

Technische Universität Berlin
Fachgebiet integrierte Verkehrsplanung

Verkehrsplanungstheorie

WS 94/95

Prof. Eckhard Kutter

Bestandsaufnahme und Vergleich der
Verkehrszellen 683 und 781

Berlin, 28. Februar 1995

Gruppe:

Slaven Rezić	133866
Wolfram Schneider	136513

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung	4
2	Karten	4
2.1	Zusätzliche Einzelhandelseinrichtungen	4
2.1.1	Legende der Abkürzungen	4
2.1.2	Verkehrszelle 683 (Tempelhof)	4
2.1.3	Verkehrszelle 781 (Neukölln)	5
	Verkehrszelle 683	7
	Baustruktur	7
	Nutzungsstruktur	8
	Verkehr	9
	Verkehrszelle 781	10
	Baustruktur (a)	10
	Baustruktur (b)	11
	Nutzungsstruktur (a)	12
	Nutzungsstruktur (b)	13
	Verkehr (a)	14
	Verkehr (b)	15
3	Beschreibung der Verkehrszellen	16
3.1	Verkehrszelle 781 (Nord-Neukölln)	16
3.1.1	Lage der Verkehrszelle	16
3.1.2	Baustruktur	16
3.1.3	Nutzungsstruktur	16
3.1.4	Verkehr	17
3.2	Verkehrszelle 683 (Zentral-Tempelhof)	17
3.2.1	Lage der Verkehrszelle	17
3.2.2	Baustruktur	18
3.2.3	Nutzungsstruktur	18
3.2.4	Verkehr	18
4	Positive und negative Beispiele	19
4.1	Verkehrszelle 781	19
4.1.1	Positive Beispiele	19
4.1.2	Negative Beispiele	19
4.2	Verkehrszelle 683	20
4.2.1	Positive Beispiele	20
4.2.2	Negative Beispiele	20
5	Struktur- und Verkehrsdaten	20
5.1	Strukturdaten	20
5.1.1	Nummern und Lage der Verkehrszellen	20
5.1.2	Fläche, Einwohnerzahlen und Arbeitsplätze	20
5.1.3	Anteil der weiblichen und ausländischen Bevölkerung, sowie Altersverteilung	21

5.1.4	Erwerbstätigkeitsquote und -struktur	21
5.2	Verkehrsdaten	21
5.2.1	Verkehrsteilnahme in %	21
5.2.2	Reisehäufigkeiten mobiler Personen nach Aktivitäten . . .	21
5.2.3	Verkehrsmittelnutzung	22
5.2.4	Tagesdistanzen	22
5.3	Strukturdaten aus benachbarten Verkehrszellen	23
5.3.1	Nachbarzellen der Verkehrszelle 683 (Tempelhof)	23
5.3.2	Nachbarzellen der Verkehrszelle 781 (Neukölln)	23
5.4	Durchschnittswerte der Verkehrsdaten aus der Haushaltsbefragung	24
6	Vergleich des Verkehrsverhaltens	24
6.1	Einleitung	24
6.2	Lage der Gebiete in der Stadt	25
6.3	Bau- und Nutzungsstruktur	25
6.4	Reisehäufigkeit	25
6.5	Verkehrsangebot	25
6.6	Verkehrsmittelnutzung	26
6.7	Tagesdistanzen	26
6.8	Zusammenfassung	26

Abbildungsverzeichnis

1	Verteilung der Altersstruktur	28
2	Tagesdistanzen (einfache Entfernung) in m	29
3	Reisehäufigkeiten mobiler Personen nach Verkehrsmittelnutzung in Promille	30
4	Reisehäufigkeiten mobiler Personen nach Verkehrszweck in Pro- mille	31

1 Einführung

Im Rahmen der Veranstaltung „Verkehrsplanungstheorie“ haben wir in zwei West-Berliner Verkehrszellen eine Bestandsaufnahme der Bau- und Nutzungsstruktur sowie der Verkehrsinfrastruktur erstellt. Die Ergebnisse sind in den vorliegenden Karten eingezeichnet. Bei den Verkehrszellen handelt es sich hierbei um den Norden von Neukölln und den zentralen Teil von Tempelhof. Zum Abschluß werden diese beiden Zellen miteinander und mit dem (West-)Berliner Durchschnitt verglichen und die Ergebnisse interpretiert

2 Karten

2.1 Zusätzliche Einzelhandelseinrichtungen

2.1.1 Legende der Abkürzungen

W	Warenhäuser
F	Fachmärkte
S	Lebensmittel-Supermarkt
L	Lebensmitteleinzelhandel
P	Einzelhandel periodischer Bedarf
A	Einzelhandel aperiodischer Bedarf

2.1.2 Verkehrszelle 683 (Tempelhof)

Tempelhofer Damm

- westliche Seite

Straßenabschnitt	W	F	S	L	P	A
Albrechtstraße – Kaiserin-Augusta-Straße	0	0	0	1	3	1
Kaiserin-Augusta-Straße – Friedrich-Wilhelm-Straße	0	0	0	1	0	9
Friedrich-Wilhelm-Straße – Burgemeisterstraße	0	0	0	0	1	7
Burgemeisterstraße – Friedrich-Karl-Straße	0	0	0	1	1	5
Friedrich-Karl-Straße – Viktoriastraße	0	0	0	0	1	5

- östliche Seite

Straßenabschnitt	W	F	S	L	P	A
Kaiserin-Augusta-Straße – Friedrich-Wilhelm-Straße	0	0	0	0	0	8
Friedrich-Wilhelm-Straße – Burgemeisterstraße	0	0	0	2	0	8
Burgemeisterstraße – Ordensmeisterstraße	0	0	1	0	1	6

Friedrich-Karl-Straße

- nördliche Seite

Straßenabschnitt	W	F	S	L	P	A
Werderstraße – Tempelhofer Damm	0	0	0	0	2	3

- südliche Seite

Straßenabschnitt	W	F	S	L	P	A
Alarichstraße – Ottokarstraße	0	0	1	0	3	6
Ottokarstraße – Konradinstraße	0	0	0	2	2	2
Konradinstraße – Werderstraße	0	0	0	1	0	3
Werderstraße – Tempelhofer Damm	0	0	1	0	3	9

