

BVV-FRAKTION

**SPD**

CHARLOTTENBURG-  
WILMERSDORF

# Verkehrskonzept für Charlottenburg-Wilmersdorf



# Ausgangslage

**Das 2016 vom Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf auf der Grundlage des „Stadtentwicklungsplan Verkehr“ verabschiedete bezirkliche Verkehrskonzept<sup>1</sup> bedarf einer Fortschreibung, da sich wichtige verkehrspolitische Rahmenbedingungen in unserem Bezirk geändert haben:**

- Die Zunahme der Einwohnerzahl in der Hauptstadtregion Berlin ist erheblich höher als damals prognostiziert. Auch in Charlottenburg-Wilmersdorf machen sich die ansteigenden Pendler\*innenzahlen aus dem Umland und aus dem äußeren Stadtraum bemerkbar. Zwar ist die Motorisierung der Wohnbevölkerung der City West weiterhin mit unter 300 Pkw / 1000 Einwohner\*innen bemerkenswert niedrig, doch die Zahl der Einpendler pro Werktag stieg allein von 2009 bis 2018 von ca. 260.000 auf 321.000 in Berlin.
- Vor dem Hintergrund der wachsenden Zielverkehre in die City West sowie des zunehmenden Durchgangsverkehrs im Personen- und Wirtschaftsverkehr haben sich die bisherigen Maßnahmen des Luftreinhalteplans als zu schwach erweisen. Sie müssen durch weitere Maßnahmen ergänzt werden: z.B. eine flächendeckende und preislich differenzierte Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung, ergänzt durch Durchfahrverbote für Dieselfahrzeuge.
- Auch in Charlottenburg-Wilmersdorf wird es einen Zuwachs an Wohnungen geben. Diese neuen Wohnquartiere müssen durch ein nachhaltiges Verkehrskonzept, das auf gut funktionierende Multimodalität, wie z.B. Mobilitäthubs mit Angeboten verschiedener Verkehrsformen setzt, erschlossen werden. Dieses ist nicht nur von der öffentlichen Hand zu bewerkstelligen, sondern ist auch von den Investoren zu leisten.
- Der Klimaschutz spielt bei vielen Bürger\*innen unseres Bezirks eine wachsende Rolle. Eine preiswerte, wirkungsvolle und schnell zu realisierende Maßnahme zum Klimaschutz ist die Förderung des CO<sub>2</sub>-freien Rad- und Fußverkehrs. Mit dem am 5. Juli 2018 verabschiedete Mobilitätsgesetz wurden für die Gestaltung der bezirklichen Radverkehrsinfrastruktur neue Qualitätsstandards definiert und eine höhere Verbindlichkeit für die Verwaltungen geschaffen.
- Der Nahverkehrsplan und der neue Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr sehen erstmals vor, dass auch unser Bezirk an das Straßenbahnnetz angeschlossen wird. Im Norden unseres Bezirks wird mit der Siemensbahn eine S-Bahn reaktiviert, die mit der Entwicklung der Siemensstadt eine wichtige Rolle spielt.

---

<sup>1</sup> <https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/verwaltung/aemter/ordnungsamt/strassenverkehr-parken/artikel.576690.php>

# Ziele

**Der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf verfolgt fünf verkehrspolitische Ziele, die Maßstab des politischen Handelns sind:**

- **Mobilität für alle**
- **Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems im Bezirk durch Vermeidung unnötiger Mehrfachverkehre**
- **Steigerung der Verkehrssicherheit**
- **Weniger Lärm**
- **Saubere Luft**

## **Mobilität für alle**

Verkehrspolitik muss sich an den Bedürfnissen der sich verändernden Gesellschaft orientieren. Oberstes Ziel ist es, der gesamten Bevölkerung und damit auch Familien, älteren Menschen, Kindern, Jugendlichen und Menschen mit Behinderungen die gleichen Mobilitätschancen zu eröffnen.

Noch wird Teilhabe häufig verhindert, beispielsweise durch fehlende Aufzüge, durch Busse, die nur wenige Abstellplätze für Rollstühle, Rollatoren, Gepäck und Kinderwagen anbieten, durch U-Bahnhöfe, die durch dunkle und nicht einsehbare Bereiche Unsicherheit vermitteln. In einem Innenstadtbezirk wie Charlottenburg-Wilmersdorf müssen die Verkehrsnetze engmaschig gestrickt und verknüpft sein, und zwar für alle Verkehrsarten.

Verkehrspolitik muss sich sowohl in die Perspektive von Zu-Fuß-Gehenden, von Fahrradfahrenden als auch von Autofahrenden hineinversetzen. Bei der Einrichtung von Baustellen müssen gleichermaßen auto-, fahrrad- und fußgängergerechte Lösungen gefunden werden.

Mit dem Schlaglochprogramm wurden in den letzten Jahren viele Straßen wiederinstandgesetzt. Ohne eine auskömmliche Ausstattung des Unterhaltungsetats für das öffentliche Straßenland bleibt Verkehrspolitik Stückwerk. Wichtig ist dabei aber auch, dass der Bezirk die ihm zur Verfügung gestellten Mittel vollumfänglich abrufen.

