



Verkehr

Stadtentwicklungsplan Verkehr 2025

Nachhaltig unterwegs

Nachhaltig unterwegs	01
Der Stadtentwicklungsplan Verkehr 2025	
Das Leitbild	02
Vision Berlin 2040	
Aller guten Dinge sind zwölf	05
Die Zieldimension	
Planen mit Strategie	06
Handeln mit Konzept	
Handlungskonzept/Teilstrategien I–VII	07
Teilstrategie I – Förderung des Umweltverbundes	07
Teilstrategie II – Unterstützung des Wirtschaftsverkehrs	08
Teilstrategie III – Stadt-, Umwelt- und Lebensqualität	09
Teilstrategie IV – Mobilitäts- und Verkehrsmanagement	10
Teilstrategie V – Innere Stadt – der Bereich innerhalb des S-Bahn-Rings	11
Teilstrategie VI – Äußere Stadt und die Verflechtung mit dem näheren Brandenburg	12
Teilstrategie VII – Die Verkehrsverknüpfung der Hauptstadtregion mit Deutschland und Europa	13
Vorausschauend geprüft	14
Die Wirkung	

NACHHALTIG UNTERWEGS

Der Stadtentwicklungsplan Verkehr 2025

Moderne Mobilität für die Metropole. Heute, morgen und übermorgen.

Karl Scheffler sagte 1910: Berlin sei „dazu verdammt: immerfort zu werden und niemals zu sein“. Stimmt das wirklich? Ja, vor allem, wenn sich die Dinge deutlich verändern, wie ein Blick auf die Entwicklung des Verkehrs an vielen Stellen der Stadt zeigt.

Schon 2003 war es Maßgabe des ersten Stadtentwicklungsplans Verkehr, den Trend zu immer mehr Motorisierung in der Stadt zu bremsen. Busse, Bahnen, Fahrräder und auch der Verkehr zu Fuß sollten Berlin stärker prägen. Heute zeigt ein Blick auf die Verkehrskennzahlen, dass Berlin diesem Ziel einen großen Schritt näher gekommen ist.

So soll es auch weitergehen: Es gilt, Mittel und Wege zu finden, um den Menschen und Unternehmen in der Stadt Mobilität zu ermöglichen – sozial gerecht, ökologisch und ökonomisch sinnvoll. Das Zusammenspiel zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern soll die Stärke jedes Verkehrsträgers zur vollen Geltung bringen.

Das ist – vor dem Hintergrund der Komplexität einer Großstadt – keine einfache Aufgabe. Neue planerische Ansätze sind gefragt, die über den Handlungsrahmen der »klassischen« Verkehrsplanung hinaus reichen. Und: Berlin ist keine Insel, die Verkehrspolitik muss mit der Brandenburgs, des Bundes und der Europäischen Union verknüpft werden.

Einer für alle: der »Runde Tisch Verkehr« als stadtgesellschaftlicher Resonanzboden

Wer sicherstellen will, dass alle Perspektiven angemessen berücksichtigt werden, muss die maßgeblichen Interessenvertreter frühzeitig und kontinuierlich einbeziehen. Das Forum dafür bei der Erarbeitung des Stadtentwicklungsplanes Verkehr war der »Runde Tisch Verkehr«. Hier trafen regelmäßig Vertreterinnen und Vertreter der politischen Fraktionen im Abgeordnetenhaus, der Bezirke, aus Verbänden sowie verschiedenen Interessengruppen mit ihren stadt- und verkehrspolitischen Positionen aufeinander.

Konstruktive Diskussionen im Forum bildeten eine wichtige Grundlage für alle strategischen Ansätze der Planung. Zusätzlich nahm der »Wissenschaftliche Beirat« die Rolle eines »Aufsichtsrates« ein. Der so gemeinsam erarbeitete Stadtentwicklungsplan Verkehr ist das »Kursbuch der Berliner Verkehrspolitik« und bildet heute den Rahmen für die konkreten Planungen und Maßnahmen im Verkehrsbereich auf der Ebene der Stadt.

Aber: Der Stadtentwicklungsplan Verkehr ist keine starre Vorgabe, sondern flexibel genug, um sich an geänderte Rahmenbedingungen anzupassen.

Verkehrspolitischer Gestaltungsbedarf oder ein Blick auf die »Baustellen«

Vielen ist es nicht bewusst, aber der Verkehr in Berlin hat in den zurückliegenden Jahren leicht abgenommen. Vor allem das Aufkommen im Kfz-Verkehr verringerte sich, wohingegen das Aufkommen bei Bus und Bahn, aber auch beim Fuß- und Radverkehr, zugenommen hat. Fast jeder zweite Berliner Haushalt verfügt nicht über einen Pkw, wobei viele Menschen durchaus freiwillig auf das Auto verzichten.

Positiv für eine möglichst nachhaltige Verkehrsentwicklung wirken sich auch die Raum- und Siedlungsstrukturen in der Region aus. So ist der Wegzug aus der Stadt in das Umland gering und nimmt dazu noch ab. Das Ergebnis: kurze Wege für viele! Diese gehören auch bei der Versorgung sowie bei der Freizeitgestaltung zum Berliner Leben. Der Anteil der älteren Bevölkerungsgruppen in Berlin wird weiter steigen. Neue Anforderungen an Mobilität sind die Folge.

Im Güterfernverkehr haben Bahn und Binnenschiff wieder an Bedeutung gewonnen. Die Straße dominiert aber nach wie vor den Transport von Gütern. Kleinteiligere und weniger bündelungsfähige Lieferungen führen zu einer Zunahme von Lieferverkehr im Stadtgebiet. Die Gestaltung eines stadtverträglichen Wirtschaftsverkehrs bleibt deshalb eine zentrale Aufgabe.

Trotz günstiger Voraussetzungen und wahrscheinlich weiter abnehmender Verkehrsmengen sind die Belastungen durch Lärm, Feinstaub und Stickoxide noch hoch und überschreiten an einigen Hauptverkehrsstraßen die zulässigen Grenzwerte der EU. Im Straßen- und Schienennetz hat sich ein Rückstand bei der Netzpflege und Instandhaltung aufgebaut. Der Grundsatz »Bestandserneuerung vor Ausbau« gilt weiter – auch mit Blick auf die schwierige Finanzlage der Stadt.

DAS LEITBILD

Vision Berlin 2040



Der Plan: Berlin bietet ...

