

Der Berliner Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr)

Kolloquium „Integrierte
Verkehrsentwicklungsplanung
heute“

Dresden, 15. Oktober 2012



Inhalt

1. Wo stehen wir?

- **Die Ausgangslage**

2. Was kommt auf uns zu?

- Herausforderungen für die Berliner Verkehrspolitik

3. Wohin wollen wir?

- StEP Verkehr: Leitbild 2040 und verkehrspolitische Ziele 2025

4. Was tun wir dafür?

- StEP Verkehr: Strategien und Maßnahmen

5. Was können wir erreichen?

- Ein Blick in die Zukunft

Berlin ist anders...



38 km

45 km

Fläche: 892 km², ca. 3,5 Mio. EW

ca 1.700.000 Beschäftigte (2011).

„arm, aber sexy“ (13% Arbeitslose)

MR B/BB keine Wachstumsregion

niedrige Pendlerzahlen

niedrige Motorisierung

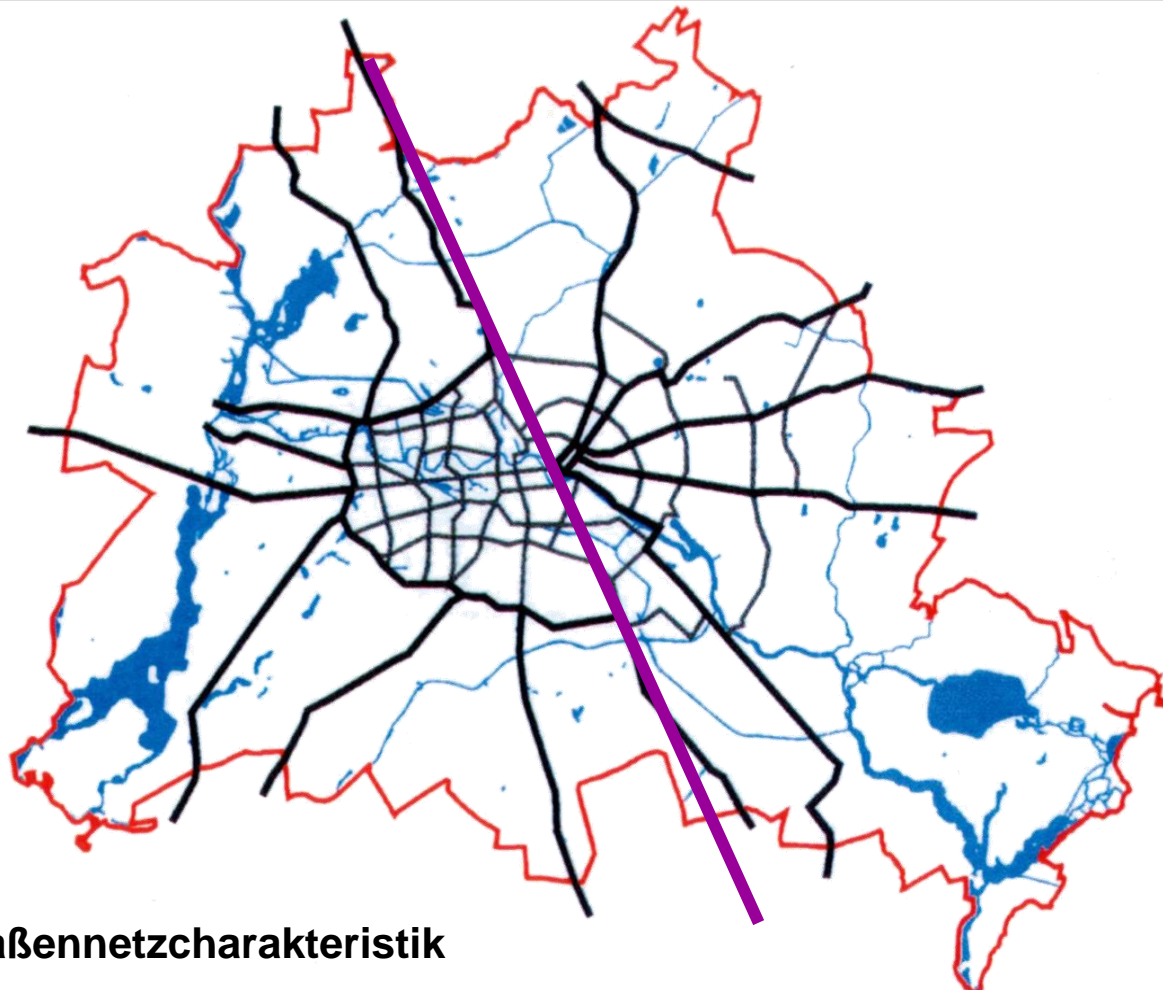
Daten: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2008

Berlin ist anders...

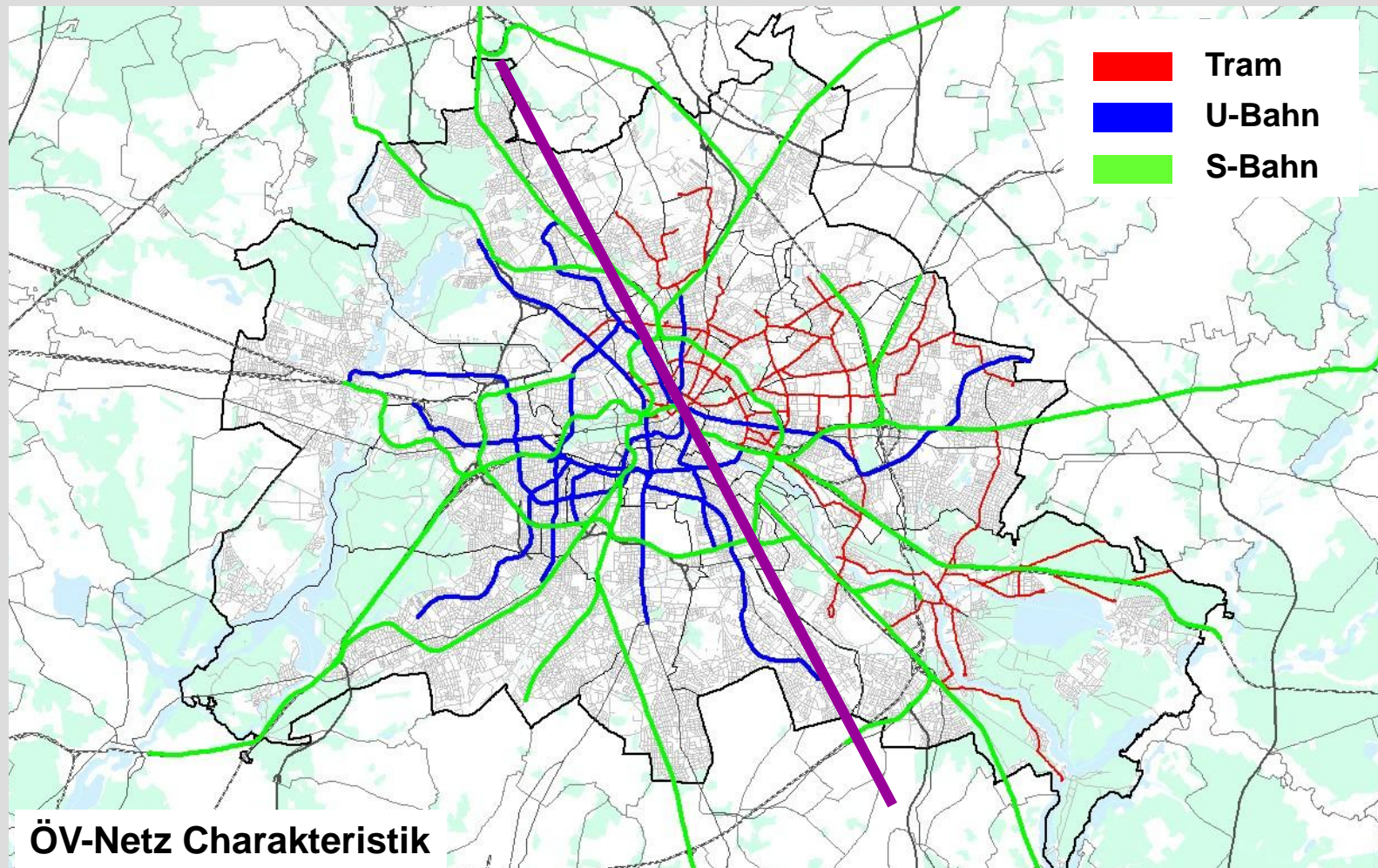


1. Wo stehen wir? Die Ausgangslage

Berlin ist anders...

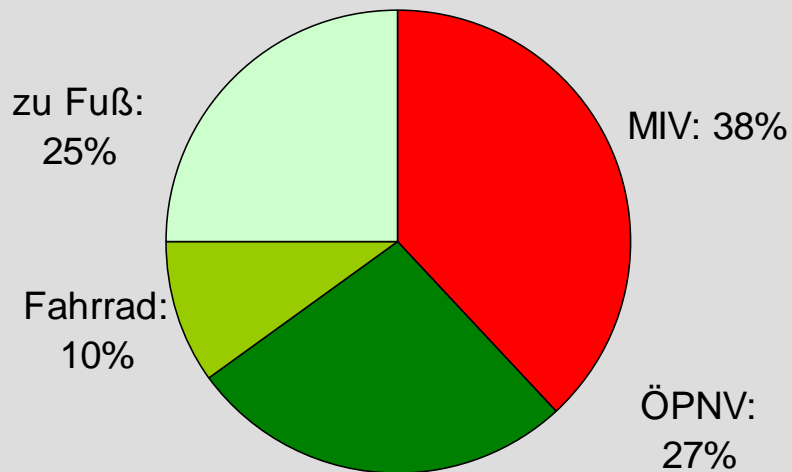


Berlin ist anders...