## **Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems im Bezirk durch Vermeidung unnötiger Mehrfachverkehre**

Die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems in seiner Gesamtheit wird z.B. dann gesteigert, wenn 100 Fahrten für Lieferungen in den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf bzw. für Kurierdienste z.B. durch 70 teilweise gepoolte Fahrten mit Ridepooling-Diensten (Ridepooling kann als eine Kombination aus Ridesharing und klassischen Taxidiensten betrachtet werden: ein\*e Fahrer\*in nimmt auf Anfrage einen Fahrgast auf. Auf dem Weg zum Zielort werden weitere Fahrgäste aufgenommen, die eine ähnliche Route zu ihrem Ziel haben) ersetzt werden. Deshalb muss nach Lösungen gesucht werden, ein Ridepooling mit Pilotprojekten zu fördern.

## **Steigerung der Verkehrssicherheit**

Da das Verkehrsaufkommen gerade im Bereich der Innenstadt überdurchschnittlich hoch ist, kommen den Zielvorgaben des Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr im Bereich der Verkehrssicherheit eine besondere Bedeutung zu.

Mit dem seit 2013 vorgelegten jährlichen Bericht zur Verkehrssicherheit in Charlottenburg-Wilmersdorf soll eine handhabbare Datengrundlage zur Verfügung gestellt werden. Die Unfallhäufigkeit liegt im Bezirk Charlottenburg über dem Landesdurchschnitt. Es gibt immer wieder tödliche Unfälle von Radfahrenden mit Kraftfahrzeugen bei Abbiegevorgängen.

*Die unfallträchtigsten Kreuzungen mit einem hohen Anteil betroffener Fußgänger\*innen sind Kaiserdamm / Königin-Elisabeth-Straße, Bachstraße / Straße des 17. Juni, Bleibtreustraße / Kurfürstendamm, Kaiser-Friedrich-Straße / Otto-Suhr-Allee, Joachimstaler Straße / Kurfürstendamm, Bundesallee / Hohenzollerndamm / Nachodstraße, Fürstenbrunner Weg / Königin-Elisabeth-Straße / Spandauer Damm, Bismarckstraße / Kaiserdamm / Schloßstraße, Bismarckstraße / Kaiser-Friedrich-Straße, Joachimstaler Straße / Kantstraße und Kaiserdamm / Sophie-Charlotten-Straße.*

*Die unfallträchtigsten Straßenabschnitte außerhalb von Kreuzungen, ebenfalls mit einem hohen Anteil betroffener Fußgänger\*innen, sind Kurfürstendamm - Brandenburgische Straße - Lewishamstraße - Adenauerplatz, Joachimstaler Straße - Kantstraße, Bismarckstraße - Leibnizstraße, Bundesallee - Detmolder Straße - Wexstraße - Bundesplatz, Knobelsdorffstraße - Königin-Elisabeth-Straße -Fürstenbrunner Weg - Königin-Elisabeth-Straße - Spandauer Damm.*

*Die unfallträchtigsten Straßenabschnitte für Radfahrende sind: Bundesallee - Hohenzollerndamm - Nachodstraße, Kaiser-Friedrich-Straße - Otto-Suhr-Allee - Spandauer Damm - Luisenplatz, Bismarckstraße - Leibnizstraße - Knobelsdorffstraße - Sophie-Charlotten-Straße, Bundesallee - Detmolder Straße - Wexstraße - Bundesplatz, Sophie-Charlotten-Straße - Spandauer Damm, Bismarckstraße - Richard-Wagner-Straße - Sesenheimer Straße, Kaiserdamm - Sophie-Charlotten-Straße, Loschmidtstraße - Otto-Suhr-Allee - Zillestraße, Knobelsdorffstraße - Königin-Elisabeth-Straße, Hohenzollerndamm - Fehrbelliner Platz, Bachstraße - Straße des 17. Juni, Joachimsthaler Straße - Kantstraße, Cauerstraße - Leibnizstraße - Otto-Suhr-Allee.*

## **Weniger Lärm**

In Charlottenburg-Wilmersdorf sind rund 85 000 Einwohner\*innen und Einwohner\*innen Lärmpegeln ausgesetzt, deren Höhe potenziell gesundheitsgefährdend ist. Lärm macht krank. Dauerbelastungen über 55 dB(A) in der Nacht erhöhen die Gefahren von Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Der Bezirk strebt an, dass alle Bürger\*innen in Straßen leben, in denen gesundheitsgefährdende Risiken ausgeschlossen werden.