Das Leitbild des Stadtentwicklungsplans gibt differenzierte Antworten auf eine ganz einfach formulierte Frage: »Wohin wollen wir?« Damit ist das Leitbild der erste Schritt auf dem Weg zu einem Verkehrssystem, das der Endlichkeit natürlicher Ressourcen und dem Klimaschutz Rechnung trägt. Die Bausteine des Leitbilds enthalten Aussagen darüber, wie der Verkehr sich künftig besser in den städtischen Raum einfügen soll.

... zukunftsfähige Mobilität für alle!

Stellen wir uns Berlin im Jahr 2040 vor. Zugegeben, das scheint noch lange hin zu sein, aber ein Zukunftsbild braucht diesen großen Abstand zu heute, da die Entwicklungen im Verkehr viel Zeit benötigen. Berlin ist dann eine vielfältige, lebendige und sozial gemischte Stadt und Heimat für verschiedene kulturelle, soziale und ethnisch geprägte Milieus. Die Metropole wird Platz bieten für Wohnen, Arbeit, Freizeit und Erholung. Ja, das ist Berlin auch schon heute. Aber die Art und Weise, wie wir im Jahr 2040 Wege in der Stadt zurücklegen, wird sich ändern: Sehr viele Menschen entscheiden täglich neu, wie sie an ihren Zielen am besten ankommen. Weniger Autos werden durch die Straßen fahren; dafür sieht man noch mehr Radfahrer und Fußgänger.

... eine Großstadt mit hoher Lebensqualität!

Bis zum Jahr 2040 werden in der Innenstadt und in den Außenbezirken neue Quartiere entstanden sein. Die Stadt wird weiterhin geprägt sein von unterschiedlichen Zentren. Auch die einzelnen Kieze werden ihre charakteristischen Eigenheiten bewahren und verleihen so der Vielfältigkeit ihrer Bewohnerinnen und Bewohner Ausdruck.

Die Zukunft bringt mehr sozial- und bedürfnisgerechte sowie umweltverträgliche Mobilität: Die kompakten und verkehrersparsamen Raumstrukturen ermöglichen allen Menschen die aktive Teilnahme am Verkehr und verbessern die Bedingungen für das Zufußgehen und Radfahren. Im Ergebnis darf sich Berlin über das Image einer sehr lebenswerten Großstadt freuen, die zudem als eine der fußgängerfreundlichsten Metropolen Europas gilt.

... eine attraktive Innenstadt!

Auch im fortgeschrittenen Jahrhundert ist die attraktive Berliner Innenstadt für viele Menschen ein beliebter Wohn- und Arbeitsort. Ehemals laute und mit Feinstaub belastete Straßen werden zu vielfältig genutzten Boulevards. Mit dem Pkw wird in der Innenstadt nur gefahren, wenn es zwingend notwendig ist. Es sind attraktive Straßenräume und Plätze mit hoher Aufenthalts- und Wohnqualität entstanden, von der auch Einzelhandel und Tourismus profitieren. Der auf die Innenstadt orientierte Wirtschaftsverkehr hält den Fluss an Waren und Dienstleistungen aufrecht und trägt zur Attraktivität bei – stadtverträglich und effizient organisiert.

... Wirtschaftsverkehr – effizient, effektiv und umweltbewusst!

Der Wirtschaftsverkehr im Jahr 2040 hat sich in jeder Beziehung positiv entwickelt. Wesentliche Impulse dafür haben die Unternehmen selbst gesetzt. Effiziente, umweltfreundliche und bezahlbare Fahrzeuge aller Größen und Nutzlastklassen kommen zum Einsatz – vom Lastenfahrrad bis zum Lkw für Großraum und Schwertransporte. Neue stadtverträgliche Logistikkonzepte werden gemeinsam entwickelt und getestet – innerhalb der Stadt wie auch in der Verknüpfung mit dem Umland.

Auch das breit zur Anwendung kommende betriebliche Mobilitätsmanagement leistet einen Beitrag: Betriebe bieten Firmentickets, Fahrgemeinschaften oder Carsharing an.

Ein »Comeback« von Schifffahrt und Schiene haben dafür gesorgt, dass Berlin bei Neuansiedlungen mit besserer Infrastruktur punkten kann. Bei der Standortentscheidung für Neuansiedlungen von Betrieben werden schon frühzeitig die verkehrlichen Wirkungen berücksichtigt.

... die Erfüllung einer Vision: sauber, leise und postfossil!

Entstanden ist ein Verkehrssystem, das sauber und leise ist und auf alternative Rohstoffe zurückgreift. Auf Hauptverkehrsstraßen sorgt ein umweltorientiertes Verkehrsmanagement für die Einhaltung der Grenzwerte bei Luft- und Lärmbelastung. Zahlreiche umweltseitige Maßnahmen im Verkehrsbereich haben die Lebensqualität erhöht – und die Berlinerinnen und Berliner schätzen und unterstützen dies. Auch deshalb entscheiden sich im Jahr 2040 viele für ein Leben ohne eigenen Pkw. Vermisst wird das Auto kaum. Dank des Vorhandenseins vielfältiger, leicht zu kombinierender Mobilitätsangebote, die vom »klassischen« Öffentlichen Personennahverkehr über Carsharing mit emissionsarmen Autos und Leihfahrrädern bis hin zu einer neu entdeckten Lust am Zufußgehen reichen. Auch die Förderung der Elektromobilität auf der Basis der Nutzung regenerativer Energien hat hier einen wichtigen Beitrag geleistet.

... Verkehrsinnovationen, die Mobilität und Wirtschaft stärken!

Überhaupt: Innovationen und neue Verkehrstechnologien sind entscheidend für eine neue Mobilität 2040. Technische und organisatorische Potenziale sind erschlossen und für Stadt und Wirtschaft nutzbar gemacht worden. Dazu beigetragen hat eine lokal und international vernetzte Verkehrs- und Mobilitätsforschungslandschaft, deren Verkehrsprodukte und Dienstleistungen »Made in Berlin« international nachgefragt werden und einen wichtigen Wirtschaftsfaktor darstellen.

... eine gut vernetzte Metropolregion!

Im Jahr 2040 ist Berlin mehr als eine Stadt – zusammen mit Brandenburg bildet sie die gut vernetzte Metropolregion. Neue Wohngebiete sind hauptsächlich entlang der Schienenverkehrsachsen entstanden. Die Angebote des Öffentlichen Personennahverkehrs sind hervorragend vernetzt und Regionalverkehr verbindet die berlinfernen Gebiete untereinander und mit der Hauptstadt. Die Berlinerinnen und Berliner profitieren von der guten Erreichbarkeit des landschaftlich reizvollen Umlands und der Nahtourismus boomt.

... international eine hervorragende Erreichbarkeit!

