

Vorlage – zur Kenntnisnahme –

Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr 2030 und Mobilitätsprogramm 2023

Der Senat von Berlin
UVK IV -
Tel.: 9025 1042

An das

Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

V o r l a g e

-zur Kenntnisnahme-

des Senats von Berlin

über

Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr 2030 und Mobilitätsprogramm 2023

Der Senat legt den als Anlage beigefügten Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr 2030 und das Mobilitätsprogramm 2023 dem Abgeordnetenhaus zur Besprechung vor.

Berlin, den 2. März 2021

Der Senat von Berlin

Michael Müller

Regierender Bürgermeister

R. Günther

Senatorin für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Stadtentwicklungsplan

Mobilität und Verkehr

Berlin 2030

Stand: Februar 2021



EUROPÄISCHE UNION

Europäischer Fonds für
regionale Entwicklung

Vorhaben „Zweite Fortschreibung
Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr)“
Berliner Programm für Nachhaltige Entwicklung (BENE)
Förderkennzeichen 1070-B5-O

StEP MoVe

Verantwortlich

Land Berlin
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Abteilung Verkehr

Inhalt

1	Einleitung	1
2	Das Leitbild als Vision	6
2.1	Das Leitbild	6
2.1.1	Funktion des Leitbilds im StEP MoVE	6
2.1.2	Das Leitbild – eine Vision für die Berliner Mobilität der Zukunft	7
2.1.3	Ausblick: Anspruch und Wirklichkeit	14
3	Ziele und Aufgabe des StEP MoVe	15
3.1	Vorreiter Berlin: eine lebenswerte Stadt mit menschen- und umweltgerechter Mobilität	15
3.2	Die Ziele der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung	18
4	Das Handlungskonzept	24
4.1	Handlungsschwerpunkte	25
4.2	Die Wirkungen	46
4.3	Vom übergeordneten Planwerk zum spezifischen	54
4.3.1	Der Nahverkehrsplan	54
4.3.2	Der Radverkehrsplan	55
4.3.3	Der Fußverkehrsplan	56
4.3.4	Das Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept (IWVK)	57
4.3.5	Das Verkehrssicherheitsprogramm	57
4.3.6	Luftreinhalte- und Lärminderungsplanung	58
5	Schlussfolgerungen und Fazit	59
5.1	Instandhaltung und Ausbau für die wachsende Stadt	59
5.2	Zur Zielerreichung müssen alle Räume beitragen	60
5.3	Die Herausforderungen der wachsenden Stadt meistern	61
5.4	Innovationen zielführend gestalten	62
5.5	Überführung der Ziele und Handlungsschwerpunkte in konkrete Maßnahmen	65

Anhang I: Maßnahmenkatalog	1
Anhang II: Methodische Arbeitsweise.....	48
II.1 Der Anlass zur Fortschreibung des bisherigen Stadtentwicklungsplans Verkehr	49
II.2 Die Vorgehensweise bei der Erarbeitung	51
II.2.1 Integration auf mehreren Ebenen	52
II.2.2 Verkehrspolitischer Gestaltungsbedarf - Wirkungsanspruch des StEP MoVe	53
II.3 Bewertung der Wirkungen des StEP Verkehr 2025	54
II.4 Beteiligungsprozess bei der Fortschreibung.....	56
II.5 Themenschwerpunkte der Workshops	61
II.6 Vorgehensweise zur Erarbeitung und Berücksichtigung von Maßnahmen	90
Anhang III: Der Hintergrund.....	93
III.1 Die Rahmenbedingungen.....	93
III.1.1 Einwohnerentwicklung und -prognosen	93
III.1.2 Siedlungsstruktur	96
III.1.3 Wirtschaftlicher Rahmen.....	98
III.1.4 Tourismus.....	105
III.1.5 Finanzieller Rahmen.....	106
III.1.6 Rechtlicher Rahmen	109
III.2 Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage.....	111
III.2.1 Voraussetzungen zur Verkehrsteilnahme im privaten Personenverkehr	111
III.2.2 Allgemeine Kenndaten der Verkehrsteilnahme im privaten Personenverkehr	113
III.2.3 Verkehrsmittelbezogene Entwicklungen im privaten Personenverkehr	115
III.2.4 Entwicklungen im Fernverkehr	123
III.2.5 Entwicklungen im Wirtschaftsverkehr.....	125
III.3 Die Verkehrsfolgen.....	128
III.3.1 Umweltfolgen	128
III.3.2 Verkehrssicherheit	134
Anhang IV: Finanzrahmen und Finanzbedarf.....	137
Anhang V: Vorrangnetz Straße.....	142
Anhang VI: Kartenmaterial.....	143

Abbildungen

Abbildung 1:	Zusammenwirken von Leitbild, Zielen und Maßnahmen u.a. am Beispiel CO ₂	4
Abbildung 2:	Die sieben Bausteine des Leitbilds Berlin	7
Abbildung 3:	Übersicht über die identifizierten Themenschwerpunkte für die Workshops	25
Abbildung 4:	Übersicht über neue Stadtquartiere und vorgesehene Schieneninfrastruktur	44
Abbildung 5:	Übersicht über neue Stadtquartiere und vorgesehene Straßennetzergänzungen.....	45
Abbildung 6:	Vorgehensweise der Wirkungsschätzung	46
Abbildung 7:	Grundlagen der Modellberechnungen – Erkenntnisse aus dem Verkehrsmodell	47
Abbildung 8:	Ergebnisse der Wirkungsschätzung – Erkenntnisse ausgewählter Maßnahmen.....	48
Abbildung 9:	Ergebnisse der Szenarienbetrachtung – Modal Split nach Verkehrsleistung	49
Abbildung 10:	Ergebnisse der Szenarienbetrachtung – Erreichbarkeit des nächsten Stadtteilzentrums 2030, Szenario 1 - ÖPNV	50
Abbildung 11:	Ergebnisse der Szenarienbetrachtung – Erreichbarkeit des nächsten Stadtteilzentrums 2030, Szenario 1 - Straßenverkehr	51
Abbildung 12:	Ergebnisse der Szenarienbetrachtung – Verkehrsfolgen	53
Abbildung 13:	Systematisierung erwünschter Innovationen für das Berliner Verkehrssystem	62

Abbildungen im Anhang

Abbildung 1:	Struktur der Erarbeitung des StEP MoVe	51
Abbildung 2:	Überprüfung der Modal Split-Ziele des StEP Verkehr 2025.....	55
Abbildung 3:	Konsultativer Planungsprozess des StEP MoVe	59
Abbildung 4:	Räumliche Verteilung der Teilnehmenden	68
Abbildung 5:	Einwohnerentwicklung Berlin 2005-2018	93
Abbildung 6:	Einwohnerdichte nach statistischem Gebiet.....	94
Abbildung 7:	Bevölkerungsentwicklung basierend auf 2014 bis 2030 in drei Varianten für Berlin sowie Realentwicklung bis 2016 auf Basis EWR ..	95
Abbildung 8:	Erwerbstätigkeit und Arbeitslosenquote in Berlin 2011-2018.....	98
Abbildung 9:	Erwerbstätige nach Wirtschaftsbereichen 2011-2018	98

Abbildung 10:	Berufspendlerinnen und pendler von und nach Berlin (2016).....	99
Abbildung 11	Verdienstentwicklung Berlin 2011-2016	100
Abbildung 12:	Private Konsumausgaben der Berliner Haushalte in 2013 insgesamt sowie Ausgaben im Bereich Verkehr	101
Abbildung 13:	Entwicklung Tourismus 2011-2018	105
Abbildung 14:	Verkehrsmittelwahl bei der Anreise von Gästen.....	106
Abbildung 15:	Entwicklung Regionalisierungsmittel – Gegenüberstellung Gesetzesbeschluss 2015 ggü. 2016 (Berlin und Brandenburg).....	108
Abbildung 16:	Motorisierungsgrad nach statistischen Gebieten (2016).....	112
Abbildung 17:	Modal Split Entwicklung: Anteil der Verkehrsmittel an den Wegen der Berliner Wohnbevölkerung 2008 und 2013	113
Abbildung 18:	Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck	114
Abbildung 19:	Modal Split 2018 nach Bezirken.....	114
Abbildung 20:	Radverkehrsnachfrage an ausgewählten automatischen Dauerzählstellen (2016)	116
Abbildung 21:	Entwicklung der Fahrgastfahrten im ÖPNV (2011-2016).....	117
Abbildung 22:	Durchschnittliches werktägliches Fahrgast-Aufkommen im ÖPNV (2013)	118
Abbildung 23:	Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (2014)	120
Abbildung 24:	Carsharing-Angebote in der inneren Stadt (2017).....	122
Abbildung 25:	Entwicklung der Nutzungszahlen am ZOB Berlin 2011-2018	123
Abbildung 26:	Entwicklung des Güterumschlags in der Binnenschifffahrt 2008-2017 (Versand und Empfang)	126
Abbildung 27:	Entwicklung der NO ₂ -Jahresmittel in µg/m ³ an den BLUME- Messstationen und der höchst belasteten Passivsammlerstation (PS) in Berlin 2010 bis 2018	129
Abbildung 28:	Berechnete NO ₂ -Jahresmittelwerte im Berliner Hauptverkehrsstraßennetz (Stand 2015)	130
Abbildung 29:	Herkunft der NO ₂ -Belastung an Hauptverkehrsstraßen als Mittelwert über 24 Straßen mit NO ₂ -Messungen (für 2015)	130
Abbildung 30:	CO ₂ -Emissionen aus dem Endenergieverbrauch (Verursacher- bilanz) des Verkehrssektors in Berlin 1990 bis 2016	131
Abbildung 31:	Überlagerte Lärmbelastungen aus Straßen-, Schienen- und Flugverkehr, strategische Lärmkartierung 2017, dargestellt ist der Ganztagesindex L _{DEN}	132
Abbildung 32:	Übersicht über die Pegelbereiche nachts, Lärminde x L _{night}	133

Abbildung 33:	Entwicklung der Unfallzahlen im Berliner Straßenverkehr 2011-2018	134
Abbildung 34:	Entwicklung der Verkehrsunfälle und der Verunglückten im Berliner Straßenverkehr 2000-2018	135
Abbildung 35:	Gegenüberstellung der Annahmen zur Finanzentwicklung in den Szenarien	139

1 Einleitung

1.1. Ausgangslage und Herausforderungen

Mobilität ist ein Grundbedürfnis. Wir bewegen uns von A nach B, weil wir an einem anderen Ort sein wollen oder müssen. Soziale Kontakte, Arbeit, der Transport von Gütern und Waren oder das reine Vergnügen: Aus vielerlei Gründen machen sich Menschen auf den Weg.

Das Mobilitätsbedürfnis schlägt sich in Verkehr nieder. Busse und Bahnen, Fahrräder, Roller, Autos, Lkw oder die eigenen Füße bringen Menschen und Dinge durch die Stadt und ins Umland. Dieser Verkehr hat Auswirkungen auf die Umwelt, auf andere Menschen, auf das Klima, das Ausmaß von Lärm in der Stadt, die Luftqualität, darauf, wie der begrenzte öffentliche Raum verteilt ist und vieles mehr.

Niemand ist allein in der Stadt unterwegs, sondern alle sind Teil des großen Berliner Verkehrsgeschehens. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit einer politischen und administrativen Steuerung des Verkehrs.

Der Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) als ein zentrales Instrument der städtebaulichen Planung ordnet dieses Verkehrsgeschehen. Er analysiert die gegenüber dem vorigen Stadtentwicklungsplan (StEP) veränderten Rahmenbedingungen, z.B. das Verkehrsaufkommen und welche Verkehrsmittel benutzt werden, er skizziert die zu erwartenden Entwicklungen und definiert Handlungsschwerpunkte und Maßnahmen, um die gesteckten Ziele im Jahr 2030 zu erreichen.

Mehrere Trends sorgen für deutlich mehr Verkehr als im Jahr 2011, in dem der letzte StEP verabschiedet wurde. Die stetig wachsende Einwohnerzahl und die steigende Anzahl an Erwerbstätigen gelten nicht nur für das Stadtgebiet Berlins, sondern auch für das Umland mit entsprechenden Auswirkungen auf den Pendlerverkehr. Die positive wirtschaftliche Entwicklung, der Anstieg der Anzahl von Touristinnen und Touristen sowie die Anbindung neuer Wohnquartiere tragen ebenfalls zu mehr Verkehr bei. Diese dynamischen Entwicklungen treffen auf eine Infrastruktur, deren Leistungsfähigkeit klar an ihre Grenzen stößt. Die vergangenen Jahre waren von einer Konsolidierung des Landeshaushalts geprägt, in deren Zuge auch massiv bei den Investitionen in Infrastruktur gespart wurde. Straßen und Brücken sind teilweise in einem desolaten Zustand, der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), die Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur wurden über Jahrzehnte vernachlässigt. Eine Sanierung und ein Ausbau der Infrastrukturen muss schnellstmöglich erfolgen.

Gleichzeitig erleben wir aktuell mit der Corona-Pandemie einen schnellen Wandel von Mobilitätsgewohnheiten und eine veränderte Nutzung von Verkehrsmitteln und des öffentlichen Raums. Nicht alle künftigen Entwicklungen, die sich aus diesen Zeiten des Umbruchs mit vielen Unsicherheiten ergeben, lassen sich bereits jetzt verlässlich abschätzen. Daher ist die Überprüfung der hier aufgezeigten verkehrlichen Entwicklungen bis zum Jahr 2024 auch vor dem Hintergrund der Pandemie angezeigt.

Fasst man Aufgabe und Wirkungsanspruch des StEP MoVe, die Erkenntnisse zu aktuellen Rahmenbedingungen und Entwicklungserwartungen, zur bisherigen Zielerreichung und aktu-

ellen Handlungserfordernissen sowie zu den Ansprüchen der Stadtgesellschaft (siehe Ausführungen in Anhang III) zusammen, ist für den neuen Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr festzuhalten:

- für sämtliche Überlegungen sind die Bevölkerungsprognose 2015-2030 bzw. 2018-2030 zu berücksichtigen (gemäß Senatsbeschluss aus I/2020)
- der Wohnungsbau und die damit in Verbindung stehenden neuen Stadtquartiere sind bei der Maßnahmenarbeit und -priorisierung ein zentraler Punkt (Schwerpunktsetzungen über den StEP Wohnen)
- Arbeitsplätze sowie Wirtschaftsstandorte (siehe StEP Wirtschaft) und Ausbildungs- bzw. Hochschulstandorte bedürfen eines weiteren Augenmerks
- Berlin bzw. die Berliner Wohnbevölkerung hat gute Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität
- hinsichtlich der Modal Split-Ziele ist das Land auf gutem Kurs, die noch stärkere Orientierung auf die Förderung des Umweltverbunds ist im Mobilitätsgesetz Berlins mittlerweile festgeschrieben
- Verkehrssicherheit und die Vision Zero sind ein stärker drängendes Themenfeld als bisher
- es gibt deutliche Unterschiede in der Verkehrsteilnahme zwischen innerer und äußerer Stadt und innerhalb Berlins bzw. der Metropolregion insgesamt
- die Frage der steigenden Pendlerverkehre ist für die Region zu berücksichtigen
- Wirtschaftsverkehr ist weiterhin ein wichtiges Handlungsfeld
- Themen wie Tourismus und Reisebusverkehr sind stärker als in den bisherigen Planwerken zu berücksichtigen (siehe hierzu auch Tourismuskonzept)
- Berlin ist ein attraktiver Markt auch für neue (Mobilitäts-)Angebote
- Innovationen spielen für die Stadt eine wesentliche Rolle
- die Finanzierung von Angeboten und Infrastruktur stellen eine wesentliche Randbedingung dar
- weiterhin besteht ein sehr großer Handlungsbedarf hinsichtlich des Klimaschutzes und der Begrenzung der Verkehrsfolgen nicht alleine aufgrund der EU-Gesetzgebung zu Luft und Lärm, sondern auch aufgrund gesellschaftlicher Diskussionen und spezifischer Ziele Berlins (z.B. Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm, Klimanotlage).

