität der Anwohner:innen sowie der Menschen in der reichlich vorhandenen Außengastronomie entwickelt hat.

Da für die Kottbusser Straße und den Kottbusser Damm keine historischen Luftqualitätsdaten vorliegen und die DUH Messungen erst nach Einführung des Radwegs gestartet sind, ist ein Vorher-Nachher Vergleich nicht durchführbar. Um dennoch Aussagen über die Entwicklung der Luftqualität tätigen zu können, wurden Vergleichsmessungen an Straßenabschnitten mit nahezu identischer Ausgangssituation durchgeführt. Die Auswahl erfolgte nach Umweltatlas des Landes Berlin, der die verkehrsbedingte Luftbelastung im Straßenraum 2020 für das gesamte Berliner Hauptstraßennetz rechnerisch prognostiziert.

[1] https://www.iass-potsdam.de/de/news/radweg-am-kottbusser-damm-fuehrt-zu-22-prozent-weniger-luftschadstoffen

Bei gleicher Verkehrsmenge können aufgrund unterschiedlicher Verkehrssituationen und Bebauungssituationen teilweise erhebliche Unterschiede in der Luftschadstoffbelastung auftreten. Daher wurden nur solche Straßenabschnitte miteinander verglichen, die laut Umweltatlas sowohl eine nahezu identische Verkehrsmenge als auch gleiche NO_2-Belastungen ausweisen. Zum Vergleich für die Kottbusser Straße wurde die Neue Bahnhofstraße in Friedrichshain sowie die Bachstraße im Berliner Hansaviertel herangezogen. Zum Vergleich für den Kottbusser Damm wurde die Neuköllner Hermannstraße sowie der Kurfürstendamm in Berlin Charlottenburg herangezogen. Auf allen genannten Straßen wurden im Zeitraum 30. Oktober 2020 bis 28. Februar 2021 DUH-eigene Messungen der NO_2-Belastung durchgeführt.

Daten zu Verkehrsmenge und -zusammensetzung

Viele Erhebungen und Modellierungen von Verkehrsstärken sind nicht öffentlich einsehbar und selbst die entsprechenden Stellen der Berliner Verwaltung haben oft keinen vollumfänglichen Zugang zu den Daten. Für den Kottbusser Damm wurden seitens der SenUVK stündliche, modellierte Verkehrsstärken bei der VMZ Berlin (dem Betreiber der Verkehrsinformationszentrale Berlin) abgefragt und der DUH zur Verfügung gestellt.

Radverkehrsdaten für den Kottbusser Damm und die Kottbusser Straße werden über die Mobilitätsplattform Strava Metro ausgewertet.

Pop-up Umweltspur Tempelhofer Damm

Beschreibung der Maßnahme

Die Planungen für Radverkehrsinfrastruktur auf dem Tempelhofer Damm gehen bereits viele Jahre zurück. Nach ersten Erfahrungen mit Pop-up Radwegen sollten im Sommer 2020 auch ein Pop-up Radweg auf dem Tempelhofer Damm eingerichtet werden, der dann ab Herbst 2020 verstetigt werden sollte. Dies ist nicht geschehen. Obwohl der Radweg seit vier Jahren beschlossen ist, verzögerte sich die Umsetzung immer wieder. Im April 2021 wurden Bauarbeiten an der U-Bahn Linie U6 begonnen und für den Schienenersatzverkehr eine Busspur angeordnet. Kurzfristig wurde diese Anordnung durch eine provisorische Fahrradspur, mit Freigabe für den Busverkehr ersetzt. Im Bereich zwischen Alt-Tempelhof und Alt-Mariendorf entfielen dafür alle Kfz-Parkplätze am rechten Fahrbahnrand. Zwischenzeitlich wurden die Bauarbeiten pausiert, die Radspur blieb jedoch erhalten. Die Bauarbeiten an der U6 wurden Ende Oktober 2021 beendet.

Nach jahrelangem Ringen um einen geschützten Fahrradweg am Tempelhofer Damm wurde Anfang November 2021 der Baustart für die dauerhafte Fahrradspur im Berliner Bezirk Tempelhof-Schöneberg gefeiert. Der 2,85 Meter breite Radweg soll durch Poller und weitere bauliche Maßnahmen vor dem Kfz-Verkehr geschützt werden. Eine Fertigstellung ist frühestens im 2. Quartal 2022 realistisch.

Daten zur Luftqualität

Die Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) betreibt auf Höhe des Tempelhofer Damms 148 eine Messstation um den Luftschadstoff Stickstoffdioxid (NO_2) zu messen, der vorwiegenden aus dem Straßenverkehr stammt.

Daten zu Verkehrsmenge und -zusammensetzung

Auf dem Tempelhofer Damm befinden sich insgesamt sechs TEU-Verkehrsdetektoren. Auf dem Mariendorfer Damm, der südlichen Verlängerung des Tempelhofer Damms gibt es fünf weitere TEU-Verkehrsdetektoren.

Radverkehrsdaten für den Tempelhofer Damm werden über die Mobilitätsplattform Strava Metro ausgewertet.