Stadt und Region als Wohnort, Reiseziel und Wirtschaftsstandort sind durch den Flughafen Berlin Brandenburg auch vom Ausland gut zu erreichen. Über schnelle Schienenwege sind Berlin und Brandenburg mit den nationalen und europäischen Metropolregionen auch in Zentral- und Osteuropa gut verbunden, und Berlin freut sich im Jahr 2040 über einen lebendigen wirtschaftlichen, wissenschaftlichen und kulturellen Austausch, der weit über Ländergrenzen hinausgeht. Insbesondere durch die enge Vernetzung und Zusammenarbeit Berlins mit seinen europäischen Nachbarregionen konnten Infrastruktur- und Angebotsdefizite im Schienenverkehr beseitigt werden.

ALLER GUTEN DINGE SIND ZWÖLF

Die Zieldimension

Die Grundlage für die zwölf Ziele des Stadtentwicklungsplans Verkehr sind die vorhandenen Leitlinien nachhaltiger Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung. Darauf aufbauend wurden die Zielvorgaben für das Jahr 2025 entwickelt. Die folgenden zwölf Qualitätsziele und vier Zieldimensionen bilden das Fundament des Handlungskonzeptes.

Die ökonomische Zieldimension

- Die Fern-Erreichbarkeit soll verbessert und die zentrale Lage in Europa an der Schnittstelle zwischen West- und Mittel-Ost-Europa soll durch eine bessere Einbindung in die transeuropäischen Netze ausgenutzt werden.
- Berlin und die Siedlungsgebiete entlang der von Berlin ausgehenden Achsen sollen besser angebunden werden.
- Der Wirtschaftsverkehr soll unter anderem durch ausreichende Kapazitäten der Verkehrsnetze und Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur gesichert und gestärkt werden.
- Die Rahmenbedingungen für das Gesamtverkehrssystem sollen so verändert werden, dass sie die Effektivität und ökonomische Nachhaltigkeit steigern.

Die soziale Zieldimension

- Gleiche Mobilitätschancen sollen unter Berücksichtigung der unterschiedlichsten Bedürfnisse gewährleistet werden.
- Die polyzentrische Stadtstruktur soll durch eine bessere Erreichbarkeit der städtischen Teilräume, der Stadtteile untereinander und der innerstädtischen Hauptzentren gestärkt werden.
- Durch den Rückbau von überdimensionierten Straßen, die Aufwertung von Straßenräumen sowie die Beachtung historischer Verkehrsnetzstrukturen soll die Stadtverträglichkeit des Verkehrs verbessert werden.
- Bei allen Verkehrsarten und in allen Stadträumen soll die Verkehrssicherheit deutlich erhöht werden.

Die ökologische Zieldimension

- Der Verkehr soll weniger Ressourcen, wie beispielsweise Energie und versiegelte Flächen, verbrauchen.
- Die Belastung der städtischen und globalen Umwelt durch den Verkehr soll gesenkt werden.
- Der stadtverträgliche Verkehr soll für sich verändernde Mobilitätsbedürfnisse, beispielsweise durch Inter- und Multimodalität oder auch weniger motorisierten Verkehr, gestärkt werden.

Die institutionelle Zieldimension

- Bei der Erarbeitung von Zielen und Konzepten und der Umsetzung von Maßnahmen sollen betroffene Akteure beteiligt werden.

Diese Qualitätsziele werden durch 44 Handlungsziele konkretisiert. Die Handlungsziele sind dabei teilweise quantifiziert und damit auch messbar. So ist auch eine konkrete Beurteilung der Zielerreichung möglich.

PLANEN MIT STRATEGIE HANDELN MIT KONZEPT

Den Kern des Stadtentwicklungsplans Verkehr bildet das strategisch ausgerichtete Handlungskonzept mit Blick auf das Jahr 2025. Es besteht aus sieben Teilstrategien, die alle wichtigen sachlichen und räumlichen Bereiche benennen, in denen es zu handeln gilt. Dieses Handlungskonzept stützt sich auf Analysen bisheriger und künftiger Entwicklungstrends, bündelt die formulierten Ziele für das jeweilige Handlungsfeld und benennt die Kernmaßnahmen.

Der gesamte Maßnahmenkatalog enthält Kosten, die zeitliche Einordnung und Zuständigkeiten für raumstrukturelle, preis- und ordnungsrechtliche sowie ordnungspolitische, organisatorische, informations- und motivationsbezogene sowie infrastrukturelle Maßnahmen. Die Teilstrategien sind grundsätzlich so angelegt worden, dass Synergieeffekte zwischen den Maßnahmen erzielt werden können.

Klare Regeln sorgen für einen klaren Kurs

Im Handlungskonzept sind die Kernmaßnahmen des Stadtentwicklungsplans Verkehr nach klaren Kriterien gewichtet:

- Die einzelne Maßnahme leistet einen Beitrag zur Erfüllung mehrerer im Stadtentwicklungsplan Verkehr benannter Ziele.
- Die Maßnahme bewirkt mindestens hohe Effekte – zum Beispiel mit Blick auf die Verbesserung der Erreichbarkeit, die Erhöhung der Verkehrsqualität, der Verkehrssicherheit oder die Steigerung der Zuverlässigkeit.
- Die Umsetzung der jeweiligen Maßnahme ist bis 2025, also immer innerhalb des Betrachtungszeitraums des Stadtentwicklungsplans Verkehr, möglich.

Das Geld im Blick

Um sicherzustellen, dass die Maßnahmen des Stadtentwicklungsplans Verkehr auch langfristig finanziert werden können, wurde ein Abgleich zwischen dem voraussichtlich verfügbaren Budget und dem Bedarf an finanziellen Mitteln für die Maßnahmen vorgenommen. Aber: Aussagen zur zukünftigen Entwicklung der zur Verfügung stehenden Finanzen können nicht sicher getroffen werden. Deshalb wurden zwei Szenarien durchkalkuliert – ein optimistisches und ein pessimistisches. Ein mittleres Szenario dient als Orientierungshilfe für die Aufstellung eines realistischen Maßnahmenkatalogs.

Betrachtet wurden dabei nur die Finanzmittel, die »frei« für Verkehrsaufgaben einsetzbar sind und beispielsweise keiner anderen Zweckbindung unterliegen. Im Ergebnis werden für das optimistische Eckszenario ein Volumen von rund 7,6 Milliarden Euro, für das mittlere Szenario rund 7 Milliarden Euro und für das pessimistische Eckszenario rund 6,6 Milliarden Euro für den Zeitraum bis 2025 angesetzt.