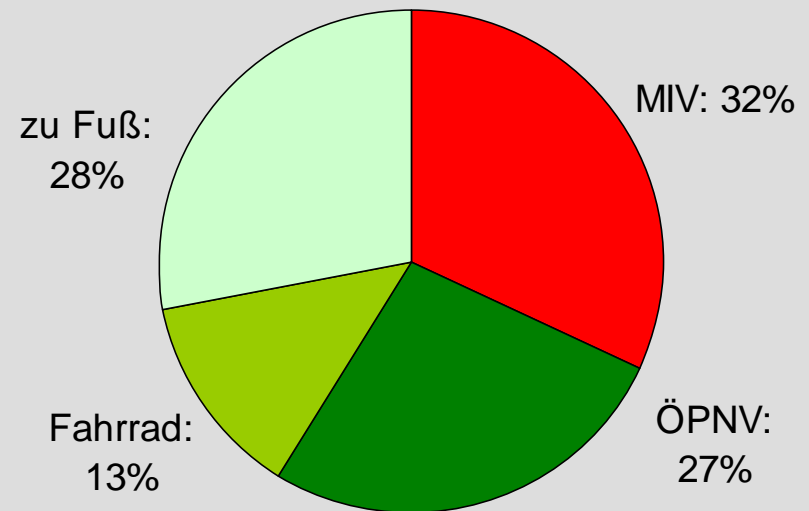


Modal-Split: Rückblick und Status Quo

Verkehrsmittelwahl 1998



Verkehrsmittelwahl 2008



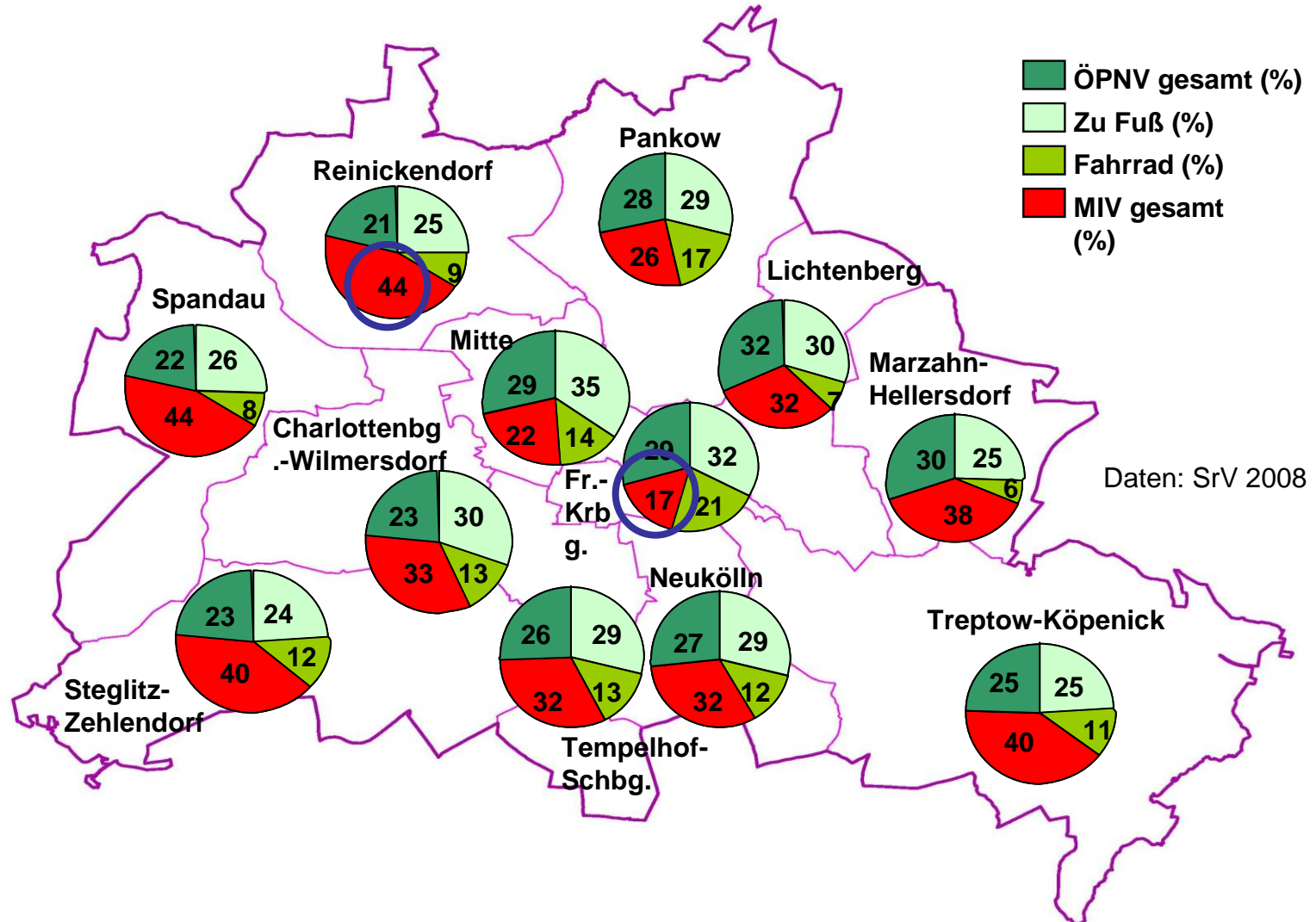
Wege der Berliner Wohnbevölkerung pro Tag

Daten: 1998 aus StEP 1.0; 2008 aus SrV

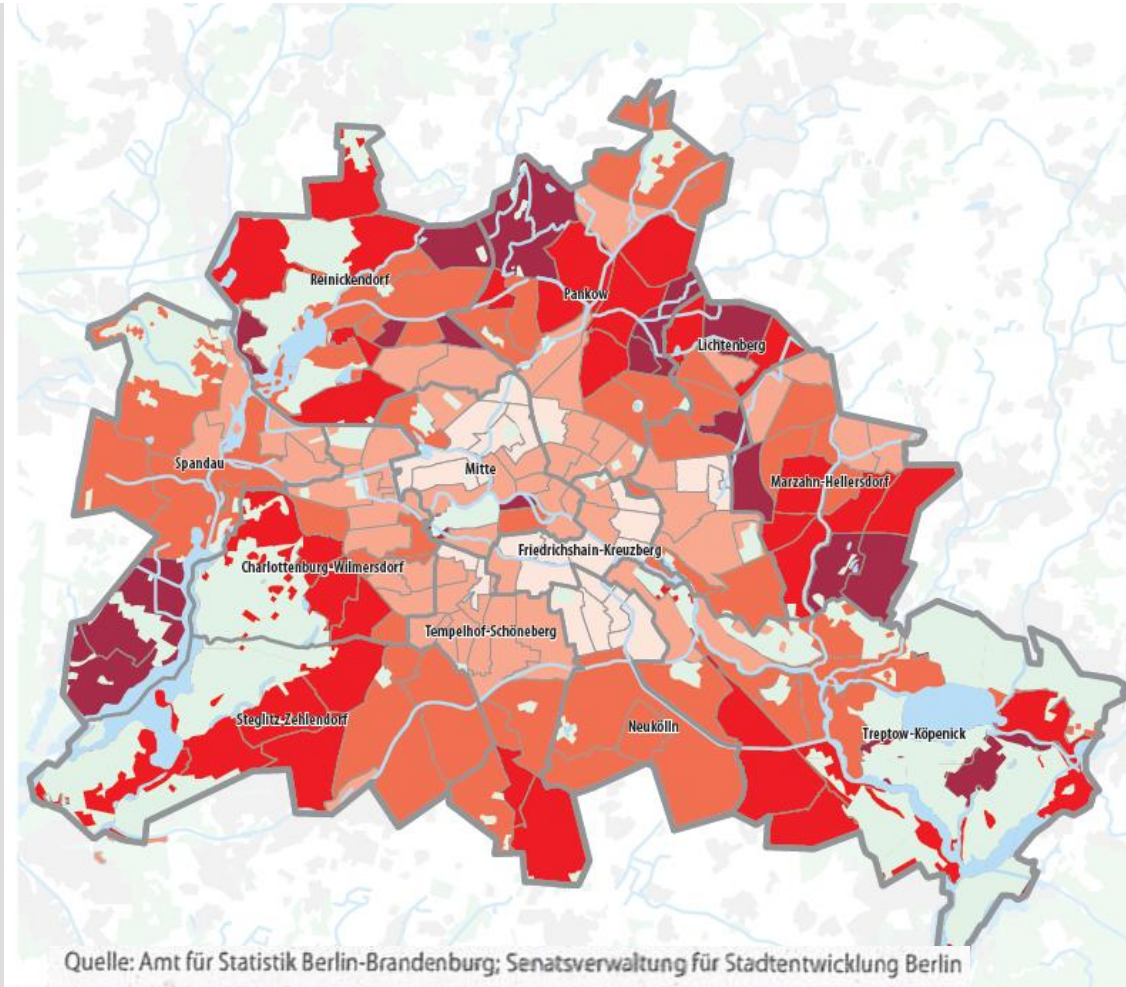
1. Wo stehen wir?

Ausgangslage heute

Verkehrsmittelwahl nach Bezirken 2008



Die Stadt der autofreien Haushalte...