Als Ziele für eine Fortschreibung und damit eine Verkehrspolitik aus gesamtstädtischem Interesse gelten folgende Aspekte

- Aktualisierung der verkehrspolitischen Leitlinien des Landes vor dem Hintergrund sich wandelnder Rahmenbedingungen
- Identifizierung von Maßnahmen, die insbesondere einen Beitrag zur Erreichung der Ziele des Landes in folgenden Bereichen leisten können:
 - Energie- und Klimapolitik
 - Wohnungsbau
 - Wirtschaftliche Entwicklung
 - Sozialer Zusammenhalt
- Festlegung von Umsetzungsprioritäten
- Identifizierung weiteren Forschungs- und Umsetzungsbedarfs

- Erneuerung des gesamtstädtischen Konsenses zu den übergeordneten Zielen der Stadt- und Verkehrsentwicklung.

Das übergeordnete Leitbild der Berliner Verkehrspolitik ist die menschenfreundliche Stadt, bei der dem Umweltverbund zur Bewältigung der Mobilität Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr (MIV) eingeräumt wird. So wird Berlin zu einem Ort, der den Bedürfnissen der Menschen, des Klimaschutzes und der Umwelt gerecht wird. Ziel ist die Entkoppelung von Mobilität und Verkehr – wir wollen mehr Mobilitätsoptionen bei weniger Straßenverkehr ermöglichen.

Das Maßnahmenprogramm des StEP MoVe, um die verkehrspolitischen Ziele zu erreichen, gliedert sich in drei Teile:

- das Handlungskonzept (siehe Kapitel 4) – Handlungserfordernisse mit den zugehörigen Kernmaßnahmen – thematisch und räumlich
- den Maßnahmenkatalog des StEP MoVe insgesamt (siehe Anhang I)
- das „Mobilitätsprogramm 2023“ (Anlage zum StEP MoVe), das die vorrangig zu bearbeitenden Maßnahmen enthält.

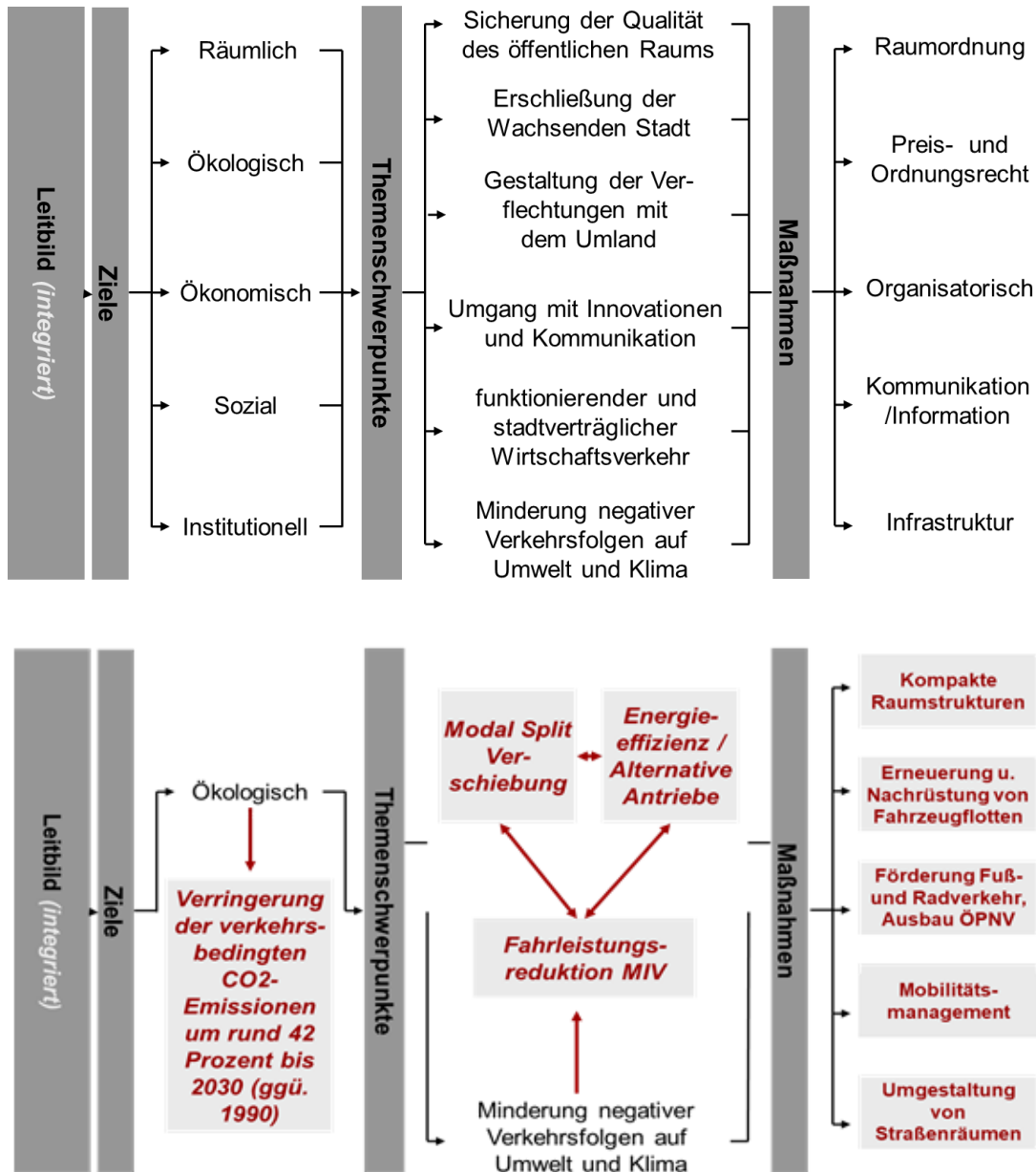
Die Themenschwerpunkte wurden maßgeblich über die Runden Tische sowie die Workshops gespeist und stellen die komprimierte Aufbereitung der Schwerpunkte (inhaltlich wie maßnahmenspezifisch) dar. Die Umsetzungsprioritäten ergeben sich dabei aus den zeitlichen Einordnungen – prioritär sollen die Maßnahmen des Mobilitätsprogramms 2023 bearbeitet werden, die weiteren Aufgaben sukzessive darauf aufbauend. Maßgeblich für diese Einordnung waren neben der Frage, welche Vorhaben schon begonnen oder über andere Planwerke schon gesetzt sind, u.a. die Erkenntnisse aus dem ÖPNV-Bedarfsplan des Nahverkehrsplans 2019-2023 zu den dringlichsten Maßnahmen, sowie die aktuellen Schwerpunktsetzungen zu neuen Stadtquartieren und Gewerbeentwicklungen.

Zur Sicherstellung einer Verkehrspolitik im gesamtstädtischen Interesse wurden diese Maßnahmen systematisch hergeleitet. Dabei dient das Leitbild der vorgelagerten Identifikation eines Zukunftsbildes als Orientierung dafür, ob Ziele und Maßnahmen hierzu einen Beitrag leisten können. Die Ziele des vorliegenden StEP MoVe konkretisieren dieses Zukunftsbild für das Jahr 2030 und nehmen soweit möglich eine Quantifizierung vor. Aus den fachlichen Diskussionen sind wiederkehrende, gesamtstädtisch relevante Themenschwerpunkte identifiziert worden, die auf die Ziele einzahlen. Den identifizierten Handlungserfordernissen der Themenschwerpunkte wurden dann konkrete Maßnahmen zugeordnet. Nachstehendes Schaubild verdeutlicht dieses Prinzip.

Dies lässt sich an dem konkreten Beispiel zur CO₂-Reduzierung erläutern: Das Leitbild spricht retrospektiv davon, dass z.B. der Verkehrsbereich seinen Beitrag zu den CO₂-Zielen erbracht hat und eine Umstellung – auch der öffentlichen Flotte – auf postfossile Antriebe erfolgt ist, die Ladeinfrastruktur den künftigen Anforderungen gerecht wird. Das konkrete Ziel benennt dann die konkrete Verringerung der CO₂-Emissionen bis 2030 bezogen auf einen Ausgangswert. Der identifizierte Themenschwerpunkt lautet „Minderung negativer Verkehrsfolgen auf Umwelt und Klima“, hierzu tragen Reduzierungen der Fahrleistungen, Verkehrsverlagerungen auf Verkehrsmittel des Umweltverbunds sowie alternative Antriebe von Kraftfahrzeugen bei. Notwen-

dige Maßnahmen beziehen sich dann z.B. auf die Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs, Angebotsausweitungen im ÖPNV gemäß NVP 2019-2023 und mit einem Ausbau der Schieneninfrastruktur, den Ausbau der Ladeinfrastruktur und die Umstellung der Fahrzeugflotte auch der öffentlichen Hand.

Abbildung 1: Zusammenwirken von Leitbild, Zielen und Maßnahmen u.a. am Beispiel CO₂¹



¹ Die CO₂-Ziele entsprechen dem aktuellen BEK und Energiewendegesetz und werden nach neuen Beschlüssen angepasst.

Der Maßnahmenkatalog stellt die Aufbereitung aller Maßnahmen bis 2030 dar, die identifiziert wurden, um die gesamtstädtischen und teilräumlichen Aufgaben zu bewältigen. Das „Mobilitätsprogramm 2023“ ist das Exzerpt, das die direkt anzugehenden und kurzfristig umzusetzenden Maßnahmen enthält und somit die notwendige Priorisierung übernimmt.

2 Das Leitbild als Vision

Das Leitbild ist die Basis für alle weiteren Überlegungen im Rahmen eines strategischen Planwerks. Aus der Entwicklung einer „Vision“ im Rahmen einer Leitbilddefinition lassen sich die Ziele der Stadtentwicklung ableiten. Der Vision und den daraus abgeleiteten Zielen kommen maßgebliche Aufgaben im Rahmen eines Stadtentwicklungsplans zu, weil sie die wesentlichen „Leitlinien“ darstellen, von denen die Maßnahmen und damit das konkrete Handeln abgeleitet werden.

2.1 Das Leitbild

Das Leitbild des StEP MoVe fußt auf den folgenden Grundsätzen:

- Das Leitbild des StEP MoVe baut auf dem Leitbild des vorangegangenen StEP Verkehr auf, setzt aber neue Akzente mit dem Vorrang des Umweltverbundes und den Herausforderungen, die eine konsequente Klimaschutzpolitik an den Umbau des Mobilitätssystems stellt.
- Das Leitbild des StEP MoVe besitzt zahlreiche Schnittstellen zu anderen Politik- und Handlungsfeldern – vertritt jedoch einen eigenen Gestaltungsanspruch.
- Das Leitbild des StEP MoVe ist die Vision für die Mobilität in Berlin.

2.1.1 Funktion des Leitbilds im StEP MoVE

Das Leitbild nimmt im StEP MoVe eine besondere Rolle ein – und das in mehrfacher Hinsicht. Im Prozess der Planerstellung diente die Diskussion des Leitbilds den Beteiligten aus Verwaltung und dem Runden Tisch dazu, die Verständigung über die Ziele stadtintegrierter Verkehrspolitik zu erleichtern. Klare Ziele sind die Voraussetzung für gestaltendes politisches Handeln und die Grundlage für die Benennung konkreter Maßnahmen, die zur Erreichung der Ziele geeignet sind. Inhalt des Leitbilds ist nicht allein der Verkehr der Zukunft. Vielmehr zeigt es auf, wie Verkehr sich zukünftig in den gelebten Stadtalltag einbettet. Zusammenhänge, Wechselwirkungen, Synergien, aber auch Konflikte und Risiken werden so vermittelt - von Stadtentwicklung über Umweltschutz bis hin zu sozialen Themen.

Die beteiligten Personen und Institutionen haben das Leitbild in einem gemeinsamen Vorgehen entwickelt. Daher kann es eine Verbindlichkeit entfalten, die bereits positiv auf den Planungsprozess gewirkt hat und die nachfolgende Umsetzung erleichtern soll. Über den Kreis der unmittelbar am StEP MoVe-Prozess Beteiligten hinaus soll das Leitbild verkehrsplanerische Visionen vermitteln, aber auch Möglichkeiten und Grenzen zu deren Umsetzung aufzeigen.

Dies ist zum einen durch die Erkenntnisse zu der Entwicklung der Rahmenbedingungen und der Zielerreichung sowie durch weitere Recherche und Auswertung einschlägiger Literatur, vor allem jedoch in einem diskursiven Prozess innerhalb der Verwaltung und des „Runden Tisches Mobilität und Verkehr“ erfolgt. Das Leitbild wurde anschließend anhand der Erkenntnisse aus dem Beteiligungsverfahren (Fokusgruppen) noch einmal überprüft und fallweise überarbeitet bzw. geschärft.

Das Leitbild des StEP MoVe präsentiert sich in Form einer Zukunftsvision für die Stadt Berlin. In dieser Zukunftsvision spiegeln sich veränderte Rahmenbedingungen von Wirtschaft, Finanzen, Bevölkerung und Stadtentwicklung wider. Darüber hinaus stellen die energie-, umwelt- und Klimaschutzpolitischen Herausforderungen unserer Zeit weitere wichtige Wegweiser für die städtische Verkehrsentwicklung dar, die konsequente Veränderungen erfordern. Diese Entwicklungen wirken in manchen Bereichen langfristig und weisen teilweise über den im StEP MoVe betrachteten Zeitraum hinaus.

Abbildung 2: Die sieben Bausteine des Leitbilds Berlin



Das Leitbild besteht aus sieben Bausteinen, die einen engen inhaltlichen Zusammenhang aufweisen. Sie thematisieren inhaltlich fokussiert spezifische Funktionen des Verkehrs im Stadtgebiet sowie darüber hinaus und zeigen auf, welche Entwicklungen erwartet und welche Gestaltungsspielräume wahrgenommen werden können und sollen.

2.1.2 Das Leitbild – eine Vision für die Berliner Mobilität der Zukunft

Wachsende Stadt mit gewachsenen Qualitäten

Schauen wir auf das Berlin der Zukunft, sehen wir eine vielfältige, lebendige und sozial gemischte Stadt und Heimat für verschiedene kulturelle, soziale und ethnisch geprägte Milieus. Sie bietet Platz für Begegnungen ebenso wie Orte des Rückzugs. Die Menschen engagieren sich für ihre Stadt, nutzen ihre vielfältigen Chancen und Möglichkeiten und fühlen sich in den lebendigen, bunt durchmischten Nachbarschaften in ihrem Stadtteil, ihrem Kiez zu Hause.

Teilnehmer (55 Jahre, Berlin):²

„[...] Berlin hat für mich immer den besonderen Reiz ausgemacht, dass es so eine Mischung aus Urbanität und Fläche ist... Das Nebeneinander, auch mitten in der Stadt, dieser Luxus des Tempelhofer Feldes ist etwas, was ich sehr zu schätzen weiß.“

² Bei der Erarbeitung des StEP MoVe erfolgte neben einer Stakeholder-Beteiligung über den Runden Tisch „Mobilität und Verkehr“ erstmals auch eine Bürgerbeteiligung über „Fokusgruppen“, in den Menschen, die in und um Berlin leben, miteinander über ihre Mobilität, ihre Bedürfnisse an Mobilität und mögliche Zielvorstellungen diskutiert haben. Aus diesem Prozess entstammen die Zitate.

Das Berlin der Zukunft ist gekennzeichnet vom dynamischen Wachstum Berlins: Zahlreiche neue Wohnstandorte überall im Stadtgebiet sind entstanden - in der Innenstadt ebenso wie an den Stadträndern. Die Nachverdichtung der Innenstadtquartiere hat dort zu einem neuen Mix von Bewohnerinnen und Bewohnern und Lebensstilen geführt. Den Kiezen ist der Balanceakt gelungen, ihre charakteristischen Eigenheiten zu bewahren und dennoch offen für neue Entwicklungen zu sein. So verleihen sie der Vielfältigkeit ihrer Bewohnerinnen und Bewohner weiterhin Ausdruck. Auch architektonisch weist die Berliner Innenstadt eine spannende Mischung auf, insbesondere dort, wo traditionelle Baustile und moderne Formen sich begegnen. Bauten und Strecken des Verkehrs sind gut in das Stadtbild integriert und wirken räumlich wie städtebaulich als Verbindungselemente. Der öffentliche Raum ist neu verstanden und gestaltet.

