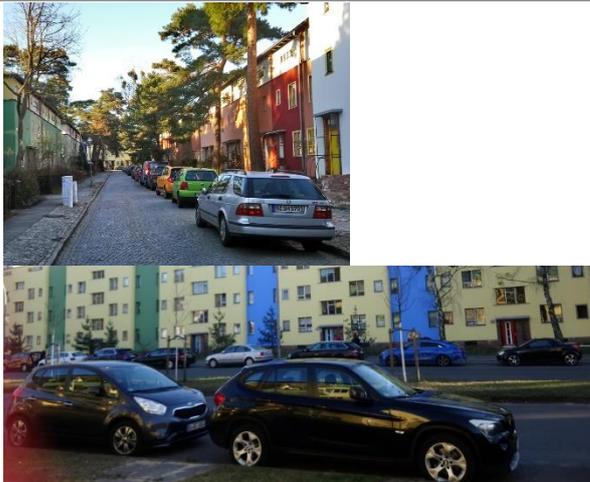
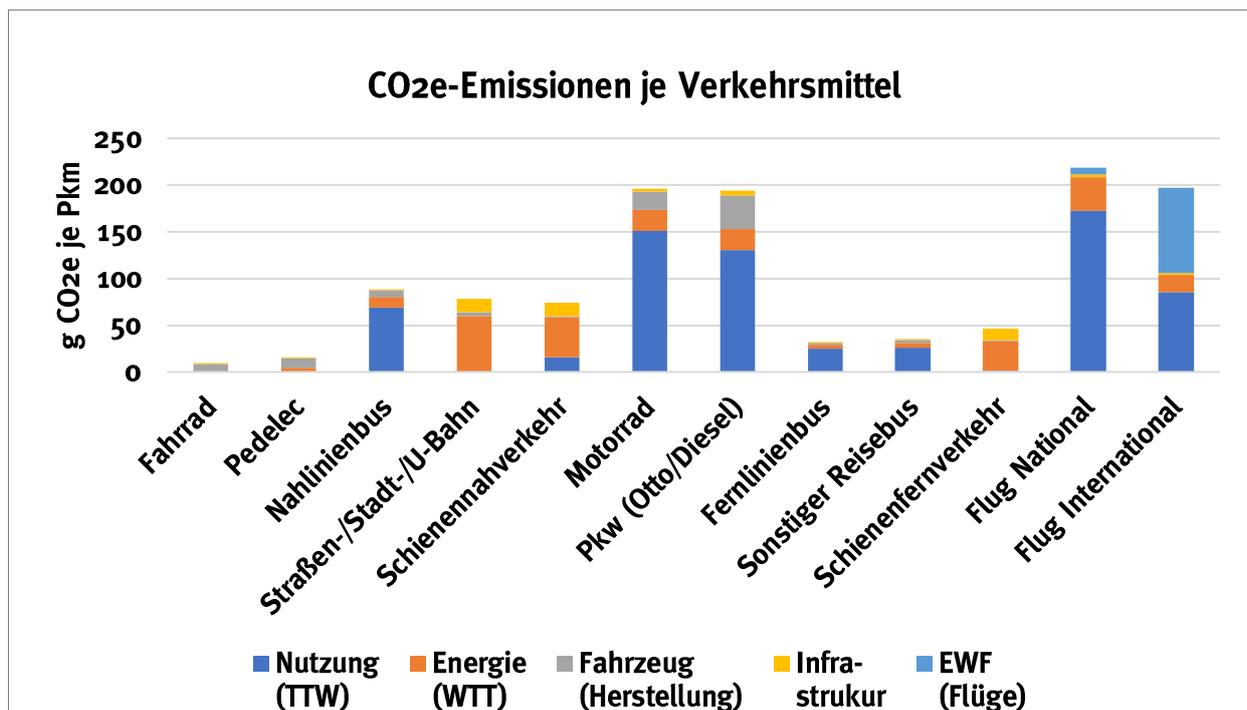