Motorisierungsrate

Private Pkw pro 1.000 Einwohner



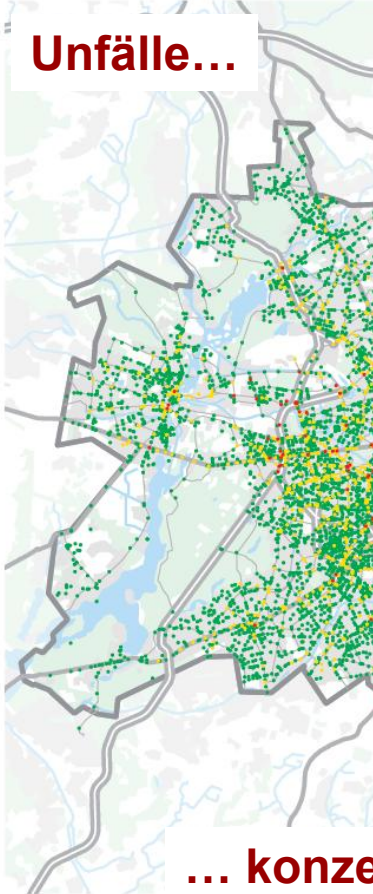
Erhebliche negative Verkehrsfolgen

Verkehrsunfälle im Hauptverkehrsstraßennetz an der

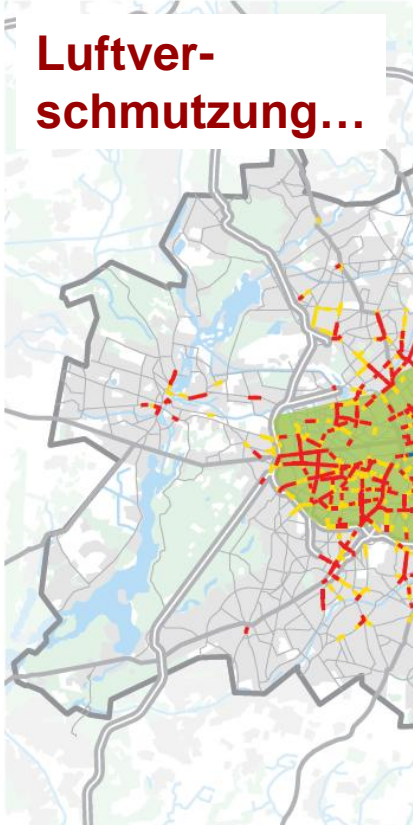
Verkehrsbedingte Luftschadstoffimmissionen durch Feinst

Lärmbelastungsschwerpunkte Straßenverkehr (2007)

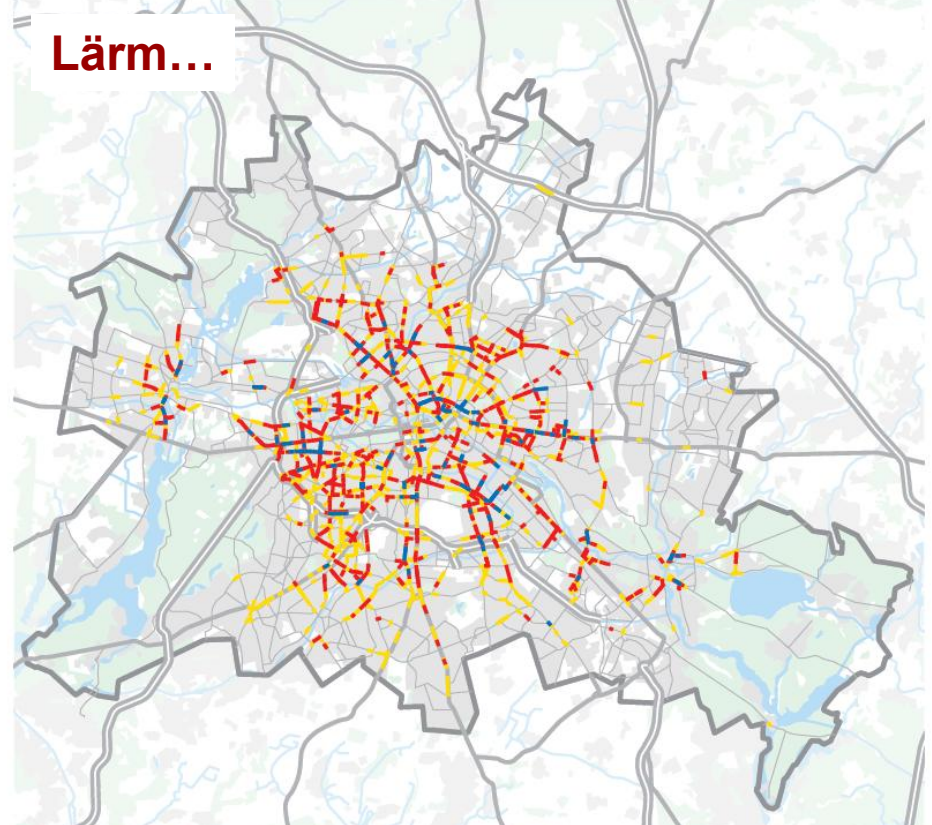
Unfälle...



**Luftver-
schmutzung...**



Lärm...



... konzentriert v.a. auf die (wenig motorisierte) Innenstadt.

Inhalt

1. Wo stehen wir?

- Die Ausgangslage

2. Was kommt auf uns zu?

- Herausforderungen für die Berliner Verkehrspolitik

3. Wohin wollen wir?

- StEP Verkehr: Leitbild 2040 und verkehrspolitische Ziele 2025

4. Was tun wir dafür?

- StEP Verkehr: Strategien und Maßnahmen

5. Was können wir erreichen?

- Wirkungsanalyse und Fazit

Wesentliche Rahmenbedingungen

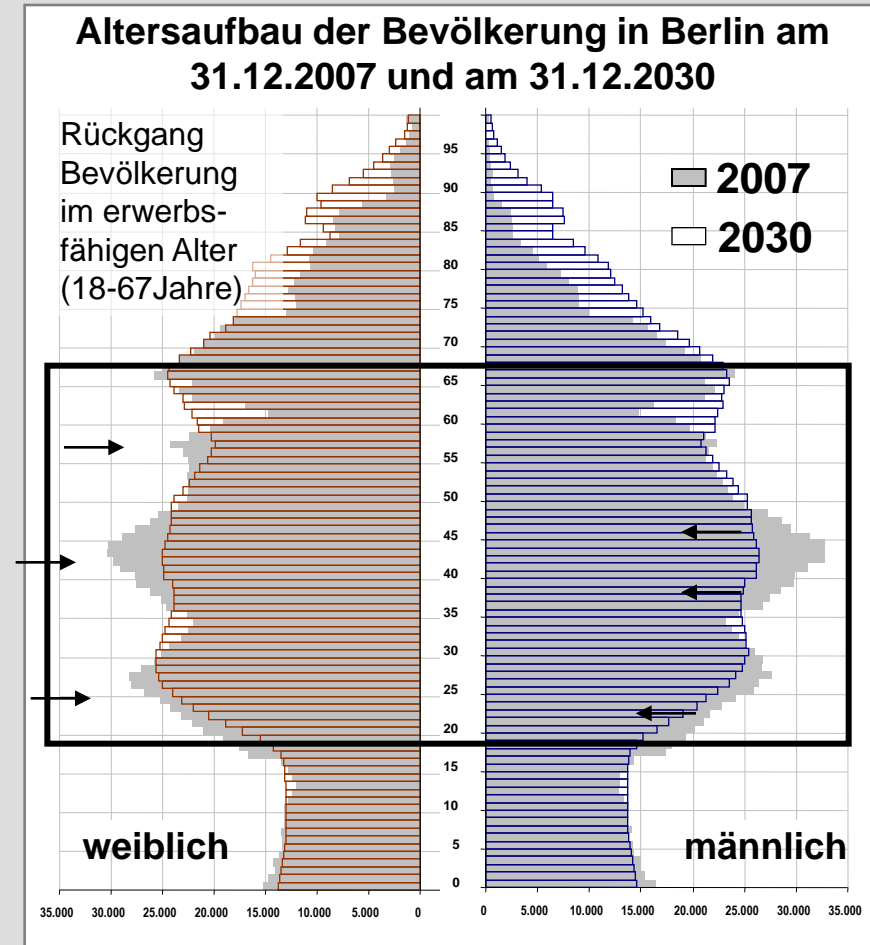
- Bevölkerungsentwicklung/Demographischer Wandel
 - Stabilisierung der Bevölkerungsgröße
 - Steigende Anteile alter und hochaltriger Menschen
 - Rückläufige Anteile bei Kindern, Jugendlichen und Menschen im erwerbsfähigen Alter
- Räumliche Entwicklung
 - Weitere Nachverdichtung in der Innenstadt („Reurbanisierung“)
 - Heterogene Entwicklungsdynamik in der Außenstadt
 - Ausreichend Flächenpotenziale für weitere Entwicklung
- Schwierige Finanzielle Rahmenbedingungen
 - Unsichere Einnahmesituation, hohe Ausgabenlast für Instandhaltung
 - Steigende Mobilitätskosten vs. sinkende private Mobilitätsbudgets
- Verschärfte Umweltpolitische Anforderungen
- Neue Mobilitätstrends der Gesellschaft

2. Was kommt auf uns zu?

Herausforderungen für die Berliner Verkehrspolitik

Alterung der Stadtgesellschaft

- Stabilität der Bevölkerungszahlen (+)
 - Steigende Anteile älterer und hochbetagter Menschen, weniger Junge und Menschen im erwerbsfähigen Alter
- Veränderungen der Verkehrsnachfrage
- Rückgang wichtiger Kundengruppen (Schülerverkehre, Arbeitswege) des ÖPNV
 - Entbündelung und Individualisierung der Nachfrage (räumlich/zeitlich)
 - Mobilität im Alter: „Hochmobile Silver-Ager“ vs. „Altersarme Immobile“ ?