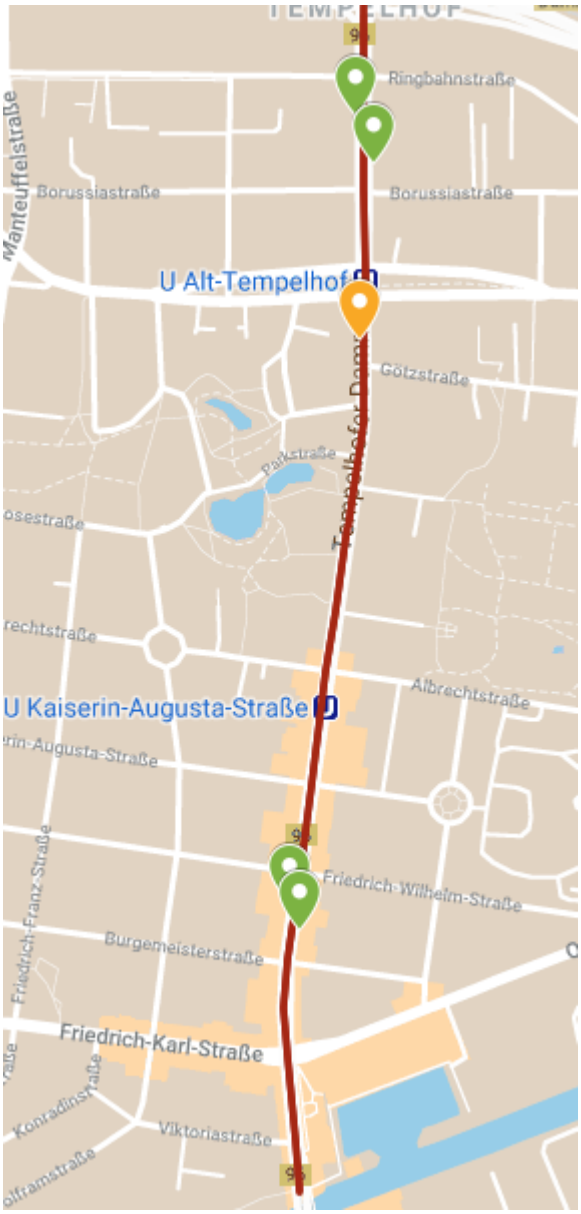


Abbildung 5: Umweltspur / Radweg Tempelhofer Damm. Orange: NO2-Messung der SenUVK; Grün: Infrarotsensoren

Pop-up Radweg Lindenstraße

Für die Lindenstraße, eine je Richtung dreispurige Hauptstraße, ist seitens des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg seit Ende des Jahres 2020 ein Pop-up Radweg angekündigt. Die Umsetzung gestaltet sich jedoch aufgrund vieler Bushaltestellen, Einmündungen und polizeilich besonders schützenswerter Einrichtungen, als besonders komplex und ist bisher nicht umgesetzt.

Daten zur Luftqualität

Seit dem 22. Oktober 2020 führt die DUH eigene Messungen der NO_2-Belastung durch, die an der Lindenstraße auf Höhe der Hausnummern 1, 27a, 39, 70, 81 und 115 durchgeführt werden. Die Messungen der NO_2-Belastung werden nun bereits seit mehr als einem Jahr fortgeführt.

Daten zu Verkehrsmenge und -zusammensetzung

Auf der Lindenstraße befinden sich zwei TEU-Verkehrsdetektoren.

Radverkehrsdaten für die Lindenstraße werden über die Mobilitätsplattform Strava Metro ausgewertet.

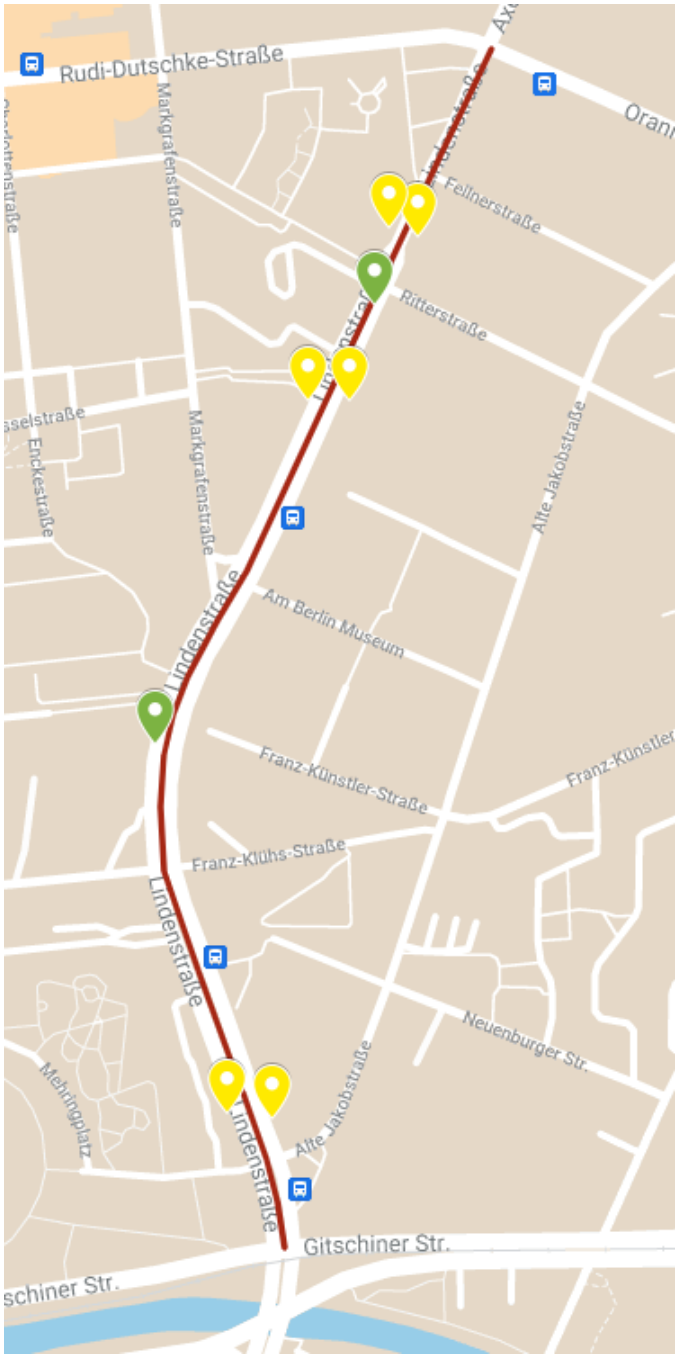


Abbildung 6: Pop-up Radweg Lindenstraße. Gelb: NO2-Messung der DUH; Grün: Infrarotsensoren

Parkraumbewirtschaftung

In vielen Innenstadtstraßen Berlins ist die Nachfrage nach Parkraum viel höher als das Angebot. Die Folge ist zunehmender Parksuchverkehr, der Zeit und Nerven kostet und zu mehr Lärm und Abgasen führt. Durch eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung kann dieser steigenden Nachfrage nach Parkraum entgegengewirkt werden. Parkraumbewirtschaftung meint dabei sowohl das gebührenpflichtige Parken im öffentlichen Straßenraum, als auch eine zeitliche Beschränkung des Parkens für ortsfremde Kraftfahrzeuge um den Parkdruck für Anwohnerinnen und Anwohner zu reduzieren.