2.1.3 Verkehrszelle 781 (Neukölln)

Hermannplatz

- östliche Seite

Straßenabschnitt	W	F	S	L	P	A
Karl-Marx-Straße – Sonnenallee	0	0	0	1	1	7

Sonnenallee

- südliche Seite

Straßenabschnitt	W	F	S	L	P	A
Hermannplatz – Hobrechtstraße	0	0	0	1	1	3
Hobrechtstraße – Reuterstraße	0	0	0	1	1	6

Karl-Marx-Straße

- südwestliche Seite

Straßenabschnitt	W	F	S	L	P	A
Mainzer Straße – Reuterstraße	0	0	0	1	2	2
Reuterstraße – Flughafenstraße	0	4	0	0	1	12
Flughafenstraße – Boddinstraße	0	0	0	1	1	2
Boddinstraße – Neckarstraße	0	0	0	0	0	0
Neckarstraße – Rollbergstraße	1	0	0	1	0	0
Rollbergstraße – Werbellinstraße	0	0	0	0	0	6
Werbellinstraße – Briesestraße	0	0	0	0	1	4
Briesestraße – Kienitzer Straße	0	0	0	0	0	6
Kienitzer Straße – Saltykowstraße	0	0	0	0	2	8

- nordöstliche Seite

Straßenabschnitt	W	F	S	L	P	A
Hermannplatz – Hobrechtstraße	0	0	0	0	4	9
Hobrechtstraße – Reuterstraße	0	0	0	0	2	12
Reuterstraße – Weichselstraße	0	1	0	1	1	9
Weichselstraße – Fuldastraße	0	1	1	1	3	3
Fuldastraße – Schönstedtstraße	0	0	0	0	0	0
Schönstedtstraße – Erkstraße	0	0	0	0	0	0
Erkstraße – Anzengruberstraße	0	1	0	2	1	3
Anzengruberstraße – Ganghoferstraße	0	1	0	0	0	0
Ganghoferstraße – Herrnhuter Weg	0	0	0	6	2	15

3 Beschreibung der Verkehrszellen

3.1 Verkehrszelle 781 (Nord-Neukölln)

3.1.1 Lage der Verkehrszelle

Die Verkehrszelle 781 umfaßt den nördlichen Teil von Neukölln. Die Grenzen verlaufen im Nordosten etwa an der Sonnenallee entlang, im Westen an der Hermannstraße. Im Süden ist die Zelle durch die Lessinghöhe und einige Friedhöfe begrenzt.

Das Gebiet befindet sich innerhalb des Berliner S-Bahn-Innenrings. Trotzdem war dieses Gebiet in den Jahren vor dem Mauerfall ein eher am Rand gelegener Stadtteil. Heute ist der Bezirk wieder mehr in den Mittelpunkt gerückt. Die Entfernung zur City-Ost beträgt 3,5 km (Luftlinie), während die City-West 7 km vom Hermannplatz entfernt ist.

3.1.2 Baustruktur

Der Baubestand setzt sich hauptsächlich aus vier- bis fünfstöckigen Gebäuden aus der Gründerzeit zusammen. Nur in wenigen Baulücken sind neuere Häuser aus den 60er und 70er Jahren hineingebaut worden. Um die Werbellinstraße herum gibt es ein größeres Neubaugebiet; die Bauten stammen hier hauptsächlich aus den 60er (östlich der Morusstraße) und 70er Jahren (westlich der Morusstraße). Im Gebiet der Hermannstraße sind erst in jüngster Zeit Gebäude fertiggestellt worden, zum Teil wird noch gebaut. Ein geringer Anteil der Altbauten ist saniert worden. Zum Süden hin werden die Altbauten niedriger; hier sind die Gebäude meist nur drei- bis vierstöckig.

3.1.3 Nutzungsstruktur

Wie in Berliner Altbaugebieten üblich, ist auch hier eine starke Durchmischung von Wohnen und Einzelhandel festzustellen. Darüber hinaus ist die Karl-Marx-Straße eine Einkaufsstraße mit wichtiger Bedeutung für Neukölln, aber auch für andere Bezirke wie Kreuzberg und seit 1989 auch für Treptow. Besonders im Gebiet um das Rathaus herum gruppieren sich sehr viele Geschäfte und auch Warenhäuser. Der Hermannplatz mit einem Warenhaus ist ebenfalls von zentraler Bedeutung. Die dichte Wohnbebauung manifestiert sich auch in der hohen Einwohnerdichte von etwa 18 000 E/km². Anders sieht es in den Neubaugebieten aus. Hier ist die Bebauung wesentlich lockerer als in den Altbauquartieren mit mehr Grün. Dafür ist hier streng funktional getrennt worden: im Neubaugebiet wird nur gewohnt. Während es in jedem Gebäude der Karl-Marx-Straße ein Geschäft gibt, existiert für das gesamte Neubaugebiet an der Werbellinstraße nur ein einziges Geschäft!

In der Karl-Marx-Straße konzentriert sich auch die Verwaltung Neuköllns. Hier findet man das Rathaus Neukölln, das Amtsgericht und die Post. In der Nähe (in der Flughafenstraße) ist auch eine Stadtbücherei sowie das Stadtbad Neukölln (Ganghoferstraße). Schulen sind, relativ zur Bevölkerungsdichte gesehen, nicht besonders häufig vorhanden. Auf die ca. 16 000 Einwohner kommen

1 000 Schulplätze.

Zwischen dem Altbaugelände an der Karl-Marx-Straße und dem Neubaugebiet an der Werbellinstraße erstreckt sich ein Gewerbegebiet, auf dem sich hauptsächlich eine Brauerei befindet.

