Schöne Städte

Vision für ein autoarmes Berlin

Ansprechpartner:
Michael.Unterhalt@Schoene-Staedte.org

Vision für ein autarmes Berlin

Stand 2020

Es ist der 1. Januar 2030. Das letzte Jahr des Umsetzungsplans des autoarmes Berlin Gesetzes sowie der Agenden für Barrierefreiheit und öffentlichen Raum, die in engem Zusammenhang damit entwickelt wurden. Wir haben einen langen Weg hinter uns. Von einer Stadt im Jahr 2023, in der sich der öffentliche Raum um Autos und Parkplätze drehte und in der die Wege zur Arbeit, zur Erholung, zum Einkaufen und zum Sport immer länger wurden, hin zu einem verdichteten und attraktiven gemischten städtischen Umfeld, in dem Fußgänger, Radfahrer und der öffentliche Nahverkehr florieren. Mobilitätsknotenpunkte

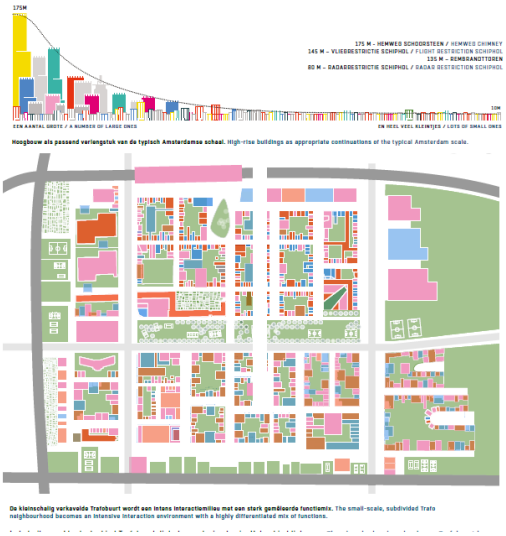
multifunktionale Verdichtung

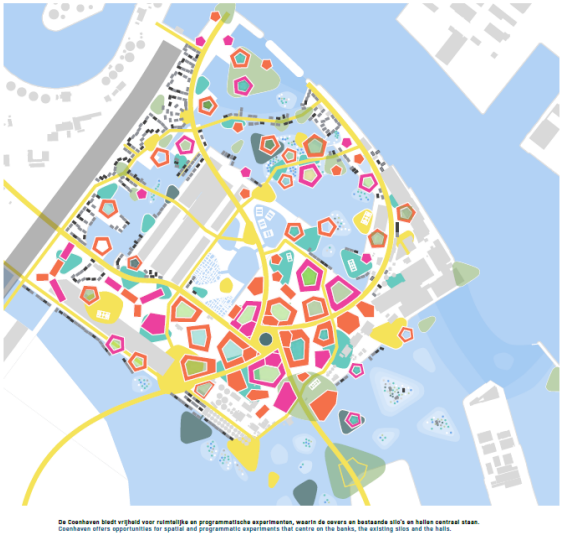
Durch die Verdrängung des Autos und eines Großteils des Güterverkehrs aus dem Stadtbild ist eine enorme Menge an öffentlichem Raum verfügbar geworden. Hier haben sich mehrere Dinge ereignet. Erstens hat seit 2025 eine multifunktionale Verdichtung stattgefunden. Es sind keine neuen Hochhäuser gebaut worden. Stattdessen dominieren attraktive, menschengerechte, dichte städtische Umgebungen mit Gebäuden von 3, 4 oder 5 Stockwerken Höhe die Gebiete. Die untere Etage dieser Gebäude wird häufig als Raum für öffentliche und kommerzielle Dienstleistungen wie Schulen, Kitas, Supermärkte, Geschäfte, Restaurants und Drogerien genutzt. Die erste Etage wird häufig als Bürofläche genutzt, und die oberen Etagen dienen dem Wohnen. Bürger, Historiker und Architekten haben bei der Gestaltung des öffentlichen Raums und der Architektur mitgewirkt, um die Proportionen der Menschen attraktiv zu gestalten und dabei viele verschiedene Aspekte zu berücksichtigen.