Motorisierten Individualverkehr (MIV) reduzieren		Mob
Motorisierter Individualverkehr (MIV)		 <p>Fotos: BEA</p>
Verbundene Maßnahmen	Umweltverbund-Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Sanierungsmanagement	
Priorität	hoch	
Hauptakteure	Bezirk, Bewohner:innen, Autobesitzer:innen	
Weitere Akteure	BVG, Car-Sharing-Anbieter	
Umsetzungszeitraum	kurz- bis mittelfristig	
Beschreibung		
<p>Der motorisierte Individualverkehr (MIV) verursacht aktuell rund zwei Drittel der verkehrsbezogenen CO_{2e}-Emissionen bzw. rund 20 % der Gesamtemissionen im Projektgebiet.</p> <p>Das Konzept zur Reduzierung ist: Vermeiden – Vermindern – Verlagern und effiziente Antriebstechnologie (Elektromobilität).</p> <p>Vermeiden und Vermindern – hier gilt der Grundsatz: jeder nicht durch MIV zurückgelegte Kilometer spart CO₂, senkt die Emissionen von Luftschadstoffen und anderen Treibhausgasen und reduziert die Lärmbelastung (bei Verbrennungsmotoren). Daher ist der MIV durch Einsparung von mit dem PKW zurückgelegten Wegen zu vermeiden. Außerdem steigt die Aufenthaltsqualität auf Plätzen und Straßen.</p> <p>Die Verlagerung des MIV auf den Umweltverbund (zu Fuß gehen, Fahrrad, ÖPNV) führt zu relevanten Einsparungen von CO_{2e}-Emissionen als Indikator für die Umweltverträglichkeit. Viele Maßnahmen der verschiedenen Verkehrsarten greifen direkt ineinander – auch weil derselbe Straßenraum beschrieben wird.</p> <p>Mit der Elektromobilität ist eine effiziente motorgestützte Antriebstechnologie hinzugekommen, die notwendigen MIV umweltfreundlicher machen. Je mehr Strom dafür regenerativ hergestellt wird, desto geringer sind die Emissionen im Straßenverkehr. Lokal werden zudem keine Treibhausgase erzeugt. Schadstoffe durch Reifen- oder Bremsabrieb bleiben aber.</p> <p>Betrachtet man die CO_{2e}-Emissionen der unterschiedlichen Verkehrsarten, sind nicht nur die direkten Emissionen für die Fortbewegung, sondern auch für die Herstellung der benötigten Energieform (Treibstoff, Strom), für die Herstellung des Fahrzeugs und seiner Komponenten (z.B. Akkus bei Elektroautos) und die Infrastruktur (z. B. Straßen etc.) zu berücksichtigen:</p>		



Quelle: UBA2021 <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltfreundlich-mobil>

Bei diesem Überblick des UBA aus dem Jahr 2021 fehlt die Elektromobilität. Für einen Pkw der Kompaktklasse zeigt ein separater Vergleich mit benzin- bzw. dieselbetriebenen Pkw über den Lebenszyklus, einschließlich der Instandhaltung (also Berücksichtigung der benötigten Akkus), dass Elektromobilität im Jahr 2020 rund 25 % weniger CO₂e-Emissionen gegenüber Pkw mit Verbrennungsmotoren verursacht und im Jahr 2030 ein Rückgang auf die Hälfte prognostiziert wird (s. Maßnahmenblatt Elektromobilität). Wie bereits beschrieben, hängen die Emissionen der Elektromobilität stark vom verwendeten Strommix ab.

Grundsätzlich ist daher prioritär eine **Minimierung des MIV** anzustreben. Studien zeigen, dass das am effektivsten durch die Bündelung folgender Maßnahmen möglich ist:

- Attraktivieren des Umweltverbundes (zu Fuß gehen, Radfahren und ÖPNV)
- Parkraummanagement (Stellplätze reduzieren und Kosten für verbleibende erhöhen),
- Einschränkung des MIV (Temporär und örtlich – Fußräume, Tempo-30-Zonen, Spielstraßen)
- Car-Sharing (gewerblich / privat)

Diese Punkte werden im Folgenden beleuchtet.