*Straßenabschnitte mit besonders hohen Lärmbelastungen über 65 dB(A) nachts sind u. a.: Berliner Straße (Blissestraße bis Uhlandstraße) - Bismarckstraße (Kaiserdamm (gesamt) - Detmolder Straße (Fassaden zur A 100) -Kantstraße -Leibnitzstraße (Kantstraße bis Otto-Suhr-Allee) -Spandauer Damm (König-Elisabeth-Straße bis Klausenerplatz) - Brandenburgische Straße (Berliner Straße bis Fehrbelliner Platz) - Kaiser-Friedrich-Straße (südlich Bismarckstraße)*

## **Saubere Luft**

Überschreitungen hinsichtlich der gesundheitsgefährdenden Belastungen durch Dieselruß und Stickoxide konzentrieren sich überwiegend auf das Stadtgebiet innerhalb des S-Bahn-Ringes und damit auch auf große Teile von Charlottenburg-Wilmersdorf. Insbesondere Dieselruß von Dieselfahrzeugen ist krebserregend. Mit der Umweltzone konnten bisher die Dieselrußemissionen um mindestens 38% und die Stickoxidemissionen um 20% abgesenkt werden. Überschreitungen gibt es oft an Straßen, an denen auch eine hohe Lärmbelastung vorhanden ist. Große Überschreitungen gibt es außerdem an den Wohngebieten entlang der Autobahn.  
(aktualisieren)

# Strategien

**Aus den formulierten Zielen ergibt sich zwangsläufig, dass der Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr weiter erhöht und ein verstärktes Augenmerk auf den Ausbau der Infrastruktur für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende gelegt werden muss.**

Zur Erreichung der formulierten Ziele werden deshalb folgende Strategien verfolgt:

- Verkehrsvermeidung
- Erhöhung der Verkehrssicherheit;
- Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr)
- Verkehrsbegrenzung durch Bündelung von Wirtschaftsverkehren
- Emissionsreduktion durch alternative Antriebe
- Neue Verkehrsangebote als Teil der Mobilitätskette

# Maßnahmen

**Die Strategien werden durch die folgenden Maßnahmen umgesetzt:**

## **Verkehrsvermeidung**

Verkehrsvermeidung ist nur dann möglich, wenn Verkehrspolitik als integraler Bestandteil der Stadtentwicklungspolitik verstanden wird. Neben der Stadtplanung ist ebenso das Politikfeld der Wirtschaftsförderung betroffen. Deswegen können gerade in diesem Punkt nur Leitsätze formuliert werden, die es zu beachten gilt und für die zum Teil auf Landesebene entsprechende Regelungen getroffen werden müssen:

- Stärkung der Nahversorgung sowie Sicherung und Stärkung der kleinteiligen Erschließung in den bezirklichen Zentren, insbesondere durch Umsetzung des Berliner Gesetzes zur Einführung von Immobilien- und Standortgemeinschaften (BIG).
- Integrierte Standortplanung bei Ansiedlung von Unternehmen mit erheblicher Verkehrserzeugung.
- Wiedergewinnung und Neugestaltung des öffentlichen Raums durch Neugestaltung und Qualifizierung von Stadtplätzen.

Dabei ist die Zusammenarbeit mit örtlichen Bürger\*inneninitiativen und Anwohner\*innengruppen zu suchen, die sich durch eigene Vorschläge zur Verkehrsvermeidung einbringen können.

## **Erhöhung der Verkehrssicherheit**

Dem Ziel erhöhter Verkehrssicherheit in CW dienen folgende Maßnahmen:

- die Prüfung weiterer Zebrastreifen, Bedarfsampeln und Gehwegvorstreckungen,
- die Anpassung der Grünphasen bei Ampeln an die Schrittgeschwindigkeit von behinderten und älteren Menschen
- eine Bestandsaufnahme und Weiterentwicklung der Straßen mit „Tempo 30“ und „Verkehrsberuhigter Bereich“, dabei insbesondere die
  - Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen, die eine bessere Einhaltung der Vorgaben ermöglichen (von stärkeren Kontrollen bis zu baulichen Veränderungen), sowie die
  - Ermittlung weiterer Bereiche, die für eine Geschwindigkeitsreduzierung in Frage kommen.

Dabei ist die Zusammenarbeit mit örtlichen Bürgerinitiativen und Anwohnergruppen zu suchen, die sich durch eigene Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit einbringen können.

Die Mitarbeiter\*innen des Tiefbauamtes und der Straßenverkehrsbehörde sind aufgefordert, regelmäßig an Schulungen zum „Sicherheitsaudit“ bei der Gestaltung von Kreuzungen und Straßenquerungen teilzunehmen, um die aktuellen Erkenntnisse der Verkehrssicherheitsforschung umzusetzen.

## **Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr)**

### **Unterhaltung des öffentlichen Straßenlandes**

Die Verwendung der Mittel für die Unterhaltung des öffentlichen Straßenlandes muss die Bedürfnisse der zu-Fuß-Gehenden und der Fahrradfahrenden gleichberechtigt berücksichtigen.

Die Kontrolle der Straßen durch die Verwaltung muss stärker koordiniert werden und Aspekte der Verkehrssicherheit und Nutzbarkeit für alle Gruppen berücksichtigen.

Bei der bevorstehenden Ergänzung des Mobilitätsgesetzes insbesondere durch den Teil Fußverkehr sind ebenfalls neue Schwerpunkte zu setzen, denn der Fußverkehr muss als Kernfunktion des Umweltverbundes in der westlichen Innenstadt Priorität vor allen anderen Verkehrsträgern bekommen.

