

Umweltverbund stärken: ÖPNV		Mob						
Umweltverbund: ÖPNV		 <p>Fotos: BEA</p>						
Verbundene Maßnahmen	MIV reduzieren, Sanierungsmanagement							
Priorität	hoch							
Hauptakteure	BVG, Bezirk							
Weitere Akteure	Bewohner:innen							
Umsetzungszeitraum	kurz- bis mittelfristig							
Beschreibung								
<p>Die Verkehrsmittelwahl ist frei, sie kann aber zum Beispiel durch Angebote und Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gelenkt und durch Erschwernisse für den Autoverkehr beeinflusst werden (s. Maßnahmenblatt MIV reduzieren). Man spricht von sogenannten Pull- oder Push-Effekten</p>								
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Push-Effekte: Erschwernisse für den Autoverkehr</th> <th>Pull-Effekte: Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV</th> <th>Push- und Pull-Effekte: Begünstigung des ÖPNV gegenüber dem Autoverkehr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> • Stellplatzreduzierung und -bewirtschaftung • Beschränkung der Zufahrt für Autos in Innenstädten • Beschränkung der Geschwindigkeit des Verkehrs in Städten • Gebühren für die Straßennutzung für Autos (Mautpflicht) </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> • Verdichtung des Angebots öffentlicher Verkehrsmittel (Takte, Haltestellen) • Verbesserung der Pünktlichkeit im ÖPNV • günstige ÖPNV-Fahrkarten • Verbesserung des Komforts im ÖPNV • „Park & Ride“ Angebote • Angebot von Leihfahrrädern • Öffentliche Anruf-Sammeltaxis </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> • Vorrang für Busse und Bahnen (Ampel-Vorrangschaltung) • weniger Flächen für Autoverkehr • mehr Radwege, bessere Gehwege • Busspuren </td> </tr> </tbody> </table>			Push-Effekte: Erschwernisse für den Autoverkehr	Pull-Effekte: Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV	Push- und Pull-Effekte: Begünstigung des ÖPNV gegenüber dem Autoverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Stellplatzreduzierung und -bewirtschaftung • Beschränkung der Zufahrt für Autos in Innenstädten • Beschränkung der Geschwindigkeit des Verkehrs in Städten • Gebühren für die Straßennutzung für Autos (Mautpflicht) 	<ul style="list-style-type: none"> • Verdichtung des Angebots öffentlicher Verkehrsmittel (Takte, Haltestellen) • Verbesserung der Pünktlichkeit im ÖPNV • günstige ÖPNV-Fahrkarten • Verbesserung des Komforts im ÖPNV • „Park & Ride“ Angebote • Angebot von Leihfahrrädern • Öffentliche Anruf-Sammeltaxis 	<ul style="list-style-type: none"> • Vorrang für Busse und Bahnen (Ampel-Vorrangschaltung) • weniger Flächen für Autoverkehr • mehr Radwege, bessere Gehwege • Busspuren
Push-Effekte: Erschwernisse für den Autoverkehr	Pull-Effekte: Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV	Push- und Pull-Effekte: Begünstigung des ÖPNV gegenüber dem Autoverkehr						
<ul style="list-style-type: none"> • Stellplatzreduzierung und -bewirtschaftung • Beschränkung der Zufahrt für Autos in Innenstädten • Beschränkung der Geschwindigkeit des Verkehrs in Städten • Gebühren für die Straßennutzung für Autos (Mautpflicht) 	<ul style="list-style-type: none"> • Verdichtung des Angebots öffentlicher Verkehrsmittel (Takte, Haltestellen) • Verbesserung der Pünktlichkeit im ÖPNV • günstige ÖPNV-Fahrkarten • Verbesserung des Komforts im ÖPNV • „Park & Ride“ Angebote • Angebot von Leihfahrrädern • Öffentliche Anruf-Sammeltaxis 	<ul style="list-style-type: none"> • Vorrang für Busse und Bahnen (Ampel-Vorrangschaltung) • weniger Flächen für Autoverkehr • mehr Radwege, bessere Gehwege • Busspuren 						
<p>(angelehnt an Quelle: https://www.hvv-schulprojekte.de/unterrichtsmaterialien/umstieg-opnv/)</p>								
<p>Grundsätzlich ist der ÖPNV in Berlin und im Projektgebiet gut ausgebaut. Es sind aber dennoch Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität möglich (Pull-Effekt). Zusätzlich gibt es einen Bedarf, den Ausflugsverkehr an den See Krumme Lanke besser durch den ÖPNV zu erschließen, um den damit zusammenhängenden zusätzlichen motorisierten Individualverkehr (MIV) zu reduzieren.</p> <p>Die Berliner Bezirke haben gegenüber der landeseigenen BVG ein Vorschlagsrecht für Strecken und Haltestellen. Daher ist der Bezirk der Hauptakteur.</p>								

