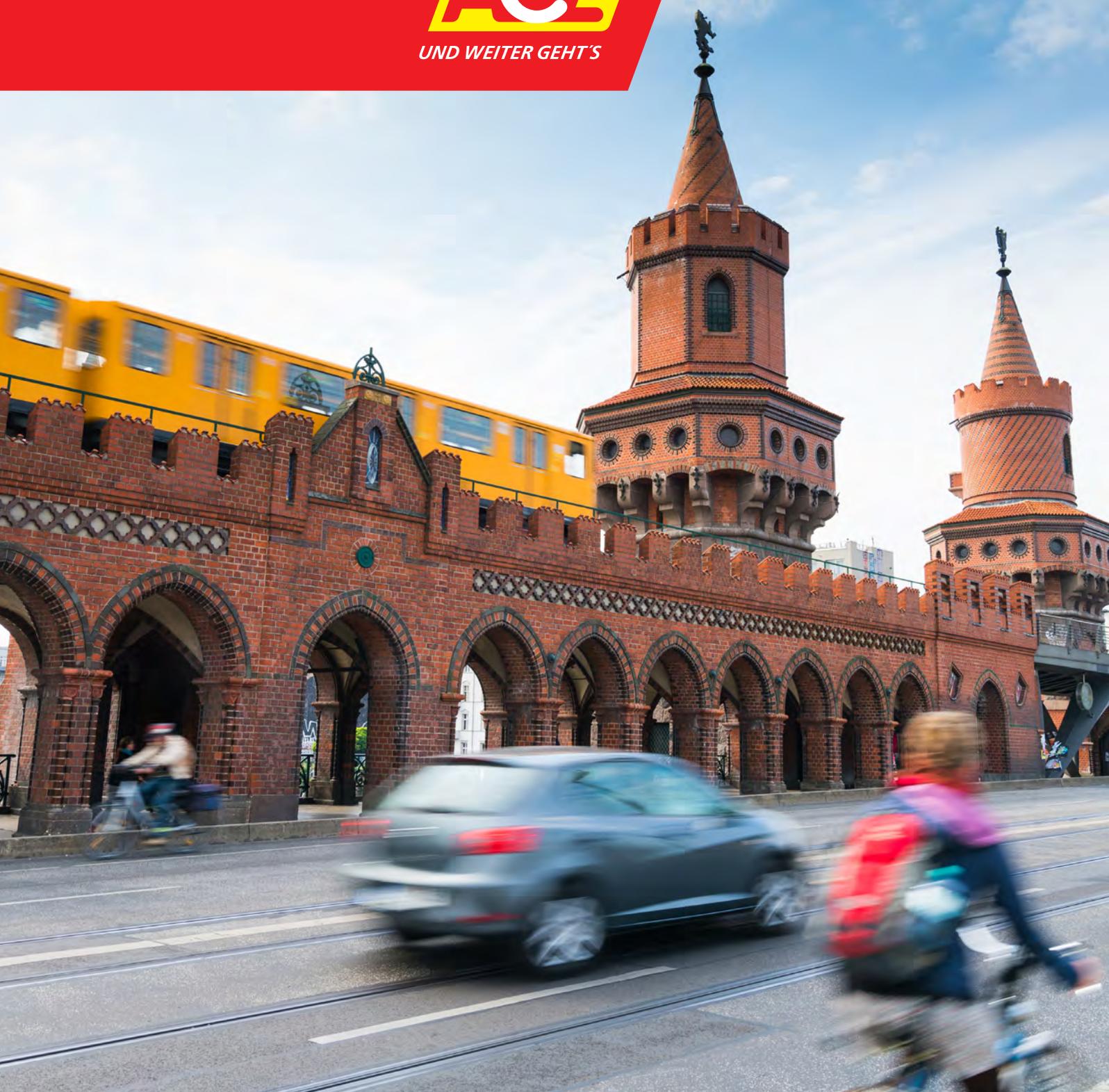


Dokumentation des 24. Berliner Mobilitätssalons

Lebenswerte Stadt der Zukunft – wem gehört die Stadt?