3.1.4 Verkehr

Die Hauptverkehrsader dieser Verkehrszelle ist die Karl-Marx-Straße. Sie nimmt einen großen Teil des Verkehrs aus Neukölln in Richtung City-Ost und City-West. Dementsprechend ist der (Auto-)Verkehr stark. Vom Hermannplatz bis zur Flughafenstraße hat die Karl-Marx-Straße zwei Bahnen mit drei Spuren. Allerdings halten viele PKW und Lieferwagen in zweiter Reihe. Ab der Flughafenstraße ist die Straße 4-spurig, teils mit, teils ohne Mittelstreifen. Hier ist das Parken meist nicht oder nur eingeschränkt erlaubt; trotzdem sieht man viele parkende Fahrzeuge, vor allem Lieferverkehr. Wegen des öfteren Wechsels der Fahrbahnbreite und Anzahl der Fahrspuren ergibt sich eine etwas chaotische Straßenführung.

Obwohl die Karl-Marx-Straße eine überbezirkliche Einkaufsstraße ist, sind die Gehwege relativ schmal. Fußgänger sind wegen teilweise fehlender parkender Autos am Straßenrand Lärm- und Schadstoffemissionen direkt ausgesetzt. Die Qualität der Gehwege ist für Berliner Verhältnisse eher niedrig, relativ zu den anderen Gehwegen in der Verkehrszelle eher gut.

Unterhalb der Karl-Marx-Straße führt die U-Bahn-Linie 7 entlang. Diese U-Bahn-Linie ist besonders im Berufsverkehr starken Belastungen ausgesetzt. Die Taktfrequenz der Züge ist mit am Tage durchweg drei Minuten recht hoch. Die einzige Buslinie, die quer durch die Verkehrszelle führt, ist der 104er. Diese Buslinie erschließt die Neubaugebiete und das Gebiet am Rathaus und führt weiter nach Wilmersdorf und Treptow.

In der ganzen Verkehrszelle gibt es — bis auf eine 100 m lange Strecke am Hermannplatz — keine Radwege. Die meisten Straßen sind, relativ zu gewöhnlichen Berliner Hauptstraßen, recht eng, so daß sich die Verkehrsplaner hier anscheinend für sechs Fahrspuren für Autos und keine Radwege entschieden haben.

Viele der Nebenstraßen sind noch gepflastert. Besonders in den Straßen um die Flughafenstraße herum kann dies für Radfahrer unangenehm werden, da hier die Straßen am Hang der früheren Rollberge ansteigen.

3.2 Verkehrszelle 683 (Zentral-Tempelhof)

3.2.1 Lage der Verkehrszelle

Die Verkehrszelle 683 erfaßt etwa den zentralen Bereich von Tempelhof. Im Süden ist das Gebiet etwa durch den Teltowkanal begrenzt, im Westen durch die S-Bahn-Linie 2 und im Norden durch die Arnulf- und Kaiserin-Augusta-Straße.

Die Zelle befindet sich südlich des S-Bahn-Innenrings. Die Luftlinien-Entfernung beträgt zu beiden Cities gleichermaßen 6 km.

3.2.2 Baustruktur

In dieser Zelle findet man fast alle Berliner Bauformen wieder. Am Tempelhofer Damm findet man Altbauten, die allerdings etwas niedriger als gewöhnliche Berliner Häuser sind (meist drei- bis vierstöckig). Etwas weiter im Westen an der Manteuffelstraße findet man hauptsächlich Reihenhäuser aus den Wiederaufbaujahren. Schließlich gibt es nördlich der Marienhöhe einige Hochhäuser aus den 70ern. Um die Marienhöhe herum dominieren Ein- und Zweifamilienhäuser. Weiter in Richtung Süden wird die Bebauung sehr heterogen.

3.2.3 Nutzungsstruktur

Der Tempelhofer Damm und seine Nebenstraßen haben einen recht hohen Anteil an Einzelhandel mit teilweise bezirklicher Bedeutung (z. B. das vor wenigen Jahren neu errichtete Karstadt-Warenhaus). In den Reihenhäusern der 50er und 60er Jahre sind auch weniger Geschäfte angesiedelt. Einzig in dem Wohnkomplex, der zwischen Friedrich-Wilhelm-Straße, Manteuffel- und Burgemeisterstraße liegt, gibt es eine Konzentration an Geschäften. Allerdings ist dieser Block auch neueren Datums (etwa um 1970). In den südlich gelegenen Gebieten mit dem großen Anteil an Einfamilienhäusern sind Geschäfte kaum mehr anzutreffen. Entlang der S-Bahn-Linie hat sich Gewerbe angesiedelt. Ansonsten ist noch das am Metzplatz liegende Wenckebachkrankenhaus zu erwähnen.

Im südlichen Teil der Verkehrszelle trifft man auf viele Grünflächen an, so liegt dort z. B. die Marienhöhe, ein Friedhof, außerdem gibt es noch Grünanlagen am Teltowkanal.

3.2.4 Verkehr

Die Hauptverkehrsachse in der Verkehrszelle ist der Tempelhofer Damm. Weitere Hauptverkehrsstraßen sind der Straßenzug Manteuffelstraße–Attilastraße und Arnulfstraße–Friedrich-Karl-Straße. Die parallel zum Tempelhofer Damm gelegene Alarichstraße dient zu deren Entlastung bei. Weiterhin ist der Straßenzug Roblingstraße–Gersdorfstraße als direkte Verbindung zwischen Mariendorf und der City-West relativ stark befahren. Das Straßennetz ist im Gebiet der Altbauten und der Häuser aus den 50ern rechtwinklig angelegt. Im südlichen Teil gibt es hingegen auch Schleifen- und Stichstraßen.

Unterhalb des Tempelhofer Damms führt die U-Bahn-Linie 6 entlang. Am südwestlichen Rand der Verkehrszelle liegt der S-Bahnhof Attilastraße, der allerdings eher für die Steglitzer Seite eine Bedeutung hat. Ansonsten sind auf allen Hauptstraßen Buslinien vorhanden. Der maximale Abstand zu den Haltestellen beträgt ca. 500 m.

Alle Hauptstraßen bis auf den Tempelhofer Damm besitzen Radwege. Allerdings sind diese Radwege älteren Datums, wie z. B. in der Manteuffelstraße und Attilastraße, entsprechend schlecht ist auch die Qualität. In der Friedrich-Karl-Straße wurde ein neuerer Radweg angelegt. Alle Radwege sind ziemlich schmal.