.Abbildung 7: Eindruck Overamstel, Amsterdam (wird gebaut)

Die eingeschossige Architektur vieler Discounter-Supermärkte im Berlin vor 2025 ist verschwunden. Das neue Planungsinstrument zur Förderung von "multifunktionalen Geschäften und Wohnen" hat die Entwicklung neuer Wohnblöcke mit Supermärkten in der unteren Etage gefördert. Die multifunktionale Verdichtung erfolgte auch

durch die Bebauung früherer Kinderspielplätze. Spielplatzanlagen sind nun in die normale Straßengestaltung integriert worden. Auch die Kleingartenanlagen innerhalb des S-Bahn-Rings werden zu großen, für alle Bürger zugänglichen Grünflächen umgestaltet, wie z. B. Gemeinschaftsgärten, wodurch Möglichkeiten für Freizeit und Sport in der Nähe geschaffen werden. Städtische Gärten entstehen auf einigen Dächern und neuen Kleingartenanlagen und werden in Brandenburg rund um die dort entstehenden Mobilitätsknotenpunkte angelegt.





Die ersten Berliner "Urbanen Erreichbarkeitsagenden" von 2025-2030, die die früheren Verkehrs- und Stadtentwicklungspläne und das Berliner Autofreigesetz ergänzen, haben zu einer Dezentralisierung von Dienstleistungen und Funktionen geführt. Statt immer größerer Supermärkte oder neuer Einkaufszentren, die weiter von den Menschen entfernt sind, sind kleine Supermärkte, Drogerien, Haushaltswarengeschäfte, Baumärkte, Schulen, Restaurants, Parks und Sportanlagen in unmittelbarer Nähe zu den Menschen in ihren Straßen angesiedelt. Das Konzept der 5-Minuten-Stadt wurde innerhalb des S-Bahn-Rings angewandt, wo diese städtischen Funktionen rechtlich gesehen in der Nähe der Menschen liegen müssen. Konkret bestimmen die 2028 eingeführten Rechtsinstrumente, die auf Konzepten wie den niederländischen "Einzelhandelsstruktur-Visionen" basieren, die Lage und Größe von Geschäften und Einrichtungen mit. Die Notwendigkeit, für grundlegende Waren und Dienstleistungen weit zu fahren, sinkt dadurch, und Lebensmittel- und Supermarkt-Lieferdienste sind von der Straße verschwunden.

Abbildung 7: kleine IKEA Läden reduzieren das Bedürfnis zu langen Anfahrten zu den mega stores

Das städtische Gefüge der Straße funktioniert wieder als Ort des Handels und der Arbeit, und die Straßenecken haben als Orte der Begegnung zwischen diesen Dienstleistungen und Menschen an Bedeutung gewonnen. Dort werden die Bürger ermutigt, an "Platzgestaltungsprojekten" mitzuarbeiten, die Ecken zu attraktiven Plätzen umzugestalten, aber auch ihre Rolle bei der Instandhaltung der Plätze zu übernehmen.

Neue Daten helfen den politischen Entscheidungsträgern und Stadtplanern dabei, die Zugänglichkeitspolitik zum Erfolg zu führen. Die Art und Weise, wie die Menschen den öffentlichen Raum und die verschiedenen Einrichtungen nutzen, zu welchen Zeiten und von welcher Art von Menschen sie genutzt werden, gibt Aufschluss darüber, wie die Maßnahmen für alle zugänglicher gestaltet werden können. Die politischen Entscheidungsträger erfassen auch die sich ändernden Bedürfnisse der Bürger auf der Grundlage gesellschaftlicher Trends und arbeiten mit den Bürgern zusammen, um sie in den öffentlichen Raum zu integrieren.

High quality öffentlicher Raum und active mobility Infrastruktur

Der öffentliche Raum auf den Straßen selbst hat sich stark gewandelt. Mit dem Verschwinden der Parkplätze haben sich neue Möglichkeiten ergeben. Das derzeitige Straßenmuster besteht aus Fahrradspuren und Fahrradabstellplätzen, die etwa 30 % der früheren Straßengestaltung ausmachen. Auch Elektrofahrzeuge haben Zugang zu dieser Infrastruktur, z. B. der Lieferverkehr oder gemeinsam genutzte E-Autos. Aber sie sind Gäste auf dieser Radverkehrsinfrastruktur und

sollten zuerst den Radfahrern entgegenkommen. Alle E-Fahrzeuge innerhalb des S-Bahn-Rings haben eine Höchstgeschwindigkeit von 30km/h und können nicht schneller fahren.