Lebenswerte Stadt der Zukunft – wem gehört die Stadt

In diesem Jahr widmete sich der 24. Mobilitätssalon mit mehr als 70 Teilnehmern der Frage, wie städtische Räume attraktiver und dabei den Bedürfnissen einer sich wandelnden Gesellschaft gerecht gestaltet werden können. Diskutiert wurde dies am Beispiel der „Begegnungszone“, deren Konzept darauf abzielt, keine Verkehrsteilnehmer aus dem Straßenraum zu verbannen, sondern allen Teilnehmern Mobilität und Aufenthalt nebeneinander zu ermöglichen.

Aktuell bewegt die Debatte der Begegnungszone auch in Berlin Politiker, Planer und Raumnutzer. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt hat in der 2011 verabschiedeten Fußverkehrsstrategie das Modellprojekt „Begegnungszone“ beschlossen. Von den drei Pilotprojekten in Berlin – „Maaßenstraße“, „Bergmannstraße“ und „Checkpoint Charlie“ – wurde die Begegnungszone an der Maaßenstraße als erstes Pilotprojekt Ende 2015 für den Verkehr freigegeben. In der Phase der „Eingewöhnung“ werden an unterschiedlichen Stellen kritische Stimmen zu den Ergebnissen der Maßnahme und dem Mehrwert des Planungskonzeptes laut.

Matthias Knobloch (ACE)

Matthias Knobloch – Abteilungsleiter Verkehrspolitik und Leiter des Hauptstadtbüros beim Auto Club Europa (ACE) – stellt in seiner Einführung die Referenten vor und weist daraufhin, dass in Berlin die Diskussion um die lebenswerte Stadt doch sehr kleinteilig geführt würde. Die Herausforderungen müssten zwar auf kleinteiliger Ebene bewältigt werden, doch gerade die aktuelle Diskussion zum Bereich der Verkehrspolitik in den Koalitionsverhandlungen in Berlin wird nicht auf Weltstadtniveau geführt. Darüber hinaus betonte er, die Mobilitätsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer im Blick zu behalten.



Marco Seiffert (Moderator)

Der Moderator Marco Seiffert stellt die Podiumsteilnehmer vor und führt in das Thema ein.



Max Schwitalla (Studio Schwitalla)

„Die lebenswerte Stadt der Zukunft muss sich von der Dominanz des Automobils befreien und den Menschen wieder in den Mittelpunkt stellen.“

Max Schwitalla – Architekt und Gründer des interdisziplinären Architekturstudios Schwitalla, das sich mit den Visionen der Mobilität in der Stadt beschäftigt – stellt in seinem Eingangsvortrag das Konzept der „Urbanen Mobilität der Zukunft“ vor. Im Zentrum seiner Arbeiten steht die Frage, wie der Raum in der Stadt künftig sinnvoll aufgeteilt werden kann. Er kritisiert, dass unser heutiges Mobilitätskonzept veraltet sei. Das Auto steht im Zentrum seiner Kritik. Seine Grundannahme ist, dass der private Raum in Großstädten immer knapper wird und der Aufzug als neues Mobilitätskonzept fungiert. Schwitalla stellt das Flywheel-Konzept als kollektives Verkehrskonzept vor. Im Rahmen des Audi Urban Future Awards hat Max Schwitalla zusammen mit Audi und Schindler ein neues Fahrzeugkonzept für den urbanen Verkehr entwickelt. Das Fahrzeug soll eine Brücke zwischen öffentlichem Personennahverkehr und individueller Mobilität schlagen. Diese runden, einsitzigen Fahrzeuge holen Passagiere beispielsweise an der Bahn ab und bringen sie über spezielle Trassen direkt zum Zielort.

Insgesamt geht es Schwitalla um die Entwicklung neuer Nachbarschaftskonzepte als Begegnungszone. Er führt als Beispiele die Herrengasse in Wien und die Super-Begegnungszone in Barcelona an.



Arno Klare (MdB)

„Die Stadt gehört den ‚autonomen‘ Menschen, nicht den Vehikeln.“

Arno Klare – Bundestagsabgeordneter und Mitglied im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur – betont, dass Raum- und Stadtplanung neu gedacht werden müssen. Begegnungszonen sind der Schritt in die richtige Richtung – weg vom Prinzip der autogerechten Stadt. Andere Mobilitätsformen und ein damit einhergehendes Umdenken sind aber dringend erforderlich. Wohnorte und die Ziele der Verkehrsteilnehmer müssen näher zusammengebracht werden. Das heißt, die Angebote des ÖPNV und diverse Sharing-Modelle müssen aufeinander abgestimmt werden. Klare fordert mehr Geld für die Förderung des Radverkehrs und den ÖPNV. Außerdem soll der Fußgänger bei der Stadt- und Verkehrsplanung mehr in den Fokus rücken.