Die neuen Stadtquartiere in der Außenstadt sind gut in das stadträumliche Gefüge integriert und verkehrlich angebunden. Größere Stadtquartiere, die neu entwickelt wurden, weisen eine für Berlin typische Nutzungsmischung und kulturelle Funktionsvielfalt auf, sie dienen dem Wohnen ebenso wie der Ausbildung, dem Arbeiten, der Freizeitgestaltung, der Versorgung und dem städtischen Leben. Jedes neue Stadtquartier ist gut mit benachbarten Bestandsgebieten vernetzt - funktional wie verkehrlich. Sie sind weitgehend autofrei konzipiert, neugebaute Straßen und Strecken für den öffentlichen Verkehr (ÖV) kommen mit einem Minimum an Fläche bei einem Maximum an Nutzungsmöglichkeiten aus. Im Zuge der Flächenentwicklung wurde die polyzentrische Stadtstruktur weiter gestärkt, Nahversorgung findet in den Quartieren statt, die Zentrenstruktur konnte auf allen Ebenen gestärkt werden.

Das Wachstum der Stadt führte auch zu einer starken Zunahme der Nachfrage nach Verkehrsangeboten des Umweltverbunds. Die Länder Berlin und Brandenburg haben darauf mit der Beschaffung neuer Schienenfahrzeuge, dem Ausbau der Netze von Straßen-, S- und U-Bahn, der dichten Vertaktung und Kapazitätserhöhung im öffentlichen Nahverkehr (Busse und Bahnen) sowie der Integration neuer und flexibler Bedienformen in das ÖPNV-Angebot reagiert. So ist es gelungen, auch in der Hauptverkehrszeit ausreichende Kapazitäten im ÖPNV bereitzustellen. Eine barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Angebote konnte hierüber sichergestellt werden.

Flächendeckende Radverkehrsnetze in den Nahbereichen, attraktive Radschnellwege über größere Distanzen sowie qualitativ hochwertige Abstellangebote und öffentliche Fahrradverleihsysteme haben das Fahrradfahren für kurze wie längere Wege attraktiv, sicher und bequem gemacht. Ein großräumig verbindendes wie kleinteilig, quartiersbezogen erschließendes Fußwegenetz bietet für sich genommen und im Zusammenspiel mit den anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbunds gute Bedingungen für das Zufußgehen. Ausreichend breite, beleuchtete und barrierefreie Gehbahnen fördern diese für Mensch und Stadt gesunde Art der Fortbewegung und machen sie für alle Berlinerinnen und Berliner ebenso wie für Gäste der Stadt attraktiv. In Summe haben diese Maßnahmen dazu beigetragen, im Hinblick auf die „Vision Zero“ die Verkehrssicherheit deutlich zu erhöhen.

Trotz Flächenwachstum und teilweise verlängerter Entfernungen zwischen den unterschiedlichen städtischen Funktionen ist es dank des feinmaschigen Netzes aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr im Berlin der Zukunft problemlos möglich, komfortabel autofrei zu leben und dabei flexibel mobil zu sein. Die kompakten und verkehrssparsamen Raumstrukturen in den Kiezen

und Quartieren nützen zudem insbesondere älteren Menschen, Kindern und Jugendlichen sowie Menschen mit Mobilitätseinschränkungen: Sie können in der Metropole eigenständig, aktiv und sicher am Verkehr teilnehmen und so die vielfältigen Möglichkeiten der Hauptstadt nutzen.

Teilnehmerin (30 Jahre, Berlin):

„Ja also für mich ist die Lebensqualität kurze Wege, also alles an einem Platz haben [...].“

Mobilität auf neuen Wegen

Wenn es um ihre Alltagswege geht, haben die Menschen in der Hauptstadt in der Zukunft die freie Wahl. Mit dem Fahrrad zur Haltestelle und dann bequem mit der Bahn zum Arbeitsplatz, mit dem postfossilen und ggf. geteilten Fahrzeug zum Einkaufen und dann zu Fuß ins Restaurant, mit dem Bus zum Sport und nachts mit einer Mitfahrgelegenheit nach Hause: Für welche Kombination die Menschen sich auch entscheiden, alle Verkehrsmittel in der Stadt sind rund um die Uhr verfügbar, in jeder Kombination nutzbar und das dank integrierter Tarife stets zu fairen Preisen..

Teilnehmerin (26 Jahre, Berlin):

„Ich bin großer Fan des Nachtverkehrs in Berlin, also dass man am Wochenende überall hinkommt mit öffentlichen Verkehrsmitteln, ist super.“

Kein Wunder also, dass im Berlin der Zukunft der größte Teil der Berliner Bevölkerung kein eigenes Auto mehr besitzen möchte. Wer dennoch einen Pkw hat, achtet schon beim Kauf auf einen emissionsfreien und leisen Antrieb. Auf den wenigen Wegen, für die das Auto in der Stadt überhaupt genutzt wird, wird die Fahrweise den Anforderungen des Lebensraums Stadt angepasst.

Die Berlinerinnen und Berliner leben eine Mobilitätskultur des Miteinanders, in der jeder die Rechte und Bedürfnisse des anderen respektiert, Rücksicht nimmt und um die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmenden genauso besorgt ist wie um die eigene. Auf den Straßen der Berliner Innenstadt herrscht ein angenehmes Verkehrsklima.

Teilnehmer (50 Jahre, Bernau):

„[...] aber deswegen macht das eben so eine Stadt auch lebenswert: Toleranz, Vielfalt und da spielt eben auch Mobilität eine sehr große Rolle, das heißt, ich kann sie ja nur dann wahrnehmen, diese Vielfalt, wenn ich auch mobil bin in den verschiedensten Varianten, also sei es nun mit öffentlichen Verkehrsmitteln, sei es mit dem Auto, sei es mit dem Fahrrad (...)“

Die gefahrenen Geschwindigkeiten gewährleisten einen stetigen Verkehrsfluss und orientieren sich an der Vielfalt der Nutzungen im öffentlichen Raum und den Sicherheitsbedürfnissen derjenigen, die zu Fuß und per Fahrrad unterwegs sind. Unfallträchtige Verkehrsräume, insbesondere unsichere Kreuzungen, sind gemäß dem Leitbild der „Vision Zero“ umgestaltet, so dass Unfälle zunehmend seltener wurden. Durch Verkehrsorganisation und den Einsatz neuer Verkehrsmanagement-Technologien im Straßenverkehr wird unerwünschter Durchgangsverkehr („Schleichverkehr“) vermieden.

Da in der ganzen Stadt nur noch wenige private Autos unterwegs sind, konnten zahlreiche Straßen umgestaltet werden. Teile der Berliner Innenstadt sind umgestaltet, sie bieten nun mehr Platz für Fußverkehr, Radverkehr und für den ÖV sowie für vielfältige städtische Nutzun-

gen. Weitgehend autofreie Kieze bieten neue Lebensqualität. Denn auf den Straßen und Plätzen der Hauptstadt findet das Leben statt. Ob Spielen in der Wohnstraße, Begegnung an der Straßenecke, Ausruhen auf der Parkbank, Joggen auf dem Bürgersteig, Mittagspause in der Innenstadt, organisierter Wochenmarkt, touristischer Ausflug oder einfach Bummel durch die Stadt: Der öffentliche Raum bietet Platz und Qualitäten für alle, ist attraktiv, barrierefrei und sicher.

Teilnehmerin (53 Jahre, Berlin):

"Ich würde mir wünschen als Vision, dass das Auto nicht mehr so einen Stellenwert hat."

Im Berlin der Zukunft ist der öffentliche Raum ein Ort, an dem sich Menschen mit den unterschiedlichsten Hintergründen und Biographien begegnen, an dem Toleranz gelebt und das Miteinander praktiziert wird. Die Abgeordnetenhaus-Abgeordnete auf dem Fahrrad, der Pfleger in der U- Bahn, die Konzernmanagerin im Regionalzug, der Handwerker auf dem Lastenfahrrad, die ältere Dame, die zu Fuß zum Einkaufen geht, das Kind, das mit dem Fahrrad zur Schule fährt oder der alleinerziehende Vater im elektrisch betriebenen geteilten Pkw: Sie alle treffen auf Straßen und Plätzen, in Fahrzeugen und an Kreuzungen aufeinander und auf die Besucherinnen und Besucher der Stadt, die aus aller Welt kommen, um die Gastfreundlichkeit und Offenheit Berlins zu erleben.

Saubere Flotten für eine saubere und klimaneutrale Stadt

Wer sich im Berlin der Zukunft aufhält, kann aufatmen. Der Verkehrsbereich hat seinen Beitrag dazu geleistet, die Berliner Luft sauber zu halten. Bahnen und Busse der Hauptstadt fahren mit Strom aus regenerativen Energiequellen. Auch die Fahrzeugflotten des Landes wurden auf CO₂-freie und emissionsfreie Antriebe umgestellt. Über weite Teile des Stadtgebiets verteilt finden sich ausreichend Ladesäulen, an denen sich alle Elektroautos, -fahrräder und -roller schnell und kostengünstig aufladen lassen. Die Fahrzeuge des Wirtschaftsverkehrs ebenso wie private Pkw fahren emissionsfrei und erfüllen höchste technische Standards. Wer von außen in das Stadtgebiet einfahren will, muss diese Standards ebenfalls einhalten.

Teilnehmer (50 Jahre, Berlin):

"Und eine lebenswerte Stadt ist für mich eigentlich die, die es nach wie vor ermöglicht, auch den Individualverkehr zu ermöglichen. Sauberen Individualverkehr, aber Individualverkehr [...] dieser Freiheitsaspekt, der mir sehr wichtig ist [...] ich möchte einfach selber entscheiden dürfen, fahre ich jetzt öffentlich oder fahre ich individuell."

Ein modernes, umweltorientiertes Verkehrsmanagement, das auch preisliche Anreize enthält, sorgt dafür, dass die Grenzwerte eingehalten werden und Luft- und Lärmbelastung auf ein Minimum reduziert sind. Die Probleme mit Stickoxid- und Feinstaubemissionen gehören der Vergangenheit an. Hierfür werden Verkehre durch eine Null-Emissionszone räumlich und darüber hinaus auch zeitlich gesteuert oder der Verkehrsfluss verstetigt. Die Vorfahrt für den Umweltverbund ist garantiert und umgesetzt. Mit den Steuerungsmechanismen wird zudem der großräumige Durchgangsverkehr aus der Stadt gehalten und über den Berliner Ring geführt.

Die umweltorientierte Umgestaltung des Verkehrssystems war und ist ein gemeinsames Projekt der Berliner Politik, Verwaltung, Wirtschaft und der Menschen dieser Stadt. Ökologie ist in

der Hauptstadt kein Thema mit erhobenem Zeigefinger, sondern ein gesellschaftlicher Konsens mit dem Ziel, mehr Lebensqualität für alle zu gewinnen und zu sichern. Der Ausstoß klimaschädlicher Gase aufgrund des Verkehrs ist minimiert. Dennoch sind für die Menschen in Stadt und Region die einsetzenden Folgen des globalen Klimawandels Realität geworden. Eine stärkere Durchgrünung des Stadtraums, neue Entwässerungssysteme, die auch Starkregen standhalten, Frischluftschneisen, die trotz dichter Bebauung freigehalten werden, und andere Maßnahmen helfen dabei, die Auswirkungen der weltweiten Erderwärmung für die Berlinerinnen und Berliner erträglich zu gestalten, die Resilienz zu stärken und die Stadt lebensfähig und attraktiv zu erhalten.

Dynamische Wirtschaft, effizienter Wirtschaftsverkehr

Berlin ist auch in Zukunft Standort für Produktion und Gewerbe, für Innovation und Industrie, für Handel und Forschung. Die Berliner Unternehmenslandschaft ist vielseitig, sie reicht vom international agierenden Großbetrieb über das lokale Traditionsunternehmen bis hin zu Start-ups und Freiberuflern. Ihnen allen gemein ist ein hohes Maß an Vernetzung und Interaktion sowie ein Interesse an den Entwicklungen an ihrem Standort und in ihrer Stadt.

So ist es nicht allein anspruchsvollen umweltseitigen Anforderungen sowie Kostensteigerungen bei Energiepreisen zu verdanken, dass Liefer- und Versorgungsketten im Berlin der Zukunft unter maßgeblichem Engagement der Unternehmen neu organisiert werden konnten. Neuansiedlungen von Betrieben berücksichtigen bei ihrer Standortentscheidung verkehrliche Wirkungen, sowohl hinsichtlich zu transportierender Güter als auch in Bezug auf Berufsverkehr und Personenwirtschaftsverkehr. Dienst- und Geschäftsreisen werden über betriebliches Mobilitätsmanagement optimiert, Informations- und Kommunikationstechnologien finden dort Einsatz, wo ihr Potenzial am besten genutzt werden kann. Insbesondere für kleinere, schnelle Lieferungen im Stadtgebiet werden Fahrradkuriere eingesetzt. Kleinere Betriebe und Handwerker, die beispielsweise auf Materialtransporte angewiesen sind, setzen auf emissionsfreie, umweltfreundliche und bezahlbare Fahrzeuge. Für die Anlieferung in der Innenstadt sowie in Zentren und Wohngebieten im gesamten Stadtgebiet wurden neue Konzepte beispielsweise für Paketstationen und Standorte entwickelt und es stehen zu den relevanten Zeiten ausreichend Flächen zur Verfügung. Außerhalb der Lieferzeiten nutzen Paket- und Postdienstleister ebenso wie Lieferbetriebe im Geschäftsverkehr ausgewiesene Halteflächen. Das Parken in zweiter Reihe, auf Gehwegen, im Kreuzungsbereich, auf Querungshilfen bzw. Rad- oder Busspuren gehört der Vergangenheit an.

Das Land Berlin unterstützt die Wirtschaft bei der stadtverträglichen Abwicklung ihrer Lieferprozesse und sorgt dafür, dass relevante Standorte, Schnittstellen und Lieferwege mit Bedeutung für den Wirtschaftsverkehr zur Verfügung stehen, dass die Erreichbarkeiten im Fern- und Nahverkehr vorrangig über Schiene und Wasserstraße gesichert sind. Die Bedeutung des motorisierten Straßenverkehrs hat abgenommen. Innovative Konzepte und Kooperationen für die Ver- und Entsorgung konnten in der Stadt umgesetzt werden. Davon profitiert auch das Fuhrgewerbe: Es bietet effiziente, umweltfreundliche und stadtverträgliche Logistik-Lösungen für jeden Bedarf.

Vernetzte Metropolregion mit internationaler Anbindung

Berlin ist mehr als eine Stadt: Zusammen mit Brandenburg bildet die Metropole einen vielfältigen, kontrastreichen, integrierten Gesamttraum. Die Ränder Berlins sind in der Zukunft mit dem Brandenburger Umland eng verflochten. Durch das Wachstum der Stadt hat sich diese Verflechtung weiter intensiviert.

Dabei ist es der gemeinsamen Landesplanung in Berlin und Brandenburg gelungen, die Siedlungsentwicklung im Einklang mit den raum- und verkehrsplanerischen Zielsetzungen zu vollziehen. Siedlungsgebiete, die zu beiden Seiten der Stadtgrenze entstanden sind, konnten im Wesentlichen an die Hauptachsen des Schienenpersonenverkehrs in guter Erreichbarkeit bzw. mit guter Anbindung zu den Haltepunkten platziert werden. In den unmittelbar an die Berliner Stadtgrenze angrenzenden Teilräumen sind die Angebote des ÖPNV gut miteinander vernetzt.