Konkrete Vorschläge zur Attraktivierung des ÖPNV im kliQ-Quartier (Quelle: mehrheitlich von der Mobilitätsgruppe des Vereins Papageiensiedlung e. V.):

1. Buslinie 118: Takt-Verdichtung oder Ringverbindung

- *Variante 1:* Der 10-Minuten Takt der Buslinie 118 sollte auf die gesamte Strecke bis zum Rathaus Zehlendorf erweitert und ggf. erhöht werden.
- *Variante 2:* Wahlweise bietet sich auch die Einrichtung einer im 10-Minuten-Takt verkehrenden Ringverbindung von Rathaus Zehlendorf über Fischerhüttenstraße, U-Bahnhof Krumme Lanke, Argentinische Allee, U-Bahnhof Onkel Toms Hütte, Riemeisterstraße und Clayallee bis Rathaus Zehlendorf (und umgekehrt) an. Die Linie 118 von/nach Steinstücken bis U-Bahnhof Krumme Lanke bliebe davon unberührt.

2. Umstellung des Bus 118 auf E-Mobilität

Die BVG ist bereits dabei ihre Busflotte zur Reduzierung von Lärm- und Schadstoffemissionen sukzessive auf E-Mobilität umstellen. Für die Buslinie 118 sollte wegen der Linienführung durch Wald- und Seengebiete (von/nach Steinstücken) sowie denkmalgeschützter Siedlungsbereiche (rund um Onkel Toms Hütte) die Umstellung auf E-Mobilität vorrangig vorgenommen werden.

3. Verlängerung Buslinie X11 / Saisonaler Badebus

Die Buslinie X11 fährt gegenwärtig aus der Fischerhüttenstraße kommend einen Umweg in der Argentinischen Allee bis Poßweg und wendet dort, um eine neue Fahrt am U-Bhf. Krumme Lanke zu beginnen. Diese Schleife wird durch sinnvollere, etwas weitere Schleifen ersetzt:

- *Variante 1:* Die Buslinie X11 fährt ganzjährig wochentags in der Fischerhüttenstraße weiter bis Hermannstraße, biegt dort ab, versorgt die Schule und fährt weiter bis Quermatenweg, biegt links in Richtung Fischerhüttenstraße ein, entlässt dort Ausflugsgäste und fährt zurück über Fischerhüttenstraße bis U-Bhf. Krumme Lanke. Eine Betriebshaltestelle ist im Quermatenweg möglich.
- *Variante 2:* (ganzjährig wochentags wie Variante 1) an Wochenenden: „Ringverbindung“. Die Buslinie X11 fährt weiter in der Fischerhüttenstraße, bedient Krumme Lanke und Schlachtensee mit Halt am Elvirasteig, fährt weiter bis Matterhornstraße und biegt ab zum S-Bahnhof Mexikoplatz und über die Argentinische Allee bis U-Bahnhof Krumme Lanke (in dieser Variante Ringverbindung). Betriebshaltestelle ist an der Argentinischen Allee vor Fischerhüttenweg möglich.
- *Variante 3:* (ganzjährig wochentags wie Variante 1) saisonaler „Badebus“: Die Buslinie X11 fährt in der Sommer-/Badesaison weiter in der Fischerhüttenstraße, bedient Krumme Lanke und Schlachtensee mit Halt am Elvirasteig, fährt weiter bis Matterhornstraße, hält dort in die Breisgauer Str. für Ausflugsgäste zum Schlachtensee und fährt weiter über Matterhornstraße, Spanische Allee mit Halt vor dem S-Bahnhof Nikolassee (Stadt- und Wannseebahn) bis zum Strandbad Wannsee. Damit würde auch eine Verbindung Schlachtensee - Nikolassee (zeitweilig) über die Matterhornstraße geschaffen. Eine Betriebshaltestelle könnte am Strandbad Wannsee eingerichtet werden.