Das Land Berlin hat sich im Rahmen der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Berlin 2019 – 2025 dazu verpflichtet, bis zum Jahr 2023 im gesamten Gebiet innerhalb des S-Bahn-Rings Parkraumbewirtschaftungszonen einzuführen. Dazu heißt es im Luftreinhalteplan: *„Parkraumbewirtschaftung dient vorrangig der Regulierung des ruhenden Verkehrs. Eine flächenhafte Bewirtschaftung eignet sich jedoch auch zur Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen und Förderung des Umstiegs auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Letzteres gilt besonders für Pendlerverkehre und Kurzstrecken. In bewirtschafteten Zonen wird regelmäßig ein sinkender Parkdruck festgestellt, der den Parksuchverkehr reduziert. Somit leistet das Instrument einer Parkraumbewirtschaftung einen Beitrag zur Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte.“*

Abbildung 7: Neuer Parkscheinautomat in der Parkraumbewirtschaftungszone Moabiter Werder

Parkraumbewirtschaftungszone Alt-Tempelhof

Beschreibung der Maßnahme

Einhergehend mit dem Pop-up Radweg am Tempelhofer Damm, soll im Laufe des Jahres 2021 eine Parkraumbewirtschaftung in den angrenzenden Quartieren eingeführt werden. Auf dem Tempelhofer Damm fallen bei einem Umbau insgesamt etwa 300 Parkplätze weg. Für den Lieferverkehr sollen eigene Zonen auf der jeweils rechten Fahrspur ausgewiesen werden.

Um den sowieso schon hohen Parkdruck in den umliegenden Wohngebieten einzugrenzen, sollen die fast 9.000 Parkplätze zukünftig bewirtschaftet werden.

Sowohl die Umsetzung des Pop-up Radwegs auf dem Tempelhofer Damm, als auch die Einführung der Parkraumbewirtschaftung war spätestens im Laufe des Jahres 2021 geplant, verzögerte sich jedoch weiter. Aktuell wird die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung vorrangig aufgrund von Personalmangel für die Parkraumüberwachung verzögert.

Die Errichtung einer Parkraumbewirtschaftungszone rund um das betroffene Gebiet bevorzugt die Anwohnenden mit eigenem Pkw, die einen Bewohnerparkausweis beantragen können. Sie sind damit gegenüber dem großen Anteil der gebietsfremden Dauerparker bevorteilt.

Abbildung 8: Parkraumbewirtschaftungszone Alt-Tempelhof inklusive Tempelhofer Damm. Gelb: NO2-Messung der DUH; Orange: NO2-Messung der Sen-UVK; Grün: Infrarotsensoren

Daten zur Luftqualität

Die Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) betreibt auf Höhe des Tempelhofer Damms 148 eine Messstation um den Luftschadstoff Stickstoffdioxid (NO_2) zu messen, der vorwiegenden aus dem Straßenverkehr stammt – siehe Testbed Tempelhofer Damm.

Begleitend werden durch die DUH seit Februar 2021 eigene Messungen der NO_2-Belastung durchgeführt. Die Messgeräte finden sich auf Höhe der Kaiserin-Auguste Straße 74 sowie der Theodorstraße 5.

Daten zu Verkehrsmenge und -zusammensetzung

Auf dem Tempelhofer Damm befinden sich insgesamt sechs TEU-Verkehrsdetektoren. Auf der parallel dazu verlaufenden Manteuffelstraße gibt es vier TEU-Verkehrsdetektoren und auf dem Mariendorfer Damm, der südlichen Verlängerung des Tempelhofer Damms gibt es fünf weitere TEU-Verkehrsdetektoren.

Großgörschenstr. (Zone)/ Fahrradstraße Monumentenstraße

Beschreibung der Maßnahme

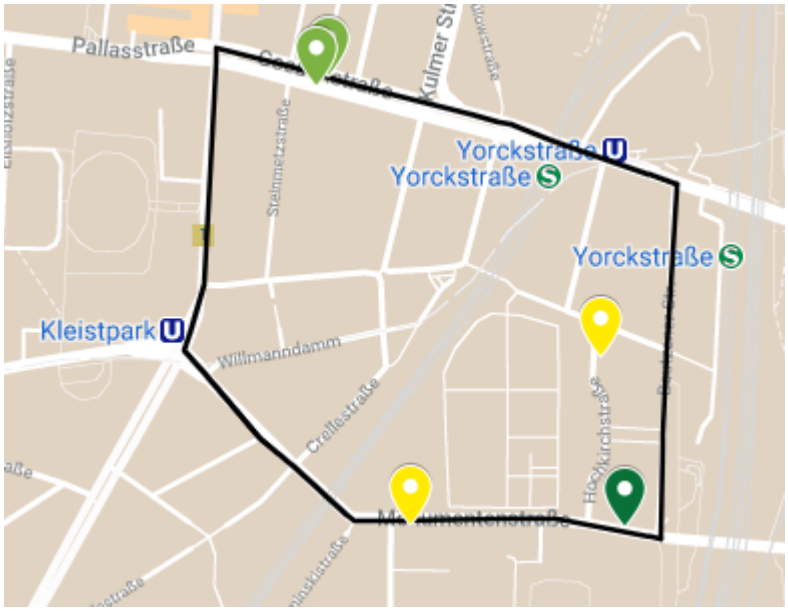


Abbildung 9: Parkraumbewirtschaftungszone Großgörschenstraße. Gelb: NO2-Messung der DUH; Grün: Infrarotsensoren; Dunkelgrün: Radverkehrszählstelle

Auch im Bezirk Tempelhof-Schöneberg soll eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf 100 % der Fläche umgesetzt werden, die innerhalb des S-Bahn Rings liegt. Dabei kam es seit dem Beschluss im Jahr 2019 immer wieder zu Verzögerungen. Nun soll es noch im Jahr 2021 mit dem durch Wohnnutzung geprägten Bereich Großgörschenstraße losgehen. Aktuell kommt es aufgrund von Personalmangel für die Parkraumkontrolle zu weiteren Verzögerungen. Darüber hinaus soll die Monumentenstraße zur Fahrradstraße werden, wann ist jedoch noch unklar. Die Maßnahme wurde schon vor 15 Jahren vom Senat angeregt, stieß aber anfangs auf Ablehnung im Bezirk. Eine Umsetzung ist mittlerweile geplant aber nicht terminiert. Rund um die Großgörschenstraße ist eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt worden mit dem Ziel den motorisierten Individualverkehr deutlich zu reduzieren.

Daten zur Luftqualität

Seit Februar 2021 führt die DUH eigene Messungen der NO_2-Belastung durch. Die Passivsammler sind in der Monumentenstraße 3 sowie der Hochkirchstraße 9 angebracht.