Teilnehmerin (37 Jahre, Teltow):

„Wie heißt es? Hinten die Friedrichstraße, vorne die Ostsee, das wäre einfach lebenswert.“

Landesgrenzen überschreitende Finanzierungsmodelle, koordinierte Planungsansätze und die gemeinsame Bestellung von Verkehrsleistungen haben die Qualität der Stadt-Umland-Anbindung verbessert. Die Bewohnerinnen und Bewohner der Peripherie und des Umlands nutzen überwiegend den ÖPNV für Wege in das Stadtgebiet. Dank schneller Regionalverkehre erreichen auch die Brandenburgerinnen und Brandenburger aus den berlinfernen Räumen gut die Hauptstadt, wenn sie dort arbeiten, einkaufen oder die kulturellen Angebote nutzen wollen. Die Berlinerinnen und Berliner, die in Berlin wohnen und im Umland arbeiten, profitieren ebenfalls von der guten Erreichbarkeit des Brandenburger Umlands - und das nicht nur an Werktagen. Der Aufschwung des Nahtourismus ist seit Jahren ungebrochen, das landschaftlich reizvolle Umland der Metropole lässt sich hervorragend mit Bahn, Bus, Fahrrad und den eigenen Füßen entdecken.

Auch im Fernverkehr sind Stadt und Region als Wohnort, Reiseziel und Wirtschaftsstandort zu Wasser, zu Lande und in der Luft gut erreichbar. Der Flughafen Berlin Brandenburg ist gut an den internationalen Luftverkehr angebunden. Er ist aus Berlin wie auch aus dem Umland schnell und komfortabel mit dem ÖV zu erreichen. Über schnelle Schienenwege sind Berlin und Brandenburg mit den nationalen und europäischen Metropolregionen verbunden; das wirtschaftliche, wissenschaftliche und kulturelle Miteinander hat dadurch einen Aufschwung erlebt. Dazu beigetragen haben eine enge Vernetzung und Zusammenarbeit der Hauptstadtregion mit seinen europäischen Nachbarregionen, insbesondere beim koordinierten Auftreten gegenüber dem Bund und der Europäischen Union zur Beseitigung noch bestehender Engpässe in der Infrastruktur sowie bei der Schaffung attraktiver Angebote im Schienenverkehr.

Berlin ist ein wichtiger europäischer Bahnknoten. Das System mehrerer Fernbahnhöfe hat sich als ausgesprochen erfolgreich erwiesen. Ihre gut genutzten Kapazitäten ergänzen den Hauptbahnhof, der als zentraler Umsteigepunkt die internationalen Verbindungen verknüpft. Die Bedeutung des Fernreiseverkehrs von und nach Berlin auf der Schiene hat deutlich zugenommen, der Kurzstreckenflugverkehr konnte daher auf ein Minimum reduziert werden.

Innovationen nutzen den Menschen

Die Hauptstadtregion der Zukunft ist Labor, Geburtsstätte und Experimentierfeld zahlreicher Innovationen. Digitale Lösungen und Produkte für den Verkehr, neue Antriebs- und Fahrzeugmodelle, auf Nutzende orientierte Assistenzsysteme, Kommunikations- und Informationsanwendungen werden in Berlin entwickelt und in der Region getestet. Das Land unterstützt Pilotprojekte und Modellvorhaben für Innovationen, die zum Erreichen der verkehrs- und stadtpolitischen Ziele beitragen können. Die Digitalisierung von Produkten und Prozessen hat einen Innovationsschub bewirkt.

Teilnehmer (51 Jahre, Falkensee):“

[...] ich bin kein Utopist, der jetzt an selbstfahrende Autos in Masse glaubt, sondern tendiere eher zu dieser Optimierung von öffentlichen Verkehrsmitteln [...] dass das viel effizienter wird, dass man auch auf diesem Wege die Menschen hin- und herbewegt [...]“

Echtzeitinformationen stehen nicht nur öffentlich an Bahnhöfen und Haltestellen zur Verfügung, sondern werden auch individualisiert aufbereitet. So können alle, die im Verkehr unterwegs sind, die für den jeweiligen Weg relevanten Informationen zusammenstellen, Routenalternativen einsehen und sich die beste Mobilitätslösung aus der Kombination von ÖPNV, (Leih-)Fahrrad, Zufußgehen, ggf. ergänzt um geteilte Pkw-Angebote auswählen. Möglich wird dies durch die Nutzung automatisch generierter, offener Daten. Dabei engagieren sich private und öffentliche Beteiligte sowie die Nutzerinnen und Nutzer gemeinsam dafür, die technischen, organisatorischen, sozialen und institutionellen Potenziale innovativer Konzepte und Ideen zu erschließen und für Stadt, Menschen und Wirtschaft nutzbar zu machen. Personen- wie Wirtschaftsverkehr bieten hier ein großes, offenes Feld, in dem Neues erprobt, aber auch kritisch hinterfragt wird.

Das Land fördert die Bereitstellung und Nutzung offener Daten unter der Bedingung, dass die Privatsphäre von Menschen und Unternehmen geschützt bleibt und niemand aufgrund seiner persönlichen Präferenzen im Umgang mit Daten benachteiligt wird. Denn bei aller Offenheit für Neues wird in Berlin Innovation nicht um jeden Preis betrieben. Jedes neue Produkt, jede Anwendung und Vernetzungsebene muss einen praktischen Nutzen für die Stadt und ihre Menschen aufweisen und darf nicht zu mehr Verkehr führen. Dieser kritische Ansatz bewährt sich auch wirtschaftlich. Innovationen, die in Berlin entwickelt und eingesetzt werden, setzen sich weltweit durch.

Planung für Veränderung, Planung für und mit den Berlinerinnen und Berlinern

Dass das Berlin der Zukunft sich in den letzten Jahrzehnten zu einer der lebenswertesten Großstädte weltweit mit einem guten und menschenfreundlichen Verkehrssystem entwickelt hat, hat viele Gründe. Einer davon ist die den Zielen des Mobilitätsgesetzes verpflichtete hochentwickelte Planungs- und Beteiligungskultur bei allen verkehrsplanerischen Prozessen und Entscheidungen.

Teilnehmerin (54 Jahre, Berlin):

„ich fand es toll, dass meine Kinder in der Kita auch ein Abbild dieser Stadt erlebt haben. Nationen, andere Nationen [...] ich finde die Mischung ist gut und die Möglichkeit, dass man mitkriegt, man kann was mitgestalten als Bürger.“

Sie sorgt für neue Ideen und kreative Ansätze und stellt ein überdurchschnittliches Maß an Konsens in der Stadtgesellschaft sicher, der wesentlich zum Erfolg der zukunftsorientierten Politik für Mobilitätssicherung und Lebensqualität beiträgt. Ein weiterer Grund ist die ökonomische Vernunft, die das Handeln in der Stadt bestimmt. Dank Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum hat sich die Finanzlage zwar entspannt, dennoch wird in Berlin jede Investition vorab gründlich auf ihren verkehrlichen, umweltseitigen, sozialen sowie (volks-)wirtschaftlichen Nutzen hin überprüft. Fehlinvestitionen können so vermieden werden, die öffentlichen Gelder werden effizient eingesetzt. Der ÖPNV konnte auch deshalb stark ausgebaut werden, da an der Finanzierung auch die indirekten Nutznießer beteiligt wurden. Und nicht zuletzt hat auch die am Ergebnis orientierte Zusammenarbeit aller Beteiligten in der Stadt, die mit der Aufgabe von Partikularinteressen und einem echten Interesse am Gemeinwohl in der Stadt einhergeht, dazu geführt, dass Berlin gesund, klimafreundlich, attraktiv und mobil ist und den Entwicklungen der Zukunft gespannt, aber gelassen und optimistisch entgegensieht.

2.1.3 Ausblick: Anspruch und Wirklichkeit

Die im vorgegangenen Abschnitt vermittelte Vision für Stadt und Verkehr zeigt Spielräume und Wege für planerisches Handeln im Berlin der Gegenwart auf, formuliert aber auch die Anforderungen, die für eine erfolgreiche Umsetzung erfüllt sein müssen. Ob die hier vorgestellten Visionen erreicht werden können, ist von einer Reihe von Entwicklungen abhängig, die aus der Gegenwart heraus nicht immer in letzter Konsequenz absehbar sind. Dazu gehören übergeordnete Vorgaben des Bundes und der Europäischen Union sowie deren Umsetzung in nationales Recht, vor allem hinsichtlich der Punkte Luftreinhaltung, Lärminderung, Finanzierung, Verkehrssicherheit und rechtliche Rahmenbedingungen. Dazu gehören jedoch auch technische Innovationen und ihre Anwendung im stadträumlichen und sozialen Kontext. Auch das Zusammenspiel der vielfältigen Beteiligten beim Land Berlin, bei den Bezirken, bei den Verbänden und Institutionen aus Wirtschaft, Umwelt- und Naturschutz sowie bei den Institutionen, die die Belange und Sichtweisen unterschiedlicher Bevölkerungs- und Verkehrsmittelnutzergruppen vertreten, kann die Realisierung des Leitbilds stark beeinflussen. Vor allem aber werden das Verhalten der Menschen in der Stadt, ihre Anforderungen, ihre Mobilitätswünsche, ihre Präferenzen, ausschlaggebend dafür sein, ob die hier formulierte ehrgeizige Vision des StEP MoVe von der Stadtgesellschaft nicht nur geteilt, sondern auch erreicht werden wird.

3 Ziele und Aufgabe des StEP MoVe

Mobilität ist eine wesentliche Grundvoraussetzung für die Teilhabe am öffentlichen Leben. Handel, Gewerbe, Dienstleistung und Industrie sind darauf angewiesen, dass sowohl die Wege zur Arbeit und im Berufsleben als auch der Güter- und Wirtschaftsverkehr möglichst reibungslos funktionieren. Die Mobilitätssicherung hat daher eine besondere Bedeutung. Sie gewährleistet den räumlichen und sozialen Zusammenhalt und ist Grundlage für die weitere Stärkung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit.

Verkehr als physische Ausprägung der Mobilität bleibt jedoch nicht folgenlos für Mensch, Raum und Umwelt. Daher gilt es, Verkehr so zu gestalten, dass die negativen Auswirkungen auf die Luftqualität, das Lärmniveau in der Stadt, die Gesundheit der Menschen, das Klima sowie auf die Nutzungsmöglichkeiten und das Erscheinungsbild des öffentlichen Raums und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden so gering wie möglich gehalten werden.

3.1 Vorreiter Berlin: eine lebenswerte Stadt mit menschen- und umweltgerechter Mobilität

Aufgabe der Verkehrspolitik ist es, die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und Unternehmen in der Stadt sozial gerecht sowie den ökologischen und ökonomischen Gegebenheiten angepasst und zukunftsfähig zu erfüllen. Dazu müssen die Rahmenbedingungen der Mobilität so gestaltet werden, dass für die Menschen in Berlin die Erreichbarkeit sozialer, wirtschaftlicher und kultureller Einrichtungen gesichert bleibt und mit möglichst wenig Verkehrsaufwand und möglichst umwelt- und stadtverträglichem Verkehr verbunden ist.

Der Leitgedanke nachhaltiger Mobilitätspolitik besteht daher darin, die Ansprüche an die Stadt- und Umweltverträglichkeit des Verkehrssystems mit Effizienzanforderungen und dem Bedürfnis nach gesellschaftlicher Gerechtigkeit zum Ausgleich zu bringen. Die konkrete Umsetzung dieses Leitgedankens findet sich im StEP MoVe wieder. Dieser setzt den Rahmen für eine langfristig orientierte, strategisch ausgerichtete Verkehrsentwicklungsplanung in Berlin.

Aufgabe der vorliegenden zweiten Fortschreibung des Plans ist es, die Grundsätze der Verkehrsentwicklungsplanung an die Erfordernisse der wachsenden Stadt, an den fortschreitenden Wandel im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, an geänderte Rahmenbedingungen sowie an die Möglichkeiten technologischer Entwicklungen und ihrer gesellschaftlichen und verkehrlichen Effekte anzupassen. Gleichzeitig formuliert der StEP MoVe einen eigenen Steuerungs- und Gestaltungsanspruch, der darauf abzielt, den Beitrag des Verkehrs zu einer mobilen, gesunden, lebenswerten Stadt und zur Erreichung der Klimaziele zu leisten.

Um diesem anspruchsvollen Anspruch gerecht zu werden, verfolgt der StEP MoVe insbesondere die folgenden Ziele:

1. Verkehrswende in der wachsenden Stadt

Der StEP MoVe verfolgt das Ziel, die Verkehrswende in der wachsenden Stadt voranzutreiben.

- Stärkung des Umweltverbunds aus Fuß-, Radverkehr und ÖPNV. Aus den vorgenommenen Modellrechnungen und den neuen Zahlen der SrV 2018 leitet sich im Jahr 2030 ein Modal Split³ mit einem Anteil des Umweltverbundes von mindestens 82 Prozent (davon 23 Prozent Rad, 30 Prozent Fuß, 29 Prozent ÖPNV) sowie 18 Prozent motorisierter Individualverkehr (MIV) ab. Nicht nur aufgrund der Steigerung des Radverkehrs während der Corona Pandemie erscheint, abhängig von der weiteren Entwicklung, ein höherer Zielwert des Radverkehrs möglich. Daher wird eine Erhöhung des Modal Split Ziels für den Umweltverbund im Rahmen der vorgesehenen Überprüfung des StEP MoVe gegebenenfalls angepasst.
- Stärkung der Inter- und Multimodalität und der geteilten Nutzung von Fahrzeugen mit dem Ziel eines deutlich reduzierten MIV-Anteils am Verkehr.
- Neuaufteilung des Straßenraums zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sowie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.
- Verbesserung der urbanen Infrastruktur inkl. attraktiver und sicherer Wege für den Fuß- und Radverkehr, autofreien Kiezen, Busspuren, Ausbau des Straßenbahnnetzes und Beschleunigung, Schaffung und Verbesserung von Grünflächen, Plätzen etc.
- Gewinnung der Flächen des ruhenden Pkw-Verkehrs für die Nutzung durch den Umweltverbund, den Wirtschaftsverkehr und zugunsten der Aufenthaltsqualität, u.a. mit Hilfe von ausgeweiteter Parkraumbewirtschaftung.
- Investitionen in die Zukunft des Schienenpersonennahverkehrs zur Förderung der Mobilität in der Metropolregion mit neuen S- und U-Bahnen, Ausbau des länderübergreifenden Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) über das Programm i2030 sowie Anpassung der Angebote in der Region.
- Förderung der Stadt der kurzen Wege (Verbesserung der Nutzungsmischung: Nähe Arbeiten/Wohnen, ortsnahe Einkaufsgelegenheiten und soziale Einrichtungen etc.).
- Autoarme Gestaltung neuer Stadtquartiere und Verbesserung der Anbindung bestehender Quartiere, insbesondere in der Außenstadt, an den Umweltverbund.
- Herstellung von Barrierefreiheit
- Schaffung eines planerischen und rechtlichen Rahmens, damit neue digitale und andere Technologien im Sinne der Verkehrswende genutzt werden.
- Förderung von innovativen Projekten, die die Verkehrswende digital unterstützen.
- Ordnungsrechtliche Maßnahmen zur Verkehrsregulierung und -steuerung und Einführung einer dritten Finanzierungssäule für den ÖPNV.

³ Anteil der Wege der Wohnbevölkerung Berlins mit einem bestimmten Verkehrsmittel am Gesamtverkehr

2. Klimaschutz

Der StEP MoVe verfolgt das Ziel, die Emissionen im Verkehrssektor schnellstmöglich zu minimieren. Hierbei sind das Energiewendegesetz und das BEK die Grundlage für die hier aufgeführten Ziele. Diese Ziele werden bei neuen Beschlüssen angepasst.

Diese sollen 2020 im Kontext der Beschlüsse zur Klimanotlage in Berlin nachgeschärft werden.