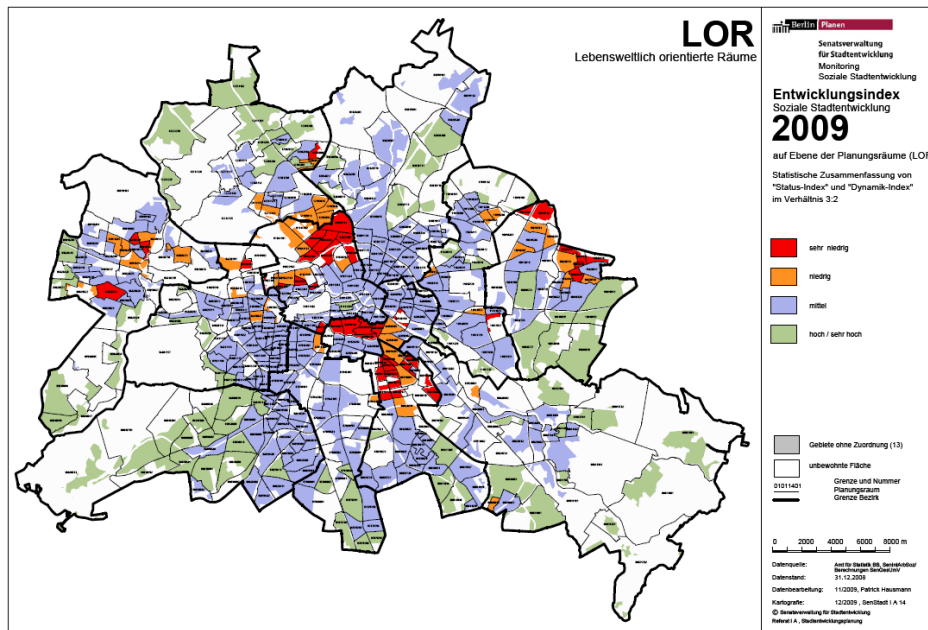


Quelle: Bevölkerungsprognose für Berlin 2007-2030

2. Was kommt auf uns zu?

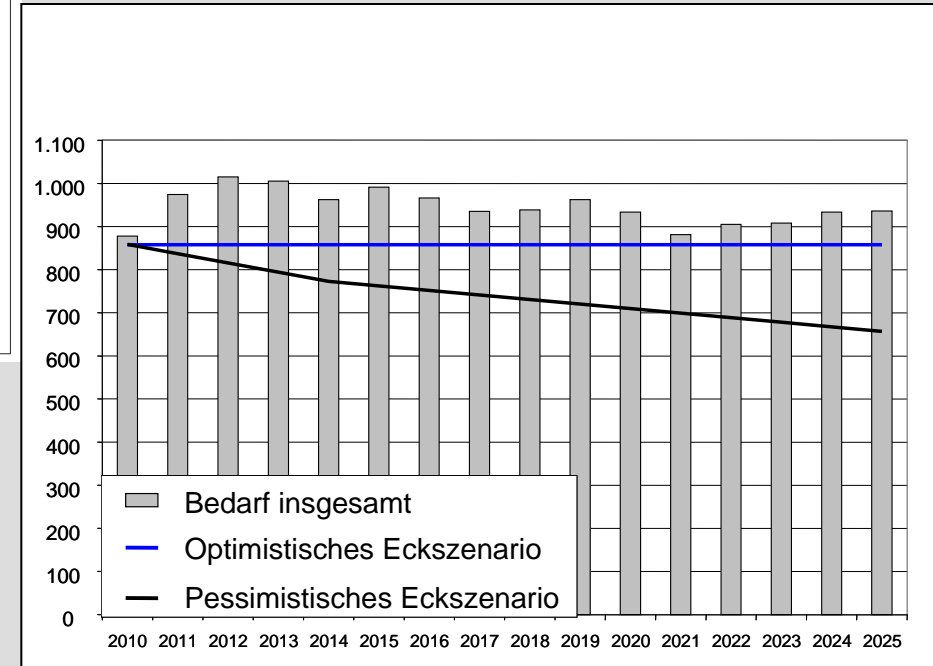
Herausforderungen für die Berliner Verkehrspolitik

Die Bevölkerung ist arm und die Stadt hat kein Geld...



Soziale Entwicklung in Berlin

Ausgabebedarf und Haushaltsmittel (schematische Darstellung)



2. Was kommt auf uns zu?

Herausforderungen für die Berliner Verkehrspolitik

Mobilitätstrends: Ende der Autogesellschaft?

JUGEND-STUDIE

Die Generation Y

Als wäre die Industrie nicht noch mit diesem Trend herum interessiert sich kaum mehr für die Hersteller nur einen A noch mit Traumwagen zu tu

Studie - Jugendliche lassen Auto immer stehen

Online-Studie

Gesucht: Personen (18-35 J.), die regelmäßig Alkohol trinken
www.drugcom.de

Neu: Finanzierung - Alle

Testsieger Finanzierung mit Test- Note "Sehr Gut" im Direktvergleich
www.Finanzierung.Kredit.de

WERTEWANDEL

13.03.2010 | Autor: Marco Dalan und Nikolaus Doll

Junge Deutsche verlieren Lust am teuren Auto

Auch ohne Auto mobil: Nach der großen Wirtschaftskrise kämpfen die Hersteller mit einer neuen Unlust am Auto. Eine Studie, die der "Welt am Sonntag" exklusiv vorliegt, zeigt: Jungen Menschen ist ein Fahrzeug nicht mehr so wichtig wie früher. Die Konzerne wissen das und suchen händierend nach einer Lösung.

Neue Autokonzepte



44 Prozent der Jug Deutschland versu dem Fahrrad statt oder mitzufahren, t schonen. 39 Proze beim Kauf eines eig kleineres Modell m geringeren Verbra Ergebnis der jetzt v Shell-Jugendstudie Zweite spart im All

Energie.

Ursächlich dafür ist der Klimawandel: 76 Prozent der Befragten hal großes oder sogar sehr großes Problem. Zwei von drei Jugendliche Klimaveränderung sogar die Existenz der Menschheit bedroht.

Seit 1953 werden im Auftrag von Shell alle vier Jahre Jugendliche i Sichtweisen, Stimmungen und Erwartungen befragt. Die 16. Shell J stützt sich auf eine repräsentativ Umfrage von 2.604 Jugendlichen ir bis 25 Jahren und ist jetzt im Fischer Taschenbuch Verlag für 16,95



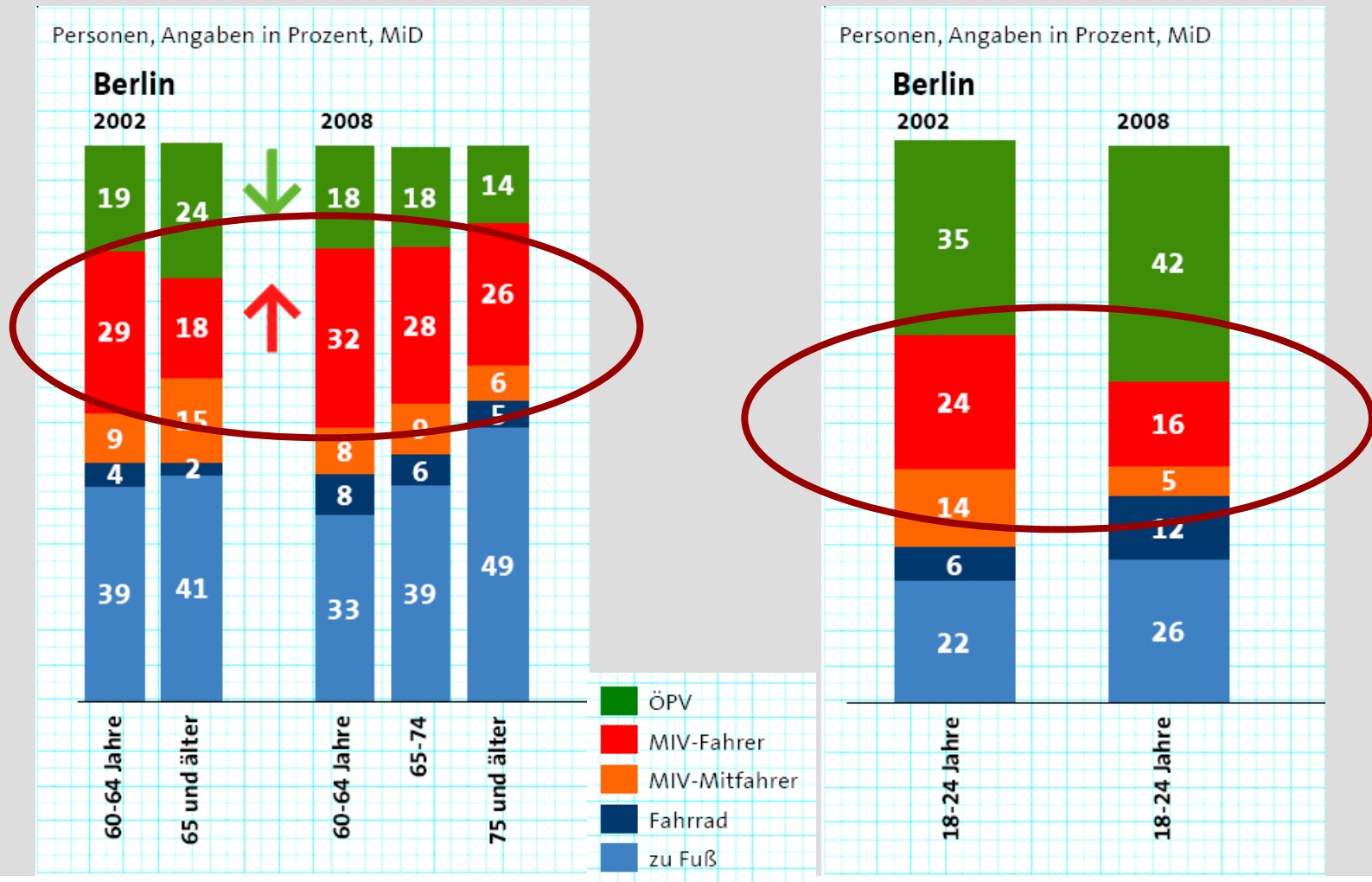
FOTO: PACCHROMORANGE

Studie: Das Auto rangiert weiter hinten auf der Werteskala der Jugendlichen

2. Was kommt auf uns zu?

Herausforderungen für die Berliner Verkehrspolitik

Trends der Verkehrsmittelwahl bei ausgewählten Altersgruppen (MiD)



2. Was kommt auf uns zu?

Herausforderungen für die Berliner Verkehrspolitik

... die Zeichen sind nicht zu übersehen...