4 Positive und negative Beispiele

4.1 Verkehrszelle 781

4.1.1 Positive Beispiele

Ampel vor dem U-Bhf. Rathaus Neukölln: Diese Ampel ist vorbildlich aufgebaut. Die Fußgänger haben auf einer Breite von 30 m die Möglichkeit, die Straße zu überqueren.

Spielplatz im Neubaugebiet Werbellinstraße: In der Mitte des Wohnkomplexes ist ein großer Spielplatz angelegt, eine Seltenheit im sonst „steinig“ Gebiet. Zusätzlich ist die gesamte Anlage frei von Straßenverkehr.

4.1.2 Negative Beispiele

Karl-Marx-Straße: Die Karl-Marx-Straße ist, vom Straßenraum aus gesehen, eine unattraktive Einkaufsstraße. Der Straßenverkehr ist wegen fehlender parkender Autos an den Straßenrändern und hohem Verkehrsaufkommen stark bemerkbar. Für Fußgänger sind die Gehwege teilweise viel zu schmal. Das Überqueren der Straße ist wegen des fehlenden Mittelstreifens zwischen Flughafenstraße und U-Bhf. Karl-Marx-Straße nur an den Ampeln möglich. An der Kreuzung Karl-Marx-Straße/Erkstraße wurden für abbiegende Autofahrer Vorrangschaltungen gebaut. Hier kann der Fußgänger die Karl-Marx-Straße erst einige hundert Meter weiter überqueren.

Radverkehr: Der Radverkehr wurde in diesem Gebiet Neukölln völlig vergessen. Es gibt keine Radwege (wobei man sich über den Sinn von Radwegen streiten kann; allerdings gibt es auch gar keine Radstreifen oder größere Abstellplätze). Wegen des starken Straßenverkehrs auf den Hauptstraßen (bei relativ geringer Straßenbreite, so daß das subjektive Gefährdungsempfinden auf den Karl-Marx-Straße größer ist) und den schlecht ausgebauten Nebenstraßen (fast ausschließlich Kopfsteinpflaster; außerdem gibt es keine alternative Parallelstrecke zur Karl-Marx-Straße) ist, wie man an den Daten aus der Befragung auch sieht, der Anteil des Radverkehrs gering.

Neubaugebiet Werbellinstraße: Hier wurde die Trennung von Wohnen, Arbeiten und Einkaufen radikal durchgesetzt mit dem Ergebnis, daß es in diesem Gebiet keinen Einzelhandel gibt. Dafür sind aber reichlich Autoabstellanlagen vorhanden.

Werbellinstraße: Die Werbellinstraße ist viel zu überdimensioniert. Die breite Straße mit dem Mittelstreifen lädt zum schnellen Fahren ein, obwohl diese Straße nur als Sammelstraße qualifiziert werden kann. Ein Holzkreuz an der Ecke Morusstraße/Werbellinstraße dokumentiert den Tod eines 6jährigen.

4.2 Verkehrszelle 683

4.2.1 Positive Beispiele

ÖV: Dieses Gebiet ist recht gut am öffentlichen Verkehr angebunden. Busse fahren auf allen Hauptstraßen mit einer maximalen Haltestellenentfernung von 500 m. Mit der U-Bahn-Linie 6 kann man in 20 min die City-Ost (Friedrichstraße) erreichen.

4.2.2 Negative Beispiele

Attilaplatz: Für den Autoverkehr herrscht hier eine unübersichtliche Situation, da fünf Straßen auf diese Kreuzung einmünden. Der Autoverkehr wird hier durch Ampelschaltungen eindeutig bevorzugt.

Radwege: Die Radwege sind alle zu schmal. Wegen des Alters der Radwege ist die Pflasterung zumeist beschädigt. In der Attilastraße dürfen Autos legal auf dem Bürgersteig parken, hier kommt es zu weiteren Behinderungen des Radverkehrs.

5 Struktur- und Verkehrsdaten

5.1 Strukturdaten

5.1.1 Nummern und Lage der Verkehrszellen

Bezirk	Tempelhof	Neukölln
Verkehrszelle	683	781

5.1.2 Fläche, Einwohnerzahlen und Arbeitsplätze

Verkehrszelle	683	781
Fläche (ha)	191	85
Wohnfläche (ha)	50%	80%
Industriefläche (ha)	20%	20%
Freifläche (ha)	30%	0%
Einwohner	17516	16068
Einwohnerdichte Einwohner/ha	91,7	189
Wohnungen	9256	9325
Arbeitsplätze davon	4955	10891
Selbständige	656	997
Arbeiter	1897	4270
Angestellte	2402	5624
Schulplätze	1384	1029

5.1.3 Anteil der weiblichen und ausländischen Bevölkerung, sowie Altersverteilung

(siehe auch Abbildung 1 auf Seite 28)

Verkehrszelle	683	781
Bevölkerung	17476	15986
% weiblich	55	50,5
% ausländisch	7,8	27,3
% -3	2,3	4,0
% -6	2,1	3,5
% -10	2,5	4,3
% -18	5,3	8,0
% -25	10,6	14,6
% -45	29,4	34,8
% -60	20,2	15,6
% -65	5,4	3,0
% über 65	22,5	12,4

5.1.4 Erwerbstätigkeitsquote und -struktur

Verkehrszelle	683	781
Arbeitsplätze	4955	10891
Erwerbstätige	8039	6842
Erwerbstätigkeitsquote	46,0%	42,8%
Arbeitsplätze/Erwerbst.	0,62	1,59
Selbständige	7,1%	5,3%
Angestellte	45,8%	29,2%
Beamte	9,4%	3,6%
Arbeiter	33,1%	57,0%
Azubi	4,7%	5,0%

5.2 Verkehrsdaten

5.2.1 Verkehrsteilnahme in %

Verkehrszelle	683	781
mindestens ein Weg in %	88,6	87,7
zu Hause geblieben in %	11,4	12,3

5.2.2 Reishäufigkeiten mobiler Personen nach Aktivitäten

Die Angaben sind in Promille angegeben. Siehe auch Abbildung 4 auf Seite 31.