Ein besonderer Aspekt ist dabei die Teilhabe von Behinderten und dem zunehmenden Anteil von Senior\*innen nicht nur am Fußverkehr in unserer Stadt. Hier müssen Ampelphasen angepasst, zusätzliche Sitzangebote im öffentlichen Raum geschaffen, sowie Bordsteine abgesenkt und sonstige Barrieren beseitigt werden.

## **Gestaltung des ruhenden Verkehrs mit Beeinflussung des Verkehrsmittelwahlverhaltens**

Untersuchungen zum neuen Luftreinhalteplan 2019 haben gezeigt, dass eine flächenhafte Ausdehnung der Parkraum-Bewirtschaftung und eine Anhebung der Parkgebühren des gesamten Gebietes innerhalb des S-Bahn-Ringes (auch in unserem Bezirk) eine sehr hohe Wirkung hinsichtlich der Senkung der NOx – Emissionen bewirkt und damit weitere Fahrverbote für Dieselfahrzeuge vermieden werden können.

Die Dämpfung des Zielverkehrs des Berufs- und Ausbildungsverkehrs durch die Parkraumbewirtschaftung bewirkt nicht nur eine Erhöhung der Luftqualität, sondern hat auch positive Folgen für den Klimaschutz.

Entsprechend dem Luftreinhalteplan ist die Parkraumbewirtschaftung als wichtige gesamtstädtische Maßnahme bis Ende 2023 flächendeckend einzuführen. Senat und Bezirk arbeiten bei der Kommunikationsstrategie gegenüber der Wohnbevölkerung eng zusammen.

Das Bezirksamt steht in der Pflicht, gegenüber dem Senat daraufhin zu wirken, dass die Mehreinnahmen aus Parkgebühren voll dem Ausbau des ÖPNV zugutekommen.

Teilumwandlung von Parkplätzen für Fahrradabstellanlagen, Car-Sharing-Angebote oder für Querungen für Zu-Fuß-Gehende. Unterstützung und Initiierung von Aktivitäten und Kampagnen zum Verzicht auf den eigenen Pkw zu Gunsten der Nutzung von Car-Sharing-Angeboten. Förderung der Elektromobilität.

Entwicklung von Konzepten zum Umgang mit Großveranstaltungen, insbesondere Einführung einer Sonderparkzone Olympiastadion.

## **Fortschreibung und Weiterführung der Radverkehrsstrategie durch Erhöhung der Netzdichte für den Radverkehr**

Die Ziele des Klimaschutzes, der Luftreinhaltung und der Lärminderung erfordern, dass das Radfahren in unserem Bezirk attraktiver und sicherer gestaltet wird und die Umsetzung der Radverkehrsplanung noch schneller erfolgt. Ziel ist es, bis spätestens 2030 alle Hauptverkehrsstraßen in Charlottenburg-Wilmersdorf mit Radverkehrsanlagen hoher Qualität (u.a. ergänzt durch ein bezirkliches Radverkehrsnetz im Nebenstraßennetz) auszustatten. Dazu ist ein enges Zusammenspiel der bezirklichen Verwaltung mit den zuständigen Senatsstellen und die Einbeziehung des bezirklichen „FahrRates“ wichtig.



### **Erhöhung der Netzdichte:**

Hohe Priorität hat die Beseitigung der strukturellen Defizite des Radverkehrsnetzes in Charlottenburg-Wilmersdorf insbesondere hinsichtlich der fehlenden Nord-Süd-Verbindungen.

Bei der Konzeption von Radverkehrsanlagen sollen keine gesunden Bäume gefällt werden. Bäume sind nicht nur für den Klimaschutz, sondern auch zur Dämpfung der Folgen der nicht mehr zu verhindernden Klimaerwärmung wichtig. (StEP Klima).

Die Gestaltung von Radverkehrsanlagen darf nie zu Kosten der Attraktivität und Sicherheit des Fußverkehrs gehen.

In einem Vorrangnetz für Charlottenburg-Wilmersdorf soll entsprechend dem neuen Mobilitätsgesetz dem Rad- und Fußverkehr und dem ÖPNV Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden. Entsprechend sind die Ampelanlagen umzuprogrammieren. Beginnend mit den Unfallschwerpunkten muss eine Trennung der Grünphasen zwischen Geradeaus- und Abbiegeverkehr für Kraftfahrzeuge zum Schutz des Fuß- und Radverkehrs erfolgen.

An allen Hauptverkehrsstraßen sind flächendeckend baulich getrennte Radwege bis spätestens 2026 mit erschütterungsarmen, gut befahrbaren Belag in sicheren Abstand zu parkenden Kraftfahrzeugen und mit ausreichender Breite anzulegen. Bei Radwegen ist auf eine für alle klar erkennbare Trennung von Radweg und Gehweg zu achten.

Im untergeordneten Straßennetz (in der alleinigen Zuständigkeit des Bezirks) sind weitere zusammenhängende Fahrradstraßen zu realisieren.