„Sie glauben immer noch, Fahrrad gefahren werde vorwiegend in Städten wie Münster, Bremen oder Erlangen? Ach, liebe Unschuld, was dort als Fahrradkultur herbeigesehnt wurde, tobt heute in Berlin.“

(Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung, 27. Juli 2008)

2. Was kommt auf uns zu?

Herausforderungen für die Berliner Verkehrspolitik

Inhalt

1. Wo stehen wir?
 - Die Ausgangslage
2. Was kommt auf uns zu?
 - Herausforderungen für die Berliner Verkehrspolitik
- 3. Wohin wollen wir?**
 - **StEP Verkehr: Leitbild 2040 und verkehrspolitische Ziele 2025**
4. Was tun wir dafür?
 - StEP Verkehr: Strategien und Maßnahmen
5. Was können wir erreichen?
 - Wirkungsanalyse und Fazit

Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr)

- „Kursbuch“ der Berliner Verkehrspolitik
- Grundlage für eine langfristige, strategiegeleitete Verkehrspolitik: beschreibt den verkehrspolitischen Rahmen für die nächsten 15 Jahre
- Integration „nach außen“ und „nach innen“
 - Verbindungsglied zu anderen Politikfeldern
 - Berücksichtigung aller Verkehrsarten
 - Formulierung von Anforderungen an Bundes- und europäische Ebene
- Zeitliche Integration
 - kurz- und mittelfristige Maßnahmen auf Zukunftsfähigkeit geprüft
 - Abgleich langfristiger Handlungsoptionen (Infrastruktur) mit realistischen aktuellen Entwicklungserwartungen
- Erster StEP Verkehr vom Senat beschlossen 2003
- „StEP 2.0“ 2011 vom Senat beschlossen, von neuer Koalition bestätigt

3. Wohin wollen wir?

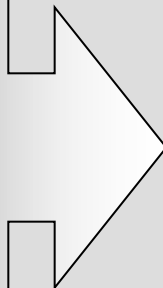
StEP Verkehr: Leitbild 2040 und verkehrspolitische Ziele 2025

Struktur des Berliner Stadtentwicklungsplan Verkehr

- **Erfahrungen aus Umsetzung des ersten StEP**
- **Langfristige übergeordnete Ziele**
 - Energie
 - Klimaschutz
 - Daseinsvorsorge
- **Leitlinien benachbarter Politikfelder**
 - Stadtentwicklung
 - Umwelt
 - Wirtschaft
- **Rahmenbedingungen**
 - Bevölkerung
 - Raumstruktur
 - Finanzen



Verkehrliche Wirkungen und Gestaltungsspielräume



Analysen u. Prognosen

Leitbild (integriert)

Ziele

(12 Qualitätsziele, 4 Dimensionen)

Strategie

(6 (alt) bzw. 7 (neu) Teilstrategien)

Wirkungsschätzung

Maßnahmen

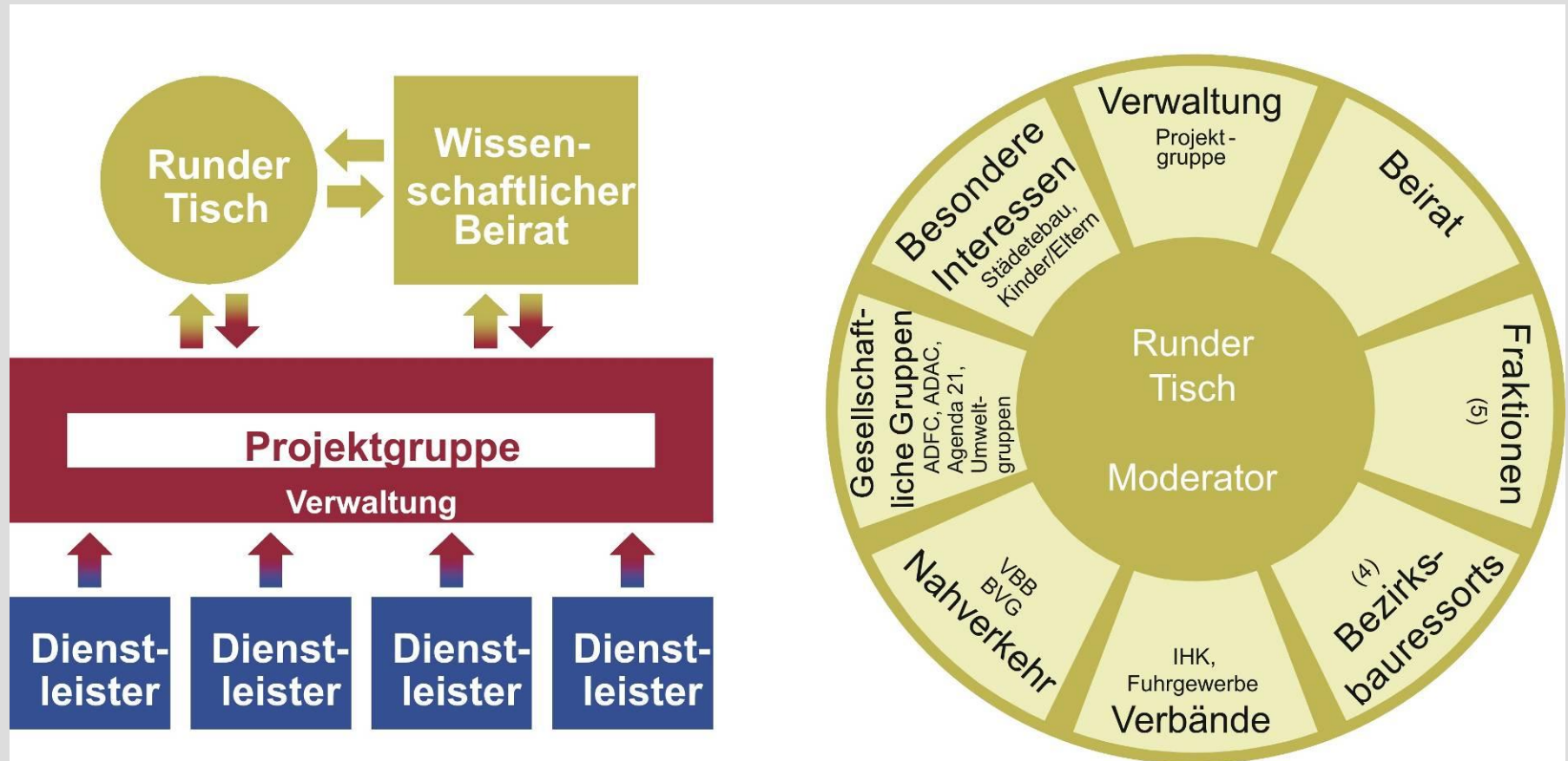
(5 versch. Kategorien)

**Infrastruktur
Langfristoptionen**

3. Wohin wollen wir?

StEP Verkehr: Leitbild 2040 und verkehrspolitische Ziele 2025

Konsultatives Planungsverfahren



3. Wohin wollen wir?

StEP Verkehr: Leitbild 2040 und verkehrspolitische Ziele 2025

Das Leitbild des StEP Verkehr – Aussagen und Inhalte

- **Aufbauend auf Leitbild des ersten StEP-Verkehr**
 - mit neuen Impulsen
- **Schnittstellen zu anderen Politik-/ Gestaltungsfeldern**
 - mit eigenem Gestaltungsanspruch
- **Wunschbild und Vision**
 - und Aufgreifen von Notwendigkeiten
- **Arbeitshilfe**
 - und Instrument zur Verständigung und Kommunikation
- **Ambitioniert**
 - aber realistisch