Den Szenarien gegenübergestellt wurde der Finanzbedarf, wie er sich gemäß dem Maßnahmenkatalog des Stadtentwicklungsplans Verkehr darstellt: in Summe rund 7,5 Milliarden Euro für den Zeitraum von 2010 bis 2025. Trotz einiger Risiken ist der Stadtentwicklungsplan Verkehr damit aus heutiger Sicht plausibel kalkuliert und die Kernmaßnahmen sind grundsätzlich finanzierbar. Dies wird auch dadurch unterstützt, dass zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten (wie zum Beispiel über Sonderprogramme) nicht berücksichtigt wurden.



TEILSTRATEGIE I

Förderung des Umweltverbundes

Die Teilstrategie ist in erster Linie darauf ausgerichtet, die Anteile der Verkehrsträger des Umweltverbundes (also der Wege, die mit dem Öffentlichen Personennahverkehr, dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden) weiter zu erhöhen. Ziel ist es, dass bis 2025 in Berlin 75 Prozent, in der Innenstadt sogar 80 Prozent, der Wege der Berliner Bevölkerung mit dem Öffentlichen Personennahverkehr, dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden.

Die Strategie beinhaltet siedlungsstrukturelle Maßnahmen, welche die polyzentrale Stadtstruktur stärken, kurze Alltagswege unterstützen sowie Standorte mit schon heute hochwertigen Anbindungen an den Öffentlichen Personennahverkehr fördern. Um zur Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs anzuregen, müssen zum Beispiel die Angebote an die zeitliche Nachfrage angepasst werden. Mehr Flexibilität, kurze Reisezeiten oder leichte Zustiegs- und Umstiegsmöglichkeiten gehören auch zu diesen Maßnahmen.

Aufgrund begrenzter finanzieller Möglichkeiten kann voraussichtlich nicht mehr Verkehr durch die Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr

bestellt werden. Vielmehr müssen alle Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung genutzt werden. Ein Beispiel dafür sind Maßnahmen zur Beschleunigung von Bus und Straßenbahn. Aber auch Netzergänzungen oder -erweiterungen sind für einzelne und stark genutzte Verbindungen und zur Verbesserung von Umstiegsmöglichkeiten vorgesehen.

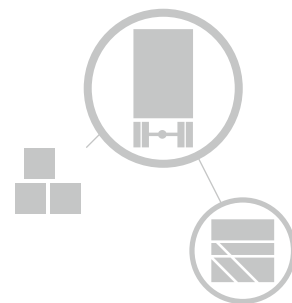
Darüber hinaus sollen die Angebote des Öffentlichen Personennahverkehrs besser mit dem Rad- und Fußverkehr, aber auch mit dem Carsharing, verzahnt werden.

Die stärkere Nutzung des Fahrrads lässt sich durch einen größeren Anteil am öffentlichen Straßenraum (z. B. Radwege) erreichen. Der Ausbau des Wegenetzes wird ergänzt durch eine neue Wegweisung und zusätzliche Fahrradabstellplätze. Auch beim Fußgängerverkehr gibt es Steigerungspotenziale, wenn Sicherheit, Bequemlichkeit und Attraktivität der öffentlichen Räume erhöht werden.



TEILSTRATEGIE II

Unterstützung des Wirtschaftsverkehrs



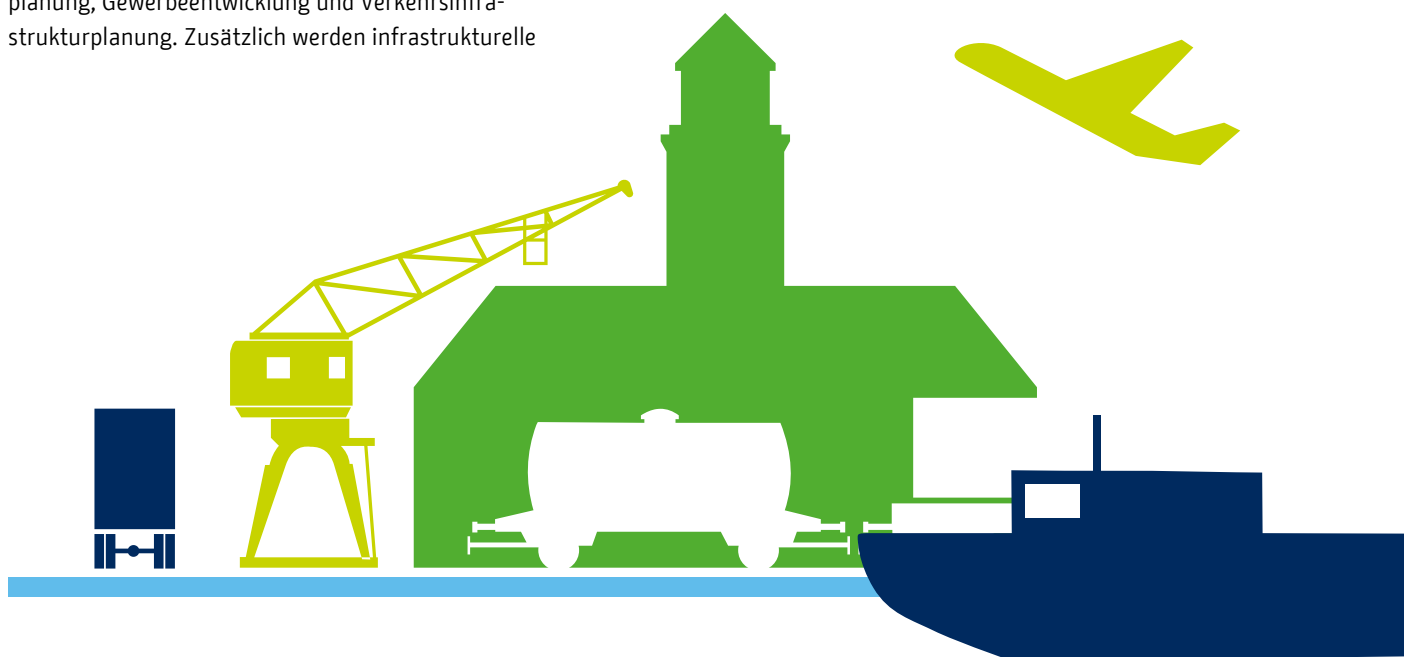
Ein stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr bedeutet vor allem, den Güterverkehr – wo sinnvoll möglich – weiter auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern. Dafür sind der Erhalt und die Entwicklung einer zukunftsfähigen Schienen- und Wasserstraßeninfrastruktur sowie der Schnittstellen zum Wechsel der Güter von einem Verkehrsträger auf den anderen wichtig.