Daten zu Verkehrsmenge und -zusammensetzung

Auf der am nördlichen Rand der Parkraumbewirtschaftungszone Großgörschenstraße verlaufenden Pallasstraße befinden sich zwei TEU-Verkehrsdetektoren. Die Berliner SenUVK betreibt insgesamt 17 automatische Dauerzählstellen für den Fahrradverkehr, die kontinuierlich alle Fahrräder zählen, welche die Erfassungsquerschnitte der Zählstellen überfahren. Auf der Monumentenstraße befindet sich auf Höhe der Hausnummer 32 die Radzählstelle #6.

Parkraumbewirtschaftung Moabiter Werder und Hansaviertel

Beschreibung der Maßnahme

Aufgrund des zunehmenden Parkdrucks und der weiteren Verdichtung und Zunahme des Verkehrs, wurden die Parkzonen Moabiter Werder und Hansaviertel zum 01. April 2021 eingeführt, um die Anwohner:innen durch Zurückdrängen gebietsfremden Langzeitparkens zu schützen, den Parksuchverkehr zu reduzieren, zweite Reihe Parken effektiver zu unterbinden, die Stellplatzsuche zu vereinfachen sowie

Lärm und Schadstoffe zu reduzieren. Die betroffenen Zonen leiden unter einem besonders hohen Parkdruck, da sie in unmittelbarer Nachbarschaft zum Berliner Hauptbahnhof, dem Regierungsviertel sowie der Charité Universitätsmedizin liegen und damit von besonders viel ortsfremdem Kfz-Verkehr geprägt sind. Die Parkgebühr fürs Kurzzeitparken beträgt seit dem 01. April 2021 2 € pro Stunde. Die Bewirtschaftungszeiten sind Montag bis Freitag von 9:00 bis 20:00 und Samstag von 9:00 bis 18:00. Auf Antrag erhalten Bewohner:innen mit amtlich gemeldetem und tatsächlichem Wohnsitz innerhalb der Zone für jeweils ein auf sie zugelassenes Kraftfahrzeug einen Bewohnerparkausweis.

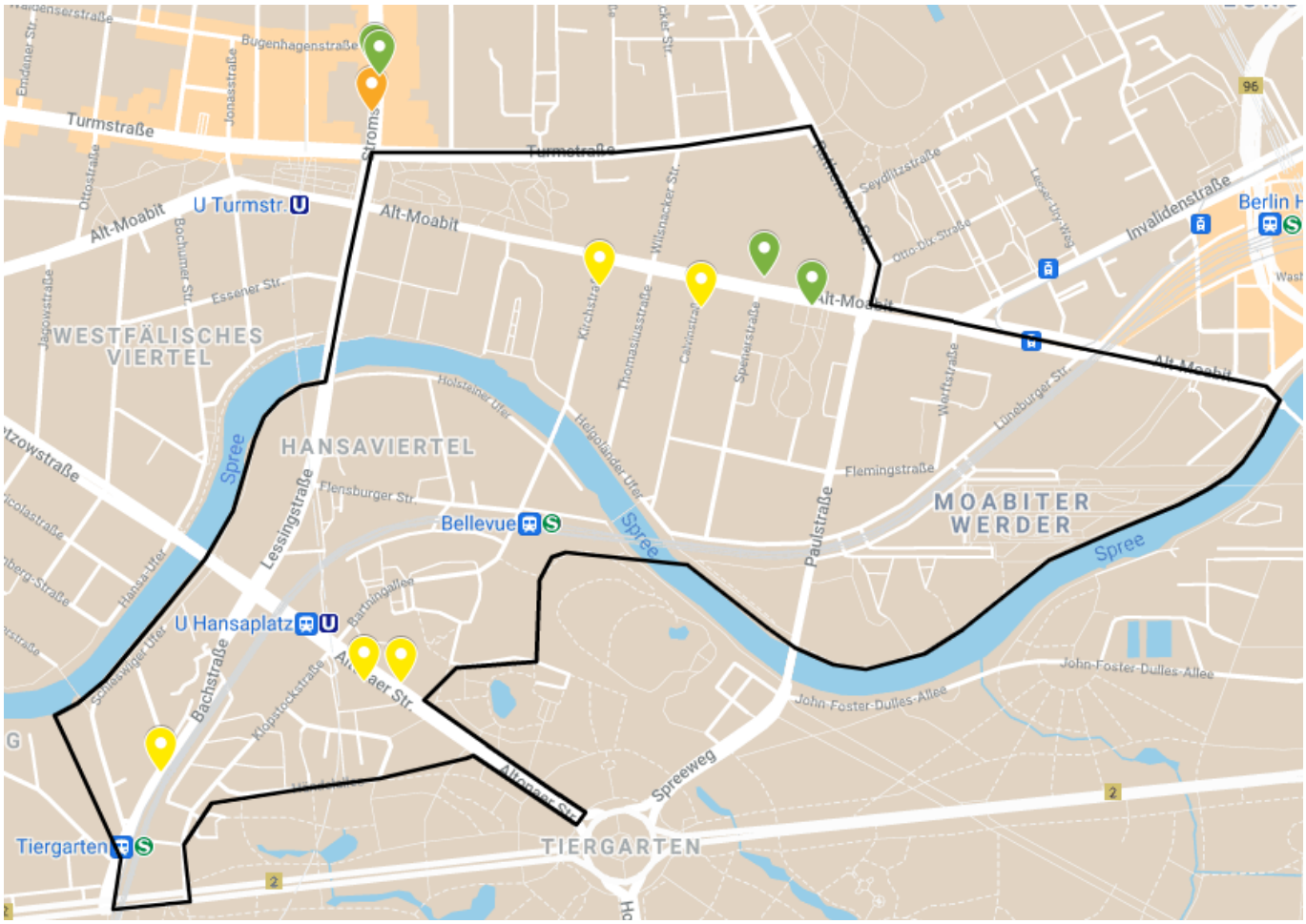


Abbildung 10: Parkraumbewirtschaftungszonen Hansaviertel und Moabiter Werder. Gelb: NO2-Messung der DUH; Orange: NO2-Messung der SenUVK; Grün: Infrarotsensoren

Daten zur Luftqualität

Seit dem Februar 2021 führt die DUH eigene Messungen der NO_2-Belastung durch. Die Passivsammler sind in der Kirchstraße 24 sowie der Calvinstraße 33 angebracht. Darüber hinaus gibt es eine Luftqualitäts-Messstelle SenUVK an der Stromstraße 58/61. Diese Messstelle liegt zwar leicht außerhalb der neuen Parkzonen, ist jedoch eine der Haupt-Zufahrtsstraßen in die Bewohnerparkgebiete.

