



# Verkehrswende im Wrangelkiez

---

## WARUM EIGENTLICH?



# URBANE VERKEHRSWENDE

## WAS VERSTEHEN WIR DARUNTER?

Lange Zeit wurde das private Auto in der Stadt als Selbstverständlichkeit betrachtet. **Negative Auswirkungen** für alle wurden der individuellen Freiheit einzelner untergeordnet. Dass dieses Denken an Grenzen stößt, ist unvermeidbar. Zu groß sind die negativen Effekte, die mit dem zunehmenden Pkw-Verkehr einhergehen:

- **Luftverschmutzung** und damit verbundene negative ökologische und gesundheitliche Auswirkungen
- hohe **Unfallgefahr** und damit verbundene Personenschäden
- hohe **Flächeninanspruchnahme** im knappen städtischen Raum
- **Lärmbelastung** mit gesundheitlichen Schäden
- **soziale Belastung** durch Benachteiligung anderer Verkehrsteilnehmer
- **negative stadträumliche Auswirkungen**



Zweite-Reihe- und Falsch-Parken sind in der Wrangelstraße an der Tagesordnung (Foto: IVP)

Ein **Wandel des Verkehrssystems** kann nur gelingen, wenn die Zahl der Autos in der Stadt abnimmt, damit Umwelt- und Personenschäden reduziert werden, die Luftqualität verbessert und der Platz, den das Auto in der Stadt zum Fahren und Parken in Anspruch nimmt, neu verteilt wird. Die Stärkung der **Nahmobilität**, also der Fuß- und Radverkehr, in Verbindung mit dem ÖPNV, ist die wesentliche Stellschraube, um ein zukunftsfähiges Verkehrssystem in der Stadt zu gewährleisten.

Um diesen Problemfeldern zu begegnen, benötigen wir ein neues Grundverständnis darüber, wie wir uns in der Stadt bewegen. Nicht der Komfort des Einzelnen, sondern ein **menschen-, umwelt- und stadterträglicher** Verkehr, der allen **Menschen** zugutekommt, steht im Vordergrund. Die Verkehrswende setzt dieses neue Grundverständnis in die Tat um.



Hoher Nutzungsdruck in der Falckensteinstraße (Foto: IVP)

# DIE VERKEHRSWENDE IM KIEZ...

## ...LÖST BESTEHENDE VERKEHRSPROBLEME

Die Verkehrssituation im Wrangelkiez ist geprägt durch:

- **unübersichtliche Verhältnisse** auf der Straße
- **permanente Regelverstöße** durch die Verkehrsteilnehmenden
- **Nutzungskonkurrenzen** auf der Fahrbahn und den Gehwegen

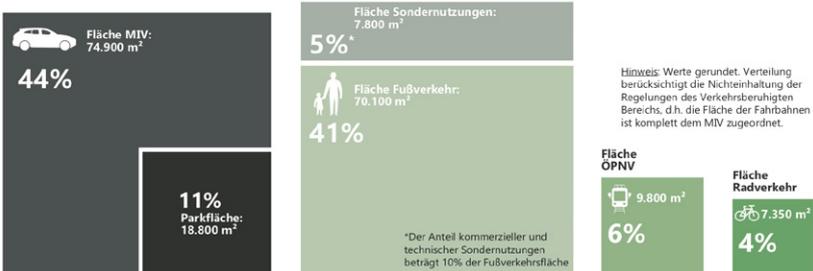
Die Zahl der Pkw-Besitzer:innen im Wrangelkiez ist verhältnismäßig gering. Nur 17 Prozent der Menschen im Kiez besitzen ein Auto<sup>1</sup>. Trotzdem stehen dem Pkw-Verkehr 44 Prozent der Verkehrsfläche zur Verfügung. Hinzu kommt, dass ein Großteil der Pkw-Besitzer:innen das eigene Auto nur sehr selten nutzen. Indem das Fahrzeug durchschnittlich 23 Stunden am Tag im öffentlichen Raum geparkt wird, wandelt es sich zum Stehzeug und beansprucht Raum, der für andere Nutzungen fehlt.

