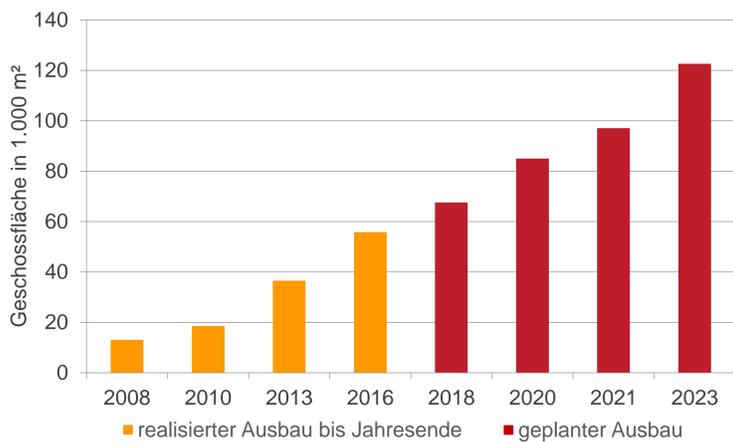


Die neue Stadt: Innovative Mobilität auf dem EUREF-Campus

Herausforderung: Entwicklung des EUREF-Campus

- Neuentwicklung eines innerstädtischen Quartiers
- Umwandlung einer Industriebrache
- Integration in bestehende Stadtstrukturen und Verkehrsanlagen
- Schnell wachsendes Areal mit steigenden Beschäftigten- und Besucherzahlen
- Verbesserungsbedarf der Radwege in der Umgebung



Arealentwicklung des EUREF-Campus (EUREF-Consulting 2018)

Ziel: Eine nachhaltige Mobilität auf dem EUREF-Campus



- Förderung energieeffizienter und emissionsarmer Verkehre
- Vernetzung der Ladeinfrastruktur und der E-Fahrzeuge
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Rückgewinnung des Straßenraums
- Modell für das Stadtquartier der Zukunft
- CO₂ Neutralität

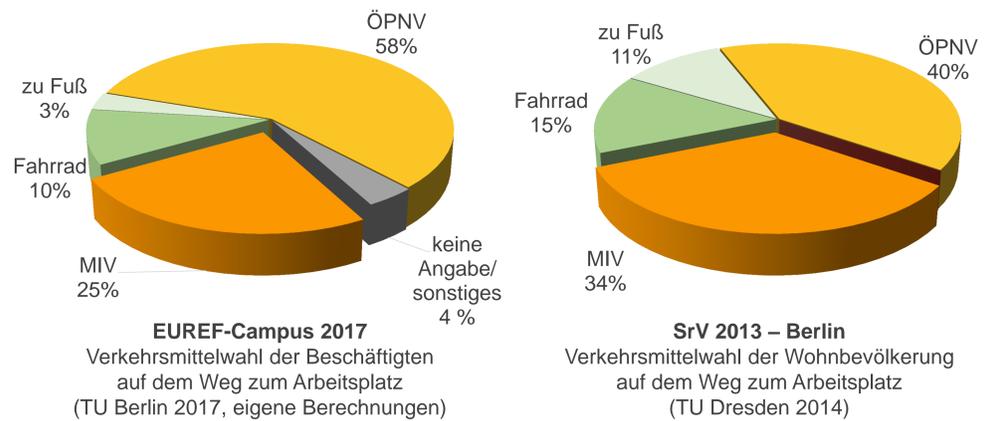
Umgesetzte Maßnahmen

Parkzonen für den Lieferverkehr	Umfangreiche Mobilitätsdienstleistungen als Alternative zum Auto	Sperrung oberirdischer Flächen für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor
Begrenzte Zahl an kostenpflichtigen Parkplätzen	Starker Ausbau der Ladeinfrastruktur	Radabstellplätze, Duschen und Umkleiden in den Neubauten