Daten zu Verkehrsmenge und -zusammensetzung

Auf der Straße Alt-Moabit in der Parkraumbewirtschaftungszone Moabiter Werden befinden sich zwei TEU-Verkehrsdetektoren. Auf der Stromstraße, einer zentralen Zufahrtsstraße für die Gebiete in Nord-Süd-Richtung befinden sich weitere zwei TEU-Verkehrsdetektoren.

Geschwindigkeitsreduktionen

Eine Reduzierung der innerörtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 auf Hauptstraßen, Tempo 20 in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen und Schrittgeschwindigkeit in verkehrsberuhigten Bereichen hat zahlreiche positive Effekte auf die Lärmbelastung, die Verkehrssicherheit und die direkten CO_2- und Luftschadstoffemissionen der Fahrzeuge. Dennoch ist diese Erkenntnis umstritten, da immer wieder Studien herangezogen werden, wonach die Luftschadstoff- sowie CO_2-Emissionen bei Tempo 50 niedriger seien, als bei Tempo 30.

Die Feststellung, dass bei konstant gefahrenem Tempo 50 die Emissionen etwas niedriger sind als bei Tempo 30, ist in der Theorie richtig. Für den Stadtverkehr ist diese Erkenntnis jedoch irrelevant, weil hier kein konstantes Tempo gefahren werden kann – durch Hindernisse in Form anderer Fahrzeuge, durch Einmündungen mit Vorfahrt, Zweite-Reihe-Parker, rote Ampeln, überraschende Situationen, stockenden Verkehr, Staus und weitere Einschränkungen. Auch das Umweltbundesamt kommt zu diesem Ergebnis: „Tempo 30 reduziert die Luftbelastung, wenn es gelingt, die Qualität des Verkehrsflusses beizubehalten oder zu verbessern.“[2]

Tempo 30 reduziert im Stadtverkehr nachweislich den Stickoxidausstoß, indem Beschleunigungsvorgänge deutlich verringert werden. Die Emissionsminderung von Tempo 30 beruht also auf einem gleichmäßigeren Verkehrsfluss mit einem höheren Anteil konstanter Fahrweise. Dafür ist selbstverständlich eine Anpassung der Ampelschaltungen notwendig. Aufgrund der Vielzahl an Untersuchungen zu diesem Thema, betrachten wir Geschwindigkeitsreduzierungen ausschließlich in Kombination mit weiteren Maßnahmen.

Maßnahmenkombinationen

Im innerstädtischen Verkehr gibt es nicht „die eine“ Maßnahme, die alleine für bessere Luftqualität, niedrigere Lärmbelastung und weniger Treibhausgasemissionen führt. Um Wohnviertel lebenswert und klimafreundlich umzugestalten, ist ein ganzes Bündel an Maßnahmen notwendig, wobei sowohl Push- als auch Pull-Maßnahmen umgesetzt werden müssen. Dabei ist von einer gegenseitigen Verstärkung der Maßnahmen auszugehen die für sich alleine genommen keine deutliche Wirkung entfalten. Mir Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur, Parkraummanagement und niedrigeren Höchstgeschwindigkeiten lassen sich ganze Quartiere sicherer und lebenswerter gestalten. Daher werden im Rahmen dieses Projektes auch Testbeds untersucht, bei denen verschiedene Maßnahmen ineinandergreifen.

[2] https://www.umweltbundesamt.de/themen/tempo-30-an-hauptverkehrsstrassen-wirkt

Radfahrstreifen und Tempo 30 Hermannstraße

Beschreibung der Maßnahme

Auf beiden Seiten der Hermannstraße soll ein jeweils mindestens 2 Meter breiter, geschützter Radweg eingeführt werden, der abschnittsweise durch Poller gesichert wird. Dafür werden circa 60% der Parkplätze entfallen. Im südlichen Abschnitt wird es eine gemeinsame Spur für Busse und Radfahrer:innen geben. Zudem wurde im Mai 2021 ein Tempolimit vom 30km/h auf der gesamten Hermannstraße eingeführt.

In einem ersten Bauabschnitt wird der südliche Abschnitt zwischen Juliusstraße und S- und U-Bahnhof Hermannstraße mit einer Busspur auf der auch Radfahrer:innen fahren dürfen umgestaltet.

Im zweiten Bauabschnitt zwischen S- und U-Bahnhof Hermannstraße bis zum Hermannplatz wird eine geschützte Spur für Radfahrer:innen eingerichtet.

Daten zur Luftqualität

Die Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) betreibt auf Höhe des der Hermannstraße 120 eine Messstation um den Luftschadstoff Stickstoffdioxid (NO_2) zu messen, der vorwiegenden aus dem Straßenverkehr stammt. Begleitend werden durch die DUH seit Oktober 2020 eigene Messungen der NO_2-Belastung durchgeführt. Die Messgeräte finden sich auf der Hermannstraße auf Höhe der Hausnummern 214 und 48.

Daten zu Verkehrsmenge und -zusammensetzung

Im südlichen Teil der Hermannstraße befinden sich zwei TEU-Verkehrsdetektoren, dort wo bereits ein Radfahrstreifen realisiert wurde. Die Verkehrsdetektoren befinden