- CO₂-Reduktion, Klimaschutz-Ziele in Berlin bis 2030
 - CO₂ Reduktion bis 2030 um 60 Prozent gegenüber 1990,
 - im Verkehrssektor bis 2030: um 42 Prozent gegenüber 1990
 - im Verkehrssektor bis 2050 um 77 Prozent gegenüber 1990
- Dekarbonisierung inkl. Umstellung der landeseigenen Fahrzeugflotten gemäß der einsatztaktischen bzw. technischen Möglichkeiten, vollständige Umstellung der Flotte der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) auf emissionsfreie Antriebe wie E-Busse, Ausbau von E-Ladestationen für private und gewerbliche Fahrzeuge. Der Berliner ÖPNV soll bis 2030 vollständig emissionsfrei betrieben werden.
- Klimaschutz und Luftreinhaltung machen im Stadtverkehr einen zügigen Umstieg von Benzin- und Diesel-Fahrzeugen auf emissionsfreie Antriebe und alternative Kraftstoffe erforderlich. Zu diesem Zweck strebt der Senat die Einrichtung einer „Zero Emission Zone“ an, die vom Schadstoffausstoß fossil betriebener Fahrzeuge so weit wie möglich freigehalten wird und prüft dies hinsichtlich rechtlicher Grundlagen sowie möglicher sozialer und verkehrlicher Wirkungen und den Effekten für den Klimaschutz. Mittelfristig sollen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren auf fossiler Basis grundsätzlich aus der Umweltzone ausgeschlossen werden. Voraussetzung dafür ist eine weitere Verbesserung der Angebote des ÖPNV und der Rahmenbedingungen für Radverkehr, Fußverkehr und Elektromobilität, damit nachhaltige Mobilität für alle möglich und bezahlbar ist. In einem zweiten Schritt kann dann die Ausweitung der Zero Emission Zone auf das Gebiet der Gesamtstadt erfolgen. Dabei ist eine nach Fahrzeugklassen gestaffelte Einführung der Zero Emission Zone in Abhängigkeit von technologischer und rechtlicher Machbarkeit sowie der zu errichtenden Infrastruktur anzustreben. Dafür gilt es, die bundes- und landesrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen.

3. Gesundheitsschutz

Der StEP MoVe verfolgt das Ziel, die Gesundheit der Berlinerinnen und Berliner zu schützen und die Grenzwerte schnellstmöglich einzuhalten.

- Reduktion der NO_x-Belastung mit dem Ziel der Grenzwerteinhaltung bis 2020: Nachrüstung von kommunalen Fahrzeugen, Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung, Ausweitung von Tempo 30, Durchfahrverbote für Diesel-Pkw und Lkw bis Euro 5.
- Lärm- und Schadstoffminderung durch Ausweitung von Tempo 30 und mehr autofreien und verkehrsberuhigten Straßen wie Fußgängerzonen, Fahrradstraßen, Umnutzung von Fahrspuren für den Radverkehr, Spielstraßen oder verkehrsberuhigte Kieze.

4. Sicherheit

Der StEP MoVe verfolgt das Ziel, die Sicherheit aller Berlinerinnen und Berliner im Straßenverkehr mit hoher Priorität signifikant zu verbessern.

- „Vision Zero“ wird Basis aller Planungen und Maßnahmen, u.a. bei
 - dem Ausbau sicherer Fuß- und Radwege
 - der Entschärfung von Unfallknotenpunkten.

3.2 Die Ziele der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung

Die vorstehenden übergeordneten Ziele sind eine wesentliche Grundlage für die Aktualisierung des detaillierten Zielekatalogs. Der Zielekatalog bildet die Basis des Handlungskonzeptes.

Hierzu wurden die Ziele des StEP Verkehr 2025 hinsichtlich ihrer Zielerreichung (s. Anhang II.3) überprüft und vor dem Hintergrund des Mobilitätsgesetzes sowie gemäß der Erkenntnisse zu den Rahmenbedingungen (s. Anhang III) weiterentwickelt. Die Struktur des bisherigen Zielekatalogs hat sich grundsätzlich bewährt. Im Rahmen der Fortschreibung wurde festgestellt, dass keine grundsätzlich andere Strukturierung angeraten wäre, dass es sich jedoch aufgrund der Herausforderungen der wachsenden Stadt und als deutliche Verzahnung zur Stadtentwicklungsplanung anbietet, eine weitere, räumliche Zieldimension anzuführen.

Der folgende Zielkatalog bildet die Grundlage für das Handlungskonzept des StEP MoVe. Unterschieden werden 16 Qualitätsziele im Sinne von Oberzielen und 58 konkretisierte Handlungsziele, die den Qualitätszielen zugeordnet sind. Die Gruppierung der Oberziele folgt den Dimensionen der Nachhaltigkeit, ergänzt um eine institutionelle und nunmehr neu eine räumliche Dimension. Durch diese soll insbesondere den Anforderungen der wachsenden Stadt Rechnung getragen werden. Weitere Dimensionen (kulturelle, städtebauliche etc.) werden nicht separat ausgewiesen, sie finden sich jedoch in den Handlungszielen wieder.

Der Zeithorizont für den Zielekatalog ist generell das Jahr 2030. Davon abweichend weisen einzelne Handlungsziele ggf. einen anderen Zeithorizont auf, der sich aus Zielstellungen anderer Planwerke bzw. aus verbindlichen Vorgaben des Bundes bzw. des Landes ergibt.

Wo es möglich und sinnvoll ist, werden die Handlungsziele quantifiziert. Dies dient zum einen der Wirkungsschätzung, zum anderen ermöglicht es die spätere Bewertung der Zielerreichung. Für Ziele, die sich weder jetzt noch in Zukunft eindeutig messen bzw. quantitativ darstellen lassen, werden Indikatoren eingesetzt. Grundsätzlich finden Indikatoren Anwendung, die Bestandteil amtlicher Statistik sind bzw. die in repräsentativen Verfahren sowie mit einer gewissen Regelmäßigkeit erhoben werden. Nur so lassen sich Entwicklungen im Zeitverlauf analysieren, eindeutige Trends beschreiben und ein verlässliches Monitoring durchführen.

Ziele (Qualitätsziele)		Handlungsziele	
Räumliche Zieldimension			
1	Erhalt und Stärkung der polyzentrischen Stadtstruktur	1.1	Erhalt und Verbesserung der Bedingungen für die Nahmobilität im Quartier bzw. im unmittelbaren Wohn-, Arbeits- oder Einkaufsumfeld
		1.2	Verbesserung der Erreichbarkeit städtischer Teilräume und Stadtteile untereinander und mit den innerstädtischen Hauptzentren insbesondere durch die Verkehrsmittel des Umweltverbunds
		1.3	Gewährleistung und Verbesserung der Erreichbarkeit und inneren Erschließung der städtischen Zentren mit dem Umweltverbund
		1.4	Verbesserung der tangentialen Verbindungen in den äußeren Stadträumen (Angebote und Infrastruktur)
2	Gewährleistung einer nachhaltigen Verkehrsgestaltung in der wachsenden Stadt	2.1	Prioritäre Entwicklung von Standorten für die wachsende Stadt an bestehenden Verkehrsanbindungen des SPNV
		2.2	Schaffung bzw. Aus- und Neugestaltung attraktiver Anbindungen für neue oder nachverdichtete Siedlungsflächen mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds
		2.3	Effizientere Inanspruchnahme des öffentlichen Raums für verkehrliche Nutzungen durch mehr Flächen für Verkehrsmittel des Umweltverbunds
		2.4	Umnutzung dauerhaft nicht mehr benötigter Verkehrsflächen für neue Nutzungen
Soziale Zieldimension			
3	Gewährleistung gleicher Mobilitätschancen: Berücksichtigung unterschiedlicher Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerungsgruppen aufgrund unterschiedlicher Lebensbedingungen	3.1	Gewährleistung von Mobilität unabhängig von Geschlecht, Lebenssituation und Einkommen
		3.2	Förderung eigenständiger und sicherer Mobilität von Kindern und Jugendlichen
		3.3	Gewährleistung gleichwertiger Mobilitätschancen von älteren Menschen
		3.4	Gewährleistung gleichwertiger Mobilitätschancen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar) ⁴
4	Erhöhung der stadträumlichen Verträglichkeit des Verkehrs	4.1	Verbesserung der städtebaulichen Integration von Verkehrsanlagen, z. B. von Hauptverkehrsstraßen und Straßenbahnstrecken, sowie umfeldgerechte

⁴ Eine Konkretisierung dieses Ziels bzw. der Maßnahmen, die für diese Zielerreichung erforderlich sind, wird dem Gesamtkonzept zur Mobilitätssicherung von Menschen mit Behinderung übertragen.

Ziele (Qualitätsziele)		Handlungsziele	
			Gestaltung von Verkehrsbauwerken (u. a. Haltestellen, Stationen, Brücken, etc.)
		4.2	Verbesserung der städtebaulichen und Aufenthalts-qualität von Straßen und Plätzen
		4.3	Verkehrliche Entlastung sensibler Bereiche (z.B. Wohngebiete, Ortsteilzentren, Innere Stadt)
		4.4	Wiederherstellung von Stadtstrukturen, die durch Verkehrsanlagen überformt oder beeinträchtigt werden
5	Erhöhung der Verkehrssicherheit und Förderung eines rücksichtsvollen Miteinanders aller Verkehrsteilnehmenden	5.1	„Vision zero“ als langfristiges Ziel hinsichtlich der im Verkehr Getöteten und schwer Verletzten
		5.2	Signifikante Reduzierung der Zahl der im Verkehr Verletzten und Getöteten bis 2030 ⁵
		5.3	Förderung eines rücksichtsvollen Miteinanders aller Verkehrsteilnehmenden und zur Regeleinhaltung
Ökologische Zieldimension			
6	Reduzierung des verkehrsbedingten Verbrauches natürlicher Ressourcen (Energie, Fläche)	6.1	Reduzierung des Energieverbrauchs im Verkehrsbereich um 34 Prozent bis 2030 (gemäß BEK) ⁶
		6.2	Signifikante Verringerung des Anteils fossiler Kraftstoffe im Verkehr in der Gesamtheit aller Verkehrsträger
		6.3	Reduzierung der Flächeninanspruchnahme für zusätzliche Siedlungs- und Verkehrsflächen auf 30 ha/Tag bei Aus- und Neubau von Infrastruktur im Zuge der wachsenden Stadt
7	Entlastung des städtischen Umfelds und der globalen Umwelt von verkehrsbedingten Belastungen	7.1	Verringerung der verkehrsbedingten CO ₂ -Emissionen um rund 42 Prozent bis 2030 gegenüber 1990 ⁷
		7.2	Schnellstmögliche Senkung der NO ₂ -Jahresmittelwerte an allen Straßen unter 30 µg/m ³ sowie Senkung der Feinstaubbelastung auf ein Niveau, das sich an den Richtwerten der Weltgesundheitsorganisation orientiert (z.B. Jahresmittel von 20 µg/m ³ für PM ₁₀)
		7.3	Minderung der verkehrsverursachten Lärmbelastungen an Hauptverkehrsstraßen zur Reduzierung der Betroffenen; dabei Minderung der Lärmbelastung an Hauptverkehrsstraßen für mind. 100.000 Anwohnende, die nächtlichen Pegeln oberhalb 60 dB(A) ausgesetzt sind.

⁵ Eine Konkretisierung dieses Ziels bzw. der Maßnahmen, die für diese Zielerreichung erforderlich sind, wird auf die Fortschreibung des Verkehrssicherheitsprogramms „Berlin Sicher Mobil“ 2020 übertragen.

⁶ Die CO₂-Ziele entsprechen dem aktuellen BEK und Energiewendegesetz und werden 2020 geschärft.

⁷ Aktuelles Ziel des BEK, die Ziele des BEK sollen 2020 geschärft werden.

Ziele (Qualitätsziele)		Handlungsziele	
		7.4	Minderung der Belastung durch Schienenlärm, vor allem keine Überschreitung von 55 dB(A) nachts durch Straßenbahnen
		7.5	Berücksichtigung der Folgen des Klimawandels bei der Gestaltung von Verkehrsinfrastrukturen und -bauwerken sowie im öffentlichen Raum
8	Schaffung eines stadtverträglichen Verkehrs für sich verändernde Mobilitätsbedürfnisse	8.1	Steigerung des Anteils des Umweltverbunds am Modal Split im Personenverkehr auf Ebene der Gesamtstadt bis 2030 auf 82 Prozent (74% in 2018)
		8.2	Weitere Steigerung des Anteils des Umweltverbunds am Modal Split im Personenverkehr in der Inneren Stadt (ausgehend von 83 Prozent in 2013) ⁸
		8.3	Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Modal Split auf gesamtstädtischer Ebene auf 29 Prozent zur Erschließung neuer Fahrgastpotenziale (ausgehend von 27 Prozent in 2018)
		8.4	Steigerung des Anteils des Radverkehrs am Modal Split auf 23 Prozent für die Gesamtstadt (ausgehend von 18 Prozent in 2018) ⁹
		8.5	Erhalt des Anteils des Fußverkehrs auf gesamtstädtischer Ebene ¹⁰
		8.6	Reduzierung der Kfz-Verkehrsleistung (Fzg-km) um mind. 10 Prozent bis 2030 in der Gesamtstadt
Ökonomische Zieldimension			
9	Weitere Verbesserung der Fernerreichbarkeit durch Ausnutzung der Lagegunst der Hauptstadtregion Berlin als Schnittpunkt dreier transeuropäischer Kernnetzkorridore	9.1	Ausbau der transeuropäischen Korridore und Beseitigung der Engpässe außerhalb und innerhalb der Region Berlin im Sinne einer modernen, nachhaltigen europäischen Verkehrs- und Umweltpolitik
		9.2	Verbesserung der Fernverkehrsinfrastruktur zur Erreichbarkeit Berlins insbesondere im Schienenverkehr (gemäß BVWP)
		9.3	Vernetzung des umweltfreundlichen Verkehrsangebotes in der Region sowie Vereinfachung des grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehrs u.a. im deutsch-polnischen Verflechtungsraum

⁸ Auswertungen liegen für 2018 noch nicht im gleichen Raumbezug vor. Für den Bezirk Mitte ergab sich 2018 im Binnenverkehr der Wohnbevölkerung Mittes ein Verhältnis von 88 % Umweltverbund zu 12 % MIV.

⁹ Eine Konkretisierung dieses Ziels für Teilräume der Stadt bzw. der Maßnahmen, die für diese Zielerreichung erforderlich sind, wird der Erarbeitung des Radverkehrsplans übertragen. Für eine Steigerung des Radverkehrsanteils auf gesamtstädtischer Ebene bedarf es vor allem der Verlagerung vom MIV auf den Radverkehr in der äußeren Stadt. Dies ist maßgeblich davon abhängig, dass entsprechende Infrastrukturen geschaffen werden, die nicht der Planungsebene des StEP MoVe entsprechen.

¹⁰ Eine Konkretisierung der Maßnahmen, die für diese Zielerreichung erforderlich sind, wird der Erarbeitung des Fußverkehrsplans übertragen. Hierbei spielen Nutzung des öffentlichen Raums, Aufenthaltsqualität für alle Menschen, Nutzbarkeit und Zugänglichkeit auch für ältere Menschen und Menschen mit Behinderung, Sicherheit u.ä. eine wesentliche Rolle.