Für den Güterverkehr wie auch den Personenwirtschaftsverkehr auf der Straße ist es sehr wichtig, eine gute Erreichbarkeit von Quellen und Zielen mit einer hohen Verkehrsqualität abzusichern. Geplante Netzergänzungen im Stadtgebiet und die Beseitigung bestehender Netzengpässe nutzen auch dem (Straßen-)Wirtschaftsverkehr. Ein besonderer Entwicklungsimpuls geht dabei beispielsweise von der Eröffnung des neuen Flughafens Berlin Brandenburg aus.

Um vom Wirtschaftsverkehr ausgehende Umweltbelastungen zu mindern, setzt die Strategie unter anderem auf die bessere Verzahnung von Flächennutzungsplanung, Gewerbeentwicklung und Verkehrsinfrastrukturplanung. Zusätzlich werden infrastrukturelle

Maßnahmen ergriffen, zu denen auch die Sanierung der Fahrbahnbeläge im Hauptverkehrsstraßennetz gehört und die Ausnutzung technischer Potenziale (Erneuerung von Fahrzeugflotten und Nachrüstung mit Technologien zur Minderung von Emissionen). Auch Maßnahmen der Verkehrssteuerung helfen, auftretenden Wirtschaftsverkehr möglichst verträglich abzuwickeln.

Die zentrale Grundlage des planerischen Handlungsfelds aus Sicht der Stadt stellt das »Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept« dar, welches laufend an die sich wandelnden Rahmenbedingungen angepasst wird und Maßnahmen für jegliche Art des Wirtschaftsverkehrs beinhaltet: vom kleinen Lieferverkehr bis zum Schwerlasttransporter.



TEILSTRATEGIE III

Stadt-, Umwelt- und Lebensqualität

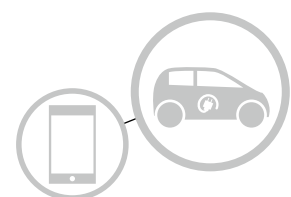


Die Aufgabe dieser Teilstrategie besteht darin, durch die Gestaltung und Organisation verkehrlicher Abläufe die städtische Lebens- und Umweltqualität zu erhöhen. Dabei basiert die Strategie auf den prognostizierten Verkehrsrückgängen und den weitergehenden Veränderungen bei der Verkehrsmittelwahl. Durch beide können bereits Entlastungseffekte bei Luftschadstoffen und Lärmbelastung sowie eine Verminderung der verkehrsbedingten Gefährdungen für Gesundheit und Sicherheit erzielt werden. Die Maßnahmen des Stadtentwicklungsplans Verkehr treiben diese Entwicklungen weiter voran – die Verminderung von Lärm und Belastungen mit Schadstoffen, wie Feinstaub oder Stickoxiden sowie eine enge Verzahnung mit der Luftreinhalte- und Lärmaktionsplanung stehen dabei im Mittelpunkt.

Zur weiteren Verstärkung des Klimaschutzes im Verkehr und als Einstieg in die »CO₂-arme Mobilität« wird die Entwicklung und Anwendung neuer, schadstoffarmer Antriebstechnologien gefördert. Eine besondere Rolle spielt hier die Förderung der Elektromobilität. Dabei geht es insbesondere um die Ausnutzung der jeweils aktuellsten Ergebnisse aus Wissenschaft und Forschung und die Verknüpfung einer individuellen Elektromobilität mit anderen Verkehrsträgern. Dazu zählt zum Beispiel die Verknüpfung des Öffentlichen Personennahverkehrs mit Carsharing- oder Leihfahrrad-Systemen. Auch die Entwicklung neuer Logistikkonzepte zur umwelt-schonenden Versorgung von Stadt und Region steht zur Diskussion.

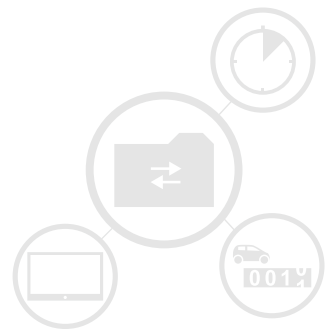
Für mehr Umwelt- und Lebensqualität ist das Geschwindigkeitsniveau im Stadtgebiet ein zentraler Faktor. Um ein stadtvträgliches Tempo zu erreichen und vor allem dessen Notwendigkeit in den Köpfen zu verankern, sind – neben der Weiterentwicklung von Tempo-30-Zonen in Wohngebieten und von Tempo-30-Abschnitten auf Hauptverkehrsstraßen – Maßnahmen erforderlich, die ein kontinuierliches Umdenken befördern. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird neben einer verbesserten Verkehrsinfrastruktur – das bedeutet, insbesondere sichere Fahrradwege und sichere Überquerungsmöglichkeiten für Fußgänger im Straßenraum – vor allem auch Wert auf verhaltensbezogene Aufklärungsmaßnahmen im Rahmen einer Verkehrssicherheitskampagne gelegt.

Die Lebensqualität ist in hohem Maß von der Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen abhängig. Weniger motorisierter Verkehr, die Ordnung und Gestaltung des ruhenden Verkehrs und die Reorganisation von Straßenräumen im Sinn des Umweltverbundes können für mehr Qualität im städtischen Raum sorgen.



TEILSTRATEGIE IV

Mobilitäts- und Verkehrsmanagement



Die Ansätze und Maßnahmen des Mobilitäts- und Verkehrsmanagements eröffnen vielversprechende Wege zur effizienten Erreichung der strategischen Ziele der Berliner Verkehrspolitik. Vorhandene Infrastruktur soll besser ausgenutzt werden: durch aufbereitete, für jeden zugängliche Informationen sowie durch Verkehrssteuerung und -lenkung (Stau-Management, Baustellenmanagement, Eventmanagement, umweltorganisatorische Steuerung usw.). Mobilitätsmanagement hilft durch Information, Organisation, Kommunikation und Koordination, die Verkehrsnachfrage und vor allem die Verkehrsmittelwahl im Sinn des Umweltverbundes (Öffentlicher Personennahverkehr, Rad- und Fußverkehr) zu beeinflussen. Beratungs- und Informationsangebote sollen die Mobilitätschancen des einzelnen Menschen verbessern und gleichzeitig öffentliche sowie soziale

Interessen bei der Beratung Berücksichtigung finden. So kann beispielsweise ein betriebliches Mobilitätsmanagement auch zu einer stadtverträglicheren Abwicklung der Wege zum Arbeitsplatz und des Personenwirtschaftsverkehrs beitragen.