Verkehrszelle	683	781
Anzahl befragter Personen	275	168
Arbeit	514	587
Ausbildung	140	157
kleiner Einkauf	163	108
großer Einkauf	57	80
andere Versorgung	170	152
Freizeit	285	197
Gesamt	1329	1281

5.2.3 Verkehrsmittelnutzung

Die Verkehrsmittelnutzung ist die Reishäufigkeit mobiler Personen nach Verkehrsmitteln (in Promille). Siehe auch Abbildung 3 auf Seite 30.

Verkehrszelle	683	781
mob. Personen	13161	10155
Fuß	386	287
Rad	54	17
MIV-Fahrer	380	241
MIV-Beifahrer	114	57
ÖV	388	679
gesamt	1323	1281

5.2.4 Tagesdistanzen

Die Tagesdistanzen sind als einfache Entfernungen in m pro mobiler Person und Werktag angegeben. Siehe auch Abbildung 2 auf Seite 29.

Verkehrszelle	683	781
Fuß	312	194
Rad	98	164
MIV-Fahrer	2555	1312
MIV-Beifahrer	518	444
ÖV	2522	5223

5.3 Strukturdaten aus benachbarten Verkehrszellen**5.3.1 Nachbarzellen der Verkehrszelle 683 (Tempelhof)**

VZ	EWZahl	ErwQuote in %	Arbeitsplätze	Arbeitsplätze/ Erwerbstätige
683	17476	46,0	4955	0,62
682	14544	43,6	13600	2,15
692	4334	42,3	13608	7,42
701	16356	43,3	1981	0,28
711	1807	58,0	9457	9,02
634	13063	42,5	1183	0,21
591	986	30,4	998	3,33
58(1)	5639	39,9	7164	3,18
Summe	74205		52946	1,63

5.3.2 Nachbarzellen der Verkehrszelle 781 (Neukölln)

VZ	EWZahl	ErwQuote in %	Arbeitsplätze	Arbeitsplätze/ Erwerbstätige
781	16068	42,8	10891	1,58
751	31951	44,1	5365	0,38
761	28046	44,6	3302	0,26
782	19959	44,4	4311	0,49
792	28030	43,4	4153	0,34
162	21852	43,7	7075	0,74
Summe	145906		35097	0,55

5.4 Durchschnittswerte der Verkehrsdaten aus der Haushaltsbefragung

	Berlin(West)	683	781
Verkehrsteilnahme(%)	88,3	88,6	87,7
<i>Reiseshäufigkeit/mobile Personen und Werktag</i>			
gesamt	1,350	1,329	1,281
kleiner Einkauf	0,173	0,163	0,108
Freizeit	0,240	0,285	0,197
<i>Verkehrsmittelnutzung; (Reiseshäufigkeit/mobiler Personen und Werktag)</i>			
Fuß	0,29	0,386	0,287
Rad	0,08	0,054	0,017
MIV-Fahrer	0,38	0,380	0,241
MIV-Beifahrer	0,11	0,114	0,057
ÖV	0,49	0,388	0,679
<i>Tagesdistanzen (km/mobiler Personen und Werktag)</i>			
Fuß	0,6	0,6	0,4
Rad	0,4	0,2	0,3
MIV-Fahrer	5,4	5,1	2,6
MIV-Beifahrer	1,1	1,0	0,9
ÖV	6,8	5,0	10,4
gesamt	14,1	12,0	14,7
<i>PKW-Verfügbarkeit</i>			
eigener PKW	37		
PKW im Haushalt, Führerschein vorhanden	13		
PKW im Haushalt, kein Führerschein	22		
kein PKW im Haushalt	28		

6 Vergleich des Verkehrsverhaltens

6.1 Einleitung

Aufgrund der Struktur und Lage der Verkehrszellen haben wir erwartet, daß in der Neuköllner Zelle 781 der öffentliche Verkehr dominiert und viele eher kurze Wege unternommen werden.

Im Gegensatz zur Tempelhofer Verkehrszelle ist die Neuköllner Zelle ein kompakt bebautes Altstadtgebiet mit einer hohen Dichte an Einkaufsgelegenheiten und Verwaltung. Bei fast gleicher Einwohnerzahl gibt es in der Neuköllner Zelle doppelt so viele Arbeitsplätze als in Tempelhof.

Die beiden Verkehrszellen haben eine stark voneinander abweichende Bevölkerungsstruktur. In Tempelhof sind fast 50% älter als 60 Jahre, in Neukölln nur 30%. Der Ausländeranteil ist in Tempelhof vier Mal niedriger als in Neukölln. In Neukölln dominieren mit 57% die Arbeiter bei der Beschäftigung, in Tempelhof sind die Angestellten und Beamten mit 55% in der Mehrheit. Im Nahraum

Neukölln gibt es wesentlich mehr Erwerbstätige als Arbeitsplätze (Verhältnis 1,8:1). In Tempelhof ist umgekehrt, pro Erwerbstätiger gibt es 1,63 Arbeitsplätze.

Bis auf den letzten Punkt (Verhältnis Erwerbstätige – Arbeitsplätze im Nahraum) spricht eigentlich alles für die Aussage, daß die Neuköllner Verkehrszelle das verkehrssparsamere Gebiet ist. Die Verkehrsdaten haben uns allerdings überrascht.

6.2 Lage der Gebiete in der Stadt

Die Tempelhofer Verkehrszelle liegt außerhalb des S-Bahn-Innenrings, während die Neuköllner innerhalb des Ringes liegt. Trotzdem sind die Entfernungen zur City-West annähernd gleich. Die Neuköllner Verkehrszelle war in der Mauerzeit, als die BVG-Befragung durchgeführt wurde, in einer peripheren Lage. Das hat sich allerdings geändert.