Auch der Platz für Fußgänger wurde um etwa 20 % vergrößert. Der neue öffentliche Raum unterstützt nicht nur die Fußgängerströme, sondern regt auch zum Verweilen, zur Begegnung und zur Interaktion an. Überall gibt es Bänke, und lokale Künstler erhalten Fördermittel für die Entwicklung von Kunstwerken, die zum Lernen und zu gesellschaftlichen Diskussionen anregen.

Die Abschaffung des Autos hat die Geschwindigkeit und Effizienz der Straßenbahn- und Buslinien in diesem Gebiet drastisch verbessert. Statt neuer, teurer U- und S-Bahn-Linien wurden überall in der Stadt neue Straßenbahnlinien mit einem Grasuntergrund gebaut. Die Straßenbahnlinien können ohne Fahrer gefahren werden und neue Sensoren verhindern Unfälle. Die E-Busse der BVG haben immer noch einen Fahrer, aber es wurden neue Routen entwickelt, die nicht auf einer technischen Planung, sondern auf Daten über Mobilitätsmuster und -bedürfnisse basieren.

Abbildung 8: grüne Straßenbahnlinie in Amsterdam

Der Klimawandel hat zu sehr heißen Sommern und Regenstürmen geführt. Bäume, Grünflächen und Wasserflächen beginnen, die Straßen zu dominieren, und die Bürger werden ermächtigt, ihre eigenen Straßen und Gebäude grün zu gestalten. Die Straßen fungieren auch als attraktive Orte für sportliche Aktivitäten, Spielplätze für Kinder, aber auch für den Unterricht im Freien an Schulen und Universitäten, für die Erzeugung erneuerbarer Energien im kleinen Maßstab und für die Organisation der Kreislaufwirtschaft.

E-Autos sind noch nicht vollständig aus dem Gebiet verschwunden. Für Umzüge oder den Transport großer Güter gibt es car sharing Fahrzeuge. Sie sind in den ehemaligen Tiefgaragen des Gebiets zu finden und können nicht im öffentlichen Raum abgestellt werden. Es gibt einen öffentlichen Anbieter von E-Autos (Car Berlin), der Verträge mit den einzelnen Parkhausbesitzern hat. E-Autos können über die App im Voraus gebucht werden, sind aber nicht billig. Der Anbieter bietet auch E-Lastenfahrräder an, die in den Garagen untergebracht sind und zu einem günstigeren Preis gemietet werden können. Ältere Menschen oder Menschen mit Behinderungen nutzen das ride sharing Angebot der BVG ("Berlkönig").

lokal-stadtteilbezogenes Strukturmodell (TOD), radiale Achsen & Gartenstädte außerhalb vom Ring

Während der Plan "Berlin autofrei Gesetzt" einen radikaleren Ansatz für die Stadtentwicklung verfolgte und sich auf das Gebiet innerhalb des Rings konzentrierte, war der Plan "Green Metropolitan Urbanization" eher transformativ und wandte das Konzept der Radialen Achse und der verkehrsorientierten Entwicklung (TOD) für das Gebiet außerhalb des Rings an. Ab 2024 durften neue Gebäude nur noch in der Nähe der Bahnhöfe, S- und U-Bahnen außerhalb des Rings errichtet werden, was dort zu neuen attraktiven städtischen Umgebungen führte. Hier wurden die Konzepte der Mobilitätsknotenpunkte, der Funktionsmischung und der grünen Logistik angewandt und neue Konzepte erprobt, ähnlich wie im Bereich der S-Bahnen. Allerdings waren hier die Abstände zwischen den hoch verdichteten Gebieten größer als innerhalb des S-Bahn Rings, und es gab größere Freiflächen dazwischen. Das alte Konzept der Gartenstadt wurde zu einer der Hauptinspirationen der dezentralen Entwicklung außerhalb des Rings.