## ...VERTEILT ÖFFENTLICHEN RAUM GERECHTER

Die ungleiche Verteilung des öffentlichen Raums stellt der Nahmobilität viele Hürden in den Weg:

- Verkehrsteilnehmende treten in **Konkurrenz** zueinander – das Fahrrad auf dem Gehweg ist keine Lösung.
- **Wenig Platz und hoher Verkehrsdruck** führen zu Stress und Aggressionen – die Unfallgefahr steigt vor allem für Radfahrende und Fußgänger:innen.
- **Hoher Parkdruck** führt zur Einschränkung des Lieferverkehrs und illegalem Parken, wodurch das Überqueren der Fahrbahnen erschwert, Sichtbeziehungen verstellt und so die Unfallgefahr erhöht wird.
- Menschen, die **besondere Berücksichtigung** brauchen, also etwa Kinder, Menschen mit Behinderung und Senioren, sind in einem von Autos dominierten Umfeld **benachteiligt**.

Eine **Lösung** dieser Probleme kann nur darin liegen, den Kfz-Verkehr im Wrangelkiez zu reduzieren. Indem der Verkehrsdruck von den Straßen genommen wird, ist die Fortbewegung mit dem Rad oder zu Fuß sicherer und angenehmer. Außerdem können neue Aufenthalts- und Grünflächen geschaffen werden. Eine generelle Reduktion des Kfz-Verkehrs kommt auch jenen Menschen zugute, die aus beruflichen oder gesundheitlichen Gründen auf das Kfz angewiesen sind.



Weitere Ergebnisse einsehbar auf dem Blog:  
<https://wrangelkiez.hypothesen.org/analyse-der-flaechenverteilung-im-wrangelkiez>

© Eigene Darstellung auf Basis von Geoportall Berlin.

## ...WIRD VON DER MEHRHEIT BEFÜRWORDET

Die **Zivilgesellschaft** fordert einen Wandel im Verkehr. Das machen verschiedene Initiativen, wie der Volksentscheid Fahrrad und der Volksentscheid Berlin Autofrei deutlich. Diese konnten innerhalb von ein paar Monaten zehntausende Unterschriften sammeln. Auch **Bevölkerungsumfragen** zeigen: Der Wille zur Veränderung ist bei einem Großteil der Einwohner:innen vorhanden. Eine repräsentative Umfrage des WZB<sup>2</sup> in Friedrichshain-Kreuzberg kam etwa zu dem Ergebnis, dass knapp 80 Prozent aller Befragten die Reduktion von jedem zehnten Pkw-Stellplatz zugunsten von anderen Nutzungen positiv beurteilen. Knapp 70 Prozent der Befragten bewerteten sogar den Abbau aller Parkplätze im betreffenden Kiez positiv.

Im **Wrangelkiez** wurde ebenfalls eine repräsentative **Haushaltsbefragung** durchgeführt<sup>1</sup>. Die Ergebnisse sind auch hier eindeutig: 64 Prozent der Befragten sind für Maßnahmen der Verkehrswende im Wrangelkiez. **Nun muss gemeinsam mit den Menschen an einer entsprechenden Umsetzung gearbeitet werden.**

Weitere **Ergebnisse** der repräsentativen Haushaltsbefragung<sup>1</sup>:

Mehr als jede zweite Person empfindet den **Verkehrslärm** im Wrangelkiez als Belastung.

57% der Befragten bewerten die generellen **Bedingungen für Fahrradfahrer:innen** im Wrangelkiez als schlecht oder sehr schlecht.

Die **Aufenthaltsqualität** im öffentlichen Raum wird von mehr als der Hälfte der Anwohner:innen als schlecht oder sehr schlecht beurteilt.

78% der Befragten wünschen sich mehr attraktive **Frei- & Grünflächen** im Wrangelkiez.