Ein Radschnellwegenetz ist unter Mitarbeit des Bezirksamts bis Ende 2020 auch für unseren Bezirk zu entwickeln. Die Führung sollte entlang von Bahntrassen, Autobahnen oder nicht auf nicht mehr benötigten Bahnflächen erfolgen. Radschnellwege dürfen den Fußverkehr nicht beeinträchtigen

### **Radabstellanlagen:**

Der Bedarf an Fahrradabstellanlagen ist an das Ziel einer Steigerung des Radanteils von derzeit 15% auf mindestens 25% aller Wege anzupassen. Deshalb sind im Bezirk weitere Fahrradabstellanlagen zu schaffen. Zusätzliche Fahrradabstellanlagen dürfen den Fußverkehr nicht behindern oder einschränken und sind deshalb – wenn erforderlich - auf umgewidmeten Parkplatzflächen am Straßenrand zu installieren. Diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten sind auch in Wohngebieten, Schulen und Verwaltungsgebäuden anzubieten.

Zusätzlich sind am Fahrbahnrand ausreichend Stellplätze für Sharing-Räder, E-Scooter etc. vorzusehen. Die Ordnungsämter sind aufgefordert, das Abstellen auf Flächen für den Fußverkehr als Ordnungswidrigkeit zu ahnden.

An den Regional- und Fernbahnhöfen Charlottenburg, Zoologischer Garten und Jungfernheide sowie ausgewählten Knoten von U- und S-Bahn (z.B. Bundesplatz, Heidelberger Platz, Berliner Str., Fehrbelliner Platz) sind auch Fahrradparkhäuser bzw. Fahrradstationen als überdachte Anlagen mit Servicestationen zu schaffen.

## Entwicklung und Weiterführung der Fußverkehrsstrategie

Der Fußverkehr hat als Grundstein des städtischen Umweltverbundes Priorität vor allen anderen Verkehrsarten.

- Beteiligung an den Modellprojekten „Neue Ampelschaltungen“ und „Begegnungszone“.
- Einfordern der behindertengerechten Ausstattung von Bahnhöfen und Haltestellen des ÖPNV.
- Zur Sicherung der Mobilität für Senior\*innen und Bürger\*innen mit Mobilitätseinschränkungen sollen alle Straßen in ausreichend kurzen Abständen mit Parkbänken ausgestattet werden.
- Haltestellen des ÖPNV werden barrierefrei gestaltet. Die Radwege im Haltestellenbereich sind so zu führen, dass es keine Konflikte zwischen Radfahrer\*Innen und ÖPNV-Nutzer\*innen kommt (ggf. durch Führung hinter der Haltestelle.)
- Fußgängerampeln in Wohn- und Einkaufsgebieten sind so umzuprogrammieren, dass langsamere Verkehrsteilnehmer\*innen, wie Senior\*innen und gehbehinderte Menschen auch an mehrspurigen Hauptverkehrsstraßen mindestens drei Viertel der Fahrbahnen (incl. Radspuren soweit vorhanden) während der Grünphase überqueren können.
- Zum sicheren Überqueren von Hauptverkehrsstraßen in Wohn- und Einkaufsgebieten ist zu prüfen, ob mindestens alle 300m ein geschützter Fußgängerüberweg geschaffen werden kann, der wahlweise als Zebrastreifen (FGÜ) oder als Bedarfsampel mit entsprechend ausreichenden Grünphasen (s.o.) auszubilden ist.
- Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind insbesondere vor Behörden, in Einkaufsstraßen, vor Senioreneinrichtungen und vor Ärztehäusern zusätzliche Parkplätze für Behinderte auszuweisen.
- Für alle Schulen in Charlottenburg-Wilmersdorf werden Schulwegpläne erstellt. Das Engagement von Schülerlotsen ist zu fördern. Die Gefährdung von Schulkindern durch Elterntaxis wird durch Halteverbote im Umfeld der Schulen, eine stärkere Überwachung durch die Ordnungsämter sowie durch Aufklärungsveranstaltungen für die Eltern an Schulen verringert. Durch geeignete Maßnahmen in den Lehrplänen der Schulen und des Ausbaus von Jugendverkehrsschulen soll eine selbstständige Mobilität und Aufmerksamkeit der Schüler\*innen im Straßenverkehr gefördert und die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer\*innen erlernt werden.
- Da wo erforderlich und möglich, soll geprüft werden, ob Straßen vor Grundschulen vor Beginn und am Ende der Unterrichtszeiten temporär für den motorisierten Straßenverkehr gesperrt werden können, um zumindest im näheren Schulbereich einen sicheren Schulweg zu schaffen.
- Die Sicherheit der Fußgänger\*innen soll in Tempo 30 Zonen und Spielstraßen durch bauliche Maßnahmen gegen den gebietsfremden Durchgangsverkehr verstärkt werden (Barrieren, Kissen, Fahrgassenverengungen bei der Zufahrt in eine Straße

usw.). Insbesondere sollen die Sichtbeziehungen Fußgänger - Kfz-Teilnehmer verbessert werden (u.a. durch Verkürzung von Querungsstrecken und Halteverbote).