Für die alten Radialstraßen wurde jedoch ein breiterer Ansatz gewählt. Auf der gesamten Länge dieser Straßen fand eine städtische Verdichtung statt, die sie in attraktive und multifunktionale Boulevards verwandelte. Ab 2027 werden auch sie autofrei. Autospuren wurden durch Busspuren, Radschnellwege und eine Vielzahl von Grün- und Freizeiteinrichtungen ersetzt.

Während das Empowerment-Niveau der Menschen, die innerhalb des Rings leben, bereits recht hoch war mit vielen Menschen in verschiedenen NGO's, war dies in der Metropolregion nicht der Fall. Bevor der öffentliche Raum gemeinsam mit den Bürgern gestaltet werden konnte, mussten diese erst einmal aktiv werden. Neue Empowerment-Instrumente wie finanzielle Unterstützung für die Gründung einer NGO, Gutscheinsysteme, Veranstaltungen und ein Buddy-System wurden zwischen 2022 und 2028 getestet, was einen ersten Anstoß gab. Auch Künstler und NGO's aus der Innenstadt erhielten Mittel, um gemeinsam mit den dort lebenden Menschen neue Projekte und Ideen rund um die Mobilitätsknotenpunkte und die Radialstraßen zu entwickeln. Die Ergebnisse sind erstaunlich. Viele neue öffentliche Plätze und

Zentren wurden mit echtem lokalem Herzblut und unter Berücksichtigung der Geschichte der "alten Dorfzentren" geschaffen. Überall sind neue lokale Bars und Restaurants entstanden, und die lokalen Märkte sind ein neuer Treffpunkt. Viele Einheimische haben nicht das Bedürfnis in die Innenstadt zu fahren, um sich einen schönen Abend zu machen, sondern verbringen ihn auf ihren neuen städtischen Plätzen oder in Landschaftsparks. Seit 2028 werden neue Instrumente zur Stärkung der Bürger erprobt, z. B. die Förderung internationaler Verbindungen und Projekte und die bessere Vernetzung verschiedener Nichtregierungsorganisationen untereinander.

Übersichtskarte der Radialstraßen

Prenzlauer Allee
Prenzlauer Promenade
Pasewalker Straße
Hauptstraße
Schönelinder Straße

Greifswalder Straße
Berliner Allee
Malchower Chaussee

Landsberger Allee
Landsberger Chaussee
Altlandsberger Chaussee

Karl-Marx-Allee
Frankfurter Allee
Alt-Friedrichsfelde
Alt-Biesdorf
Alt-Kaulsdorf

Holzmarktstraße
Mühlenstraße
Stralauer Allee
Köpenicker Landstraße
Adlergestell

Karl-Marx-Straße
Buschkrugallee
Rudower Straße
Neuköllner Straße
Waltersdorfer Chaussee

Kottbusser Damm
Hermannstraße
Britzer Damm
Buckower Damm

Mehringdamm
Tempelhofer Damm
Mariendorfer Damm
Lichtenrader Damm

Potsdamer Straße
Hauptstraße
Rheinstraße
Unter den Eichen
Berliner Straße
Potsdamer Chaussee

Joachimstaler Straße
Bundesallee

Straße des 17. Juni
Bismarckstraße
Kaiserdamm
Heerstraße
Hamburger Chaussee

Hardenbergstraße
Otto-Suhr-Allee
Spandauer Damm
Charlottenburger Chausee
Ruhlebner Straße
Brunsbüttler Damm

Chausseestraße
Müllerstraße
Scharnweberstraße
Seidelstraße

Heidestraße
Sellerstraße
Reinickendorfer Straße
Marktstraße
Residenzstraße
Lindauer Allee
Roedernallee
Oranienburger Straße

Schönhauser Allee
Mühlenstraße
Grabbeallee
Dietzgenstraße
Blankenfelder Chaussee

Stadt der kurzen Wege Strategie 2030-2035

Die neuen Pläne für die Stadt der kurzen Wege 2030-2035 wurden vom Berliner Senat gemeinsam mit allen Innovationsakteuren entwickelt und vom Senat genehmigt. Die neue Strategie wird sich viel stärker auf nicht-technische innovative Maßnahmen und die Multifunktionalität desselben Raums konzentrieren. Die