3. Wohin wollen wir?

StEP Verkehr: Leitbild 2040 und verkehrspolitische Ziele 2025

Integration der Zielebenen im Stadtentwicklungsplan Verkehr

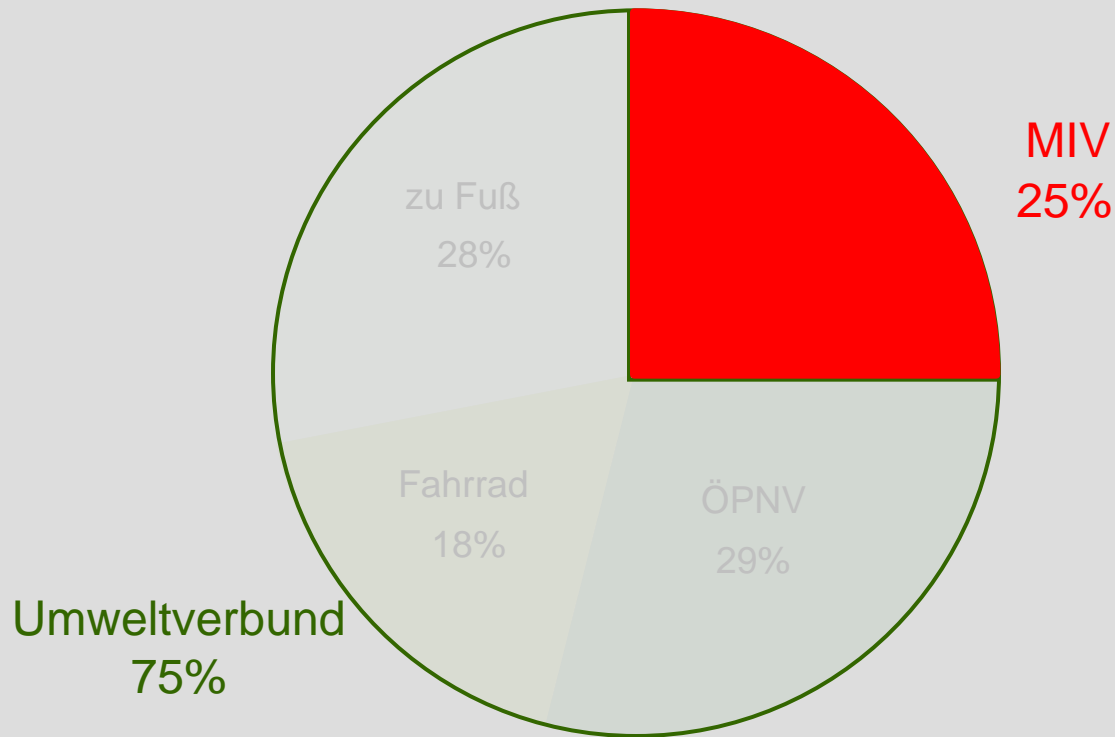


3. Wohin wollen wir?

StEP Verkehr: Leitbild 2040 und verkehrspolitische Ziele 2025

Ein Handlungsziel: die Verkehrsmittelwahl

Verkehrsmittelwahl 2025 Ziele des StEP Verkehr



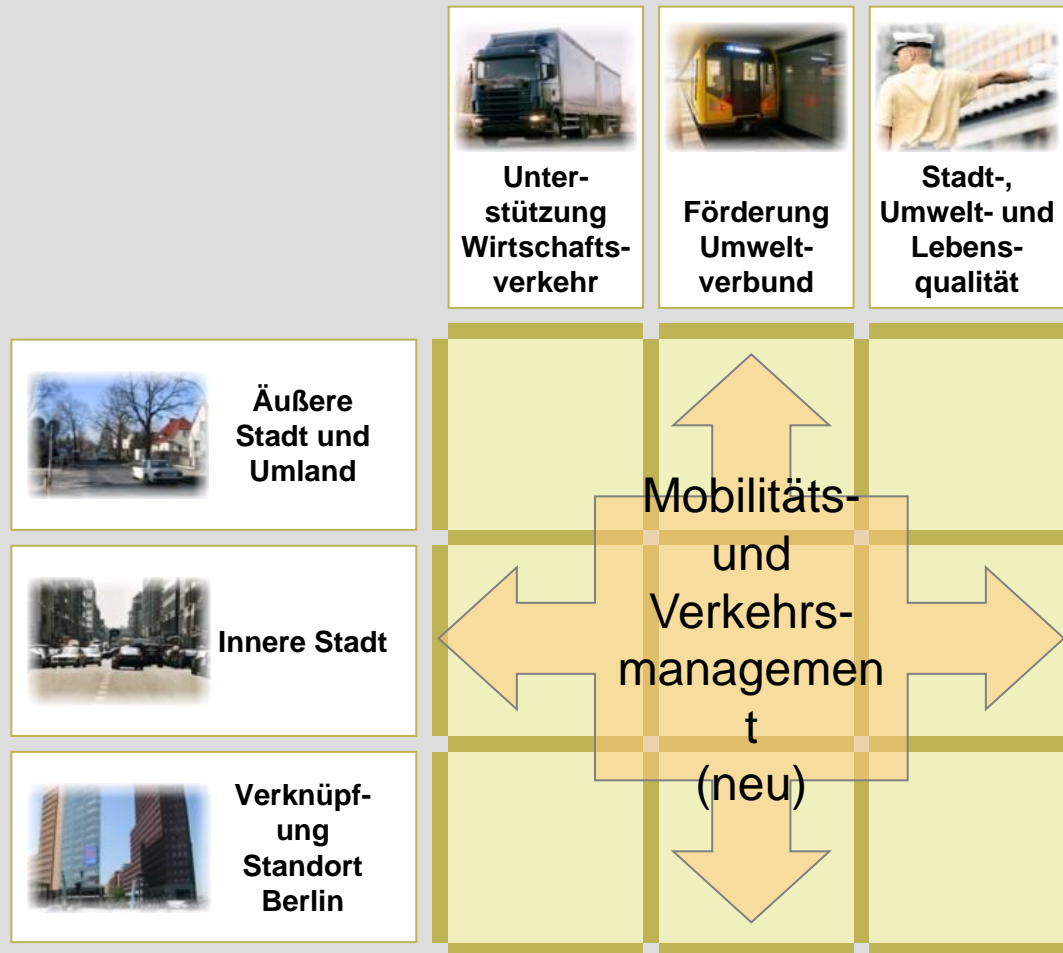
3. Wohin wollen wir?

StEP Verkehr: Leitbild 2040 und verkehrspolitische Ziele 2025

Inhalt

1. Wo stehen wir?
 - Die Ausgangslage
2. Was kommt auf uns zu?
 - Herausforderungen für die Berliner Verkehrspolitik
3. Wohin wollen wir?
 - StEP Verkehr: Leitbild 2040 und verkehrspolitische Ziele 2025
- 4. Was tun wir dafür?**
 - StEP Verkehr: Strategien und Maßnahmen**
5. Was können wir erreichen?
 - Wirkungsanalyse und Fazit

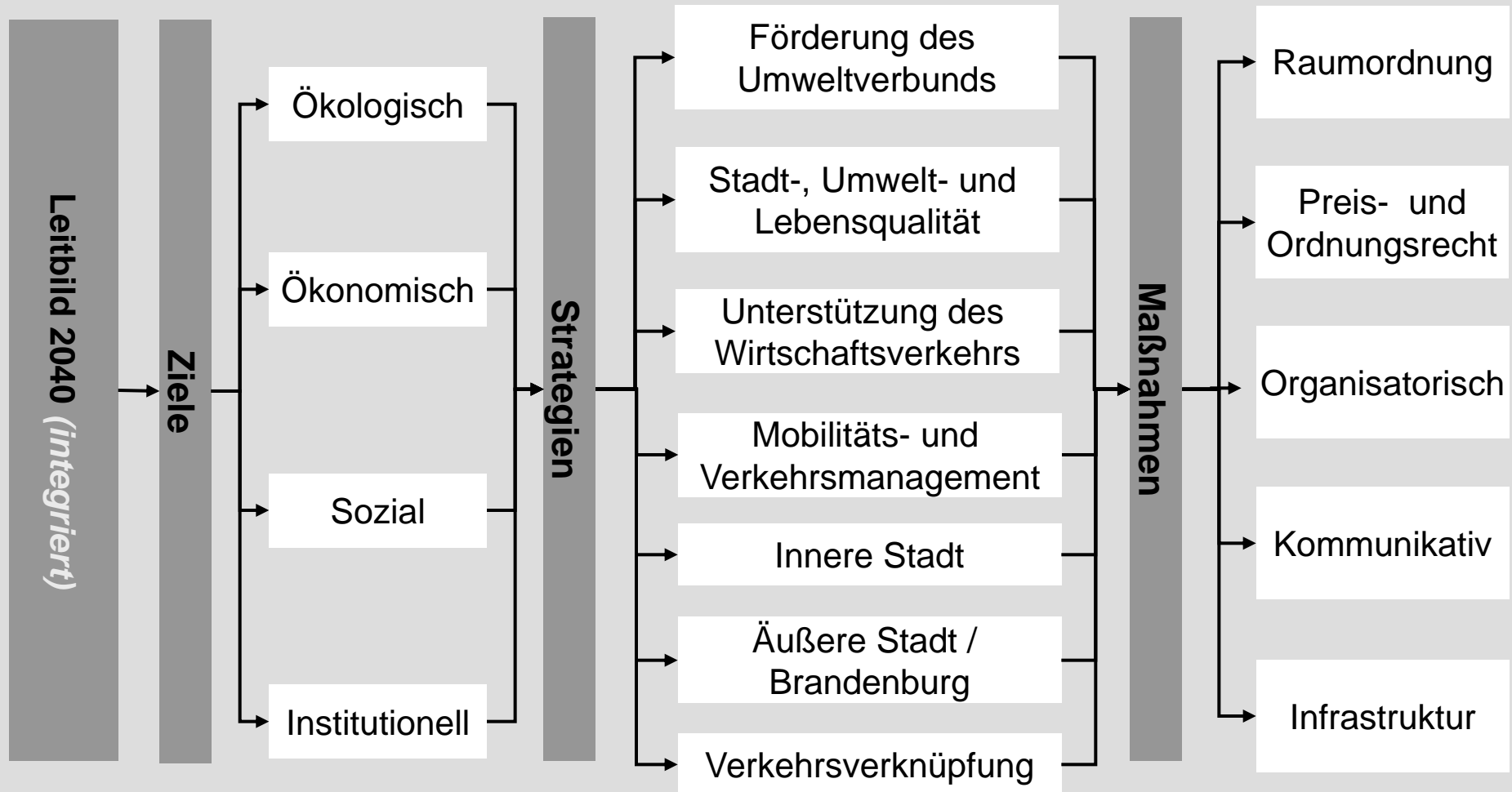
Teilstrategien des StEP Verkehr: Integrativer Ansatz



