

Session 4 Experi- Fachtagung

„Verkehrswende: Urbanen Raum neu denken“

- Session 1: Gerechtigkeit in der Mobilitätswende
- Session 2: Erkenntnisse aus der (temporären) Umgestaltung v. Straßen
- Session 3: Podiums-Diskussion: Übertragbarkeit in die Praxis

Session 4: Blick in die Zukunft d. Verkehrswende in Berlin:

Potential der Verkehrswende für den Wohnungsmarkt

„To predict the future you have to understand the past“





Roger W., CC BY-SA 2.0, via Flickr





I Hintergrund: Stand der Forschung / Forschungslücken

“The distribution of urban mobility space and its “fairness” has so far not been quantified both rigorously and on large scale” (Szell 2018)

On-Street Infrastruktur

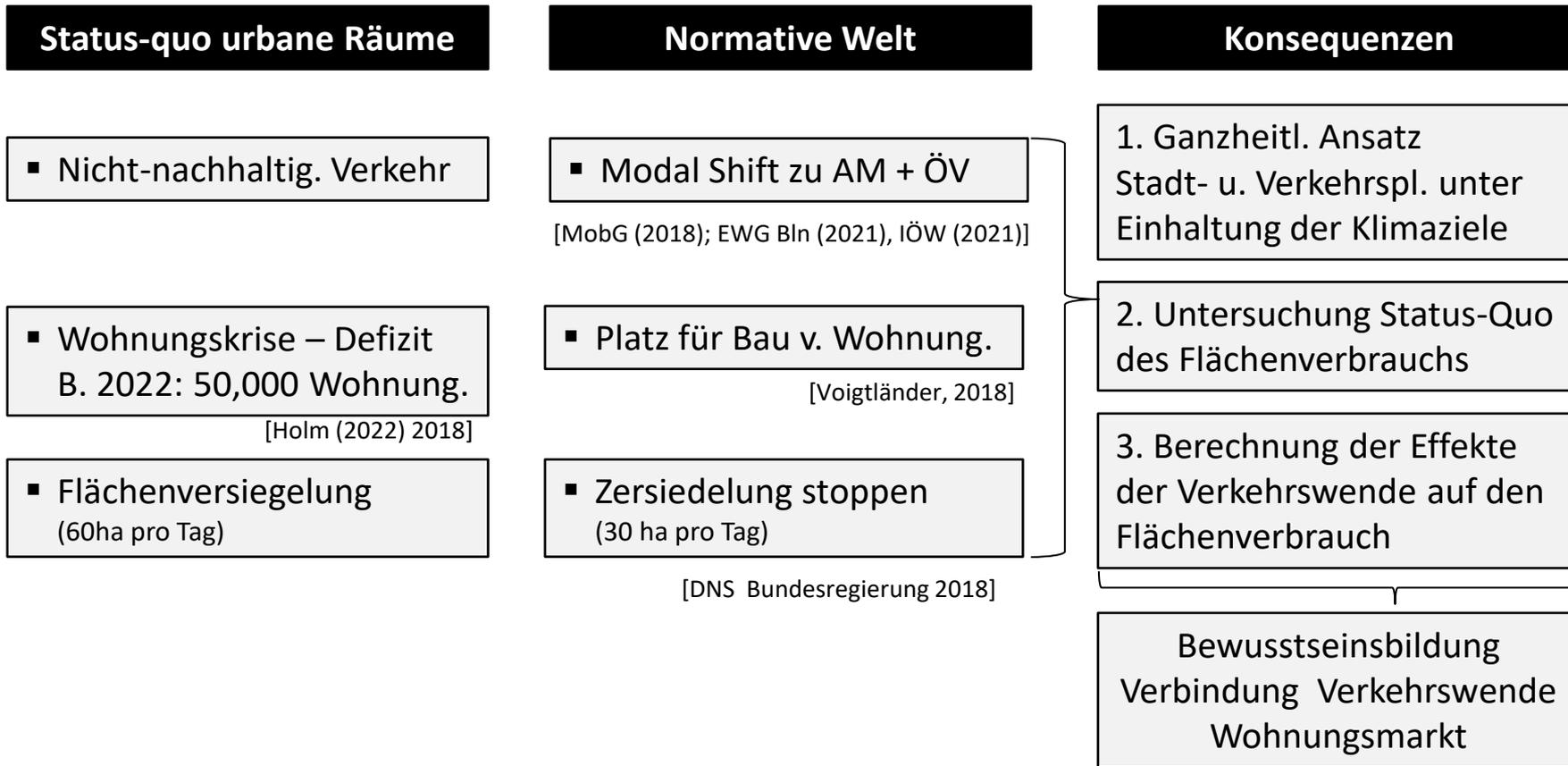
- **Wissenschaft:** Gössling et al. (2016) Freiburg, Nello-Deakin (2019) Amsterdam, Colville-Andersen (2018) Kopenhagen, Stößenreuther (2014/ grey paper) Berlin
- **Zivilgesellschaft:** Mobilitätsgesetz (Berlin, MobG 2018)
- **Verwaltung:** erste Neuaufteilungen des Straßenraumes: (Amsterdam, Barcelona, Oslo, Berlin...)