Programme wie "Kita an der Ecke", der "Verwaltungsmitarbeiter-Swap", "Informationsstände von Polizei und Stadtverwaltung auf Wochenmärkten", "öffentliche Toiletten in Spätis" und "öffentlich geschützte Fahrradabstellplätze in Innenhöfen" gehen in die erste Testphase. Mehrere Straßen wurden zu Überschwemmungsgebieten für den Fall von Starkregenfällen erklärt. Mehr Sport und Gesundheit werden in den öffentlichen Raum integriert, z. B. durch Rad- und Laufstrecken, Veranstaltungen und Spazierwege für ältere Menschen. Einige Straßen werden nur während der Schulpausen vorübergehend zu Schulhöfen umfunktioniert. Ein großer Teil der Mittel aus der neuen Zugänglichkeitsstrategie ist für die finanzielle Unterstützung von Nichtregierungsorganisationen, Forschungsinstituten und KMU vorgesehen, damit diese an Veranstaltungen teilnehmen, aktuelle Probleme diskutieren und neue Projekte zur Erreichung der Zugänglichkeitsziele entwickeln können.

Obwohl die ersten Pläne und Rechtsvorschriften auch die Stadtentwicklung außerhalb des Rings sowie den Ausbau der Fußgänger- und Radwegsverbindungen und der öffentlichen Verkehrsmittel zwischen dem inneren und dem äußeren Ring vorsahen, setzte sich langsam das Gefühl einer Stadt zweiten Ranges durch, mit negativen sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen. Zersiedelung und immer größere Entfernungen gab es in der Region Brandenburg immer noch. Immer mehr Bürger außerhalb des Rings nutzten die S-Bahn in das Zentrum bzw. um in andere Stadtteile zu gelangen. Dies führte zu einer Überlastung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur der S-Bahn führte. Die Erreichbarkeitsstrategie 2030-2035 wurde daher in sehr enger Zusammenarbeit mit den Kommunen und dem Land Brandenburg weiter entwickelt. Auch dort musste sich etwas ändern. Eine der Ideen, die diskutiert werden, ist die Entwicklung einer größeren Ringbahn um Berlin, die derzeit von den DB-Regionalzügen genutzt wird. Dort soll alle 10 Minuten ein Regionalzug verkehren. Es werden neue Mobilitätsknotenpunkte entwickelt, die denjenigen um den Bahnhof ähnlich sind, aber auf dem Konzept der Landschaftsparkbahnhöfe basieren.

urban logistics

In den letzten Jahren wurden die S-Bahnhöfe an der Ringbahn zu Mobilitätsknotenpunkten umgestaltet. Hier haben Menschen von außerhalb Berlins (aus dem Umland) die Möglichkeit, ihr Elektroauto gegen eine Stundengebühr zu parken und andere Verkehrsmittel für die Weiterfahrt in die Stadt zu nutzen. Nach dem Vorbild erfolgreicher Beispiele aus anderen Ländern wurden für die Berlinerinnen und Berliner große, überwachte Fahrradtiefgaragen gebaut. Die Knotenpunkte sind mit elektrischen Lademöglichkeiten für E-Bikes und E-Fahrzeuge ausgestattet, und auch viele öffentliche Leihfahrräder stehen Einwohnern und Besuchern zur Verfügung, nach dem Vorbild des erfolgreichen niederländischen OV fiets-Systems. Nicht nur die S-Bahn-Stationen auf dem Ring, sondern auch innerhalb des Rings fungieren nun als Mobilitätsknotenpunkte.

Von und zu den Mobilitätsknotenpunkten wurde ein "roter Teppich"-Konzept umgesetzt. Attraktive Boulevards mit Bars, Begegnungsmöglichkeiten, Bäumen und Wasser, die von Menschen bevölkert werden, führen zu beeindruckenden Architekturen. Die Anwendung des Konzepts der verkehrsorientierten Entwicklung hat die Entwicklung von Wohn- und Arbeitsstandorten in der Nähe der Mobilitätsknotenpunkte gefördert. Kein Mobilitätsknotenpunkt gleicht dem anderen. Weitgehend auf der Grundlage der Bedürfnisse und Ideen der Bewohner haben Stadtplaner und Architekten interessante städtebauliche und architektonische Lösungen entwickelt. Beispiele sind die "Kunst-Drehscheibe", die "Wasser-Drehscheibe", die "Mittelmeer-Drehscheibe", die "Bauernhof-Drehscheibe", die "Tanz-Drehscheibe" und die "Geschichts-Drehscheibe".