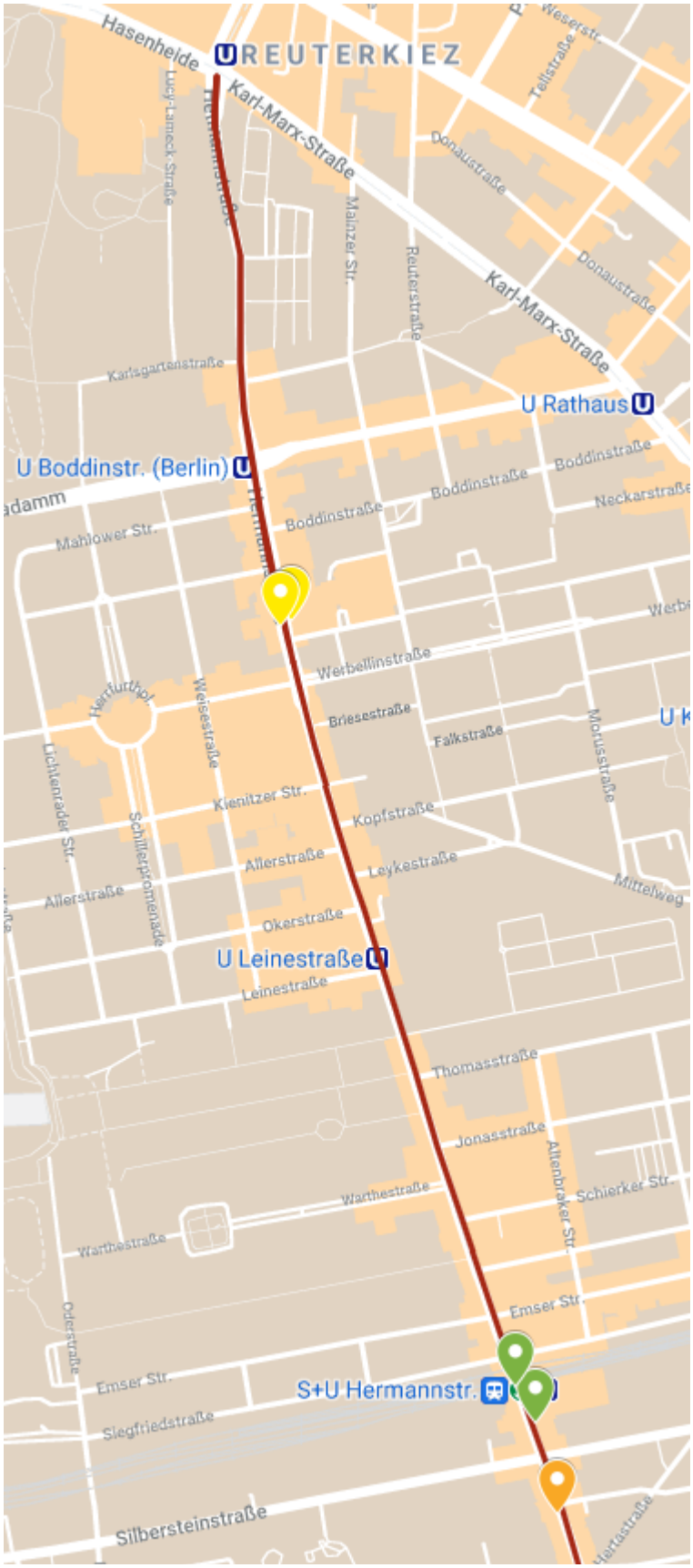


Abbildung 11: Hermannstraße. Gelb: NO2-Messung der DUH; Orange: NO2-Messung der SenUVK; Grün: Infrarotsensoren

sich in unmittelbarer Nähe der SenUVK NO_2-Messstelle.

Radverkehrsdaten für die Hermannstraße werden über die Mobilitätsplattform Strava Metro ausgewertet.

Verkehrsberuhigter Bergmannkiez

Beschreibung der Maßnahme

Nach jahrelanger Vorbereitung und umfangreichen Bürger:innenbeteiligungen soll der gesamte Bergmannkiez verkehrlich umgestalten werden und damit zum Modellprojekt für den Kiez der Zukunft werden. Dabei spielt die Umgestaltung der zentralen Bergmannstraße eine wichtige Rolle. Schrittweise soll sie innerhalb von drei Jahren Autofrei werden. Im Mai 2021 erfolgten die ersten Umsetzungen, mit einem Durchfahrtsverbot („Anlieger frei“) mit Ausnahme der Friesenstraße und der Zossener Straße. Ziel ist es, den Durchgangsverkehr im gesamten Bergmannkiez zu unterbinden. Zeitgleich wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf mehreren Straßen im Bezirk auf Tempo 20 reduziert. Am 21 Juni startet die zweite, vierwöchige Umbauphase zur Verkehrsberuhigung, zwischen Nostitzstraße und Zossener Straße mit folgenden Maßnahmen: Geschützter Zwei-Richtungs-Radweg, Aufstellung von Grünelementen, Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 10 km/h, Einbahnstraßenregelung im Abschnitt Zossener Straße Richtung Nostitzstraße, zusätzliche Lieferbereiche Querungsbereiche für Fußgänger:innen.

In nächsten Schritt werden die Zossener Straße sowie die Friesenstraße aus dem übergeordneten Straßennetz gelöst werden und auch hier ein Durchfahrtsverbot („Anlieger frei“) angeordnet werden. Für diese Maßnahme ist die Erstellung eines Verkehrsgutachtens notwendig, das bis im dritten Quartal 2021 vorliegen wird.

Zur Verminderung des Durchgangsverkehrs werden in weiteren Schritten gegenläufigen Einbahnstraßenregelungen stufenweise eingeführt und die Einfahrtsbereiche in den Bergmannkiez umgestaltet. In dieser Phase werden nördlich und südlich des Chamissoplatzes Fußgänger:innenzonen eingerichtet.

Für die Gestaltung der geplanten Fußgänger:innenzone in der Bergmannstraße wird das Bezirksamt voraussichtlich im ersten Quartal 2022 einen städtebaulichen Wettbewerb ausschreiben. Die Straße soll künftig klimaresilient gestaltet werden, durch Begrünung und Wasserelemente (Trinkbrunnen, Wasserspiele) wird durch Verdunstungskühle und Schatten die Temperatur der Straße abgesenkt und somit die Aufenthaltsqualität verbessert.