Den Umweltverbund attraktiver gestalten

Konkrete Maßnahmen zur Attraktivierung des Umweltverbunds im Projektgebiet sind in den entsprechenden Maßnahmenblättern zu finden:

- Umweltverkehr: Fußverkehr
- Umweltverkehr: Radverkehr
- Umweltverkehr: ÖPNV

Parkraummanagement

Ein wichtiger Einflussfaktor auf das Mobilitätsverhalten in Städten einschließlich der Stadtrandgebiete ist das Stellplatzangebot, auch im öffentlichen Raum. Wird das Stellplatzangebot eingeschränkt oder mit spürbaren Kosten belegt, fördert dies nachweislich¹ die Nutzung von nachhaltigen Verkehrsarten im sogenannten Umweltverbund, führt also zur Veränderung des

¹

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/20221017_nachhaltige_mobilitat_in_der_stadt_fuer_morgen_roadmaps.pdf

Modal Splits und auch zu höherer Lebensqualität durch freie, nutzbare Flächen zur Begegnung, Spielflächen oder Maßnahmen zur Anpassung an den Klimaschutz (Stadtgrün, Wasser).

Für das Projektgebiet werden folgende Punkte vorgeschlagen:

- Einführung bzw. die Erhöhung von Anwohner-Parkgebühren – dazu muss aktuell jedoch straßenbezogen ein Parkdruck vorliegen
- Reduzierung der Pkw-Stellplätze: z.B. Fahrradstellplätze, Parklets
- Parkraumbewirtschaftung für den touristischen Verkehr (Wald und Seen): im Bereich Hüttenweg und auf der Fischerhüttenstraße
- Kurzfristige Konzepterstellung (mit der Senatsverwaltung für Mobilität, Umwelt, Klima- und Verbraucherschutz, Berliner Forsten) für die Neuordnung des Waldparkplatzes am Ende der Fischerhüttenstraße und mittelfristige Umsetzung des o.g. Konzepts
- Neuordnung des Parkraums auf dem Elvirasteig zwischen Terrassenstraße und Fischerhüttenstraße

Verringerung der Geschwindigkeit und des Fahrraums für den MIV

Durch Einschränkung der Möglichkeiten des motorisierten (schnellen) Fahrens wird der Umstieg auf den Umweltverbund nachweislich gefördert. Tempo 30-Zonen und Spielstraßen machen Straßen sicherer für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer:innen (insbesondere für Kinder und Menschen mit Behinderungen). Verkehrsfreie oder beruhigte Zonen erhöhen die Aufenthaltsqualität von Straßenräumen oder Plätzen deutlich.

Konkrete Vorschläge für das Projektgebiet lauten:

- Verkehrsfreier Bereich (s. auch Maßnahme Umweltverbund - Fußverkehr):
 - Kurzfristig: Die Onkel-Tom-Straße sollte auf dem Vorplatz vor dem südlichen Ausgang der Ladenpassage (U-Bahnhof Onkel Tom Hütte) zunächst versuchsweise an Markttagen (bisher: donnerstags) gesperrt werden.
 - In Abhängigkeit der Auswertung soll das dauerhaft werden.
- Tempo-30-Zonen: Für die Nebenstraßen im Projektgebiet gilt Tempo 30. Dies sollte ausgeweitet werden:
 - Kurzfristig: Tempo 30 entlang der gesamten Riemeisterstraße sowie der Onkel Tom Straße
 - Mittelfristig: Tempo 30 auf der Argentinischen Allee Im Zuge der Einrichtung der Pedelec-Route bzw. geschützter Radfahrwege
- Spielstraßen
 - Kurzfristige Ausweisung von mindestens zwei weiteren Spielstraßen im Quartier, z. B. in der Reiherbeize, im Sprungschancenweg, wo Nachbarschaften sich für entsprechende Initiativen einsetzen.
 - Mittelfristig: Umwidmung aller kleinen Nebenstraßen im Quartier, die nur wenig Durchgangsverkehr haben - wenn eine klare Mehrheit der Anwohner*innen dies befürwortet
- Einbahnstraßen – für Fahrräder in entgegengesetzter Richtung zu befahren

Für das Projektgebiet sollte ein Konzept für die Minderung des MIV erarbeitet werden.

Car-Sharing

Durch Car-Sharing wird der MIV zurückgedrängt. Laut des Bundesverbands carsharing (bcs) liegt bei stationären Angeboten die Abschaffungsquote von eigenen Fahrzeugen in Haushalten bei rund 70 %, wenn man Planung der Abschaffung bei Vorhandensein eines entsprechenden Angebots und Kündigung ab Mitgliedschaft zusammennimmt. Bei dem sogenannten stationsunabhängigen („free-floating“) Car Sharing sind die Abschaffungsquoten laut den Studien nicht so hoch, weil die Autos teilweise sogar zusätzlich von Haushalten genutzt werden.