6.3 Bau- und Nutzungsstruktur

Die Neuköllner Verkehrszelle ist — bis auf ein kleineres Gebiet — fast durchgängig in der Gründerzeit entstanden. Dagegen ist die Tempelhofer Zelle heterogen aufgebaut, hier trifft man sowohl auf Altbauten als auf Einfamilienhäuser an. Die Einkaufsgelegenheiten für die Neuköllner sind sehr gut, weil sie eine zentral gelegene Einkaufsstraße mit hohem Angebot besitzen. Für die Tempelhofer ist ihre Einkaufsstraße etwas weiter entfernt (was an der größeren Fläche der Verkehrszelle liegt). In der Tempelhofer Zelle trifft man auf ein ausreichendes Angebot an Grünflächen, während es in Neukölln so gut wie kein Grün gibt.

6.4 Reisehäufigkeit

Die Neuköllner gehen seltener einkaufen, obwohl sie viele kleine und größere Geschäfte in ihrer Nähe haben.

Die Tempelhofer sind etwas häufiger in der Freizeit unterwegs, die Neuköllner etwas weniger. Die Abweichungen vom Durchschnitt sind nicht gravierend. Ob das Fehlen oder gerade das Vorhandensein von Grünflächen in der eigenen Verkehrszelle das Freizeitverhalten bestimmt, kann man nicht genau sagen. Es ist wahrscheinlicher, daß wegen der sozialen Struktur in Neukölln mit dem großen Anteil an Arbeitern die Freizeitwegehäufigkeit hier geringer ist.

6.5 Verkehrsangebot

In beiden Verkehrszellen liegt die maximale Entfernung zur nächsten Haltestelle des ÖVs 500 m. Allerdings erreicht man in der Neuköllner Verkehrszelle innerhalb dieses Radius immer einen Schnellbahnhof, die Qualität der ÖV-Anbindung ist hier also besser als in Tempelhof. Die Reisezeiten zur City-West sind annähernd gleich. Die Taktdichte ist auf der U-Bahn-Linie 7 höher als auf der Tempelhofer U-Bahn-Linie 6.

6.6 Verkehrsmittelnutzung

In Neukölln wird kaum Rad gefahren. Wie in der Bestandsaufnahme schon dargestellt, liegt das an der sehr schlechten Infrastruktur für Radfahrer. Durch die sehr gute ÖV-Anbindung durch die U-Bahn-Linie 7 sind unmotorisierte Menschen nicht unbedingt gezwungen, mit dem Fahrrad zu fahren. Es wird, verglichen mit dem Berliner Durchschnitt, selten Auto gefahren, sowohl als Fahrer als auch als Beifahrer. Dies dürfte einmal an der sozialen Struktur des Gebietes liegen, da ein Großteil der Menschen Arbeiter sind. Im Vergleich zur Tempelhofer Verkehrszelle ist auch die Einwohnerdichte höher, so daß gar kein Platz mehr für zusätzliche Autos da ist, weder auf der Straße noch auf den Parkplätzen.

In Tempelhof werden — zu unserer Überraschung — viele kurze Wege zu Fuß erledigt. Der Anteil der Autofahrer entspricht dem Berliner Durchschnitt, dafür wird weniger und seltener mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gefahren. Auch hier sind die Radfahrer in der Minderheit, allerdings sind es hier nicht so wenig wie in Neukölln.

6.7 Tagesdistanzen

Die wenigen Neuköllner Radfahrer legen sehr weite Strecken zurück. Mit 17 km liegen sie dreimal über dem Berliner Durchschnitt. Aufgrund der geringen Nutzung (vermutlich wurden zwei oder drei Radfahrer befragt) können keine sicheren Schlüsse gezogen werden. Vermutlich handelt es sich um Studenten, die sich weder durch schlechte Straßen, viel Verkehr, lange Wege und schlechtes Wetter vom Radfahren abhalten lassen.

Wie erwartet, wird von den Neuköllner der ÖV intensiv genutzt. Durch die hohe Verkehrsmittelnutzung des ÖV ergeben sich absolut hohe Distanzen. Die pro Weg zurückgelegte Strecke entspricht dem Berliner Durchschnitt. Mit 71% ÖV-Anteil sind die Neuköllner geradezu vorbildlich. Die Beifahrer steigen spät aus und fahren doppelt so lang mit wie die typischen Berliner. Die Fußgänger laufen nur kurze Strecken.

Die gesamte zurückgelegte Tagesdistanz in Neukölln weicht, nicht vom Durchschnitt ab. In Neukölln und den angrenzenden Zellen gibt es nur wenige Arbeitsplätze, die vermutlich überwiegend in der Verwaltung und im Einzelhandel angesiedelt sind. Die vielen Arbeiter müssen deshalb relativ weite Wege zu ihren Fabriken zurücklegen. Mit der schnellen U-Bahn ist das kein Problem.

Die Tempelhofer fahren seltener mit den ÖV. Ihre sonstigen Tagesdistanzen sind normal. Die um 2 km geringere Tagesdistanz geht auf die geringere ÖV-Nutzung zurück.

6.8 Zusammenfassung

Die Neuköllner Zelle ist typisch für die Berliner Innenstadt — im Vergleich zum Berliner Durchschnitt waren größere Abweichungen zu erwarten. Die Tempelhofer Zelle entspricht eher dem Durchschnitt aus Kreuzberger Hinterhof und Dahlemer Villen.

Positiv in der Neuköllner Verkehrszelle ist zu betonen, daß nur ein geringer Anteil den MIV nutzt. Mit einem Anteil von 70% liegen die Neuköllner weit über den Berliner Durchschnitt. Getrübt wird dieses erfreuliche Ergebnis durch die Tatsache, daß die Distanzen nicht unterhalb des Berliner Durchschnitts liegen, wie man es von einer Innenstadtgebiet erwarten könnte. Eine Erklärung für diese Tatsache ist der relative Mangel an Arbeitsplätzen im Nahraum der Verkehrszelle. Außerdem ist die Struktur der Arbeitsplätze und der Erwerbstätigen unterschiedlich: hier dominieren, aufgrund der Präsenz von Einzelhandel und Verwaltung, die Arbeitsplätze für Angestellte. Arbeiter müssen ihren Arbeitsplatz meist außerhalb ihres Gebietes suchen und wegen der Arbeitsplatzknappheit im Nahraum werden die Distanzen dann sehr lang.