## ...IST POLITISCH GEWOLLT

Die demokratisch gewählten politischen Vertreter:innen auf Landes- und Bezirksebene treten für einen **umfassenden Wandel des Verkehrssystems** ein. Die Landespolitik verfolgt ein „[...] *Leitbild, das neue Akzente setzt mit dem Vorrang des Umweltverbundes und den Herausforderungen, die eine konsequente Klimaschutzpolitik an den Umbau des Mobilitätssystems stellt.*“<sup>3</sup>

Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg hat beispielsweise gezeigt, wie durch Pop-up-Radwege neue Pfade beschritten werden können, um die **Verkehrswende umzusetzen**. Das erklärte **Ziel** von Annika Gerold, Verkehrsstadträtin von Friedrichshain-Kreuzberg ist es etwa „[...] *bis 2026 insgesamt zehn Prozent der Straßenflächen sowie zehn Prozent der Autostellplätze im Bezirk von Pflaster zu befreien – und anders zu nutzen.*“<sup>4</sup>

## ...IST GESETZLICH VERANKERT

Das **Bundesklimaschutzgesetz** gibt klare Zielvorgaben für eine Klimaneutralität Deutschlands bis 2045 vor. Im Verkehrssektor sind unter anderem die Einführung einer Kfz-Steuer abhängig vom CO<sub>2</sub>-Ausstoß, der Ausbau der ÖPNV- und Radinfrastruktur und die Förderung von E-Mobilität als Maßnahmen genannt, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Insgesamt muss der CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Verkehrsbereich bis 2030 um 65 Mio. Tonnen reduziert werden.

Das **Berliner Mobilitätsgesetz** ist der regulative Rahmen für den schrittweisen Wandel hin zu einer gemeinwohlorientierten und klimaverträglichen Mobilität in der Hauptstadt. Die Abkehr von der Dominanz des motorisierten Individualverkehrs ist in dem Gesetzestext verankert: *„Durch die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und durch möglichst geringe Rauminanspruchnahme des fließenden und ruhenden Verkehrs soll die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums und die Lebensqualität in der Stadt verbessert werden. In der Stadt werden weitere Räume geschaffen, in denen der motorisierte Individualverkehr keine oder nur noch eine untergeordnete Rolle spielt.“*<sup>5</sup>

## ...GELINGT NUR MIT DEN MENSCHEN

Die Verkehrswende setzt den Fokus auf den Menschen und seine Mobilitätsbedürfnisse. Die spezifischen **Bedürfnisse** werden mit ökologischen Zielen, sozioökonomischen Rahmenbedingungen und den stadträumlichen Gegebenheiten abgewogen - mit dem Ziel Lösungen zu entwickeln, die im Interesse der Allgemeinheit sind.

Dabei stoßen Planende immer auf Interessenskonflikte. Der gemeinsame **Aushandlungsprozess**, eine Kommunikation auf Augenhöhe zwischen Politik, Planung und Betroffenen sowie eine schrittweise Prozessgestaltung, die es allen Beteiligten erlaubt Erkenntnisse zu gewinnen, sind hier besonders wichtig.

Die Verkehrswende kann als lernendes System verstanden werden.

Durch ein **schrittweises Vorgehen** bei der Umsetzung und Erprobung von Maßnahmen wird es den Betroffenen ermöglicht, sich an neue Gegebenheiten zu gewöhnen, eventuell neue Mobilitätsroutinen zu entwickeln und die Auswirkungen auf den Stadtraum direkt zu erfahren. Planende werden durch ein schrittweises Vorgehen in die Lage versetzt, wichtige **Erkenntnisse über die Wirkung** der Eingriffe zu gewinnen und Maßnahmen entsprechend anpassen zu können.