Ein weiteres Ergebnis der vom bcs in Auftrag gegebenen Studien lautet: 32 % der durch Car-Sharing autofrei gewordenen Haushalte fahren öfter Fahrrad, 70 % fahren seltener Auto und 40 % nutzen öfter den ÖPNV. Das bedeutet eine bedeutsame Reduzierung der Schadstoffe durch Pkw.

Neben dem Umweltnutzen bringt das Car-Sharing die Gewinnung von vielen Freiflächen mit sich. Laut dem bcs ersetzt ein stationäres Car-Sharing 8 bis 20 private Fahrzeuge. Auto-Mieter können sich bei Car-Sharing-Anbietern meist für unterschiedliche Tarifoptionen entscheiden: entweder niedrige Mietkosten mit hoher Eigenbeteiligung bei Unfällen oder umgekehrt. Die Eigenbeteiligung liegt i.d.R. zwischen 500 und 1.500 €.

Im Projektgebiet existiert aktuell keine feste Car-Sharing-Station. Der Anbieter Greenwheels, der im Gebiet vertreten war, zog sich 2022 in Deutschland komplett zurück. Lediglich Miles bietet noch einzelne Fahrzeuge im Free floating im Gebiet an. Grundsätzlich kommen die Unternehmen nach Aussage eines Vertreters des Verkehrsclub Deutschland (VCD) bei hoher Nachfrage dem Bedarf gerne nach.

Daher sollte eine Informations- und Werbekampagne für die Abschaffung von privaten Fahrzeugen und die Akquise von Carsharing-Anbietern starten.

Dies könnte eine Aufgabe des Sanierungsmanagements sein.

Mobilitätsstationen

Im Quartier fehlt es auch an öffentlichen Sharing-Angeboten. Eine Jelbi-Station der BVG ist inzwischen am U-Bahnhof Onkel Toms Hütte geplant. Es ist jedoch noch nicht klar, wo die Station genau verortet sein soll und welche Fahrzeugarten dort angeboten werden.

Im Rahmen eines Verkehrskonzeptes sollte geklärt werden, ob der Bedarf für weitere Jelbi-Stationen und -Punkten vorliegt.

Privates Car-Sharing-

Neben dem gewerblichen Car-Sharing durch Unternehmen, die nicht selten durch umweltbewegte Initiativen oder Vereine, findige Unternehmen oder durch neue Angebote etablierter Autovermietungen gegründet wurden, gibt es neuerdings vermehrt privates Car-Sharing. Durch digitale Apps ist das private Car-Sharing einfach und unkompliziert geworden. Es gibt zahlreiche unterschiedliche Modelle, Tarifsysteme und Optionen (z.B. einschließlich Anmietung eines/r Fahrer:in).

Modelle:

- Nachbarschaftliches Teilen (community): Plattform für eine feste Community mit festen Mitgliedern
- Genossenschaftliches Car-Sharing: Gründen einer Genossenschaft, die gemeinsam Verkehrsmittel anschafft und diese bewirtschaftet
- Freies privates Car Sharing: Plattform, die jeder durch einfache Registrierung nutzen kann – zum Vermieten und Mieten

Die Konditionen und Tarifmodelle sind sehr unterschiedlich und sind individuell bzw. in der Gruppe zu bewerten.

Zur Beachtung: Beim privaten Sharing sollten folgende Punkte unbedingt beachtet werden:

- Selbstbeteiligung bei Unfall klären; Empfehlung: Mustervertrag (z.B. VCD / ADAC) nutzen
- Versicherungsschutz bei Schadensfällen klären: empfohlen wird für Vermieter Vollkasko. Dies wird inzwischen durch viele Versicherungen angeboten oder Apps arbeiten mit festen Anbietern zusammen z.B. Allianz. Die R+V-Versicherungen haben ein eigenes Angebot für Auto-Vermieter sowie Tipps und Hinweise: https://www.ruv.de/kfz-versicherung/magazin/trends-der-mobilitaet/privates-carsharing-die-gemeinsame-pkw-nutzung-liegt-voll-im-trend?gclid=EA1aIQobChMlkduzg-z9-wlV8QsGAB3SNAOMEAYyAAEgl1ivD_BwE
- Versteuerung der Einnahmen für Vermieter:innen: es wird empfohlen ein:e Steuerberater:in einzubeziehen; als Grundsatz gilt: für gelegentliche Einnahmen reicht

eine Angabe bei der Einkommensteuererklärung; bei relevanten Einnahmen muss eine Gewerbeanmeldung erfolgen und Einnahmen/Ausgaben bilanziert werden
Anbieter (Auswahl – diese stellt keine Empfehlung dar und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit):