- Der Bezirk etabliert als weiteres beratendes Gremium einen Fuß-Rat, der die Belange der Fußgänger\*innen in den Blick nehmen soll.
- Der Bezirk erstellt eine Liste mit Straßen, die sich für die Anordnung eines temporären verkehrsberuhigten Bereich eignen.

### **Stärkung und Ausbau des ÖPNV auch für die City West**

Die Zuständigkeit für den ÖPNV liegt beim Senat. Der Bezirk wirkt bei der Erarbeitung des nächsten Nahverkehrsplanes 2023 – 2028 mit. Für Charlottenburg-Wilmersdorf gelten dabei neben kürzeren Taktzeiten der durch CW laufenden Linien des ÖPNV nachfolgende Prioritäten:

- Ziel ist es nach der Inbetriebnahme der Dresdner Bahn auch weiter eine direkte Anbindung des Flughafens BER an die City West mit S- und Regionalbahnen sicherzustellen.
- Der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf unterstützt aktiv den Bau einer neuen Straßenbahn-Linie vom Hauptbahnhof über Turmstraße und Jungfernheide in die künftige „Urban Tech Republic“ im Rahmen der Nachnutzung des Flughafens Tegel, mit der die Defizite im Norden von Charlottenburg hinsichtlich der ÖPNV-Anbindung beseitigt werden und für die Berufspendler in die Gewerbegebiete eine attraktive Alternative zum Pkw geboten werden kann. Der Bezirk wird den Senat bei der Kommunikation und der Öffentlichkeitsbeteiligung unterstützen.
- Der Bezirk wird auch die langfristige Anbindung des Bereichs Zoologischer Garten/Wittenbergplatz an das Straßenbahnnetz z.B. bei der Gestaltung des Hardenbergplatzes berücksichtigen.
- Auch die geplante Reaktivierung der Siemensbahn bietet gute Voraussetzungen, den ÖPNV für Berufspendler attraktiv zu machen. Der Bahnhof Jungfernheide wird sich mit der Inbetriebnahme der Siemensbahn und der S21 zu einem wichtigen Knotenpunkt im nördlichen Berlin zwischen Regionalbahnen, S-, U-Bahnen und Bussen entwickeln, Das Umfeld wird bei der städterbaulichen Gestaltung entsprechend aufgewertet.

### **Durchgangsverkehr gestalten**

Die Zuständigkeit für die stadtverträgliche Gestaltung des Durchgangsverkehrs liegt beim Senat. Als Innenstadtbezirk ist Charlottenburg-Wilmersdorf allerdings besonders betroffen und wirkt auf die Planungen von Land und Bund ein. Dies gilt speziell hinsichtlich Bundesstraßen und -Autobahnen.

Die höchsten Überschreitungen an Luft- und Lärmbelastungen gibt es entlang der Wohngebiete an der Stadtautobahn. Der Bezirk wird sich gegenüber dem Senat kurzfristig um Messung der tatsächlichen Luftverunreinigungen an der Autobahn (Stickoxid, Feinstaub, PM2,5,Ozon, Benzol etc.) und verkehrliche Maßnahmen zur Verringerung der Schadstoffe einsetzen.

Mittelfristig fordert das Bezirksamt gegenüber Senat und Bund die Abdeckung der Stadtautobahn an geeigneten Abschnitten, beginnend mit dem Bereich zwischen Kaiserdamm und Knobelsdorffstraße. Mit der Abdeckung kann auch die Trennwirkung der Bundesfernwege in unserem Bezirk aufgehoben und zusätzliche Flächen für die städtebauliche Entwicklung gewonnen werden.

Bei der Sanierung des Autobahndreiecks Funkturm wird sich der Bezirk für eine Umplanung unter Berücksichtigung stadtplanerischer Aspekte einsetzen. Grundlage hierfür ist das vom Bezirksamt am 12.12.2019 verabschiedete Positionspapier.

### **Verkehrsbegrenzung durch Bündelung von Wirtschaftsverkehren**

Als innerstädtischer Bezirk ist Charlottenburg-Wilmersdorf in besonderem Maße von der wachsenden Zahl von Lieferverkehren, Kurierdiensten etc. betroffen. Da ein weiterer Ausbau der Straßeninfrastruktur nicht mehr möglich ist und deshalb ausscheidet, muss nach Möglichkeiten gesucht werden, durch regulative Maßnahmen, sowie geeignete Anreize zu einer Verkehrsbegrenzung durch eine verstärkte Bündelung von Wirtschaftsverkehren zu gelangen.

Der Bezirk setzt sich in diesem Zusammenhang für eine umfängliche Unterstützung durch den Senat ein.

Durch geeignete Projekte des Ride-Poolings soll erprobt werden, ob sie wirksam sind, d.h. zur Vermeidung von Verkehrsaufwand beitragen.