4. Ridepooling-Dienst für den S-Bahnhof Mexikoplatz

Die Umgebung des S-Bahnhofes Mexikoplatz ist in den Nachtstunden insbesondere an Wochenenden ein „Angstraum“. Immer wieder kommt es zu unbotmäßigen Übergriffen und Nachstellungen in der Dunkelheit. Die Nachtbus-Linie N3 verkehrt nur im 30-Minuten-Takt, die U-Bahnlinie 3 am Bahnhof Krumme Lanke ist weit entfernt; die umliegenden Siedlungen werden mit dem ÖPNV nicht bedient. Für Taxis oder Uber sind die Anfahrten in die Siedlungen keine attraktiven Ziele.

Nach dem Prinzip von Anruf-Sammeltaxis könnte ein öffentlicher Ridepooling-Dienst angeboten werden, vergleichbar dem eingestellten „Berlkönig“ oder der «Flexible Fahrt» des BVG Muva als On-Demand-Angebot.

<p>Nützliche Links:</p> <p>Website der Berliner SenUMVK zum ÖPNV: https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/oeffentlicher-personennahverkehr/ausbau/</p> <p>Nahverkehrsplan Berlin: https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/oeffentlicher-personennahverkehr/nahverkehrsplan/</p>	
<p>Hinweise Bilanzgrenzen</p>	<p>Die beschriebenen Maßnahmen sind nur ein Teil des Maßnahmenbündels zur Erhöhung des Umweltverbundes bzw. des Anteils des ÖPNV am Modal Split.</p>
<p>Jährliche Endenergieeinsparung (MWh/a) und CO₂-Minderung (t/a)</p>	<p>Die Wirkung der Maßnahme kann nicht separat ermittelt werden. Sie ist Bestandteil eines Maßnahmenbündels zur Änderung des Modal Splits.</p>
<p>Finanzierung und Kosten</p>	<p>Die Maßnahmen korrespondieren mit dem Berliner Nahverkehrsplan. Die zusätzlichen Angebote müssen durch die landeseigenen Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) geschaffen und finanziert werden. Die Kosten der Maßnahmen können nicht belastbar ermittelt werden.</p>
<p>Mögl. Förderprogramm(e) / Förderprogrammträger / Förderhöhe / Hinweise:</p>	<p>Förderung Land Berlin</p> <ul style="list-style-type: none"> • Berliner Programm für Nachhaltige Entwicklung II (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/ • Unterstützung (Zuschuss) der landeseigenen Berliner Verkehrsbetriebe
<p>Stärken / Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung des MIV und damit einhergehend von Emissionen und Lärm und ggf. Schaffung von Freiflächen • Erhöhung der Attraktivität von ÖPNV zur Erreichung der Naherholungsgebiete 	
<p>Herausforderungen / Hemmnisse</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einflussnahme auf die Berliner Verkehrsvertriebe als landeeigenes Unternehmen • Finanzierungsbedarf der Maßnahmen 	
<p>Handlungsempfehlungen/ -schritte (Prioritätensetzung)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kontakt zum zuständigen Stadtrat und der zuständigen Senatsverwaltung für Mobilität (SenUMVK) zur Unterstützung • Ansprache der Senatsverwaltung für Wirtschaft und Betriebe (SenWEB), die die landeseigenen Betriebe betreut und der Berliner Verkehrsbetriebe 	