Das Konzept der Mobilitätsknotenpunkte wurde 2025 eingeführt und kontinuierlich weiterentwickelt. Neue Daten sowie andere Anforderungen und Ideen der Bürger wurden genutzt, um den Verkehr attraktiver und effizienter zu gestalten und gleichzeitig den öffentlichen Raum in einen Ort der Begegnung und des Verweilens zu verwandeln. Einige Mobilitätsknotenpunkte wurden als lebende Labore entwickelt, in denen alle Arten von Organisationen daran arbeiten, die Bedürfnisse der Bürger zu verstehen und neue Produkte und Dienstleistungen zu entwickeln und zu testen, die auf menschlichem Verhalten und gesellschaftlichem Mehrwert basieren.

Nicht nur die S-Bahnhöfe, sondern auch die großen Bahnhöfe wie Hauptbahnhof, Ostbahnhof, Alexanderplatz, Ostkreuz, Gesundbrunnen und Südkreuz wurden in "Mobilitätsterminals" umgewandelt. Das Konzept der Mobilitätsknotenpunkte wurde in einem größeren Maßstab mit einer noch beeindruckenderen multifunktionalen Verdichtung und einer einzigartigen Architektur umgesetzt, die aus internationalen Wettbewerben mit Schwerpunkt auf Nachhaltigkeit hervorgegangen ist. Dabei werden sowohl historische Elemente als auch das Bedürfnis nach menschlicher Gestaltung berücksichtigt. Das Areal um den Ostbahnhof beispielsweise wurde in

Zusammenarbeit mit den Organisationen am Holzmarkt zum "Waldbahnhof" umgestaltet. Eindrucksvolle Bauten aus regionalem Holz, wie die Waldhalle und die neue Holzbrücke über die Spree, prägen das Gebiet.

