

## Olivaer Platz

### Fachliche Darstellung der Aspekte Verkehr und Klimaschutz

Anlässlich der zweiten Zusammenkunft des „Runden Tisches zum Olivaer Platz“ möchten wir noch einmal auf zwei viel diskutierte Hauptargumente für den Umbau des Olivaer Platzes aufmerksam machen.

#### Verkehr

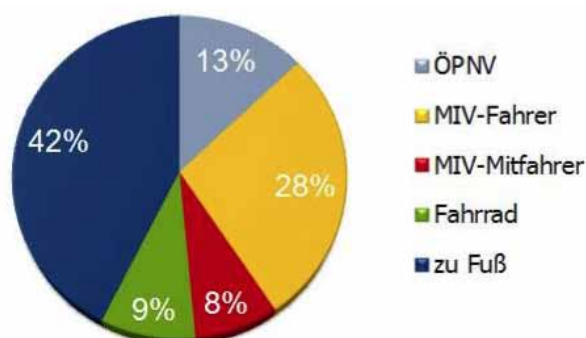
Über die Verkehrsentwicklung gibt es derzeit intensive Diskussionen. Das letzte Verkehrsgutachten der Senatsverwaltung, welches von sinkenden Verkehrsaufkommen ausgeht, ist von 2008 und wird vor dem Hintergrund einer bevölkerungsmäßig wachsenden Stadt als veraltet bezeichnet. Doch bleibt es das gewollte Ziel der Berliner Stadtgesellschaft den MIV zu Gunsten des Umweltverbundes zu reduzieren, so steht es in allen relevanten Berliner Verkehrsentwicklungskonzepten (STEP Verkehr, Mobilitätsprogramm 2016, etc.), ausformuliert unter den strategischen Leitbegriffen „**Vermeidung**“ und „**Verlagerung**“. Diese Leitziele müssen die Bezirke in Ihren Planungen adressieren, im Rahmen des Bauleitplanungsverfahrens am Olivaer Platz wurde dies eigentlich auch sinngerecht erfüllt.

Wichtigste Statistik der Verkehrsplanung bei der Bemessung von zu erwartenden zukünftigen Verkehrsaufkommen ist die **Motorisierungsquote** (Anzahl Pkw pro 1.000 EW). Diese ist in Berlin, trotz rasantem Bevölkerungswachstum von jeweils 40.000 EW, **in den letzten Jahren konstant bei ca. 1/3 geblieben**, aktuell haben 324 von 1.000 Einwohnern ein Pkw (Vgl.: Hamburg 419 Pkw/ 1.000 EW, Brandenburg 497 Pkw/ 1.000 EW). Der aktuelle Trend hin zu Carsharingmodellen wird diese Quote in Zukunft noch erheblich sinken lassen. Gehen Experten davon aus, dass ein Carsharing-Mobil konservativ geschätzt ca. 4 bis 8 private PKW ersetzt.<sup>1</sup>

	2012	2013	2014
Einwohner	3.375.200	3.422.000	3.562.166
PKW	1.135.704	1.149.520	1 154 106
Pkw/ 1.000 EW	336	335	324

Tab.: Motorisierungsquote Berlin, Quelle: Landesamt für Statistik Berlin Brandenburg und Kraftfahrzeugbundesamt

Ein **Verlust an Stellplätzen hat keine negativen Auswirkungen** auf das Quartier was die Aspekte **Wirtschaft/ Einzelhandel** betrifft. Dies zeigen aktuelle Untersuchungen von SenStadtUm nach denen **Fußgänger und Radfahrer die relevanteren Kundengruppen für den Einzelhandel** sind als Autofahrer<sup>2</sup>. Ein Beispiel für die wirtschaftliche Potenz von autofrei gestalteten öffentlichen Räumen ist im lokalen Umfeld der Lehniner Platz. Hier hat die Reduzierung des Stellplatzangebots nicht im Geringsten zu einem Verlust an Wirtschaftskraft geführt (kein Ladenleerstand, breiter Branchenmix).



