Das Team hat nach 25monatiger Arbeit einen Bericht von 327 Schreibmaschinenseiten vorgelegt, zu dem noch ein weiterer umfangreicher Anlageteil von Gutachten gehört, die sich mit speziellen Problemen befassen. Der gesamte Schlußbericht des Teams ist von der Prämisse geprägt, daß der wachsende Verkehr zu einer zunehmenden Einschränkung des Bewegungsspielraumes der in Verdichtungszonen wohnenden Bürger geführt habe. Damit sei eine Verringerung des Wohn- und Freizeitwertes in Kernstadtbereichen durch die vom Kraftfahrzeugverkehr ausgehende Emission und ein hohes Sicherheitsrisiko, insbesondere für Fußgänger, gegeben. Die wirtschaftliche Konzentration in Verdichtungszonen und die damit zusammenhängende Gefahr der Beeinträchtigung der für Berlin typischen Multifunktionalität der Zentren ist ein weiterer Gegenstand der Ausgangsprämissen. Das Team hat aus diesen Vorstellungen heraus die Forderungen abgeleitet, daß der Individualverkehr durch gezielte Beeinflussung der Verkehrsmittelauswahl verringert werden müsse, um die Priorität für den öffentlichen Nahverkehr sicherzustellen. Auch die Entlastungen umweltsensibler Stadtbereiche vom Kfz-Verkehr steht als Forderung an führender Stelle.

Aus diesen Forderungen leitet das Team dann Maßnahmevorschläge ab, zu denen sowohl die Einrichtung von Fußgängerzonen als auch der Ausbau des 300 km Verbundnetzes für U- und S-Bahn gehört. Zu dem Maßnahmenkatalog gehört ferner die weitere Einrichtung von Busfahrstreifen und Park- und Rideplätzen an besonders geeigneten Punkten des Schnellbahnsystems.

Die Einsatzmöglichkeiten neuer Technologien sind gesondert untersucht worden mit dem Ergebnis, daß bei dem umfangreichen vorhandenen Schnellbahnnetz in Berlin solche Systeme nur eine ergänzende Funktion haben könnten. Dennoch werden entsprechende Projektstudien für Berlin empfohlen.

Bei der Umsetzung der Zielvorstellungen zur Reduzierung des Individualverkehrs in praktikable Maßnahmen sah sich das Team vor der Schwierigkeit, daß Wirtschaftsverkehr und privater Kraftfahrzeugverkehr, auch der Berufsverkehr mit dem Kraftfahrzeug, nicht voneinander zu trennen sind. Zwar könnten Teile des Kraftfahrzeugverkehrs auf den öffentlichen Personennahverkehr verlagert werden, der Wirtschaftsverkehr muß jedoch in starkem Maße mit Kraftfahrzeugen die umfassenden Versorgungsbedürfnisse des urbanen Gemeinwesens befriedigen. Das Team empfiehlt als geeignete Maßnahme die Vervollständigung des Autobahnnetzes in bestimmten Teilen. Diese Hauptverkehrsadern werden durch ein übergeordnetes Hauptverkehrsstraßennetz ergänzt, das zwar gegenüber den Vorstellungen des früheren Generalstraßenplanes eine Reduzierung der Maßnahmen vorsieht, insgesamt jedoch eine leistungsfähige Abwicklung des Straßenverkehrs sicherstellt, während die nachteiligen Einflüsse des Kraftfahrzeugverkehrs in den flächenhaft verteilten Netzen der Erschließungsstraßen reduziert werden sollen.

Im Anschluß an diesen Maßnahmenkatalog werden in Einzelbereichen ganz konkrete Zielvorstellungen in einem hierar-

Die Bismarckstraße in Charlottenburg als breiteste Straße Berlins mit 5 Spuren in jeder Richtung