- WeeShare: <https://www.weeshare.com/de/blog/auto-teilen> – offene Plattform
- Getaround (Nachfolger von drivy): Größte Community
- SnapCar: Plattform für Anbieter und Mieter; Plattform mit transparenten Konditionen (z.B. Versicherung – Partner: Allianz) – Video für Einsteiger
<https://play.google.com/store/apps/details?id=nl.snappcar.app&hl=de&gl=US>
- SonoMotors: <https://app.sonomotors.com/>
Arbeitet mit Communities

Musterverträge / juristische Unterstützung privates Sharing

- VCD Mustervertrag: <https://www.vcd.org/artikel/auto-teilen-statt-besitzen>
- ADAC: Mustervertrag privates Sharing, Beratung durch Juristen:
<https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrsmittel/carsharing/>
- ADAC: Beratung durch Juristen:
<https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrsmittel/auto-privat-mieten/>

Elektromobilität

Das Thema Elektromobilität wird in dem einem separaten Maßnahmenblatt behandelt.

Mobilitätskonzept

Insgesamt sollte für das Projektgebiet ein Mobilitätskonzept durch ein Verkehrsplanungsbüro erarbeitet werden, dass die vorhandenen Ansätze professionell prüft, weiterentwickelt und in ein Umsetzungskonzept überführt.

Nützliche Links

Verminderung des MIV

UBA: Nachhaltige Mobilität in der Stadt für Morgen:

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/20221017_nachhaltige_mobilitat_in_der_stadt_fuer_morgen_roadmaps.pdf

UBA: Parkraummanagement für eine nachhaltige urbane Mobilität in der Stadt für Morgen:

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba_broschuere_parkraummanagement_o.pdf

Gewerbliches Carsharing:

Bundesverband CarSharing: <https://carsharing.de/>

Vergleich gewerbliche Carsharing-Anbieter: <https://www.vergleich.org/carsharing/>

Übersicht für Car-Sharing-Apps: https://praxistipps.chip.de/carsharing-die-6-besten-apps-fuer-android-und-ios_29061

Übersicht über alle Mobilitäts-Dienste in der Nähe:

URBI: <https://play.google.com/store/apps/details?id=com.batsharing.android&hl=de&gl=US> – obwohl die Rezensionen nach einem Update schlecht(er) sind.

Hinweise Bilanzgrenzen

Betrachtung des Binnenverkehrs im Projektgebiet.