Ziele (Qualitätsziele)		Handlungsziele	
10	Weitere Verbesserung der Erreichbarkeit zwischen Berlin und den Siedlungsgebieten in Brandenburg entlang der von Berlin ausgehenden Achsen	10.1	Orientierung der Infrastrukturentwicklungen und Angebotsergänzungen am Siedlungsstern gemäß LEP HR
		10.2	Verbesserung der Verkehrsangebote insbesondere des Umweltverbunds zwischen Berlin und den an Berlin angrenzenden Gemeinden, dem Umland sowie den Ober- und Mittelzentren in Brandenburg
		10.3	Verbesserung der infrastrukturellen Verknüpfungen Berlins mit dem Umland sowie den Ober- und Mittelzentren in Brandenburg durch Aus- oder Neubau insbesondere des Umweltverbunds
11	Erhalt und Verbesserung der Stadtverträglichkeit und Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs in Berlin	11.1	Verbesserung der Erreichbarkeit und der Erschließung von Quellen und Zielen des Wirtschaftsverkehrs (sowohl Güterverkehr als auch Personenwirtschaftsverkehr; alle Verkehrsträger und Anlagen des kombinierten Verkehrs)
		11.2	Sicherung und Aus- bzw. Neubau von (potenziellen) Standorten mit Schnittstellenfunktion (Sammel- und Verteilstandorte, Terminals, Umschlagstellen); Sicherung der Erreichbarkeit der Standorte
		11.3	Förderung und Unterstützung innovativer Ansätze und Konzepte für einen stadtverträglichen, flächensparsamen und klimaneutralen Wirtschaftsverkehr (alle Verkehrsträger und Mobilitätsoptionen, alle Fahrzeuggrößen)
12	Verbesserung der Stadtverträglichkeit des Tourismus in Berlin	12.1	Verbesserung der Orientierung und des Verständnisses zur Mobilitätskultur in der Stadt für nationale und internationale Gäste
		12.2	Verträgliche Abwicklung touristischer Verkehre, u.a. Reisebusverkehre im Gelegenheitsverkehr
13	Steigerung der Effizienz und ökonomischen Nachhaltigkeit des Gesamtverkehrssystems	13.1	Erhöhung der Transparenz bei den Kosten verschiedener Verkehrsträger (u.a. zur Sensibilisierung von Entscheidungsträgern und Öffentlichkeit für die gesamtgesellschaftlichen Kosten des Verkehrs)
		13.2	Sicherung fairer Wettbewerbsbedingungen im ÖPNV, u.a. durch die Gewährleistung der Entwicklungsfähigkeit (Flächenvorsorge, Vorhalten von Trassen und Standorten für Betriebsstätten)
		13.3	Qualitätssicherung, Erhalt und kontinuierliche Pflege des Infrastrukturbestands in den bestehenden Netzen und systematischer Abbau des Instandhaltungsrückstands

Ziele (Qualitätsziele)		Handlungsziele	
		13.4	Ausbau der Netze und Angebote zur Gewährleistung der Mobilität in der wachsenden Stadt mit Priorität auf dem Umweltverbund
14	Einbeziehung und Nutzung von stadtverträglichen Innovationen und innovativen Ansätzen zur Lösung verkehrsbezogener Herausforderungen	14.1	Unterstützung bei der Schaffung innovationsorientierter Rahmenbedingungen im Verkehr
		14.2	Steuerung und Begleitung von verkehrlich wirksamen Innovationsprozessen (insbesondere bei der Problemanalyse, der Bewertung von Ansätzen und Wirkungsabschätzung)
		14.3	Erprobung und Einführung verkehrlich wirksamer, stadtverträglicher Innovationen und innovativer Ansätze, die zu den Zielen des Mobilitätsgesetzes und des StEP MoVe beitragen.
Institutionelle Zieldimension			
15	Kooperative Erarbeitung von Zielen und Konzepten über Ressortgrenzen hinaus, effiziente Umsetzung von Maßnahmen unter Einbeziehung aller beteiligten Akteurinnen und Akteure bzw. -gruppen	15.1	Ressort- und abteilungsübergreifende Verknüpfung von Handlungsfeldern in der Hauptstadtregion mit mittel- und unmittelbaren verkehrlichen Wirkungen
		15.2	Einbeziehung verkehrspolitischer und stadtgesellschaftlicher Beteiligter in gesamtstädtisch bedeutende Vorhaben
		15.3	Effizientere Umsetzung von Maßnahmen, z.B. durch kontinuierliche intensive Abstimmung zwischen der Senatsverwaltung, Bezirken und Dritten und Reduktion von Schnittstellen
		15.4	Intensivierung der Abstimmung zwischen den Berliner Beteiligungsunternehmen und Agenturen des Landes, Präzisierung der Schnittstellen und Erhöhung der Wirksamkeit durch effizientes, kooperatives Vorgehen
16	Verbesserung der Bereitstellung und der Nutzungsmöglichkeiten von Informationen in der Öffentlichkeit	16.1	Kontinuierliche und transparente Beteiligung der Öffentlichkeit an Planungs- und Entscheidungsprozessen
		16.2	Ständige Verbesserung des Informationsumfangs und der -qualität für Politik, Planung und Öffentlichkeit
		16.3	Schaffung von Transparenz und Herstellung von Bewusstsein über die Folgen individueller Standort- und Mobilitätsentscheidung

4 Das Handlungskonzept

Die Auseinandersetzung mit der bisherigen Zielerreichung des letzten StEP Verkehr und den neuen Zielen des Mobilitätsgesetzes hat zu neuen Qualitäts- und Handlungszielen des StEP MoVe geführt. Darüber hinaus hat der Prozess der Erarbeitung des StEP MoVe über eine Auseinandersetzung mit den Realentwicklungen seit Verabschiedung des letzten StEP Verkehr sowie den Entwicklungserwartungen für die kommenden Jahre Handlungserfordernisse identifiziert, die für einen künftigen StEP MoVe relevant sind. Die „Lücke“ zwischen den identifizierten Handlungsschwerpunkten und den formulierten Zielen wird durch die identifizierten Themenschwerpunkte geschlossen. Der grundsätzliche Anspruch ist, dass alle Handlungsfelder abgedeckt werden können.

Aus den Fortschrittsberichten zum StEP Verkehr 2025 lassen sich bereits einige Aussagen zum Stand der Umsetzung bzw. Zielerreichung und weiteren Handlungsnotwendigkeiten ablesen. Die nachfolgenden vier Punkte illustrieren dies beispielhaft:

- Der Wandel im Mobilitätsverhalten konnte unterstützt und befördert werden. Aktuelle Daten belegen: Die Mobilität der Hauptstadt entwickelt sich weiter in Richtung Umweltfreundlichkeit und Nachhaltigkeit, ablesbar u.a. an den sinkenden Pkw-Anteilen bei steigender Bedeutung des Umweltverbunds. Dies betrifft vor allem die Innere Stadt, während in den Gebieten der äußeren Stadt teilweise nach wie vor eine hohe MIV-Nutzung und MIV-Belastung (auch durch Pendlerinnen und Pendler) zu konstatieren sind. Für die Fortschreibung des StEP MoVe gilt es, Maßnahmen zu entwickeln, die den Wandel beschleunigen und ihn außerdem stärker als bisher auch im Stadtraum sichtbar machen. Zudem muss der Trend zur nachhaltigen Mobilität in der Innenstadt weiter verstärkt, in der äußeren Stadt hingegen deutlich forciert werden.
- In der Folge hat auch die Umweltfreundlichkeit des Verkehrs in Bezug auf Luftschadstoffe zugenommen, u.a. werden die NO_x-Emissionen weiter sinken. Dagegen sind die CO₂-Belastungen aus dem Verkehrsbereich auch aufgrund zunehmender Bevölkerungszahlen gestiegen. Die angestoßenen Entwicklungen reichen jedoch nicht aus, um die anspruchsvollen Ziele der Berliner Umweltpolitik zu erreichen. So ist z.B. auch der Lärm in Berlin weiterhin eines der größten Umweltprobleme. In der Zukunft werden daher die Anstrengungen zur weiteren Reduzierung der Energieverbräuche und Schadstoffausstöße sowie zur Verminderung von Lärm intensiviert werden müssen.
- Die Finanzierungsszenarien des StEP Verkehr 2025 haben sich als belastbar und plausibel erwiesen. Mit Blick auf die Zukunft ändern sich jedoch die finanziellen Möglichkeiten erneut. Aufgrund des Bevölkerungswachstums sieht sich das Land in der Pflicht, stärker in den Wohnungsbau sowie in die Schaffung wohnungsnaher sozialer Infrastruktur (Schulen, Kindergärten, soziale und medizinische Versorgung etc.) zu investieren. Dem gegenüber steht eine weiterhin unsichere Entwicklung der Einnahmen bzw. der Zahlungen des Bundes, die dann über den Landeshaushalt investiert werden können. Die Finanzierungsprioritäten müssen daher ggf. neu gesetzt werden.
- Wenngleich zahlreiche Maßnahmen des Mobilitätsprogramms 2016 bereits umgesetzt bzw. initiiert werden konnten, so war vor allem die Qualifizierung der Infrastruktur bei

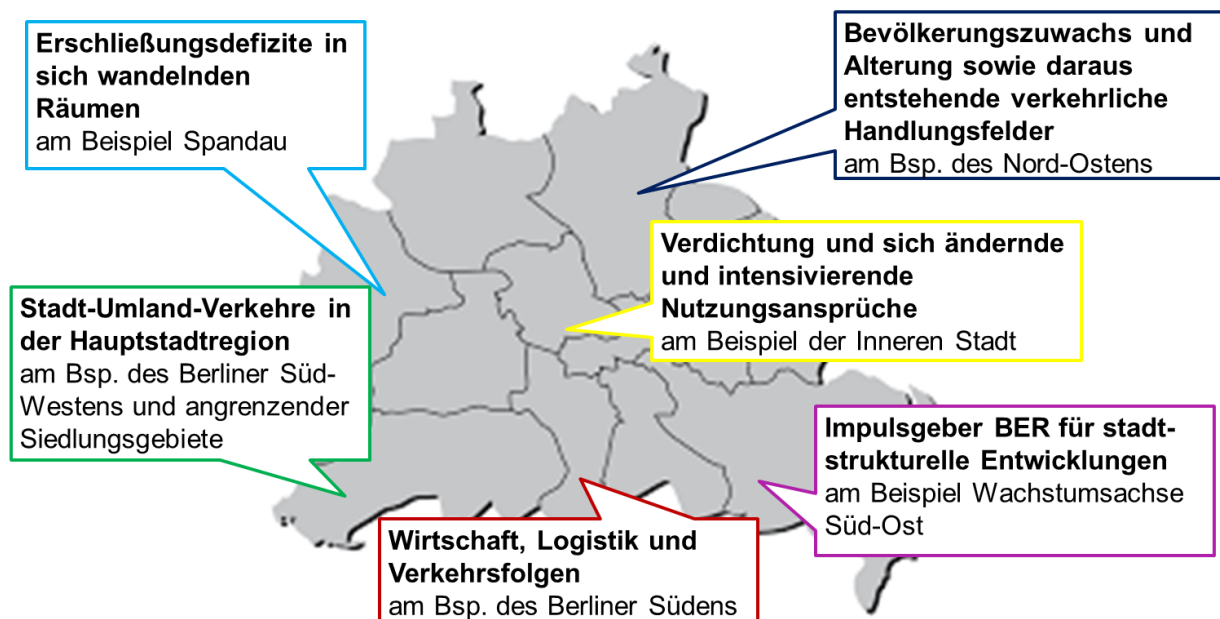
allen Verkehrsträgern stark von Verzögerungen betroffen und hinsichtlich der aktuellen Entwicklungen in der Bevölkerung und der Flächennutzung weiter zu entwickeln. Nur ein kleiner Teil der im StEP Verkehr 2025 enthaltenen Infrastrukturmaßnahmen wurde tatsächlich umgesetzt bzw. in die Umsetzungsvorbereitung gebracht. Die Gründe dafür waren begrenzte finanzielle Ressourcen und Personalkapazitäten sowie zeitaufwändigere Verfahrensprozeduren. Es ist Aufgabe des StEP MoVe, eine Neubewertung und Priorisierung der Infrastrukturmaßnahmen vorzunehmen und neben der Finanzierung auch die personellen Realitäten im Umsetzungsprozess zu berücksichtigen. Dazu sollen Planungsprozesse neu bewertet und gegebenenfalls verändert, vereinfacht und beschleunigt werden.

Nicht alle Handlungserfordernisse betreffen alle Verkehrsmittel bzw. alle Stadtgebiete gleichermaßen. Hieraus ergeben sich erste Handlungserfordernisse bzw. Themenbereiche in inhaltlichen und teils räumlichen Schwerpunkten. Trotz im Vergleich zum Jahr 2011 besserer, aber dennoch begrenzter finanzieller und personeller Ressourcen ist es für eine gesamtstädtische Strategie weiterhin notwendig, Schwerpunkte zu setzen. Diese zu identifizieren, ist Aufgabe der Priorisierung von Maßnahmen und Maßnahmenbündeln nach Themenfeldern bzw. der Priorisierung innerhalb der Maßnahmentabelle.

4.1 Handlungsschwerpunkte

Über die ersten Workshops zu Beginn des Prozesses wurden wesentliche Themen identifiziert, die entweder gesamtstädtisch oder teils räumlich für die Fortschreibung des StEP MoVe relevant wären. Die Liste reichte von A wie Automatisiertes Fahren bis Z wie Zentraler Omnibusbahnhof. Aufbauend auf dieser Gesamtliste wurden Themenschwerpunkte identifiziert, die thematisch geclustert in räumlichen Workshops vertieft diskutiert wurden. .

Abbildung 3: Übersicht über die identifizierten Themenschwerpunkte für die Workshops



Um die Diskussion „greifbar“ zu machen, wurden hierzu beispielhaft „typische“ Räume für die Diskussion genutzt. Die Aufgabe bestand dann für den StEP MoVe selbst darin, die in den Workshops diskutierten Themen und Handlungserfordernisse dann wieder auf die Ebene der Gesamtstadt zu übertragen, um gesamtstädtische Ansätze und Lösungen zu identifizieren.

4.1.1 Themenschwerpunkte

Sechs Themenschwerpunkte haben sich als wiederkehrende Motive im Laufe der obigen Workshops und Runden Tische herauskristallisiert. Sie dienen zur Identifikation der themenbezogenen Maßnahmen und stellen nunmehr den Rahmen des Handlungskonzepts dar.

Die Themenschwerpunkte sind:

- 1. Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raums und der Barrierefreiheit**
- 2. Erschließung von Neubaugebieten und Planung für die wachsende Stadt**
- 3. Gestaltung der Verflechtungen mit dem Umland**
- 4. Innovation, Tourismus und Kommunikation**
- 5. Funktionierender und stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr**
- 6. Minderung negativer Verkehrsfolgen auf Umwelt und Klima.**

Eine scharfe Abgrenzung der Vielzahl an bedeutsamen Aspekten innerhalb der sechs Themenschwerpunkte ist teilweise schwierig. Viele Entwicklungen haben Auswirkungen auf verschiedene Themenschwerpunkte und werden deshalb entsprechend mehrfach erwähnt.

Die Diskussionen in den Workshops und im Runden Tisch des StEP MoVe sowie die daraus entwickelten Themenschwerpunkte stehen alle unter dem Planungsparadigma der derzeit dynamisch wachsenden Stadt Berlin.

Die Maßnahmen bzw. Maßnahmenfelder wurden den Themenfeldern zugeordnet, in denen sie hinsichtlich ihres Wirkbereiches vorrangig - wenngleich nicht ausschließlich - zu verorten sind. Die Maßnahmenbündel können quer zu den oben genannten Kategorien neue bilden, d.h. ein Bündel kann beispielsweise sowohl infrastrukturelle als auch kommunikative und preispolitische Maßnahmen umfassen. Im Zuge der Bündelung wurde überprüft, inwieweit die Maßnahmen einzeln und im Zusammenhang einen Beitrag zu den Zielen des StEP leisten können. Diejenigen Maßnahmen bzw. Maßnahmenbündel, die umsetzbar und besonders wirkungsstark sind, werden als Kernmaßnahmen definiert.

Für die Berücksichtigung einer Maßnahme für ein Themenfeld im hier vorliegenden Entwurf wurden u.a. folgende Kriterien angelegt:

- Liefert die Maßnahme einen Beitrag zu den identifizierten Handlungserfordernissen?
- Handelt es sich um eine Maßnahme auf der Ebene des StEP MoVe?
- Ist der Zuständigkeitsbereich bei der öffentlichen Hand?