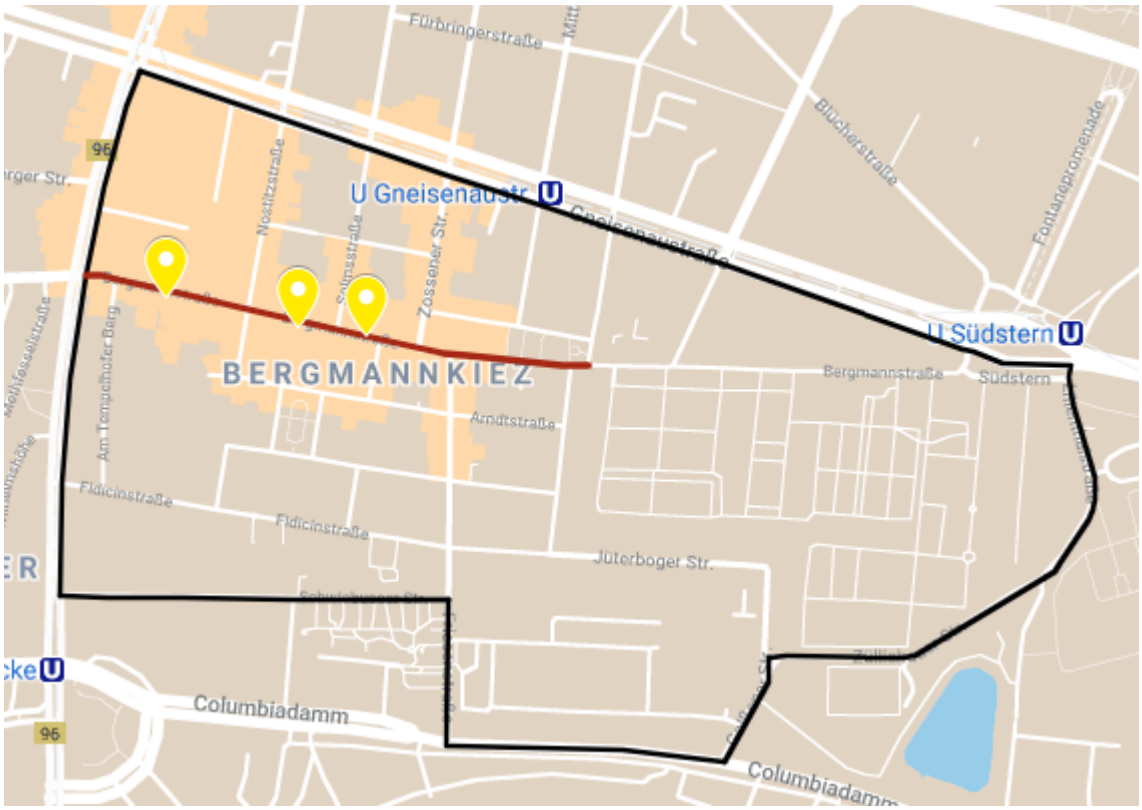


Abbildung 12: Bergmannkiez inklusive Bergmannstraße. Gelb: NO2-Messung der DUH

Daten zur Luftqualität

Da es seitens des Bezirks und des Berliner Senats keine Erfassung der Luftqualität gibt, führt die DUH selbst seit September 2020 Messungen der Luftqualität an der zentralen Bergmannstraße auf Höhe der Hausnummern 4, 13 und 92 durch.

Daten zu Verkehrsmenge und -zusammensetzung

Die LK Argus GmbH hat im Auftrag der SenUVK Berlin einer Vorher-Nachher-Untersuchung der Begegnungszone Bergmannstraße angefertigt, für die Verkehrsmengen und Kfz-Fahrgeschwindigkeiten, Radverkehrsmengen und Fußverkehrsmengen erhoben wurden. Die Vorher-Untersuchungen fanden im Zeitraum Mai 2012 bis März 2018 statt. Die Daten des Nachher-Zeitraums wurden im August 2019 erhoben, zu einem Zeitpunkt als eine temporäre Begegnungszone getestet wurde. Dieses Modell wurde mittlerweile verworfen und durch ein neues Konzept ersetzt, dass sich aktuell in den ersten Schritten der Umsetzung befindet.[3] Demnach sind neue Nachher-Untersuchungen notwendig, die jedoch mit den hier erhobenen Vorher-Untersuchungen abgeglichen werden können.

Radverkehrsdaten für die zentral im Bergmannkiez gelegene Bergmannstraße werden über die Mobilitätsplattform Strava Metro ausgewertet.

[3] https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/begegnungszonen/begleituntersuchungen_bergmannstrasse_lk-argus.pdf

Flaniermeile autofreie Friedrichstraße

Beschreibung der Maßnahme

Seit Ende August 2020 dürfen keine Autos mehr auf der Friedrichstraße zwischen Leipziger Straße und Französischer Straße fahren. Stattdessen wurde ein breiter Radweg angelegt. Der Platz für zu Fuß Gehende wurde ausgeweitet und die Aufenthaltsqualität mit neuen Sitzgelegenheiten und Pflanzkübeln deutlich erhöht.

Ziel des Projektes ist es, die Straße im Herzen der Stadt durch eine verbesserte Luftqualität und eine geringere Lärmbelastung in Ihrer Aufenthaltsqualität zu verbessern. Eine Untersuchung der Deutschen Umwelthilfe (DUH) zeigt nun, dass sich die provisorisch eingerichtete autofreie Friedrichstraße in Berlin tatsächlich positiv auf die Luftqualität auswirkt.

Daten zur Luftqualität

Die Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klima (SenUVK) betreibt seit vielen Jahren eine Messung der NO_2-Belastung auf Höhe der Friedrichstraße 172. Die Messungen der SenUVK werden seit dem 22. Oktober 2020 durch DUH-eigene Messungen der NO_2-Belastung ergänzt, die an der Friedrichstraße auf Höhe der Hausnummern 194-199, 56, 63, 187, 76, 172, 83, 158-164 durchgeführt werden. Die Messungen der NO_2-Belastung liefen bis zum 30. April 2021 wodurch sich ein Mittelwert über ein halbes Jahr bilden lässt.