Forschungslücke: Off-Street Infrastructure

1. Flächenverbrauchs der Off-Street Autoinfrastruktur?
(Tankstellen, Autowerkstätten, Autohäuser, Auto-Vermietungen, Parkplätze)
2. Potentiale der Verkehrswende auf Raumaufteilung der Off-Street Autoinfrastruktur – mehr Platz für Wohnraum? Häuser für Menschen statt für Autos?



I Hintergrund: Einordnung in die Herausforderungen der Stadt- und Verkehrsplanung



Säulen der normativen Welt: MobG + Energiewendegesetz: Klimaneutralität: 2045 in Berlin



A) Wie viel Fläche verbraucht die Automobile-Offstreet-Infrastruktur heute und nach der Verkehrswende?



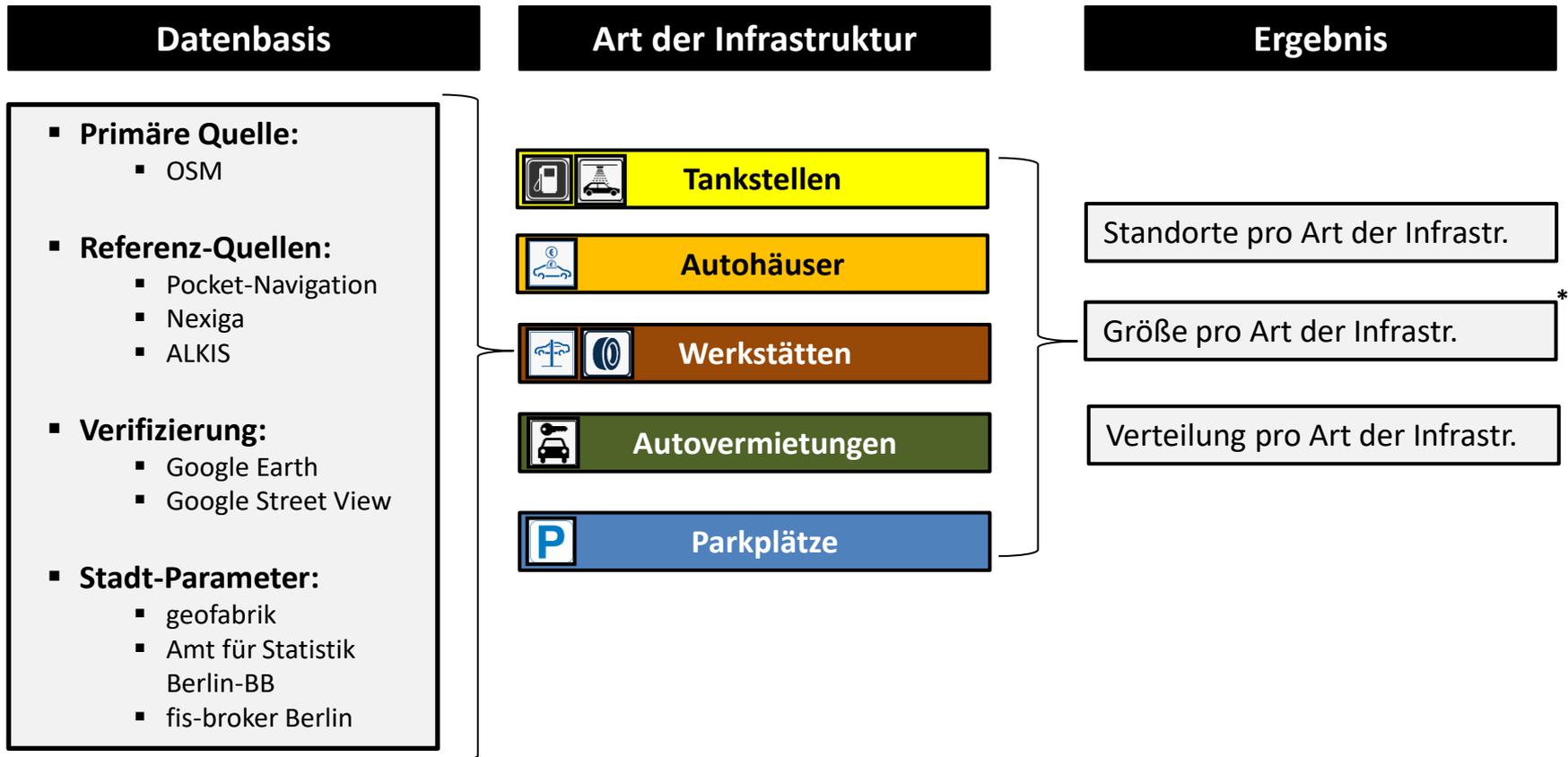
Neuköllner,
CC BY-SA 4.0,
via Wikimedia Commons