Im Zuge des Verkehrsmanagements müssen zukünftig räumlich differenzierte strategische Konzepte erarbeitet werden, die das Gesamtsystem der Verkehrsabläufe im Blick haben. Darüber hinausgehende Steuerungspotenziale liegen beim operativen Verkehrsmanagement. Mittels dieses Instruments können beispielsweise bei drohenden Grenzwertüberschreitungen der Luftschadstoffbelastungen kurzfristig andere Verkehrsabläufe (z. B. Umleitungen, bessere Verteilung im Gesamtstraßensystem) umgesetzt werden.





TEILSTRATEGIE V

Innere Stadt – der Bereich innerhalb des S-Bahn-Rings

In Zukunft soll die innere Stadt vom nicht notwendigen Kfz-Verkehr weiter entlastet werden. Die dabei gewonnenen Handlungsspielräume können zur Aufwertung der Lebens-, Arbeits-, Aufenthaltsorte genutzt werden.

Das zentrale Steuerungselement zur Reduzierung von Pkw-Quell- und Zielverkehr ist die Parkraumbewirtschaftung. Mithilfe der Parkraumbewirtschaftung werden der Pkw-Zielverkehr von Beschäftigten in die Innenstadt gedämpft, Parksuchverkehr und ordnungswidriges Falschparken reduziert und mehr Parkraum für Gewerbetreibende, Kunden sowie Anwohnerinnen und Anwohner bereitgestellt. Die durch die Parkraumbewirtschaftung erzielte effizientere Nutzung des vorhandenen Stellplatzangebotes führt auch zu mehr Stadt- und Lebensqualität und einer saubereren Umwelt.

Der Stadtentwicklungsplan Verkehr beinhaltet demzufolge die schrittweise Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung auf alle innerstädtischen Zielgebiete des Pkw-Verkehrs mit starker Parkraumnachfrage sowie die unmittelbar angrenzenden Wohngebiete und nennt dafür potenzielle Erweiterungsgebiete. Im Wesentlichen sind dies die Stadträume der verdichteten inneren Stadt.

Das Pendant zur Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum ist die Begrenzung von privaten Stellplätzen im Zuge von Neubauvorhaben. Eine solche Regelung ist nötig, weil die Erfahrung zeigt, dass auch an Standorten mit bester Erschließung durch den Öffentlichen Personennahverkehr sehr viele private Stellplätze gebaut werden. Diese tragen zur Vermehrung von Kraftfahrzeugverkehr, besonders von Berufspendlern auf den bereits hoch belasteten Straßen der Innenstadt, bei.

Zur Verminderung von Durchgangsverkehren soll langfristig eine grundlegende Reorganisation des Kfz-Verkehrs in der Innenstadt durch ein Bündel von Maßnahmen erreicht werden. Großräumig wirkende Maßnahmen entlasten andere Teilräume der Stadt. Zum Beispiel ruft die Verlängerung der Autobahn A 100 positive Effekte in den direkt benachbarten Stadtteilen Neukölln und Trepow-Köpenick hervor. Die Entlastung wird langfristig durch Maßnahmen, wie zum Beispiel mittels Umgestaltung von Straßenquerschnitten, sichergestellt. Der erzielte Verkehrsrückgang in der Innenstadt ermöglicht es, dem Öffentlichen Personennahverkehr, dem Rad- und Fußverkehr sowie dem Wirtschaftsverkehr mehr Platz zu geben und Nutzungen, wie Wohnen, Arbeiten, Erholung und Einzelhandel zu stärken.

Für den Tourismusverkehr in den zentralen Stadträumen wird ein Busverkehrsmanagement – eingebettet in ein gesamtstädtisches Reisebuskonzept – eingerichtet. Ziel ist es, die Abläufe bei den Zubring- und Abholfahrten an touristisch bedeutsamen Standorten besser zu koordinieren und damit dort die Aufenthaltsqualität für alle Besucher und die Anwohner zu verbessern.



TEILSTRATEGIE VI

Äußere Stadt und die Verflechtung mit dem näheren Brandenburg

Berlin ist eine Stadt, deren Teilgebiete der »äußeren Stadt« sich stark untereinander unterscheiden: Es gibt alte Dorfkern, Siedlungs- und Einfamilienhausgebiete aber auch Großwohnsiedlungen. Für alle Bereiche der äußeren Stadt soll das Ziel eine bessere Erreichbarkeit sein, sollen zurückzulegende Wege verkürzt und eine Senkung des Anteils von Pkw-Verkehr erreicht werden.

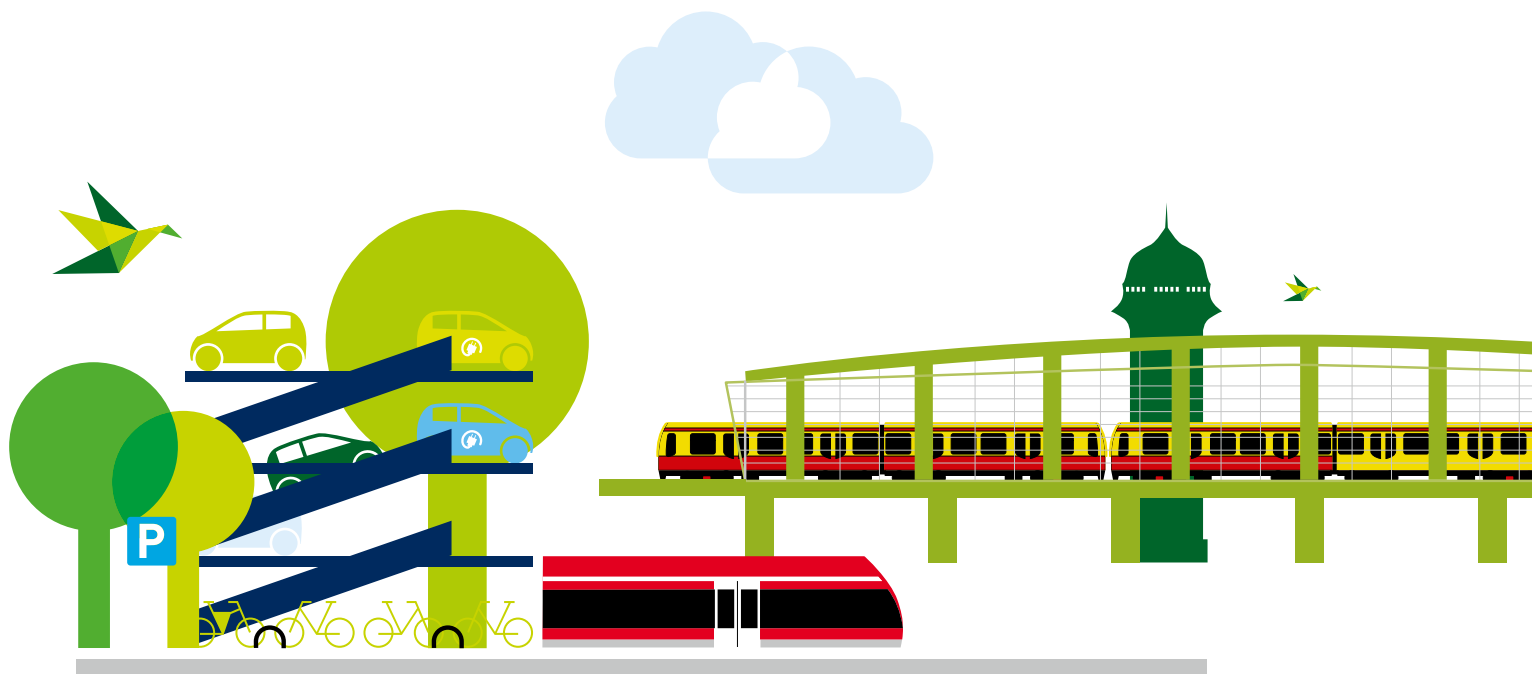
Die äußeren Stadträume sind mit Blick auf die Ziele des Stadtentwicklungsplans Verkehr von zentraler Bedeutung. Denn gerade hier bestehen große Potenziale zur Verfestigung der Trendwende in der Wahl des Verkehrsmittels. Für sich bereits heute dynamisch entwickelnde Gebiete oder für Gebiete mit vielen Entwicklungsmöglichkeiten muss eine auch zukünftig leistungsfähige verkehrliche Erschließung sichergestellt werden. Nur so können alle Chancen genutzt werden. Zu diesen Gebieten zählen beispielsweise Adlershof, Buch oder der Flughafen Berlin Brandenburg.