- Hierzu wird der Bezirk das Gespräch mit der betroffenen ortsansässigen Wirtschaft mit dem Ziel suchen, für möglichst viele der Wirtschaftsverkehre Modelle der Bündelung zu definieren und in Pilotprojekten zu erproben. Hierbei sind auch genossenschaftliche Lösungen in den Blick zu nehmen.
- In einem ersten Schritt sind hierzu Lieferverkehre bzw. Kurierdienste für folgende Bereiche hinsichtlich ihrer Möglichkeiten zur Bündelung zu untersuchen:
  - Apotheken,
  - Arztpraxen,
  - medizinische Labore,
  - Diagnosezentren,
  - Buchhandlungen und
  - Optiker.

Der Bezirk bekennt sich zu dem Ziel, die Logistik stadtverträglich zu gestalten:

- Zur Gewährleistung einer behinderungsfreien Belieferung von Unternehmen in Geschäftsstraßen werden weitere Ladezonen angeordnet.
- Der Bezirk fordert vom Land Berlin die Bereitstellung einer Schnittstelle für den Aufbau und die Pflege einer Datenbasis zum Wirtschaftsverkehr als Grundlage für eine effektivere Ver- und Entsorgung der Stadt.
- In Zusammenarbeit mit dem Senat und der IHK wird der Bezirk den Aufbau eines feinmaschigen Netzes anbieteroffener Mikro-Depots für eine effiziente Bündelung

und Feinverteilung von KEP (Kurier, Express, Paket) -Lieferungen per Lastenrad oder Elektro-Leichtfahrzeugen in die Stadtquartiere vorantreiben. Dabei werden die Erfahrungen mit dem Pilotprojekt KoMoDo in Prenzlauer Berg berücksichtigt.

- Für Lastenräder und Elektro-Fahrzeuge werden zusätzlich Entlade-Möglichkeiten im Straßenraum geschaffen.
- Der Bezirk beteiligt sich an Pilotprojekten für Lastenfahrräder („Cargo-Bikes“).
- Beeinträchtigungen der Nachtruhe durch laute Lieferfahrzeuge müssen vermieden werden. Lieferungen mit leisen Elektrofahrzeugen können per Ausnahmegenehmigung auch in den Nachtzeiten erfolgen, solange eine lärmarmere Gesamtprozess gewährleistet ist.
- Der Bezirk fördert die Entwicklung und pilothafte Erprobung von Kiezboxen gemäß Vorbild der Wiener Grätzelboxen. Diese „Kiezboxen“ sind große Behälter, in denen Paketsendungen abgegeben, geliefert und abgeholt werden können, und zwar unabhängig vom jeweiligen Postdienstleister. Diese Boxen können z.B. in den Eingangsbereichen von Wohnhäusern, aber auch in (leeren) Ladenlokalen untergebracht werden, ebenso auch in Paketcafes, die neben der Paketannahme noch andere Kiezdienstleistungen anbieten. Hierdurch soll der Lieferkehr von Paketdienstleister deutlich reduziert werden, weil dann die Rate an nicht zustellbaren Internetbestellungen (ca. 50%) reduziert werden kann.
- Charlottenburg-Wilmersdorf wird, wie schon fünf Berliner Bezirke vorher, in Kooperation mit dem ADFC und mit Finanzierung durch das Berliner Energie- und Klimaprogramm am Projekt „Kommunale Flotte“ teilnehmen und mindestens 10 Lastenfahrräder anschaffen, die kostenfrei via App ausgeliehen werden können.

## **Emissionsreduktion durch alternative Antriebe**

Im motorisierten Individualverkehr (MIV) bieten alternative Antriebsformen großes Potential zur Reduktion von Stickoxid-, Feinstaub- und Lärmemissionen.

- Förderung der multimodalen Nutzung von Elektrofahrzeugen (u.a. Carsharing und Pedelecs).
- Forcierung der Feinverteilung von Gütern mit leisen Elektrolieferfahrzeugen.
- Unterstützung von anderen sauberen Brückentechnologien durch Hinwirken auf eine entsprechende Infrastruktur (z.B. Erdgastankstellen).
- Bei Neuanschaffung von Fahrzeugen durch den Bezirk sollen alternative Antriebe wie Elektromobilität und Erdgas bevorzugt werden.
- Das Netz von Elektro-Ladesäulen ist zügig auszubauen

### **6. Neue Verkehrsangebote als Teil der Mobilitätskette**

Der Bezirk bekennt sich zu dem Ziel, neue Verkehrsangebote speziell außerhalb des S-Bahn-Rings möglichst durchgehend mit dem ÖPNV zu verknüpfen.

- Der Bezirk setzt sich deshalb für weitere Mobilitätshubs der BVG im Rahmen ihres Jelbi-Projekts in Charlottenburg-Wilmersdorf ein, vornehmlich in der Nähe des S-

Bahn-Rings, und wird bei der Suche nach entsprechenden Flächen unterstützend tätig;

- Der Bezirk fordert den Senat auf, auf die BVG mit dem Ziel hinzuwirken, in ausgewählten Quartieren Charlottenburg-Wilmersdorfs außerhalb des S-Bahn-Rings eigene Flotten von Leih-Fahrrädern bzw. -Pedelecs zu erproben. Diese Flotten sollen künftig als Zubringer zum ÖPNV dienen können und über die Jelbi-App der BVG buchbar sein. In dafür geeigneten U-Bahn- bzw. S-Bahn-Stationen sind ggf. Auflade- bzw. Abstell-Vorrichtungen zu etablieren.