Klare nennt als Beispiel Kopenhagen, wo ca. 38 % aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Die Infrastruktur ist entsprechend ausgebaut, die Autofahrer haben eine besondere Art der Rücksicht gegenüber Radfahrern entwickelt. Außerdem wirkt sich der modal split günstig auf die CO₂-Bilanz der Stadt aus.



Prof. Walter Ackers (Ackers Partner Städtebau)

„Die Stadt gehört der Stadtgesellschaft mit all ihren Widersprüchen. Die Auseinandersetzung ist deshalb Prinzip: Wie wollen wir miteinander leben? Hauptsache: Offen. Tolerant. Ungezwungen.“

Für den Stadtplaner Professor Walter Ackers stellt die ganze Stadt Berlin eine einzige Begegnungszone dar. Nirgends gäbe es größere Bürgersteige als in der Hauptstadt. Bürgersteige seien ein Begegnungsraum im klassischen Sinne - weltweit. Die Maaßenstraße sei ein breiter Übergriff, der die Probleme nicht löst, sondern weitere Probleme schafft. Mit einer Begegnungszone, wie in der Maaßenstraße, würde Ausgrenzung passieren. Außerdem wird durch die Errichtung von Begegnungszonen die Grundsubstanz Berlins geschädigt. Die „Modernisierung“ der Bürgersteige sei eine künftige gestalterische Aufgabe.



Jan Korte (ZebraLog)

„Die Stadt von morgen sollte gemeinschaftlich geschaffen werden, damit alle ihren Platz darin finden: Alte wie Junge, Menschen mit und ohne Migrationsgeschichte, Fußgängerinnen, Radler, Autofahrerinnen und mobilitätseingeschränkte Menschen.“

Die Begegnungszone ist für Jan Korte ein Raum, den alle Verkehrsteilnehmer nutzen. Gute Beispiele dafür gibt es in der Schweiz und in Österreich. Die Umsetzung der Begegnungszone in der Maaßenstraße sieht auch Korte kritisch. Wenngleich er bei solchen Maßnahmen Bürgerbeteiligung für unabdingbar hält. Seiner Auffassung nach muss Mobilität nicht mit dem eigenen Fahrzeug, sondern durch Verkehrssysteme organisiert werden. Er appelliert an die Politik sich mit der Zukunft der Mobilität und dem Lebensraum Stadt zu befassen und zukunftsfähige Konzepte zu entwickeln, die auch 2050 noch Bestand haben.



Christian Gaebler (Staatssekretär)

„Mit der Gestaltung des öffentlichen (Verkehrs-)raums ist für mich mehr denn je die große Herausforderung verbunden, bei dessen zukünftiger Gestaltung die heute vielfältiger gewordenen, individuellen Nutzungsansprüche zu berücksichtigen und dabei der Qualität der urbanen Stadträumen neue Impulse zu geben.“

Eine Alternative zu der Straßenraumphilosophie ‚shared place‘ ist die Begegnungszone für Christian Gaebler, Staatssekretär für Verkehr und Umwelt in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin. Künftig muss die Politik

die Frage beantworten, wie man mit dem öffentlichen Raum umgeht. Bei der Planung und Realisierung der Berliner Begegnungszonen hat man sich bewusst für die Bürgerbeteiligung entschieden. Für Gaebler selbst steht der Fußgänger im Mittelpunkt. Dennoch soll der Straßenraum so gestaltet werden, dass alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt und nebeneinander – und vor allem miteinander – zum Zuge kommen. Dazu gehört eben auch eine gute Aufenthaltsqualität. Gaebler setzt sich für eine Fußverkehrsstrategie und mehr Querungshilfen in der Stadt ein.



Lebenswerte Stadt der Zukunft – wem gehört die Stadt



Impressum

ACE Auto Club Europa e.V. | Abteilung Verkehrspolitik – Hauptstadtbüro | Märkisches Ufer 28 | 10179 Berlin
Bildnachweis: ©davis – Fotolia.com (Titel) | Stand: Dezember 2016