<sup>1</sup> Ergebnisse einsehbar: <https://wrangekiez.hypotheses.org/beteiligungsamassnahmen> und <https://hidrive.ionos.com/lnk/JaimGXv4#file> (abgerufen am 27.01.22)

<sup>2</sup> Ruhrott, Lisa (et al.): Untersuchung von Einstellungen gegenüber einer Neuaufteilung öffentlicher Räume zulasten des Autoverkehrs. Discussion Paper SP III 2021-602 Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (2021) <https://bibliothek.wzb.eu/pdf/2021/iii21-602.pdf> (abgerufen am 27.01.22)

<sup>3</sup> Senatskanzlei Berlin (02.03.2021): Senat beschließt Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr 2030 als neues strategisches Gesamtkonzept der Berliner Verkehrspolitik [Pressemitteilung]; <https://www.berlin.de/rbmskz/aktuelles/pressemitteilungen/2021/pressemitteilung.1058932.php>. (abgerufen am 26.01.22)

<sup>4</sup> Neumann, Peter (19.1.2022): Bezirk stellt Pläne vor: Für Autos wird es in Friedrichshain-Kreuzberg eng. Berliner Zeitung. <https://www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/bezirk-stellt-plaene-vor-fuer-autos-wird-es-in-friedrichshain-kreuzberg-eng-li.206948> (abgerufen am 27.01.22)

<sup>5</sup> Berliner Mobilitätsgesetz (2018): §4 Abs. 3. <https://gesetzte.berlin.de/bsbe/document/jlr-MobGBEV1P4> (abgerufen am 27.01.22)

# KURZ & KNAPP

## DIE VERKEHRSWENDE IM KIEZ...

**...löst bestehende Verkehrsprobleme**

**...verteilt den öffentlichen Raum gerechter**

**...wird von der Mehrheit befürwortet**

**...ist politisch gewollt**

**...ist gesetzlich verankert**

**...gelingt nur mit den Menschen**

## VERKEHRLICHE DEFIZITE IM KIEZ

**- erhöhtes Unfallaufkommen an Knotenpunkten**

**- hoher Nutzungsdruck auf den Verkehrsraum**

**- illegales Kfz-Parken auf Kreuzungen und Gehwegen**

**- Missachtung des Verkehrsberuhigten Bereiches**

**- Missachtung des Durchfahrtsverbotes für gebietsfremde Kfz**

**- Liefertätigkeiten und Parken in zweiter Reihe**

**- Benutzung der Gehwege durch Rad- und E-Scooter**

**- Abstellen von Fahrrädern und E-Scootern auf dem Gehweg**

identifiziert durch Verkehrserhebungen im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung ‚Verkehrswende Wrangelkiez‘ durch die Büros Gruppe Planwerk und Hoffmann-Leichter. Die Ergebnisse können hier abgerufen werden: <https://wrangelkiez.hypothesen.org/bestandsanalyse>

## KONTAKT

Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung  
Technische Universität Berlin  
Fakultät Verkehrs- und Maschinensysteme  
Institut für Land- und Seeverkehr  
Sekt. SG 4, Salzufer 17-19, 10587 Berlin

Prof. Dr. Oliver Schwedes, Projektleitung  
Martha Vobruba, Wissenschaftliche Mitarbeiterin  
Johannes Roderer, Wissenschaftlicher Mitarbeiter  
Till Uppenkamp, Studentischer Mitarbeiter

Projekt-Blog: [www.wrangelkiez.hypothesen.org](http://www.wrangelkiez.hypothesen.org)  
Website Fachgebiet: [www.ivp.tu-berlin.de](http://www.ivp.tu-berlin.de)

Berlin, März 2022



Fachgebiet Integrierte  
Verkehrsplanung



Projektpartner

BERLIN	
 BEZIRKSAMT FRIEDRICHSHAIN-KREUTZBERG	

Gefördert durch:

	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
---	---

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

Das Projekt wird vom  
Bundesministerium für  
Digitales und Verkehr (BMDV)  
aus Mitteln zur Umsetzung des  
Nationalen Radverkehrsplans  
(NRVP) gefördert.