In Teilgebieten der äußeren Stadt, in denen die Bevölkerungszahlen rückläufig sind, stehen Maßnahmen zur Stabilisierung beziehungsweise zur Verbesserung der

Nachfrage im Öffentlichen Personennahverkehr sowie die Förderung des Rad- und Fußverkehrs im Mittelpunkt. Hier sollen spezifische Informationsangebote und Angebote zur Mobilitätsberatung auch in den Einfamilienhausgebieten mit steigendem Altersdurchschnitt einen Beitrag zur Mobilitätssicherung ohne Auto leisten.

Weiterhin notwendig sind einzelne Ergänzungen im Straßennetz – für eine bessere Erreichbarkeit zum Beispiel von Unternehmen oder für die Entlastung von einzelnen hoch belasteten Straßenzügen.

Die enge Verflechtung zwischen Berlin und Brandenburg soll weiter intensiviert werden. Dazu werden die Qualität im Schienen- und Straßennetz aufrechterhalten, die länderübergreifenden Angebote im Öffentlichen Personennahverkehr verbessert sowie ein gemeinsames strategisches Vorgehen zu verschiedenen Themen (z. B. Park and Ride) abgestimmt.



TEILSTRATEGIE VII

Die Verkehrsverknüpfung der Hauptstadtregion mit Deutschland und Europa



Die Aufgabe dieser Strategie besteht darin, die gute Erreichbarkeit der Hauptstadtregion zu festigen und zu verbessern – durch eine bessere Anbindung an internationale Verkehrsnetze und den Erhalt der vorhandenen Netze und Zugangsstellen.

Allerdings sind hier die Möglichkeiten der Berliner Landespolitik im Vergleich zu den anderen Teilstrategien begrenzt und liegen im Wesentlichen in der Mitwirkung an der Planung sowie Einflussnahme auf die Programmgestaltung der Bundesregierung (als Beispiel sei die Beteiligung bei der Erarbeitung der Bundesverkehrswegeplanung genannt).

Die Strategie beinhaltet drei Teilelemente. Erstens soll die für die transnationale Anbindung wichtige Erreichbarkeit im Schienenverkehr nach Skandinavien sowie nach Polen, ins Baltikum, nach Russland, in die Ukraine und nach Südosteuropa verbessert werden.

Zweitens ist zur Stärkung der Konkurrenzfähigkeit im Güterverkehr auch weiterhin eine umwelt- und raumverträgliche Modernisierung der Wasserstraßen unerlässlich.

Drittens sind für den Flughafen Berlin Brandenburg die Einbindung in die großräumigen und überregionalen Schienenverkehrsverbindungen, eine gute Erschließung im öffentlichen Verkehr sowie die straßenseitige Anbindung der inneren Stadt und des Süd-Ost-Raumes sowie der Abschluss des Ausbaus der auf Berlin zulaufenden Bundesautobahnen und des Bundesautobahn-Außenringes besonders wichtig.

VORAUSSCHAUEND GEPRÜFT

Die Wirkung

Keine Frage – die aufgeführten Maßnahmen des Stadtentwicklungsplans Verkehr haben für Berlin eine große Bedeutung. Deshalb wurde für die wichtigsten Vorhaben des Plans eine Wirkungsschätzung durchgeführt. Die Maßnahmen wurden, einzeln und kombiniert in Szenarien, auf ihren Wirkungsgrad und ihre Wirkungsrichtung untersucht.

Aus dem Handlungskonzept des Stadtentwicklungsplans Verkehr wurden insgesamt 15 Maßnahmen ausgewählt, die entweder kontrovers beurteilt wurden, deren Wirkung nicht eindeutig erkennbar war oder die als besonders wichtig eingestuft wurden. Sie wurden in vier Szenarien kombiniert und mithilfe eines Verkehrsmodells auf ihre Wirkung überprüft. Die Grundlage für diese Arbeit war die Gesamtverkehrsprognose Berlin-Brandenburg für das Jahr 2025, kurz GVP 2025.

Die Auswahl der betrachteten Maßnahmen erfolgte dabei in Abstimmung mit dem Wissenschaftlichen Beirat und dem Runden Tisch Verkehr. So konnte sichergestellt werden, dass zugrunde liegende Modellannahmen bekannt waren und ein möglichst breites Meinungsbild integriert werden konnte.

Die Folgen für Berlin

- Es sind deutliche Rückgänge bei den Luft- und Lärmemissionen zu erwarten. Die Einhaltung der heute beziehungsweise absehbar geltenden Jahressgrenzwerte ist möglich. Bei den Luftschadstoffen Stickstoffdioxid und Feinstaub lassen sich nur geringe Unterschiede zwischen den betrachteten Szenarien feststellen.
- Die CO₂-Emissionen im Hauptverkehrsstraßennetz können bis 2025 deutlich vermindert werden. In allen betrachteten Szenarien ergibt sich eine Reduzierung klimaschädlicher Emissionen von 2,6 Millionen Tonnen in 2006 auf rund 1,6 Millionen Tonnen in 2025.
- Auch der Lärm nimmt deutlich ab. Im Vergleich zum Ausgangsjahr nimmt die Zahl der hoch belasteten Straßenabschnitte in allen Szenarien sowohl tagsüber als auch nachts ab.
- Die Erreichbarkeiten sowohl der Hauptzentren als auch der Stadtteilzentren konnten in allen Szenarien gegenüber dem Ist-Zustand deutlich verbessert werden, wobei die Unterschiede zwischen den Szenarien geringfügig sind.