### **Sicherstellung der Beteiligung der betroffenen Verkehrsteilnehmenden**

Um die Akzeptanz von verkehrlichen Maßnahmen zu erhöhen, müssen diese kommuniziert, diskutiert und im Ergebnis daraus gegebenenfalls auch verändert werden.

- Der Fahr-Rat hat sich als Gremium ebenso bewährt wie die Zusammenarbeit mit lokalen Initiativen, beides soll weitergeführt werden.
- In die Erarbeitung von verkehrlichen Maßnahmen sollten das Kinder- und Jugendparlament sowie die bezirkliche Seniorenvertretung eingebunden werden.

### **Präventionsarbeit**

- Sicherung und Weiterentwicklung der Jugendverkehrsschulen in Zusammenarbeit mit der Landesverkehrswacht.
- Verbesserung der Kommunikationsaktivitäten für stadt- und umweltgerechte Mobilität wie die aktive Unterstützung des autofreien Tages und des Park(ing) Day, an dem Parkplätze temporär in Parks umgewandelt werden.

### **Bauliche Umgestaltung von Unfallhäufungspunkten (Sicherheitsaudit)**

Die Ursachen von Unfällen liegen nicht nur im menschlichen Fehlverhalten. Viele Unfälle an Unfallhäufungspunkten lassen sich durch eine bauliche Veränderung reduzieren, wenn Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern im Straßen- und Kreuzungsbereich (z.B. zwischen Kraftfahrzeugen und Fußgängern bzw. Radfahrern) durch bauliche Umgestaltung oder Anordnung von Parkverboten verbessert werden. Für die Arbeit der Tiefbauämter bei der Gestaltung von Straßenräumen und Kreuzungen liegen neue Erkenntnisse der Unfallforschung vor, die in die tägliche Arbeit ein-fließen muss („Sicherheitsaudit“). Entsprechende Erkenntnisse der Unfallforschung sollten auch in Schulungen in unserem Bezirk vermittelt werden.

## **Anbindung an den Fernverkehr und Einbeziehung von anderen Akteuren**

Forderungen, wie die nach der Wiederherstellung der Anbindung des Bahnhofs Zoologischer Garten an den Fernverkehr der Deutschen Bahn AG oder den Erhalt und Ausbau des ZOB im Bezirk, können vom Bezirk alleine nicht umgesetzt werden. Hier gilt es, die verkehrspolitischen Ziele des Bezirkes gemeinsam mit der BVV an die Landesebene heranzutragen und deren Bedeutung für den Bezirk deutlich zu machen. Charlottenburg-Wilmersdorf ist mit dem Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) hervorragend an das Fernbus-Netz angeschlossen. Das Fernbus-Angebot ist eine sinnvolle und preiswerte Ergänzung zum Bahn-Angebot. Allerdings hat die Deregulierung des Buslinienverkehrs für unseren hochverdichteten Innenstadtbezirk wie auch für die Kerngebiete anderer Großstädte zu Problemen der Stadtverträglichkeit geführt: Illegale Toilettenentleerungen belasten die Gewässer. Busunternehmen sind nicht verpflichtet Busbahnhöfe anzufahren und Haltestellen in hochverdichteten Gebieten der Innenstadt (wie z.B. am Hardenbergplatz) führen zu zusätzlichen Belastungen durch Lärm, Dieselruß und Stickoxiden. Das Ein- und Auschecken des Gepäcks führt an Haltestellen zu Störungen im Verkehrsfluss.

Der Bezirk wird sich daher gegenüber dem Senat dafür einsetzen, dass für Berlin ein Verkehrskonzept für die Fernbusse im Linienverkehr erarbeitet wird, das den zügigen Ausbau des ZOB und weitere Haltemöglichkeiten an ÖPNV-Knotenpunkten außerhalb der Umweltzone und in der Nähe von Autobahnabfahrten vorsieht. Die Erreichbarkeit des ZOB vom S-Bahnhof Witzleben ist zu verbessern und barrierefrei zu gestalten. Damit Bezirk und Senat den Busfernverkehr besser gestalten können, ist eine Änderung des Personenbeförderungsgesetzes notwendig. Der Bezirk unterstützt entsprechende Initiativen des Deutschen Städtetages.

Die Zusammenarbeit mit der Landesebene ist auch deswegen von entscheidender Bedeutung, da nur hier Fördermittel aus Landes-, Bundes- oder europäischen Programmen akquiriert werden können.

Die Erarbeitung und Beschlussfassung dieses Konzeptes bietet auch die Chance, die Zusammenarbeit mit der TU und der UdK für diesen Bereich zu etablieren und hier Ideen einer Weiterentwicklung aufzunehmen