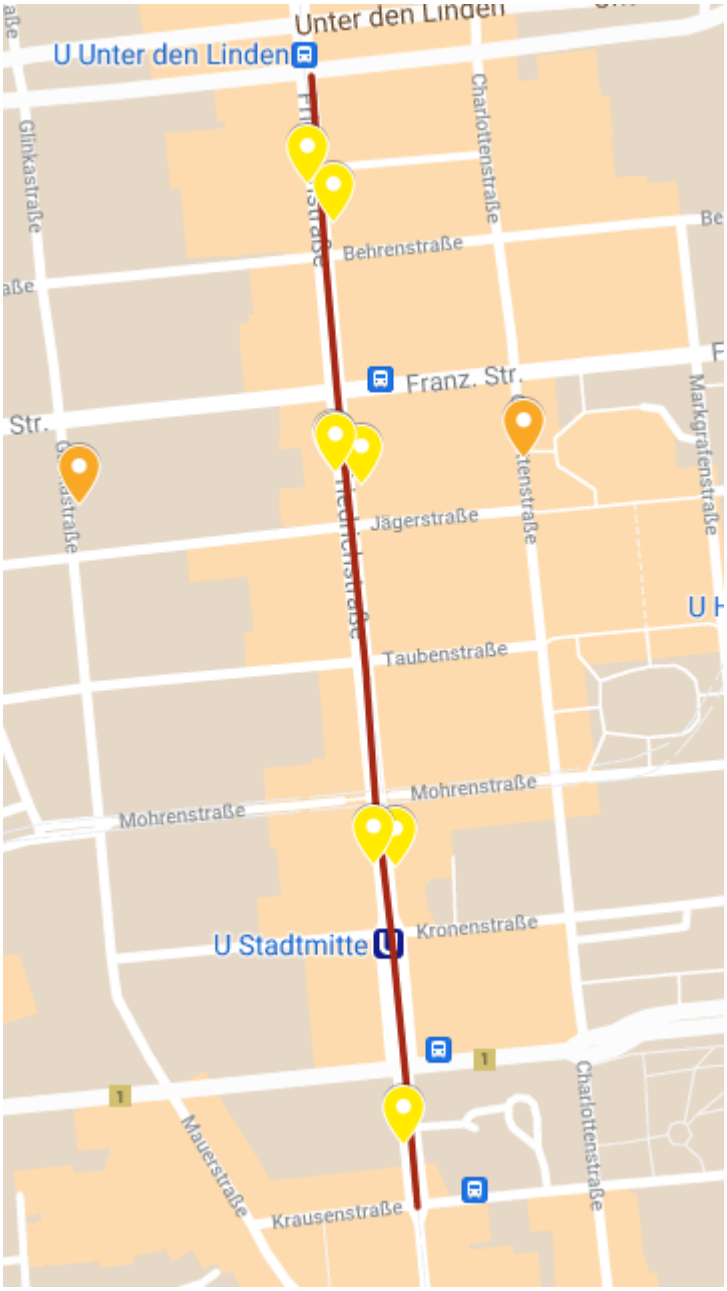


Abbildung 13: Flaniermeile Friedrichstraße. Gelb: NO2-Messung der DUH; Orange: NO2-Messung der SenUVK

Darüber hinaus führt die SenUVK seit Anfang Juni 2020 Messungen auf potentiellen Ausweichstrecken für den Kfz-Verkehr durch. Die Passivsammler sind an den Standorten Charlottenstraße 50-52 und an der Glinkastraße 30-32 positioniert.

Daten zu Verkehrsmenge und -zusammensetzung

Zur Bewertung der Verkehrsentwicklung werden im Umfeld der Flaniermeile Friedrichstraße seit Juli 2020 umfangreiche Videozählungen erhoben. Gezählt werden Kfz, Rad- und Fußverkehr. Dabei gab es zwei erste Erhebungen vor Einrichtung der Flaniermeile und bisher acht Erhebungen während des Verkehrsversuchs. In diesem Zusammenhangwerden an insgesamt 25 Knotenpunkte Kfz- und Radverkehrsmengen erhoben und an insgesamt acht Stellen findet eine zusätzliche Erfassung des Fußverkehrs statt.

Fazit

Alle Interview-Partner:innen, die im Rahmen dieses Projekt gefragt wurden, bestätigen eine hohe Relevanz von Verkehrsdaten um Planungen effektiver und effizienter zu gestalten und Erfolge besser zu kommunizieren. Dennoch findet durch die Behörden keine systematische und flächendeckende Erhebung von Verkehrsdaten statt. Vor allem im Bereich Radverkehr gibt es nur wenige punktuelle Erhebungen, so dass auf Daten von privaten, kommerziellen Unternehmen zurückgegriffen werden muss, die nur einen geringen Teil der Radfahrenden abdecken. Im Bereich Fußverkehr sieht die Datengrundlage noch schlechter aus.

Zur Implementierung von verkehrlichen Maßnahmen findet oftmals eine Analyse der Verkehrssituation im Vorfeld statt – sei es um Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes oder der Luftqualität anordnen zu können oder um die verkehrliche Notwendigkeit darlegen zu können. Nach Implementierung einer Maßnahme findet jedoch nur in einigen Ausnahmen eine erneute Analyse statt, so dass die Wirksamkeit einer Maßnahme oft nicht hinreichend belegt und kommuniziert werden kann

Durch teils jahrelange Verzögerungen, selbst bei beschlossenen Maßnahmen, ist eine solche Evaluation nicht immer im Rahmen eines zeitlich befristeten Projektes möglich.

ICLEI Local Governments for Sustainability EUROPE

This project receives funding from the ICLEI Action Fund

action-fund.iclei-europe.org

Stand: 30.11.2021

Deutsche Umwelthilfe

Deutsche Umwelthilfe e.V.

Bundesgeschäftsstelle Radolfzell
Fritz-Reichle-Ring 4
78315 Radolfzell
Tel.: 07732 9995-0

Bundesgeschäftsstelle Berlin
Hackescher Markt 4
Eingang: Neue Promenade 3
10178 Berlin
Tel.: 030 2400867-0

Ansprechpartner

Robin Kulpa
Projektleiter Verkehr und Luftreinhaltung
Tel.: 030 2400867 -751
E-Mail: kulpa@duh.de

Annette Stolle
Stellvertretende Bereichsleiterin Verkehr und Luftreinhaltung
Tel.: 030 2400867 -78
E-Mail: stolle@duh.de

.de **www.duh.de** @ **info@duh.de** **umwelthilfe** **umwelthilfe** Wir halten Sie auf dem Laufenden: **www.duh.de/newsletter-abo**

DZI Spenden-Siegel

Die Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH) ist als gemeinnützige Umwelt- und Verbraucherschutzorganisation anerkannt. Sie ist mit dem DZI-Spendensiegel ausgezeichnet. Testamentarische Zuwendungen sind von der Erbschafts- und Schenkungssteuer befreit.

Wir machen uns seit über 40 Jahren stark für den Klimaschutz und kämpfen für den Erhalt von Natur und Artenvielfalt. Bitte unterstützen Sie unsere Arbeit mit Ihrer Spende – damit Natur und Mensch eine Zukunft haben. Herzlichen Dank! **www.duh.de/spenden**

Unser Spendenkonto: Bank für Sozialwirtschaft Köln | IBAN: DE45 3702 0500 0008 1900 02 | BIC: BFSWDE33XXX