4. Was tun wir dafür?

StEP Verkehr: Strategien und Maßnahmen

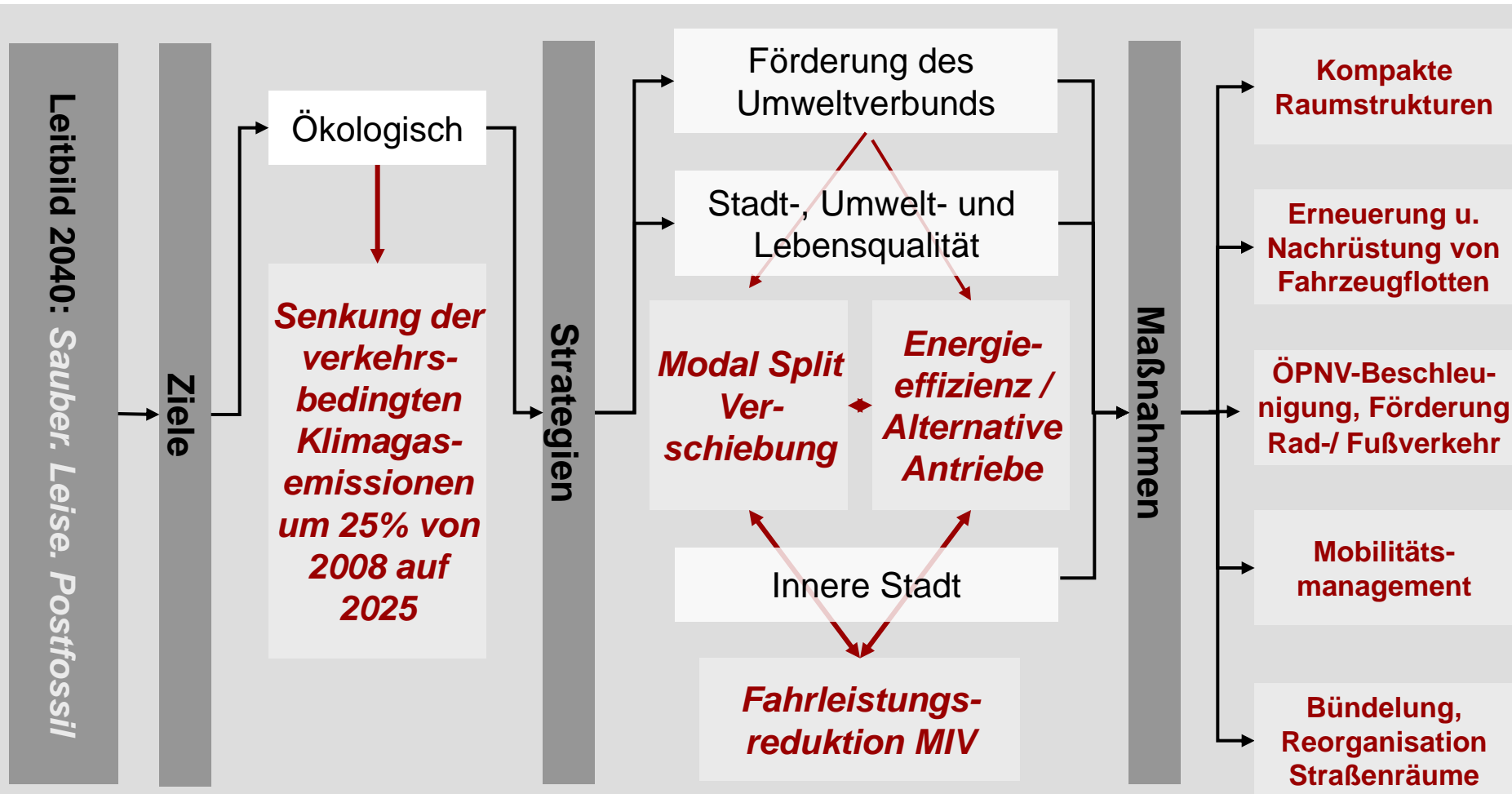
Zusammenspiel von Leitbild–Zielen–Strategien–Maßnahmen



4. Was tun wir dafür?

StEP Verkehr: Strategien und Maßnahmen

... am Beispiel CO₂-Minderung und Klimaschutz



4. Was tun wir dafür?

StEP Verkehr: Strategien und Maßnahmen

Integrierte Förderung von Rad- und Fußverkehr und ÖPNV

- Öffentlicher Verkehr
 - Laufende LSA-Beschleunigung und Erproben der „umfassenden Beschleunigung“ auf Pilotlinien
 - Einzelne Infrastrukturergänzungen auf nachfragestarken Relationen
 - Prüfung von Maßnahmen zur Stabilisierung der Nachfrage in Gebieten / zu Zeiten / auf Relationen mit rückläufiger Fahrgastentwicklung
 - Bessere Vernetzung mit Rad- und Fußverkehr



4. Was tun wir dafür?

StEP Verkehr: Strategien und Maßnahmen

Integrierte Förderung von Rad- und Fußverkehr und ÖPNV

- Radverkehr
 - Fortschreibung Radverkehrsstrategie; Kontinuität der Förderung
 - Fortsetzung des Lückenschlussprogramms, Nebenroutennetze, Fahrradnetze auf Quartiersebene
 - Abstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen und Infrastruktur für öffentliche Leihfahrräder,



4. Was tun wir dafür?

StEP Verkehr: Strategien und Maßnahmen

Integrierte Förderung von Rad- und Fußverkehr und ÖPNV

- Fußverkehr
 - Umsetzung der Fußverkehrsstrategie (Modellvorhaben)
 - Stärkung Nahversorgung und Sicherung der Feinerschließung
 - Verkehrssicherheitsmaßnahmen
 - Intermodale Routenplaner – auch für den Fußverkehr



4. Was tun wir dafür?

StEP Verkehr: Strategien und Maßnahmen

Dem Umweltverbund mehr Raum geben

- Konzeptentwicklung für Reorganisation des Straßenraums im Zuge genereller Verkehrsrückgänge
 - Fokus Innenstadt
 - Verbreiterung von Gehwegen, Schaffung von Radverkehrsanlagen und Anlagen des ÖPNV, Platz für Ladezonen etc.
- „Entlastungsdividende“ dort auszahlen, wo über Bündelung direkte Verkehrsrückgänge zu verzeichnen sind
 - Komplementärmaßnahmen zur fertig gestellten A 113 laufen
 - Komplementärmaßnahmen zur geplanten Verlängerung der A100 als Bestandteil der Planung
- Gestaltung des ruhenden Verkehrs
 - Parkraumbewirtschaftung und Teilumwandlung von Stellplätzen
 - Standortkonzeption für Carsharing und Elektromobilität

4. Was tun wir dafür?

Wirtschaftsverkehr fördern und stadtverträglich gestalten

- Erreichbarkeiten sichern
 - Abbau noch bestehender Erreichbarkeitsdefizite
 - (Verbesserte) Erschließung bestehender und neuer Standorte für Gewerbe, Einzelhandel, Dienstleistung etc. weiterhin gewährleisten (Straße, Schiene, ÖPNV)
- Abläufe verbessern
 - Verkehrsmanagement: Verstärkung des Verkehrsflusses
 - Ladezonen zur Verringerung von Konflikten mit Rad-/ Fuß- und öffentlichem Verkehr
 - City Terminals im Stadtgebiet weiter vorhalten
- Stadtverträglichkeit fördern
 - Flottenerneuerung und –nachrüstung beschleunigen
 - Elektromobilität auch im Wirtschaftsverkehr

4. Was tun wir dafür?

Netzqualität erhalten und weiterentwickeln

- Abbau Instandhaltungsrückstand als zentrale Maßnahme
- Weiterentwicklung der Netze
 - Lückenschluss U 5
 - Neubaustrecken Straßenbahn
 - Verbesserung der Verknüpfung innerhalb von Netzen; z.B. ÖPNV:
 - ✓ Verlegung von Bushaltestellen,
 - ✓ Verschiebung U-Bahnhof Warschauer Straße
 - ✓ Weitere Ausweitung der Fahrgastinformation, auch unternehmensübergreifend
 - Verbesserung der Verknüpfung zwischen den Netzen, z.B.
 - ✓ Fahrradabstellanlagen an Bahnöfen und Haltestellen
 - ✓ Verknüpfung ÖPNV und Leihfahrräder
 - ✓ Haltestellenzuwegungen als Modellprojekt der Fußverkehrsstrategie
 - ✓ Überarbeitung Park-and-Ride Konzeption
 - Reorganisation Straßennetz im Südostraum (A 100)