Die Entwicklung der Maßnahmen und ihre Bündelung erfolgt stets auch mit Blick auf die Themenschwerpunkte, denen sie letztlich zugeordnet werden. Die Herausforderung dabei ist, dass alle strategischen Aspekte auch durch Maßnahmen abgedeckt sein müssen und umge-

kehrt: keine Maßnahme soll ohne strategische Verortung und damit losgelöst aus dem Gesamtstrategischen Kontext stehen. Die Tatsache, dass einige Maßnahmen (institutionelle, partizipatorische, kommunikative) häufig keine direkte, sondern eine indirekte, nichtsdestotrotz jedoch wesentliche Wirkung auf strategische Vorgaben entfalten, wird dabei angemessen berücksichtigt.

1 Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raums und der Barrierefreiheit

Derzeitige Entwicklungen

Auf der Straße als öffentlichem Raum und Verkehrsinfrastruktur werden Interessenskonflikte besonders sichtbar, sie berühren damit die städtische Attraktivität, aber auch die Verkehrssicherheit und damit die individuelle Gesundheit sowie das Funktionieren einer Stadt. Das Mobilitätsgesetz stellt mit den darin enthaltenen Zielen, wie der Aufenthaltsqualität, dem Vorrang des Umweltverbunds und der „Vision Zero“, eine ambitionierte Vorgabe dar. Fragen der Verteilung von Flächen für die verschiedenen Verkehrsmittel werden immer wieder kontrovers diskutiert. Dies steht zudem fallweise auch in Konkurrenz zur „Grünen Infrastruktur“ der Stadt.

Entwicklungserwartungen

Die Vielfalt der Nutzungsansprüche wird absehbar weiter zunehmen, und damit auch Konflikte um die Verteilung von Raum und Flächen. Eine zunehmende Kommerzialisierung des öffentlichen Raums zeichnet sich ab, die Akzeptanz für Maßnahmen zur Regulation der steigenden Konkurrenz um Flächen hängt vom jeweiligen Thema und Problemdruck ab.

Das Funktionieren und die Sicherheit des Verkehrs werden auch durch die Zunahme an Lieferverkehren beeinträchtigt. Das starke Wachstum von Paketlieferungen dürfte zu einer Verschärfung der Situation führen. Bautätigkeiten und anfallende Sanierungen stellen eine weitere Herausforderung für den öffentlichen Raum und den Verkehrsfluss dar.

Eine älter werdende Gesellschaft und daraus resultierende Mobilitätseinschränkungen erfordern drängender denn je eine Berücksichtigung der Belange schutzbedürftiger Menschen.

Handlungserfordernisse

- Anpassung an den Klimawandel
- Erhaltung des öffentlichen Raums als Kristallisationspunkt öffentlichen Lebens
- Mobilität als Teilhabemöglichkeit bewahren und ausbauen
- Nahmobilität attraktiv erlebbar machen
- Aufenthaltsqualität auf Straßen und Plätzen schaffen, bewahren und steigern
- Gestaltungsqualität des öffentlichen Raumes erhöhen
- „Entrümpelung“ des öffentlichen Raums, Abbau nicht mehr verwendeter oder zeitgemäßer Infrastrukturen (inkl. Parkplätzen)
- Schaffung sicherer und konfliktärmerer Verkehrsinfrastruktur
- Anpassungen des Verkehrssystems an die Anforderungen von Seniorinnen und Senioren sowie Menschen mit Mobilitätseinschränkungen
- Konzepte für Mehrfachnutzung und Multifunktionalität
- Einhaltung von Verkehrsregeln u.a. bei Liefervorgängen und Ahndung bei Nichteinhaltung
- Koordination des Baugeschehens bei der Sanierung von Straßen und Schienen

Maßnahmenbereiche

- Maßnahmen zum Klimaschutz (siehe Senatsbeschluss zur Klimanotlage)
- Erarbeitung von Planungszielen und Leitlinien für eine Neuordnung und Gestaltung des öffentlichen Raums
- Überarbeitung der Ausführungsvorschrift zu § 11 BerlStrG (Sondernutzungen) mit dem Ziel der Sicherung der Qualität des öffentlichen Raums (Prüfauftrag)
- Ausweitung Parkraumbewirtschaftung auf Bereiche hohen Parkdrucks innerhalb und außerhalb des S-Bahnringes
- Erarbeitung und Umsetzung eines Masterplans Parken
- Umgestaltung von Straßenräumen anhand künftiger Anforderungen und Ziele für den öffentlichen Raum
- Schaffung von Barrierefreiheit
- Erarbeitung eines neuen Fußverkehrsplans
- Verbesserung der Oberflächen auf Geh- und Radwegen
- Fortsetzung des Programms ‚Fußgängerüberwege‘
- Erarbeitung des Radverkehrsplans
- Ausbau der Fahrradinfrastruktur
- Erarbeitung neuer Kreuzungsdesigns und Umgestaltung von Knotenpunkten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
- neue Regelungen zum Umgang bei Fahrradabstellanlagen bei Bauvorhaben (Prüfauftrag)
- Einführung leitungsfreier Straßenbahnen in sensiblen Stadträumen (Prüfauftrag).

2 Erschließung von Neubaugebieten und Planung für die wachsende Stadt

Derzeitige Entwicklungen

Dem Wachstum der Berliner Bevölkerung folgen Wohnungsbaumaßnahmen wie die Entwicklung neuer Stadtquartiere sowie die Nachverdichtung in bereits bestehenden Kiezen. Trotz gewisser geografischer Schwerpunkte in einzelnen Bezirken – hervorzuheben sind hier Pankow, Spandau und Treptow-Köpenick – sind in allen Bezirken Berlins das Wachstum und die entsprechenden Baumaßnahmen sichtbar. Die verkehrlichen Auswirkungen sind für alle am Verkehr Teilnehmenden spürbar, ob zur Morgenspitze in Bus und Bahn, mittlerweile ganzjährig auf Radwegen, im Feierabendverkehr auf der Straße oder auf den Bürgersteigen der Einkaufsstraßen. Das Wachstum wird verstärkt durch eine hohe Attraktivität der Stadt und daraus resultierenden steigenden Besucherzahlen, lokalen Gewerbeansiedlungen und einer generell positiven wirtschaftlichen Entwicklung mit einem Anstieg an Beschäftigungsverhältnissen in den letzten Jahren in Berlin. Die Bautätigkeiten und die damit entstehenden Verkehre wie auch Behinderungen des Verkehrs treten an einigen Orten vermehrt auf.

Entwicklungserwartungen

Auch für die kommenden Jahre ist für viele der genannten Aspekte ein dynamisches Wachstum zu erwarten. In den Bezirken und im Umland bestehen weitere Flächenpotenziale für den Wohnungsbau. Sie werden angesichts des hohen Bedarfs an Wohnraum durch weitere Zuwanderung und den Anstieg der Geburtenzahlen gebraucht. Somit ist mit weiteren Nachverdichtungen und neuen Stadtquartieren zu rechnen. Weitere Wachstumsimpulse werden durch den BER und dessen Umfeld erwartet.

Bei Realisierung der Flächenpotenziale sind die Auswirkungen einer weiter steigenden Verkehrsnachfrage und die Zunahme von Engpässen absehbar. Insbesondere für den ÖPNV und den Radverkehrsanteil sind Steigerungen zu erwarten und verkehrspolitisch erwünscht. Die Stadtentwicklungspläne Wohnen und Wirtschaft und die Planung neuer Stadtquartiere spielen dabei für die Stadt eine wichtige Rolle, eine darauf ausgerichtete Angebotsanpassung des ÖPNV sowie Infrastrukturentwicklung vor allem mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds sind dabei wesentlich. Mit den Abstimmungen zu den Entwicklungsräumen sind Schritte für eine koordinierte strategische Planung getan, notwendige Zwischenlösungen (bspw. durch Angebotsausweitungen gemäß NVP 2019-2023 bzw. Busanbindungen vor der Realisierung von Schienenanbindungen) sind über die konkreten Planungsprozesse zu erarbeiten; hierfür sind die entsprechenden Strukturen zu schaffen.

Der ÖPNV-Bedarfsplan des NVP 2019-2023 weist die benötigten Infrastrukturergänzungen aus.

Mit weiteren Bauvorhaben und daraus resultierenden Baustellenverkehren ist auch in Zukunft an manchen Orten mit Behinderungen für den Verkehrsfluss zu rechnen.

Handlungserfordernisse

- integrierte Stadtentwicklungsplanung sowie Erhalt und Weiterentwicklung der Polyzentralität („Stadt der kurzen Wege“)
- Priorisierung von Neubaugebieten entlang bestehender ÖPNV-Achsen
- koordinierte Siedlungsflächenentwicklung zwischen Land, Bezirken und Umlandgemeinden
- Infrastrukturaus- bzw. -neubau vorrangig für den Umweltverbund im Zuge der verkehrlichen Erschließung von neuen Stadtquartieren, neuen Gewerbeentwicklungen und deren Anbindung an bezirkliche Zentren sowie Entwicklung von innovativen Mobilitätskonzepten
- Sicherung der Innenerschließung von neuen Stadtquartieren inkl. frühzeitige Einbeziehung von Logistik- sowie Ver- und Entsorgungsbelangen in die Planung (Logistikflächen, Halte- und Wendemöglichkeiten, innovative Logistikkonzepte)
- stadtverträgliche Bautätigkeiten, insbesondere Koordination von Baustellenverkehren
- Quartiersmobilitätsmanagement mit Aspekten der geteilten Mobilität, E-Mobilität und verbesserter intermodaler Verknüpfung z.B. von ÖPNV und Fahrrad
- Mobilitätsmanagement für Beschäftigte

Maßnahmenbereiche

- Infrastrukturaus- bzw. -neubau vorrangig für den Umweltverbund im Zuge der verkehrlichen Erschließung von neuen Wohngebieten und Gewerbegebieten sowie Stadtquartieren
- Verkehrs- und Mobilitätskonzepte für Wohn- und Arbeitsquartiere (neu und Bestand) zur stärkeren Förderung des Umweltverbunds
- Infrastrukturausbau Radverkehr inklusive Abstellanlagen auch in nachverdichteten Gebieten
- Angebotsausweitungen im ÖPNV inklusive Busverkehr in neuen Wohnquartieren und in nachverdichteten Gebieten
- Einführung von Schnellbuslinien (BRT) als Vorläufer für Straßenbahnen (Prüfauftrag)
- Ausbau von Mobilitätsstationen zur Verknüpfung von ÖPNV mit Fuß- und Radverkehr sowie Sharing-Angeboten
- Mobilitätsberatung für Neubürgerinnen und Neubürger bzw. Menschen in Umbruchssituationen
- Verbesserung der Kommunikation und Koordination von Baustellen
- Verkehrsmindernde Bauweisen bei Neubau und Nachverdichtungen
- Einrichtung neuer Paketstationen (Prüfauftrag hinsichtlich möglicher neuer räumlicher Verortungen)
- Einführung bezirklicher Verkehrsentwicklungsplanungen
- Einführung von integrierten Mobilitätskonzepten im Rahmen von Bauanträgen unter Berücksichtigung von Energie-Effizienz und Multimodalität (Prüfauftrag)

Im Kern geht es bei Neubaugebieten um die vorausschauende Planung für:

- sich ändernde Mobilitätsanforderungen der Stadtgesellschaft allgemein und
- sich im Laufe der Realisierung ändernde ÖPNV-Anforderungen (Berücksichtigung von Zwischenlösungen, beispielsweise zur Überbrückung von für den Verkehrsinfrastrukturbau benötigten längeren Zeiträumen)
- Verkehrsanbindung von Schulen und Kitas
- Ver-, Entsorgungs- und Logistikflächen.

3 Gestaltung der Verflechtungen mit dem Umland

Derzeitige Entwicklungen

Das Bevölkerungswachstum in der inneren und äußeren Stadt und das Wachstum im Umland beleben den ganzen Metropolraum Berlin-Brandenburg. Die wirtschaftliche Entwicklung verläuft innerhalb Berlins sowie im angrenzenden Umland positiv. Die Verflechtungen mit dem Land Brandenburg nehmen zu: Berlinerinnen und Berliner ziehen aus der Stadt auf der Suche nach günstigerem Wohnraum, Brandenburgerinnen und Brandenburger pendeln zu Arbeitsplätzen innerhalb Berlins oder um kulturelle Angebote zu nutzen, aber auch Berliner*innen pendeln in Städte im Umland Berlins, um dort zu arbeiten. Dies führt für viele zu einer Verlängerung der Alltagswege, zu hoher Verkehrsbelastung an Hauptverkehrsstraßen, zu überfüllten Zügen des SPNV und zu einer zu hohen Nachfrage bei begrenzten Stellplätzen und Parksuchverkehren an den Bahnhöfen mit guter Anbindung der Berliner Innenstadt.

Daneben hat die Region mit einer hohen touristischen Bedeutung in den letzten Jahren immer weiter zu steigenden Touristenzahlen geführt. Hierauf haben die Planungsstrukturen und -prozesse gerade bei den Landesgrenzen überschreitenden Busverkehren noch nicht in hinreichendem Maße reagiert.

Entwicklungserwartungen

Für Bevölkerungszuwachs und Wirtschaftswachstum werden jeweils positive Entwicklungen mit entsprechenden Auswirkungen auf Alltagswege und Berufsverkehre erwartet. Die Bedarfe werden somit weiterhin steigen und den Ausbau der Infrastrukturen des Umweltverbunds sowie Angebotsausweitungen erforderlich machen. Noch offen ist, inwiefern auch zunehmend Regionen und Städte, die sich nicht im unmittelbaren Umfeld, sondern in der sogenannten zweiten Reihe in Brandenburg (z.B. Eberswalde) befinden, in Zukunft als Wohnstandorte in Betracht gezogen werden.

Berlin und Brandenburg planen die Ausweitung des SPNV-Angebotes. Eine Umsetzung erfolgt in mehreren Schritten und soll die Kapazitäten für die Verbindungen zwischen Berlin und Brandenburg deutlich steigern.

Neben den beruflichen Wegen werden auch die touristischen Verflechtungen in der Region weiter zunehmen. Hierbei profitieren Berlinerinnen und Berliner aber auch Touristinnen und Touristen von kulturellen und landschaftlichen Zielen in Brandenburg und die Brandenburger von den kulturellen Angeboten in Berlin.

Handlungserfordernisse

- Sicherung der Fernerreichbarkeit und der regionalen Verkehrsnetze
- Infrastrukturausbau im Umweltverbund mit attraktiven Schnellverbindungen (Rad und ÖPNV)
- Bereitstellung und Ausbau der Kapazitäten im ÖPNV, inkl. kurzfristiger Schaffung neuer Busangebote u.a. für Berufspendlerinnen und -pendler
- Elektrifizierung des ÖPNV vor dem Hintergrund der Anforderungen aus dem Mobilitätsgesetz
- Bereitstellung entsprechender Finanzmittel über die Regionalisierungsmittel hinaus
- Koordinierung großräumig wirkender Baustellen im Straßen- und Schienenverkehr
- Parkraummanagement in der Berliner Innenstadt und an stark nachgefragten Bahnhöfen
- neue Regelungen zum Umgang mit Bike&Ride und Park&Ride und neuen Mobilitätsangeboten
- Mobilitätsmanagement und -beratung sowie Informationsmanagement
- stärkere Kooperation und Koordination zwischen Berlin und Brandenburg auch auf der Ebene der Berliner Bezirke und Brandenburger Gemeinden (Siedlungsentwicklung, Vereinheitlichung von Standards, abgestimmte Planung und Bestellung von ÖPNV)

Maßnahmenbereiche

- Infrastrukturergänzungen zur Bewältigung steigender Stadtumlandverkehre
- Kapazitätserhöhung und Steigerung der Verlässlichkeit und Zuverlässigkeit im SPNV/ÖPNV
- Optimierung länderübergreifender Busverkehre und Einrichtung von Expressbuslinien für Berufspendlerinnen und -pendler inklusive Entwicklung von gemeinsamen Standards für Busbestellungen und deren Finanzierung
- Überprüfung der Tarifgestaltung mit Blick auf eine mögliche Tarif- und Finanzierungsreform im ÖPNV (AG Tarife)
- Schaffung neuer tangentialer Verbindungen
- Ausbau der Ländergrenzen überschreitenden Radwegeinfrastruktur/Radschnellwege
- Ausbau von Mobilitätsstationen bzw. -hubs zur Verknüpfung von ÖPNV mit Fuß- und Radverkehr sowie Sharing-Angeboten
- Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung der Inneren Stadt und an ausgewählten Orten in der äußeren Stadt
- Überprüfung der bisherigen Instrumente zur Förderung von P+R-Anlagen und Überführung in ein regionales P+R-Konzept
- Erarbeitung und Einführung einer Stellplatzsatzung für gut mit dem ÖPNV erschlossene Standorte
- Informations- und Beratungsangebot zu Mobilitätsoptionen und Wohnstandortwahl
- Einrichtung einer länderübergreifenden dynamischen Verkehrslenkung u.a. im Kontext von großräumig wirkenden Baustellen
- Einführung von weiteren Übergabepunkten an der Landesgrenze Berlin/Brandenburg für Groß- und Schwerlasttransporte (Prüfauftrag).