Ergebnis 1: Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zum Arbeitsplatz

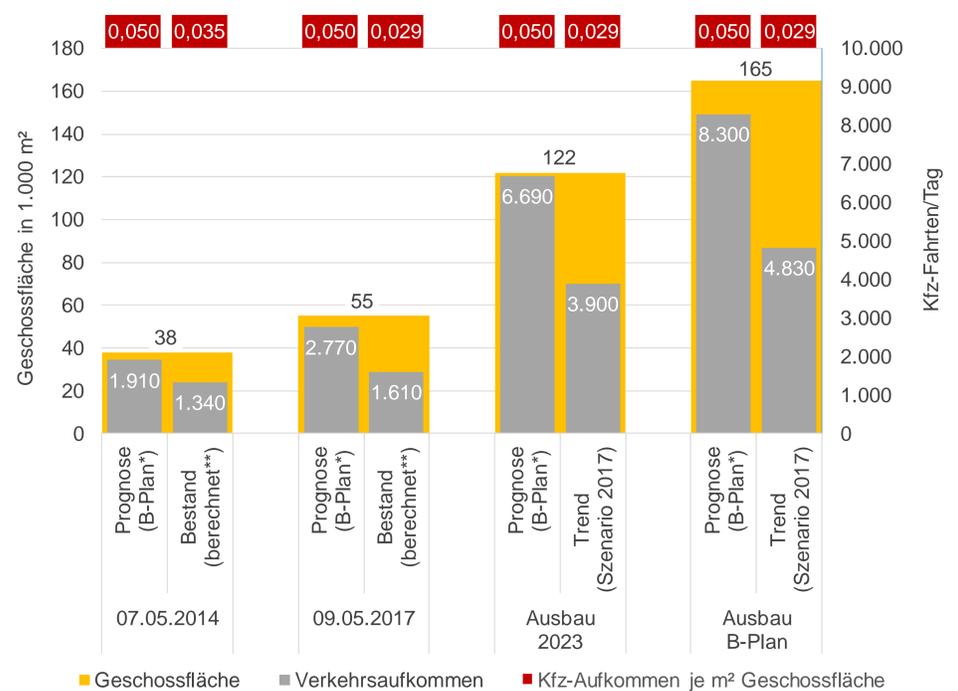
- Das Verhältnis „Umweltverbund“ (zu Fuß, Fahrrad, öffentlicher Verkehr) zu motorisiertem Individualverkehr (MIV) liegt bei 75 : 25.
- Aufgrund der guten ÖPNV Anbindung kommen die Beschäftigten seltener zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu Arbeit.



Datengrundlage

- Verkehrszählung (TU Berlin) und Mobilitätsbefragung (InnoZ) auf dem EUREF-Campus am Dienstag, den 9. Mai 2017
- Anzahl der Ankünfte nach Verkehrsmitteln (Kfz, Rad, zu Fuß) zwischen 8 und 10 Uhr (n=940 Ankünfte)
- Befragung der Beschäftigten nach dem zuvor genutzten Verkehrsmittel; ankommende Fußgänger und Radfahrer (n=278 Personen)

Ergebnis 2: Entwicklung des Kfz-Aufkommens



* Das verkehrliche Gutachten zum B-Planverfahren ging von einer max. Geschossfläche von 165.000 m² aus. Der Prognoseverkehr wurde auf 8.300 Kfz-Fahrten pro Tag berechnet (Hoffmann-Leichter 2008). Bezogen auf die Geschossfläche bedeutet dies ein Verkehrsaufkommen von etwa 0,050 Kfz/m².

** Durch die Verkehrserhebungen der TU Berlin konnte ein theoretisches Verkehrsaufkommen pro 24 Stunden ermittelt werden. Die Hochrechnung der Tageswerte erfolgte nach dem HBS 2001 auf Basis der Zählwerte zwischen 15 und 18 Uhr.

Entwicklung des Kfz-Aufkommens (TU Berlin 2018, eigene Berechnungen)

→ Der EUREF-Campus ist weniger „autoorientiert“ als angenommen: Das prognostizierte Kfz-Aufkommen ist erheblich höher, als im Bestand vorhanden bzw. zukünftig zu erwarten ist.

→ Die umgesetzten Maßnahmen zeigen Wirkung: Bezogen auf die Geschossfläche hat sich das Verkehrsaufkommen seit 2014 deutlich reduziert.