In der Tempelhofer Zelle sieht das Verhältnis Arbeitsplätze – Erwerbstätige mit 0,62 zunächst einmal schlechter aus. Im Nahraum ist aber das Verhältnis 1,63. Dadurch sind die Distanzen kleiner als in Neukölln.

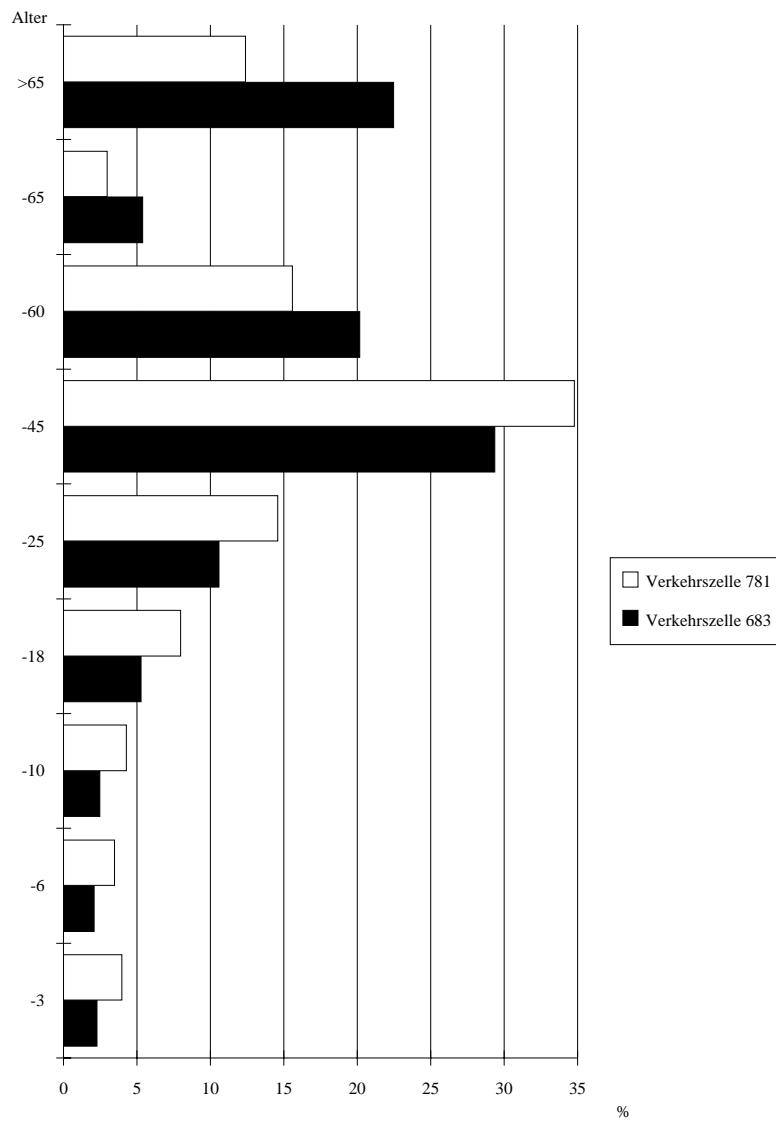


Abbildung 1: Verteilung der Altersstruktur

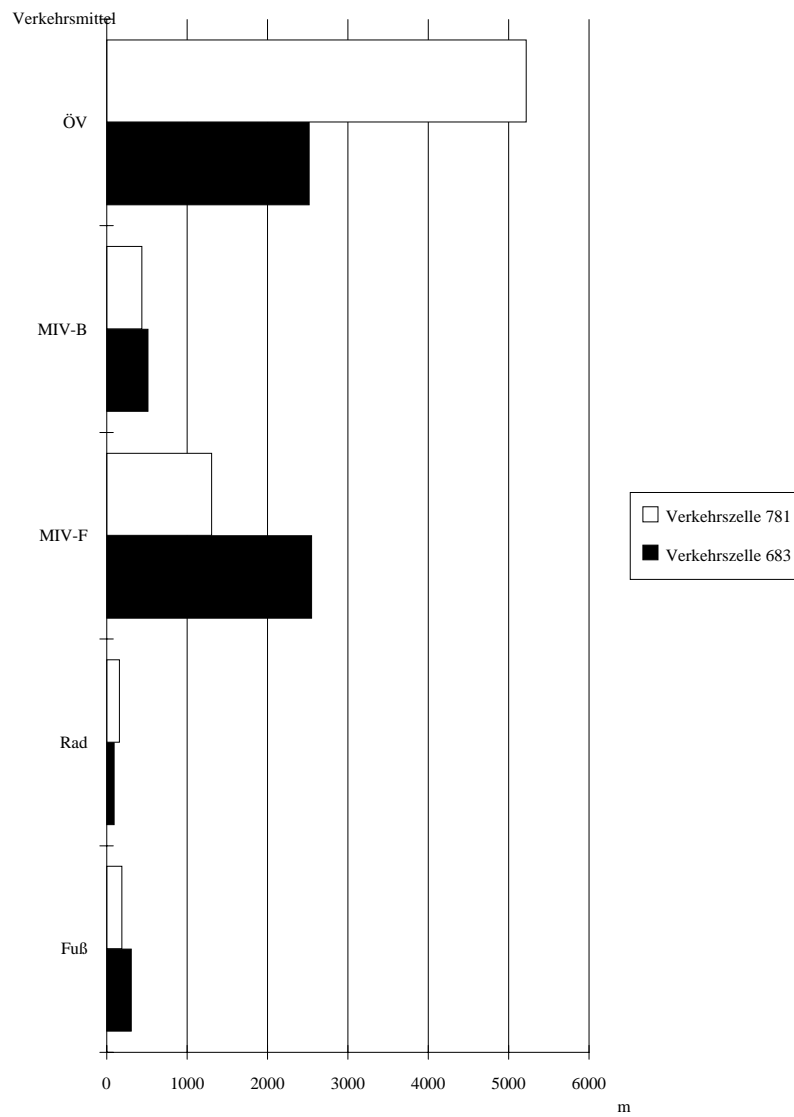