Die Abschätzung der Zielerreichung

Auf Grundlage der berechneten Wirkungen ist es möglich abzuschätzen, inwieweit die angestrebten Ziele des Stadtentwicklungsplans Verkehr bis 2025 erreicht werden können. Dabei zeigt sich, dass durch die Umsetzung der Maßnahmen des Stadtentwicklungsplans Verkehr für sämtliche Qualitätsziele Veränderungen im Sinne der gesetzten Bemessungskriterien erreicht werden können. Natürlich gibt es Unterschiede zwischen den beschriebenen Zielen. Positiv anzumerken ist, dass bei einigen Handlungszielen die erwartete Zielerreichung so hoch ist, dass bis 2025 das angesteuerte Ziel vollständig erreicht wird. Darüber hinaus wirkt sich keine der betrachteten Maßnahmen negativ auf die zu erreichenden Ziele aus.

Die Zielerreichung wurde für die Gesamtstadt abgeschätzt. In einzelnen Teilräumen der Stadt können Wirkungen unterschiedlich ausgeprägt sein.

Die Erreichung der Ziele wird als möglich eingeschätzt. Dies ist auch ein Ergebnis der Kontinuität der planerischen Grundaussagen, die dieser Stadtentwicklungsplan Verkehr mit seiner Fortschreibung im Jahr 2011 nachweist. Leitbild und Ziele wurden an die veränderten Rahmenbedingungen angepasst, in ihren Aussagen geschärft und ergänzt. Sie enthalten jedoch nach wie vor zentrale Elemente und Handlungsvorgaben, die bereits in den Jahren zwischen 2003 und 2010 für die Verkehrspolitik und -planung in Berlin maßgeblich waren. Auf den bereits erzielten Ergebnissen baut der Stadtentwicklungsplan Verkehr 2025 damit erfolgreich auf.

Dass dennoch nicht von einer vollständigen Zielerreichung ausgegangen wird, entspricht der realistischen Ausrichtung des Stadtentwicklungsplans Verkehr. Und: Nicht alle Ziele des Stadtentwicklungsplans Verkehr sind allein durch die Umsetzung des Maßnahmenkatalogs erfüllbar. Vielmehr kommt auch anderen Politik- und Handlungsfeldern eine hohe Bedeutung zu. Das gilt beispielsweise für die Entwicklungen beim Energieverbrauch im Flugverkehr, der im Stadtentwicklungsplan Verkehr nicht enthalten ist.

Bei allen Zielen, auf die das Land Berlin selber Einfluss nehmen kann – beispielsweise bei der weiteren Effektivitätssteigerung im Öffentlichen Personennahverkehr und der Qualitätssicherung der Verkehrsnetze –, werden die Maßnahmen des Stadtentwicklungsplans Verkehr als ausreichend für die Verwirklichung der Ziele eingeschätzt.

Die Betrachtung der Wirkungen der Maßnahmen unterstreicht die große Wirksamkeit nichtinfrastruktureller Maßnahmen.

IMPRESSUM

Herausgeber

Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung und Umwelt
Kommunikation
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin
www.stadtentwicklung.berlin.de

Inhalte und Bearbeitung

Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung und Umwelt
Abteilung Verkehr

Projektleitung

Burkhard Horn
Leiter Referat Grundsatzangelegenheiten der
Verkehrspolitik, Verkehrsentwicklungsplanung

Dr. Julius Menge
Birgit Beck

Redaktion

Marc Dannenbaum, Berlin

Layout

Runze & Casper Werbeagentur GmbH, Berlin
www.runze-casper.de

Druck

Medialis Offsetdruck GmbH, Berlin
www.medialis.org

Berlin, November 2013

Liebe Leserinnen und Leser,



Berlin verfügt über ein komplexes und hoch leistungsfähiges Verkehrssystem. Ohne dieses könnte eine Metropole wie Berlin nicht funktionieren: Die Menschen kämen nicht zur Arbeit und Schule, Waren und Güter könnten nicht geliefert werden, Touristen fänden nicht den Weg zu den Sehenswürdigkeiten und Angeboten der Stadt.

Doch die Anforderungen an unser Verkehrssystem unterliegen einem kontinuierlichen Wandel: Die wachsende Stadt Berlin und die sich positiv entwickelnde Wirtschaft stellen neue Ansprüche, neue Technologien verändern das Mobilitätsverhalten und Rahmenbedingungen ändern sich.

Um langfristig dafür zu sorgen, dass die Bedingungen im öffentlichen und privaten Verkehr sowie dem Wirtschaftsverkehr den vielfältigen Ansprüchen genügen, bedarf es einer langfristigen, strategischen und integrierten Planung. Dafür haben wir den „Stadtentwicklungsplan Verkehr“ entwickelt – unser „Kursbuch“ der Verkehrspolitik.

Der Stadtentwicklungsplan Verkehr 2025 ist ein Ergebnis mehrjähriger intensiver Arbeit. Erstellt in enger Zusammenarbeit zwischen Politik, Verwaltung, dem Runden Tisch Verkehr – bestehend aus Verbänden, Interessensvertretungen, Wissenschaft und den Bezirken – und von einem Wissenschaftlichen Beirat wurde er am 29. März 2011 vom Berliner Senat beschlossen.

Der Stadtentwicklungsplan Verkehr beantwortet wichtige Fragen, zum Beispiel: Wie können gleichwertige Mobilitätschancen für alle Berlinerinnen und Berliner geschaffen werden? Wie können wir den Verkehr in der Stadt so gestalten, dass er möglichst wenig Schadstoffe und Lärm erzeugt, aber dennoch das wirtschaftliche Leben Berlins funktioniert? Was können wir tun, damit es weniger Unfälle gibt?

Über die Ziele und Ansätze unserer nachhaltigen Verkehrsstrategie möchten wir Sie mit dieser Broschüre informieren.

A handwritten signature in black ink that reads "Michael Müller". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke at the end.

Michael Müller
Senator für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin

Weitere Informationen erhalten Sie unter:

www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/step_verkehr/index.shtml