<sup>1</sup> Bundesverband Carsharing (bcs), Klimaschutz durch CarSharing. Daten und Fakten zur klimawirksamen CO<sub>2</sub>-Einsparung durch die integrierte Mobilitätsdienstleistung CarSharing, 2008

<sup>2</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (SenStadtUm), Fußverkehrsstrategie für Berlin – Modellprojekt 6, Fußverkehrsfreundlicher Einzelhandel, 2014

Abb: Kundengruppen im Einkaufsverkehr, Quelle: SenStadtUm, Fußverkehrsstrategie für Berlin, 2014

## Klimaschutz

Das Thema **Klimaschutz** wird in den kommenden Jahren weiter in den **Mittelpunkt** der Stadtplanung rücken. Die Berliner Landesregierung hat das politische Ziel ausgegeben für die Stadt bis 2050 Klimaneutralität herzustellen, um dadurch dem globalen Klimawandel entgegenzutreten. Aktuell wird zu diesem Zweck ein integriertes Energie- und Klimaschutzprogramm erarbeitet. Dessen Maßnahmenset hat neben **der Reduzierung des Innenstadtverkehrs auch eine Freiraumqualitätserhöhung** zum Ziel.<sup>3</sup> Gerade die Freiraumqualitätserhöhung, Vergrößerung/ Entsiegelung von Grünflächen, trägt zur Vermeidung von Energieverbräuchen und Verkehr bei. Eine Freiraumqualitätssteigerung verknüpft mit einer nachhaltigen Pflege des städtischen Grüns stellt damit einen wichtigen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Vermeidung dar und ist ein zentraler Baustein, damit die energetisch gewünschte Verdichtung der Stadt verträglich gestaltet und akzeptiert wird. Diesen Zielvorgaben werden sich das Land Berlin sowie die Bezirke in den kommenden Jahren stellen müssen.

Der seit 2011 gültige Stadtentwicklungsplan Klima fordert schon seit langem die **Grün- und Freiflächengestaltung** in den Quartieren zu **qualifizieren und klimagerecht zu optimieren**. Genau dies kann am Olivaer Platz geschehen, zum einen durch die Reduzierung des Autoverkehrs sowie die Entsiegelung von Verkehrsflächen. Zum anderen durch die Erhöhung des Grünflächenanteils des Olivaer Platz plus zusätzlichen Baumpflanzungen. Nach dem Umbau wird sich die Versiegelung des Platzes um -32% reduzieren. Die Grünfläche wird um +35% erweitert und die Anzahl der Bäume wird sich um +29% erhöhen.<sup>4</sup> Diese Zahlen verdeutlichen, dass der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf mit der Umgestaltung des Olivaer Platz einen aktiven Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung leisten kann. Durch weniger Feinstaub, CO<sub>2</sub>-Emissionen und sonstige Abgase wird sich auch eine Verbesserung der Lebensbedingungen (Gesundheit, Wohlbefinden, etc.) im Allgemein für die BürgerInnen ergeben.

In den vergangenen Jahren ist das Quartier weitreichenden Verdichtungsprozessen unterzogen worden, mit dem Verlust der KGA Württembergische Straße ist ein nicht unerheblicher Grünanteil verloren gegangen. Diesen Veränderungen muss nun durch den Umbau des Olivaer Platzes, mit höherem Grünanteil und weniger Verkehrsfläche, ausgleichend Rechnung getragen werden.

## Kompromiss

Um die eben genannten gesamtstädtischen Ziele effizient und wirkungsvoll zu erreichen kann nicht in jedem Themenkomplex ein Kompromiss geschlossen werden. Eine Grünfläche, die mit einer Stellplatzanlage versiegelt ist, kann nicht effektiv zu einer klimaneutralen Stadt beitragen wie eine entsiegelte Grünfläche. Ein Quartiersplatz, der mit einer Stellplatzanlage den Autoverkehr anlockt, kann keinen aktiven Beitrag zur Berliner Verkehrsvermeidungsstrategie leisten.

Der Kompromiss muss daher unserer Meinung nach anders geartet sein:

- in den wenig befahrenen Seitenstraßen um den Olivaer Platz herum muss das Quer-/Schrägparken implementiert werden. Umbau von Längsparkplätzen zu Quer-/Schrägparkplätzen wie aktuell in der Sächsischen Straße (zwischen Pariser und Düsseldorfer Str.) oder am südlichen Olivaer Platz.
- Bei zukünftigen Neubauvorhaben im Quartier müssen den Investoren mit städtebaulichen Verträgen mehr Stellplätze als benötigt abverlangt werden.
- AnwohnerInnen, die einen Stellplatz aus welchem Grund auch immer zwingend benötigen, muss mit einer Plattform zur Beschaffung eines kostenpflichtigen Stellplatzes in der Umgebung geholfen werden. Der Förderkreis Neuer Olivaer Platz e.V. würde sich hier als Ansprechpartner/ Vermittler anbieten. Eine Kooperation mit IHK oder AG City wäre wünschenswert.

<sup>3</sup> [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/klimaschutz/bek\\_berlin/download/bek\\_dokumentation\\_stadtdialog\\_final.pdf](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/klimaschutz/bek_berlin/download/bek_dokumentation_stadtdialog_final.pdf)

<sup>4</sup> Flächenbilanz des ausführenden Landschaftsarchitekten: *rehwald landschaftsarchitekten*, Dresden