4. Was tun wir dafür?

Innovationen fördern, entwickeln, anwenden

- Technische Innovationen
 - Intermodale Verkehrsinformation weiterentwickeln
 - Gebietsbezogenes Verkehrsmanagement
 - Intermodales Verkehrsmanagement für den Flughafen Berlin Brandenburg
 - Abschluss Modellprojekt Öffentliche Räder und ggf. Überführung in Regelbetrieb
 - Alternative Kraftstoffe und Elektromobilität fördern
- Soziale Innovationen
 - Strategisch orientiertes Mobilitätsmanagement: Zielgruppenorientiert, Lebenslagenbezogen, an verkehrspolitischen Zielsetzungen orientiert
 - Routinen aufbrechen, Intermodalität fördern
 - Verhaltensbezogene Kampagnen zur Verkehrssicherheit

4. Was tun wir dafür?

StEP Verkehr: Strategien und Maßnahmen

Rahmenbedingungen gestalten

- Nachverdichtung, Nahversorgung, integrierte Standortplanung
 - Wege kurz halten und an bestehenden (ÖV-) Angeboten ausrichten
 - autofreies Leben noch besser möglich machen
- Strategische Konzeptentwicklung als Grundlage für weiteres Handeln, z.B.
 - Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept
 - Rad-/Fußverkehrsstrategie
 - Entwicklungsperspektiven ÖPNV
 - Standortkonzeption Carsharing und Ladeinfrastruktur Elektromobilität
 - Mobilitätsmanagement, Masterplan Verkehrstelematik
- Initiativen auf Bundesebene
 - Langfristige Sicherung der Finanzierung kommunaler Infrastruktur
 - rechtliche Absicherung neuer Raumnutzung
 - Weiterentwicklung der Bahnreform
 - Tempo 30 als Regelhöchstgeschwindigkeit: Umdenken fördern
- Stadtgesellschaft beteiligen
 - Diskussionsforen im Zusammenhang StEP-Umsetzung

4. Was tun wir dafür?

StEP Verkehr: Strategien und Maßnahmen

Inhalt

1. Wo stehen wir?
 - Die Ausgangslage
2. Was kommt auf uns zu?
 - Herausforderungen für die Berliner Verkehrspolitik
3. Wohin wollen wir?
 - Leitbild 2040 und verkehrspolitische Ziele 2025
4. Was tun wir dafür?
 - Strategien und Maßnahmen
- 5. Was können wir erreichen?**
 - Wirkungsanalyse und Fazit**

Wirkungsanalyse des StEP Verkehr

Ziel

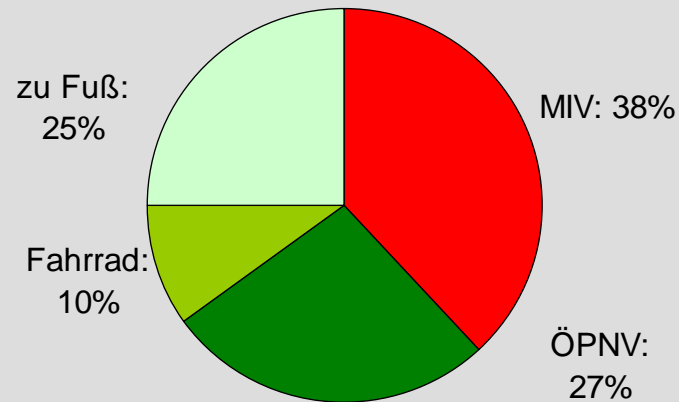
- Überprüfung und Bewertung der verkehrlichen Effekte und Verkehrsfolgen (Umwelt, Erreichbarkeit) der Maßnahmen des StEP Verkehr
- ggf. Anpassung / Neujustierung des Maßnahmenkatalogs

Grundlagen

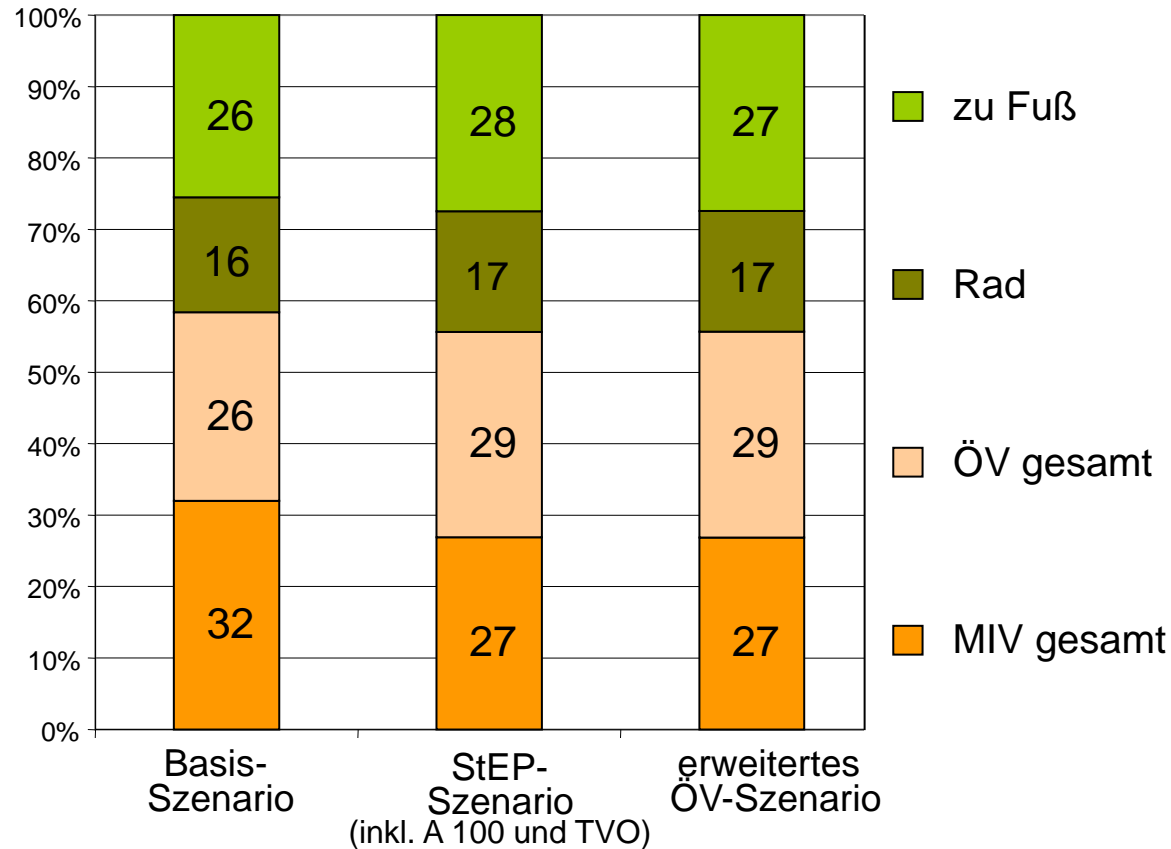
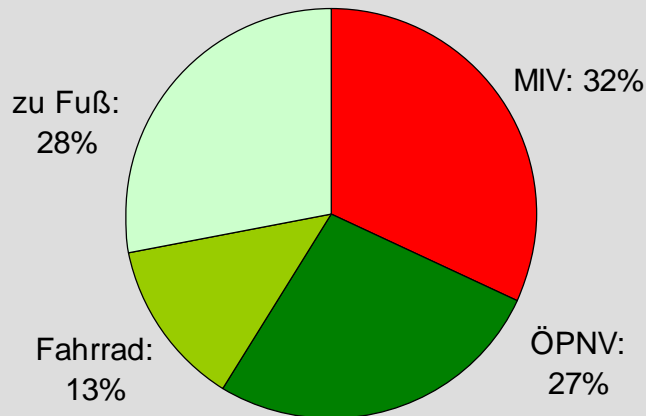
- Maßnahmeliste von zu untersuchenden Maßnahmen (Auswahl)
- Einzeluntersuchung der Maßnahmen + kombinierte Analyse in drei Szenarien
- aufbauend auf der Gesamtverkehrsprognose Berlin-Brandenburg 2025 (GVP 2025), Basisjahr 2006

Ergebnisse der Wirkungsanalyse I Veränderungen im Modal Split

Verkehrsmittelwahl 1998



Verkehrsmittelwahl 2008



5. Was können wir erreichen?

Wirkungsanalyse und Fazit

Ergebnisse der Wirkungsanalyse II

- Belastungen mit Luftschadstoffen (Feinstaub und Stickoxide) können bis 2025 deutlich reduziert werden
 - Nur noch wenige Straßenabschnitte mit Grenzwertüberschreitungen
- Erhebliche Verringerungen auch bei Klimagasemissionen
 - 2006 (Basisjahr): CO₂- Emissionen im Hauptstraßennetz: ca. 2,6 Mio. t
 - 2025 (Prognosejahr): CO₂- Emissionen im Hauptstraßennetz: ca. 1,6 Mio. t
- Verbesserungen bei der Lärmsituation
 - Anteilsverschiebungen hin zu niedrigeren Belastungsklassen
- Resultate als Überlagerung von
 - Maßnahmen zur Reduktion (Vermeiden)
 - Modal Split Veränderungen (Verlagern)
 - Flottenerneuerung (Verbessern)

Fazit

Die Berliner Erfahrungen zeigen, dass kommunale Verkehrspolitik...

- einen langen Atem braucht und damit Perspektiven unabhängig vom tagespolitischen Geschäft,
- eine tragfähige finanzielle Basis benötigt,
- umsetzungsfähig sein muss und daher einen stadtgesellschaftlichen Grundkonsens mit Sinn für Pragmatismus benötigt,
- außerdem kreativ und effizient sein muss,
- nur mit ausreichender Integration von anderen Politikfeldern wirklich zukunftsfähig ist und somit...
- in einem ganzheitlichen Sinn mehr Nachhaltigkeit braucht.

➔ **... dann kann auch vieles erreicht werden!**

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

