

28.02.2024 11:19

Neue Studie über Berlin und 18 weitere europäische Städte

Birgit Holthaus *Pressestelle*

[Climate Change Center Berlin Brandenburg](#)

Klimafreundliche Stadtplanung sollte Autoverkehr durch mehr Wohnraum in der Innenstadt reduzieren

Auf der Suche nach einem nachhaltigen Leben in der Stadt ist das Verständnis der komplexen Beziehungen zwischen Stadtplanung und Mobilitätsverhalten entscheidend. Eine kürzlich in Transportation Research Part D veröffentlichte Studie unseres Forscherteams Dr. Peter Berrill et al. beleuchtet dieses Thema, indem es die komplizierten Zusammenhänge zwischen Besiedlung, Autobesitz und Mobilitätsverhalten in Berlin und 18 weiteren europäischen Städten untersucht. Die Forschung wurde vom Horizon-Programm der EU und vom Climate Change Center Berlin Brandenburg gefördert.

Die Ergebnisse zeigen, dass die Entfernung des Wohnorts zum Stadtzentrum ausschlaggebend für ein klimafreundliches Verkehrsverhalten ist. Die Studie hat ergeben, dass das Wohnen in der Nähe des Stadtzentrums mit einer signifikanten Verringerung des Autobesitzes, der Fahrstrecken und der Bevorzugung des Autos gegenüber anderen Verkehrsmitteln verbunden ist. Diese Verringerung kann in einigen Fällen nicht-linear sein, wie z.B. der exponentielle Anstieg des Autobesitzes jenseits von 6 km vom Stadtzentrum in Berlin.

Die Forschung identifiziert auch demographische Gruppen, die unterschiedliche Mobilitätsmuster aufweisen. Faktoren wie Haushaltseinkommen und Haushaltsgröße sind wichtig für den Autobesitz, während Alter und Geschlecht die Wahl des Verkehrsmittels beeinflussen können. Fahrten in Begleitung von Kindern werden weitaus häufiger mit dem Auto unternommen als Fahrten zu anderen Zwecken, was zeigt, dass bestimmte demografische Gruppen möglicherweise zusätzliche Unterstützung benötigen, um den Übergang zu einer klimaneutralen, nicht-motorisierten Mobilität zu schaffen.

Erhebliche Unterschiede sind auch nach geografischen Gesichtspunkten zu beobachten - in deutschen Städten ist der Anteil des Fahrrads am Verkehrsaufkommen wesentlich höher als in Städten in Frankreich, Wien oder Madrid. Der Autobesitz und die Autonutzung sind in größeren Städten tendenziell geringer. Indem sie die entscheidende Rolle der Stadtform für die Mobilitätsentscheidungen erkennen, können die Städte gezielte Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität ergreifen. Politische Maßnahmen, die eine Wohnbebauung in der Nähe der Stadtzentren fördern, können in Verbindung mit einem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und einer aktiven Verkehrsinfrastruktur die Abhängigkeit vom eigenen Auto und die damit verbundenen Umweltauswirkungen erheblich verringern.

Durch eine datengestützte und evidenzbasierte Stadtplanung, die sich solche Forschungsergebnisse zunutze macht, können Städte erhebliche Fortschritte in Richtung Nachhaltigkeit, verbesserte öffentliche Gesundheit und höhere Lebensqualität für ihre Einwohner erzielen.

"Das Climate Change Center Berlin Brandenburg gratuliert den Autoren zu ihrer neuesten Veröffentlichung und ist dankbar, dass es von der Berliner Senatsverwaltung für Wissenschaft die finanziellen Mittel zur Unterstützung dieser Studie erhalten hat", erklärt CCC-Geschäftsführerin Dr. Anita Dame. Die Forschung wurde auch durch das Forschungs- und Innovationsprogramm Horizon 2020 der Europäischen Union im Rahmen der Marie Skłodowska-Curie-Finanzhilfvereinbarung Nr. 101027476 (SUFFICCS-Projekt) und der Finanzhilfvereinbarung Nr. 101056810 (CircEUlar-Projekt) gefördert.

Wissenschaftliche Ansprechpartner:

Dr. Peter Berrill

E-Mail peter.berrill@tu-berlin.de

Originalpublikation:

<https://doi.org/10.1016/j.trd.2024.104087>

Weitere Informationen:

<http://www.climate-change.center>