Abbildung 2: Tagesdistanzen (einfache Entfernung) in m

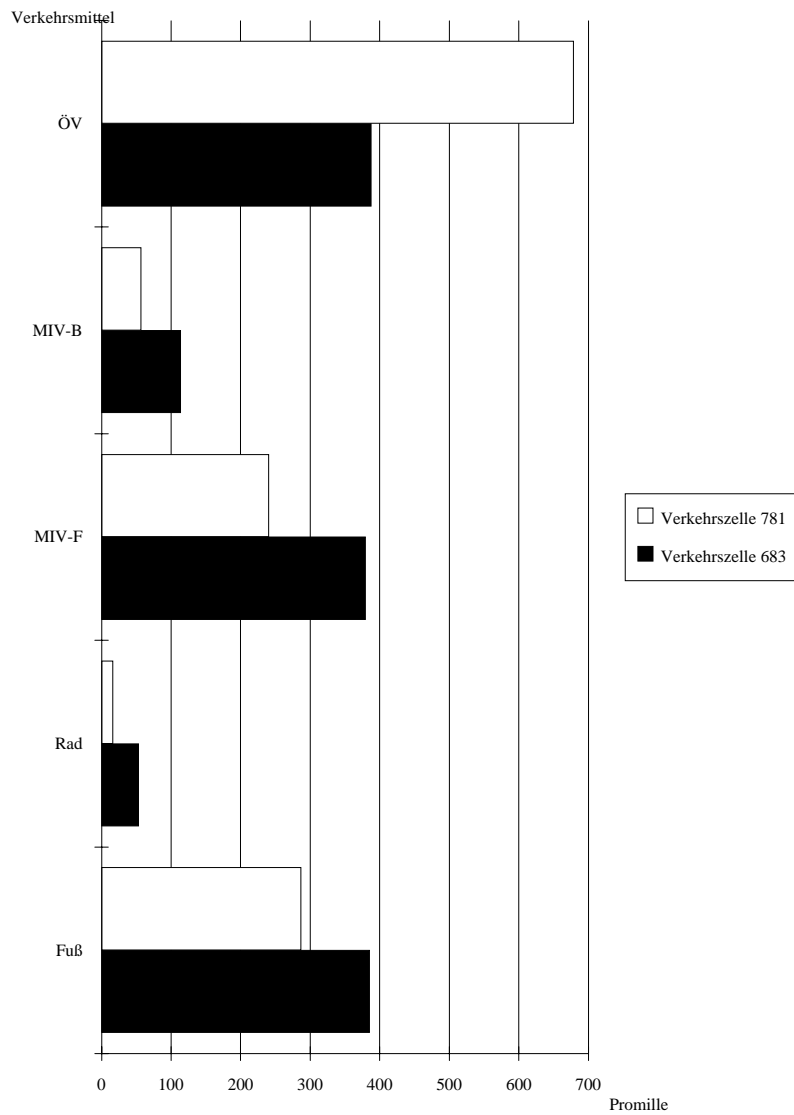


Abbildung 3: Reishäufigkeiten mobiler Personen nach Verkehrsmittelnutzung in Promille

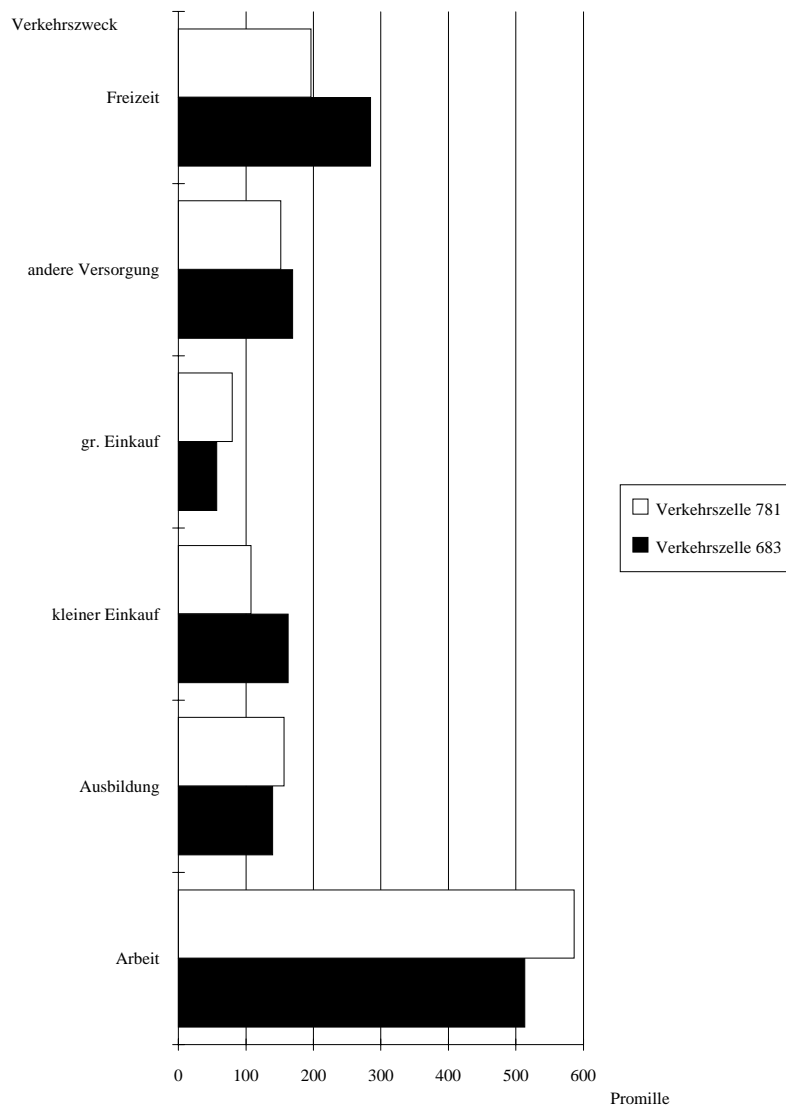


Abbildung 4: Reishäufigkeiten mobiler Personen nach Verkehrszweck in Promille