	Im Mobilitätsbericht wird die Veränderung der CO _{2e} -Maßnahmen durch die Änderung des Modal Splits berechnet.
Jährliche Endenergieeinsparung (MWh/a) und CO₂-Minderung (t/a)	Durch die Verlagerung des MIV auf den Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV) und Umstieg auf Elektromobilität können rund 5.400 Tonnen CO _{2e} im Jahr gespart werden. Zugrunde liegt der CO _{2e} -Faktor des GEG für den Strom für die E-Mobilität (auch ÖPNV).
Finanzierung und Kosten	Die Reduzierung des MIV verursacht Kosten durch Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds, des Carsharing und der E-Mobilität. Er führt jedoch auch zu Einsparungen bei Umweltbelastungen durch den MIV.
Mögl. Förderprogramm(e) / Förderprogrammträger / Förderhöhe / Hinweise:	<p>Förderung Bund</p> <ul style="list-style-type: none"> • ZUG: Nationale Klimaschutzinitiative (NKI), Kommunalrichtlinie <ul style="list-style-type: none"> ○ 4.1 b) Fokusberatung im Bereich Klimaschutz Förderhöhe: Förderfähig sind 70 % bzw. 90 % für finanzschwache Kommunen ○ 4.2.5 investive Maßnahmen zur Förderung klimafreundlicher Mobilität: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mobilitätsstationen ▪ Wegweisung und Signalisierung für den Radverkehr ▪ Verbesserung des ruhenden Radverkehrs und dessen Infrastruktur ▪ Verbesserung des fließenden Radverkehrs und dessen Infrastruktur <p>Förderhöhe: Förderfähig sind 50 % (bzw. 65 % für finanzschwache Kommunen)</p> <p>Link: https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/kommunalrichtlinie/ma%C3%9Fnahmen-zur-foerderung-klimafreundlicher-mobilitaet</p> <ul style="list-style-type: none"> • BAFA: E-Lastenfahrräder Förderhöhe: Förderfähig sind 25 Prozent der Ausgaben für die Anschaffung, maximal jedoch 2.500 Euro pro E-Lastenfahrrad bzw. Lastenanhänger mit E-Antrieb. Fördergegenstand: Förderfähig ist die Anschaffung von Lastenfahrrädern (Lastenpedelecs) und Lastenanhängern mit elektrischer Antriebsunterstützung. (https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/E-Lastenfahrrad/e-lastenfahrrad_node.html) <p>Förderung Land Berlin</p> <ul style="list-style-type: none"> • Berliner Energie- und Klimaschutz-Programm (BEK) – Einzelvorhaben über Antrag Bezirk • Berliner Programm für Nachhaltige Entwicklung (BENE II) - Förderschwerpunkt 6: Nachhaltige, multimodale städtische Mobilität https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/foerderprogramme/berliner-programm-fuer-nachhaltige-entwicklung-ii/foerderschwerpunkte/nachhaltige-mobilitaet/
Stärken / Chancen	<ul style="list-style-type: none"> • Durch die Reduzierung bzw. Einschränkung des MIV werden Treibhausgasemissionen und Luftschadstoffe reduziert und Freiräume für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer:innen geschaffen; • Die Straßenräume werden sicherer und die Aufenthaltsqualität nimmt zu.
Herausforderungen / Hemmnisse	

- Straßenverkehrsordnung, z.B. zur Parkraumbewirtschaftung, Einbahnstraßen und Tempo 30 - Zonen
- Verwaltungswege und Dauer von Entscheidungen und deren Umsetzung z. B. von BVV-Beschlüssen
- Fachliche und personelle Kapazitäten bei der zuständigen Abteilung des Bezirksamts
- Widerstände von Bewohner:innen und/oder Gewerbetreibenden
- Finanzierungsbedarf von Maßnahmen

Handlungsempfehlungen/ -schritte (Prioritätensetzung)

- Finanzierung für ein Mobilitätskonzept sichern
- Beauftragung eines Mobilitätskonzeptes mit dem Schwerpunkt (ggf. über Bezirk, s.u.) Parkraumbewirtschaftung (Parkraumeinschränkung, autofreie Zonen (zeitweise / permanent), Ausweitung bzw. Ausweisung von Spiel- und Fahrradstraßen)
- Informations- und Werbekampagne für weniger MIV und Umstieg auf den Umweltverbund
- Carsharing: Diskussion und Auswahl eines favorisierten Betreibermodells im Quartier (gewerblich / genossenschaftlich), Werbung für das gewählte Modell / App
- Politische Arbeit: Kontakt zum zuständigen Stadtrat, Anträge an BVV und Nachverfolgung Beschlüsse BVV
 - Erstellung eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts für das Quartier
 - Attraktive und sichere Wege zu Fuß (insbesondere Schulwege)
 - Attraktive und sichere Wege für den Radverkehr
 - Attraktive und sichere Fahrradabstellanlagen auf öffentlichen Flächen
 - Ausweitung Tempo 30-Zonen, Ausweisung von Spiel- und Fahrradstraßen
 - Ausweisung von autofreien Zonen (temporär / permanent)
 - Aktives Parkraummanagement zur Verringerung des ruhenden Verkehrs in Wohnstraßen und (zumindest) saisonal im Bereich der Krümmen Lanke
 - Zurverfügungstellen von öffentlichen Flächen für stationäre Carsharing-Stationen
 - Öffentliches Laden
 - Anträge an die BVG um Rahmen des Nahverkehrskonzepts (s.u.)
- Kontakt zur BVG (Berliner Verkehrsverbund) zur Attraktivierung des ÖPNV: Attraktive und sichere Fahrradabstellanlagen an U-Bahnhöfen, Taktverdichtung zum Rathaus Zehlendorf (118), Shuttle Bus / Änderung der zur Krümmen Lanke während der Badesaison