B) Kann diese für den Wohnungsmarkt genutzt werden? (Case Study: Berlin)



II Status Quo-Analyse - Methodik



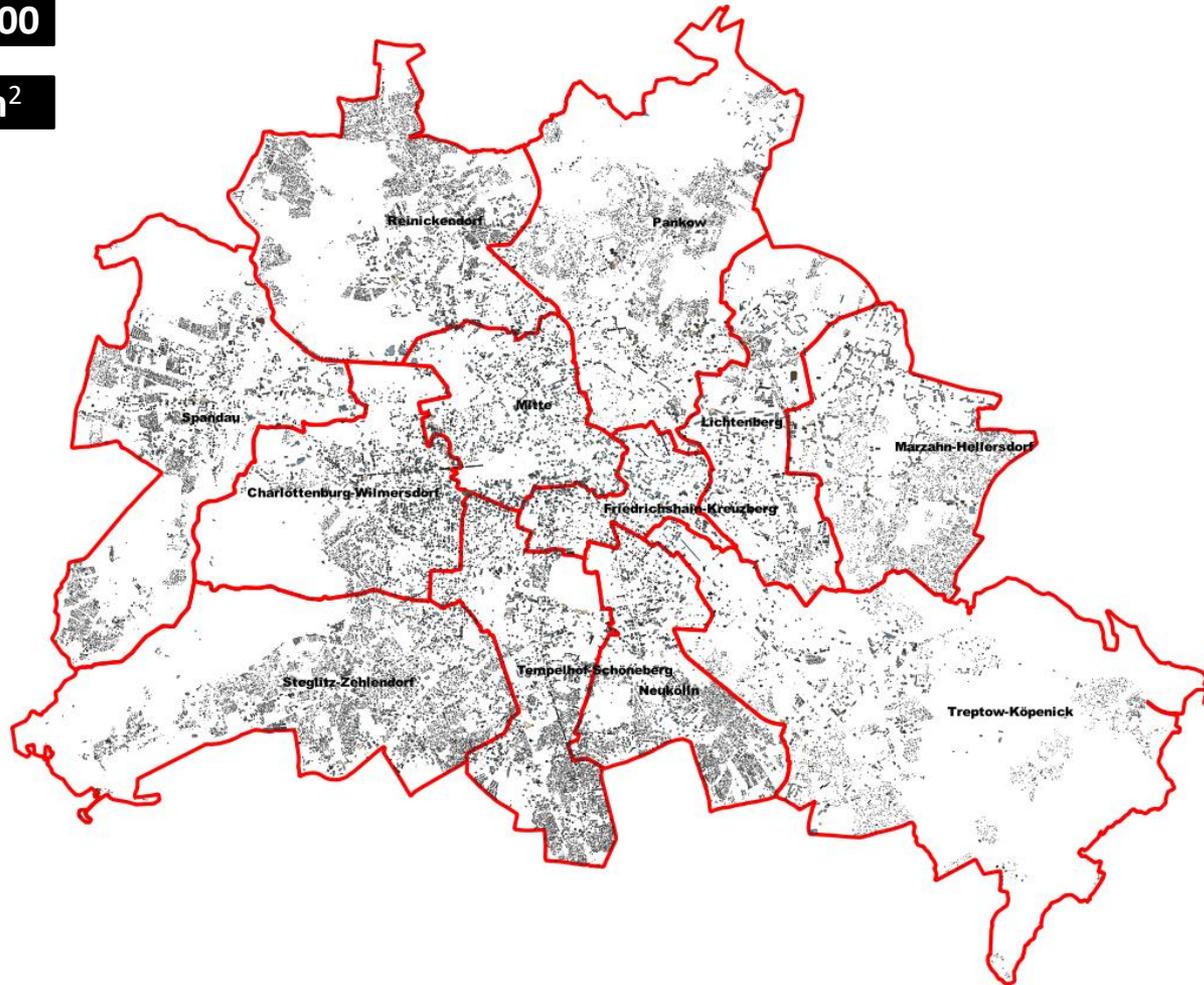
*Mit der Ausnahme von Garagen wurde die Infrastruktur unter 150m2 vernachlässigt