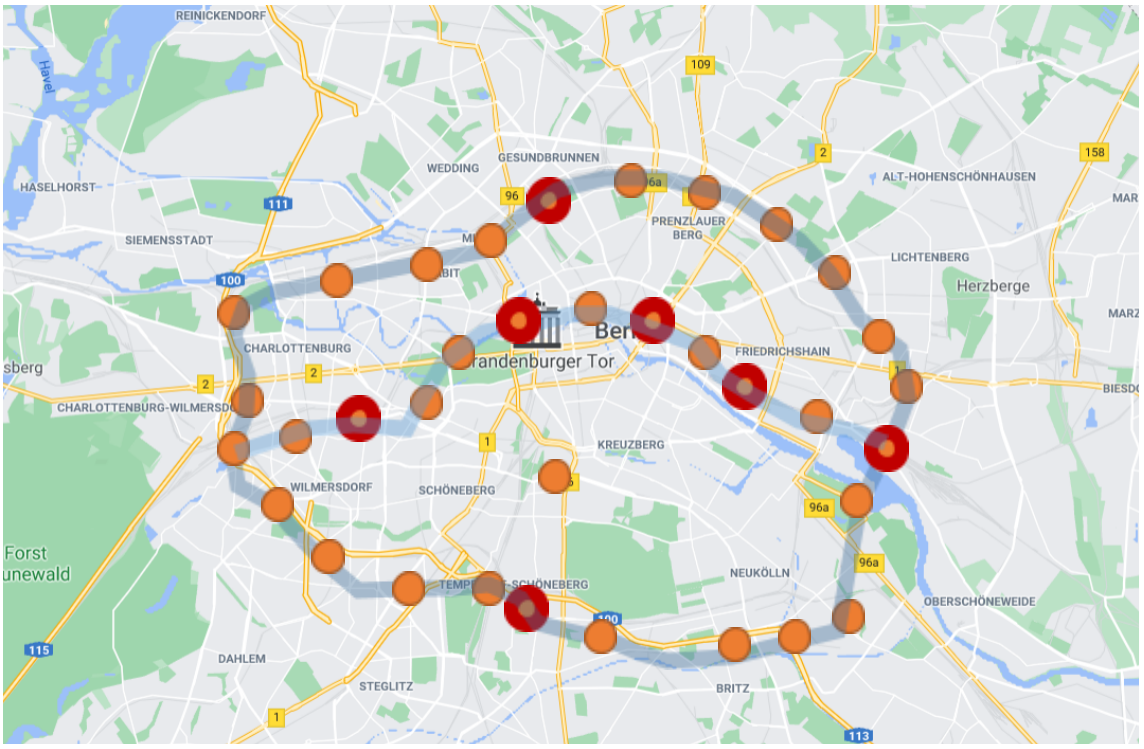


Abbildung 4: Beispiel von möglichen mobility hubs in Berlin an den S-Bahnhaltestellen

Die Wasserstraßen in Berlin werden wieder für den Transport von Gütern genutzt. Auf der Spree, dem Landwehrkanal und dem Spandauer Schifffahrtskanal, aber auch auf den Kanälen außerhalb des Rings befinden sich insgesamt 20 Logistikknotenpunkte. Waren und Pakete von außerhalb Berlins werden von Lastwagen und Zügen auf kleine Frachtschiffe umgeladen, die an einem der drei Frachtknotenpunkte am Rande der Stadt liegen. Von diesen Knotenpunkten aus werden die Waren mit Frachtschiffen an die 20 Logistikknotenpunkte verteilt. Die Knotenpunkte selbst verteilen ihre Waren mit elektrischen Lastenfahrrädern und bei schweren Gütern mit Elektrofahrzeugen weiter in der Stadt. Alle diese Konzepte sind "White Label" und basieren auf der Idee der "Stadtplattform", d. h. sie gehören nicht einem einzelnen Nutzer, sondern einer Gruppe und werden von verschiedenen Nutzern gemeinsam genutzt.

Einige Waren mit kürzerem Verfallsdatum, wie z. B. frisches Gemüse oder Brot, werden direkt von den großen städtischen Drehkreuzen auf kleinere Elektrofahrzeuge umgeladen und an den Bestimmungsort gebracht. Auch bei ungewöhnlich geformten oder schweren Gütern, die transportiert werden müssen, oder bei negativen Umweltauswirkungen werden Ausnahmen gewährt. Normale Pakete werden mit den Lastenrädern zu Paketannahmestellen gebracht, die in Supermärkten, Spätis sowie an vielen Straßenecken zu finden sind. Damit hat jeder

Berliner, der in der autofreien Zone wohnt, einen Abholpunkt im Umkreis von 100 m von seiner Haustür.

Abbildung 5: Large logistic hub in Amsterdam (planned)

Abbildung 6: Logistic "hotel" in Paris (Chapel International)

Auch für die Müllabfuhr (sowohl für den täglichen Müll als auch für die Entsorgung von gewerblichem Müll) und die Verteilung von Baumaterialien wird das logistische Wassernetz genutzt. Während diese Konzepte in anderen Städten mit dem unhaltbaren Lkw-Verkehr konkurrieren mussten, ist im autofreien Berliner Ring die Ladung per Wasser die Norm, und die Verteilung mit normalen Straßenfahrzeugen nur mit Ausnahmen erlaubt.

Die neuen Knotenpunkte haben nicht nur den Druck des Lieferverkehrs auf den Straßen verringert, sondern auch den emissionsfreien Güterverkehr gefördert. Während bis 2023 überall in der Stadt große Verteilzentren gebaut wurden, die nicht nur das Landschaftsbild zerstörten, sondern auch ein hohes Maß an Mobilität von Waren und Mitarbeitern erforderten, hat das aktuelle Netz an vielen Orten in der Stadt eine geringe Mobilität und Arbeitsstationen geschaffen.

Unsere Inhalte dürfen sehr gern unter Einhaltung der Creative Commons 4.0 international CC BY-NC-SA 4.0 Lizenz genutzt und weitergegeben werden.