II Status Quo-Analyse - Überblick Berlin

Maßstab 1 : 170,000

Größe ~ 892 km²

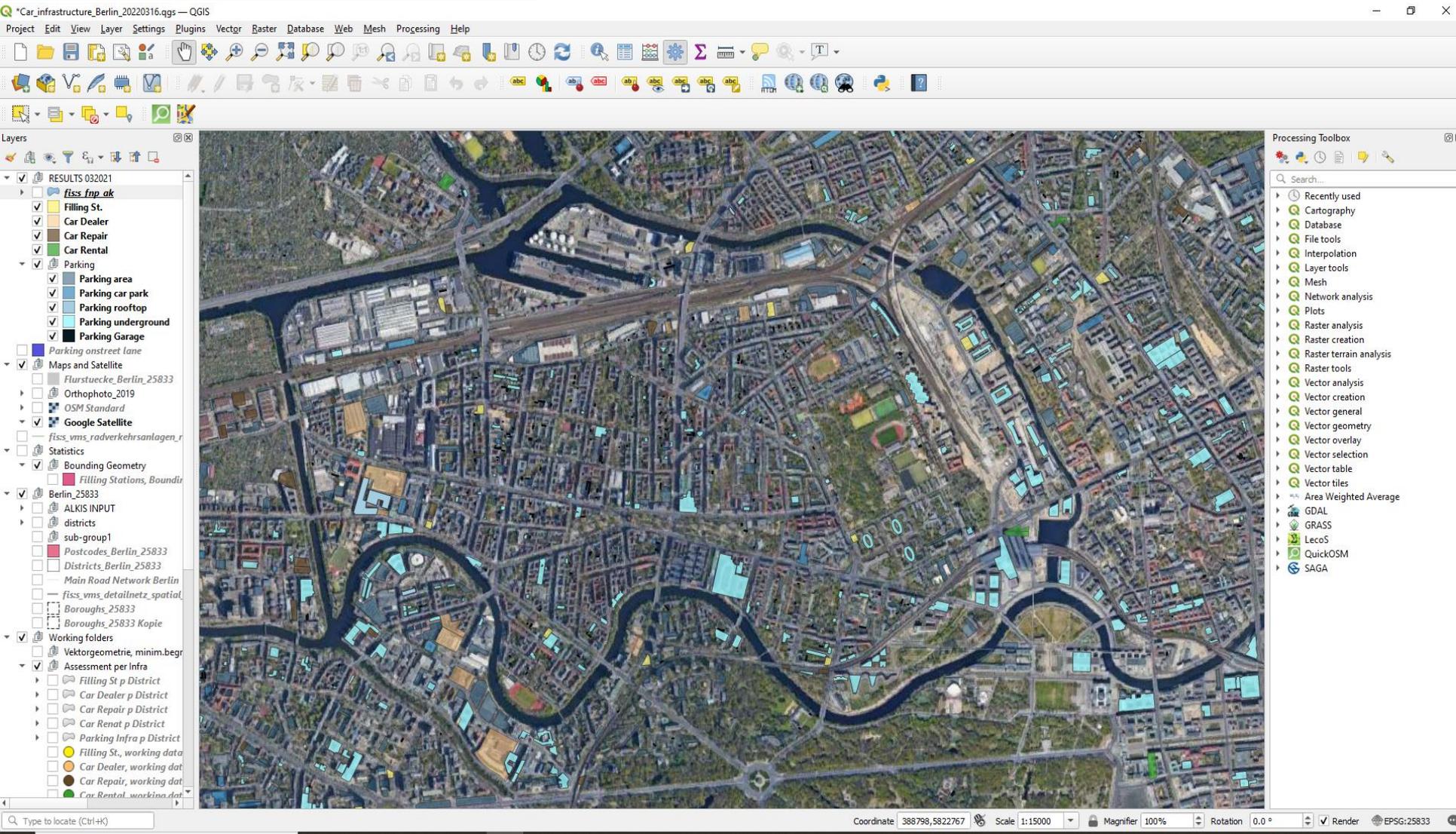


Koordinate 374736,5834965 Maßstab 1:170000 Vergrößerung 100%



II Status Quo-Analyse - Beispiel Moabit

Maßstab 1 : 15.000



II Status Quo Analyse - Beispiel Moabit

Maßstab 1 : 1.875



II Status Quo Analyse - Beispiel Moabit

Maßstab 1 : 15.000



III Ausblick & Einordnung Ergebnisse innerhalb Promotion

II Status-quo Analysis Berlin

Status-quo-Analyse zum Flächenverbrauch pro Art der automobilen Off-Street-Infrastruktur

GIS-Modell
Berlin

III Spatial Analysis Berlin

Analyse Nutzbarkeit Off-Street Auto-Infra. für Wohnungsbau

Indikatoren:

- Grünflächenversorgung
- FNP
- GFZ
- Hitzeinseln

IV Flächenberechnung

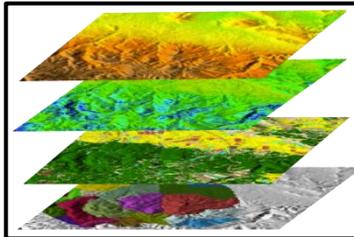
Vergleich zwischen dem Status Quo des Flächenverbrauchs und dem CO2-freien Szenario

V Polit. Handlungsempf.

Bsp.: Erfassung der Auto-Offstreet-Infrastruktur in Statistiken (Bsp. ALKIS)

VI Best Practices Berlin

Best Practices für Flächenumwidmung von Off-Street Auto-Infrastruktur



Engelbert Niehaus, CC BY-SA 3.0,
via Wikimedia Commons

Steffen Prößdorf, CC BY-SA 4.0, via
Wikimedia Commons

Gunnar Klack, CC BY-SA 4.0, via
Wikimedia Commons



V Diskussion

Und jetzt Ihre Fragen und Anregungen, bitte!

- Weitere, vernachlässigte Themen: Potenzial für Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel + urbane Landwirtschaft

alexander.czeh@dlr.de

www.experi-forschung.de

www.linkedin.com/in/alexander-czeh