4 Innovationen, Tourismus und Kommunikation

Derzeitige Entwicklungen

Die Digitalisierung bringt Veränderungen der Mobilitätsangebote, aber auch der Verhaltensweisen der Berlinerinnen und Berliner mit sich, was Arbeiten, Konsum, Bildung sowie Unterhaltung betrifft. Manche neue Mobilitätskonzepte sind bereits zu einem selbstverständlichen Teil des urbanen Verkehrsangebots geworden. Etablierte Sharing-Angebote, wie stationsgebundenes und ungebundenes Carsharing, Bikesharing in Form von öffentlichen und privaten Fahrradverleihsystemen sowie meist noch saisonal konzentrierte E-Tretroller und Scooter-Sharingangebote prägen das innerstädtische Stadtbild und erfreuen sich gerade bei jüngeren Kundengruppen steigender Beliebtheit. Bedarfsgesteuerte Ridesharing- bzw. Rideselling-Angebote experimentieren mit neuen Formen eines individualisierten Kollektivverkehrs.

Als weitere Folge der Digitalisierung ist bundesweit aber auch in Berlin ein starker Anstieg von Lieferverkehren, insbesondere von kleinteiligen Lieferungen, wie Paketen aus dem Online-Handel, zu verzeichnen.

Ungeachtet der Corona-Pandemie und dem damit aktuell einhergehenden weltweiten Rückgang touristischer Verkehre ist Berlin eine attraktive und nachgefragte Destination von Touristinnen und Touristen aus Deutschland und der ganzen Welt. Ein Großteil der Besuchenden nutzt den ÖV, geht zu Fuß oder fährt mit dem Fahrrad.

Entwicklungserwartungen

Die Kombination von steigenden Einwohnerzahlen, Wirtschaftswachstum und den Effekten eines sich für viele durch die Digitalisierung ändernden Alltags lässt auf ein Wachstum des Wirtschaftsverkehrs und einer Flächenkonkurrenz im fließenden wie ruhenden Verkehr schließen. Damit die Möglichkeiten des technischen Fortschritts eine effizientere Ausgestaltung des Verkehrs ermöglichen und nicht durch Rückkopplungseffekten zu Mehrverkehr führen, muss die Politik auf allen Ebenen die richtigen Rahmenbedingungen schaffen.

Berlin war vor der Corona-Pandemie eine nachgefragte Destination von Besuchendengruppen aus Deutschland und der ganzen Welt und wird dies mit Rücknahme von Reise- und Übernachtungsbeschränkungen voraussichtlich auch wieder werden. Diese Erholung des Tourismus ist für Berlin als Stadt der Freiheit und für den Wirtschaftsstandort sehr wichtig. Viele Gruppen erreichen Berlin in Reisebussen, die an historisch relevanten Orten viel Raum beanspruchen, Emissionen und Lärm verursachen und teilweise den Verkehr behindern. Hier müssen intelligente Lösungen gefunden werden, die barrierefreies Reisen für alle Gruppen ermöglichen. Für den Tourismus insgesamt (Individualreisende, Kongress-/Messebesucher wie Besuchergruppen) wird nach der Stabilisierung der pandemischen Lage eine Erholung erwartet. Neben steigenden Besucherzahlen ist ggf. auch eine Differenzierung erkennbar hin zu anderen räumlichen Zielen in der Stadt und mehr Qualitätstourismus.

Handlungserfordernisse

- Nutzung des (Effizienz-)Potenzials, das die Digitalisierung bietet
- Information für Neubürgerinnen und -bürger bzw. Umziehende, Beschäftigte, „autoaffine Ältere“
- Erarbeitung und Umsetzung von Mobilitätskonzepten und Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel unter Berücksichtigung von Angeboten geteilter Mobilität
- Regelungen zum Umgang mit neuen Konzepten der geteilten Mobilität bzw. autonomer Shuttles
- effizienzsteigernde Konzepte zur stadtverträglichen und verkehrsreduzierenden Gestaltung des Lieferverkehrs, insbesondere der Feinverteilung auf der letzten Meile
- Unterstützung der Touristinnen und Touristen sowie Besucherinnen und Besucher Berlins in der Nutzung des Umweltverbundes mit entsprechenden kommunikativen Maßnahmen
- bessere Ausnutzung der Potenziale von Innovation mit dem Ziel Zugang für alle Nutzenden
- Sicherung der Fernerreichbarkeit durch Bahn und Fernbus

Maßnahmenbereiche

- bessere Verknüpfung von ÖPNV mit Fuß- und Radverkehr sowie Sharing-Angeboten an Mobilitätsstationen bzw. Hubs
- Entwicklung von Leitlinien für stadtverträgliches automatisiertes Fahren
- Schulisches Mobilitätsmanagement einschließlich der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung für Schülerinnen und Schüler und der Mobilitätsberatung der Beschäftigten
- Entwicklung von Mobilitätskonzepten für Betriebe (z.B. für Betriebe <50 Mitarbeiter)
- Mobilitätsmanagementprogramme für Großveranstaltungen

- Verbesserung der Kommunikation und Koordination von Baustellen und Baustellenführungen
- Verbesserung der Kommunikation für verkehrliche „Extremfälle“, z.B. witterungsbedingte Störungen
- Parkraummanagement und Nutzung neuer Technologien für Belegungserfassung und Verkehrslenkung
- Reisebuskonzept zur Regelung des Reisebusverkehrs in der Berliner Innenstadt
- Entwicklung einer Mobilitätsdatenplattform
- Entwicklung zielgruppenspezifischer Maßnahmen für Besucherinnen und Besucher in Zusammenarbeit mit VisitBerlin (s. auch Tourismuskonzept Berlins)
- Flächenfreihaltung für spätere Option eines zweiten ZOB (Prüfauftrag)
- Einführung neuer Verkehrssysteme, Oberleitungsbuss, Drohne o.ä. (Prüfauftrag)
- Schaffung regulatorischer Maßnahmen für Sharingangebote.

5 Funktionierender und stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr

Derzeitige Entwicklungen

Wirtschaftsverkehr trägt in all seinen Facetten zum Funktionieren der Stadt und der Hauptstadtregion bei. Ohne die Lieferung von Waren und Gütern für Handel und Industrie, das Abfahren von Abfällen, Baustellen- und Aktentaschenverkehre oder die Zustellung von Paketen, wären Arbeit, Konsum und Freizeitverhalten der Berlinerinnen und Berliner nicht in der gewohnten Qualität möglich. Gleichzeitig kollidiert die Zunahme des Wirtschaftsverkehrs, insbesondere im Bereich der Kurier-Express-Paket- (KEP-) und Lieferdienste mit den Zielen für eine Reduzierung motorisierten Verkehrs und negativer Verkehrsfolgen für Umwelt, Klima und öffentlichen Raum.

Der Wirtschaftsverkehr in Berlin nutzt alle verfügbaren Verkehrsträger. Güter werden auf den Wasserstraßen, der Schiene, auf dem Luftweg und durch Rohrleitungen bewegt. Die meisten Güter werden aber weiterhin über die Straße transportiert. Die Förderung des Güterverkehrs auf der Schiene und mit dem Binnenschiff sowie die umweltverträgliche Abwicklung des Lkw-Verkehrs sowie emissionsfreie Alternativen haben daher einen hohen Stellenwert.

Entwicklungserwartungen

Das Funktionieren und die Sicherheit des Verkehrs auf der Straße werden auch durch die Zunahme an Lieferverkehren beeinflusst. Das aufgrund sich wandelnden Konsumverhaltens starke Wachstum von KEP-Verkehren, insbesondere im Bereich der privaten Sender und Empfänger (business-to-consumer, oft als B2C bezeichnet) dürfte zu einer weiteren Verschärfung der Situation in den Quartieren führen.

Anhaltende Bautätigkeiten im Kontext der wachsenden und sich verdichtenden Stadt stellen eine Herausforderung für den Wirtschaftsverkehr selbst, den öffentlichen Raum und den gesamten Verkehrsfluss dar. Anstehende Großmaßnahmen im Bereich der Straßeninfrastruktur, wie beispielsweise die Sanierungsmaßnahmen im Bereich der Berliner Stadtautobahn, stellen gerade für den Wirtschaftsverkehr mit großen Nutzfahrzeugen (insbesondere auch den Be-

reich der Groß- und Schwertransporte) eine besondere Herausforderung dar. Gleichzeitig bieten derartige Großprojekte eine Gelegenheit, gemeinsam (Unternehmen, Planung, Politik) neue Strategien zu entwickeln und umzusetzen.

Lastenräder werden in der gesamten Stadt an Bedeutung gewinnen, mit klarem Fokus auf die verdichteten lokalen Zentren. Sie schaffen lokal Entlastung und eröffnen Chancen für neue Geschäftsmodelle und Bedienkonzepte.

Digitalisierung ermöglicht effizientere Logistik, Distribution von Waren und Disposition von gewerblichen Flotten; Entwicklungen in der Informations- und Kommunikationstechnologie reduzieren das Erfordernis einzelner Geschäftsreisen. Neue, alternative Antriebe, Kraftstoffe und logistische Konzepte ermöglichen es, Verkehre effizienter und stadtverträglicher abzuwickeln.

Handlungserfordernisse

(1) Wirtschaftsverkehr vermeiden und umweltverträglich abwickeln

- Konzepte zur Verkehrsvermeidung im Wirtschaftsverkehr entwickeln
- Sicherung innerstädtischer Potenzialflächen
- Begrenzung des Flächenverbrauchs (30 ha-Ziel) für eine flächeneffiziente Logistik
- Erhöhung der Fahrzeugauslastung
- preispolitische Steuerungskonzepte
- Entwicklung der Luftfracht ökologisch steuern

(2) Notwendige Wirtschaftsverkehre stadtverträglich realisieren

- Erhalt der polyzentrischen Stadtstruktur unter Berücksichtigung von Logistikflächen und in der Güterverteilung
- innerstädtische logistische Knoten sichern und umfeldverträglich ertüchtigen
- Infrastruktur für den notwendigen Wirtschaftsverkehr zur Verfügung stellen
- neue leistungsfähige, flächensparsame, saubere und sichere Wirtschaftsverkehrsansätze gemeinsam mit den Unternehmen entwickeln und umsetzen
- EU- und Bundesratsinitiativen zum Thema Verkehrssicherheit, z.B. zu verpflichtendem Einsatz von Assistenzsystemen für Lkw
- Potenziale der Digitalisierung für einen leistungsfähigen, sauberen und sicheren Wirtschaftsverkehr nutzen

Maßnahmenbereiche

- Erarbeitung des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzepts (IWVK)
- Ausweisung und Sicherung von Flächen für den Wirtschaftsverkehr in der wachsenden Stadt
- Erhalt und Sanierung der Infrastruktur (z.B. Brücken)
- Verringerung der Störung des öffentlichen Raums durch den Wirtschaftsverkehr (Anzahl der Ladevorgänge im Straßenraum)
- Anbindung von Standorten der Wirtschaft an Straßen- und ÖPNV-Infrastruktur
- Erhöhung und Verstetigung der Durchschnittsgeschwindigkeit durch eine effizientere und umweltverträglichere Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit

- Entwicklung und Einsatz neuer innerstädtische Logistikkonzepte (City-Logistik-Hubs, Mikro-Depots) sowie Test und gg f. Ausweitung innovativer Ansätze
- Konzessionssysteme für den Wirtschaftsverkehr (Prüfauftrag)
- Einsatz umweltfreundlicherer Fahrzeuge und Antriebe (technologieoffen) im Wirtschaftsverkehr fördern und unterstützen
- Organisation des Groß- und Schwerlastverkehrs
- Ausweitung der Lkw-Maut auf weitere Straßen oder Fahrzeugkategorien.

6 Minderung negativer Verkehrsfolgen auf Umwelt und Klima

Derzeitige Entwicklungen

Die Lebensqualität in der Stadt wird vor allem durch die negativen Verkehrsfolgen beeinflusst. Die Berlinerinnen und Berliner möchten mobil sein, aber sie möchten auch in einem attraktiven, grünen Umfeld leben, in dem ihre Gesundheit nicht beeinträchtigt wird. Insbesondere an Hauptverkehrsstraßen treten hohe Belastungen der Luftqualität und durch Lärm auf. Auch wenn in Teilen bereits Erfolge erzielt wurden (PM10, Ruß), bleibt die NO₂-Belastung eine Hauptherausforderung. Auch beim Lärm haben Tempo 30, Fahrbahnsanierungen und Straßenraumgestaltung bereits eine Reduktion gebracht, doch es sind weiterhin viele Berlinerinnen und Berliner von Lärmbelastungen betroffen. Zusätzlich hat der Verkehr einen beachtlichen Anteil an den CO₂-Emissionen Berlins, die sich auf das Klima schädlich auswirken.

Die E-Mobilität als Ausweg aus den Problemen mit der Luftschadstoffbelastung hat bisher nicht die Wirkkraft erreicht, die für eine signifikante Entlastung nötig wäre. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur ist gut vorangekommen, doch zeigt sich bisher kein erheblicher Anstieg der Anmeldung von E-Fahrzeugen. Insbesondere im Wirtschaftsverkehr ist der Anteil der Fahrzeuge mit alternativen Antrieben noch sehr gering.

Entwicklungserwartungen

Auch in Zukunft ist mit einem weiteren Anstieg der Verkehrsnachfrage allein aufgrund der steigenden Einwohnerzahlen und der Ver- und Entsorgung der Stadt und damit mit einer Zunahme der Verkehrsfolgen zu rechnen, sofern nicht gegengesteuert wird. Zwar verzeichnet der ÖPNV steigende Fahrgastzahlen und auch das Fahrrad erfreut sich großer Nachfrage. Die Luftqualität, der Lärm sowie der Erhalt und Ausbau der Grünen Infrastruktur werden jedoch auch weiterhin drängende Aufgaben darstellen. Weiteres Wachstum und Verdichtung bergen die Gefahr, dass bisherige Maßnahmen zur Lärmreduzierung, Luftreinhaltung und zum Klimaschutz konterkariert werden, müssen dies aber nicht in jedem Fall tun. Daher kommt der intelligenten Steuerung dieses Wachstums unter Integration von Verkehrskonzepten zur Stärkung der Mobilität des Umweltverbundes zentrale Bedeutung zu.

Eine vollständige Umstellung des ÖPNV auf emissionsfreie Antriebe ist geplant und wird in Form von Straßenbahnausbau und der vermehrten Beschaffung und des Einsatzes von E-Bussen umgesetzt. Auch in anderen Branchen würden Förderprogramme zum Ausbau der E-Mobilität ggf. Wirkung zeigen, eine solche Entwicklung ist jedoch momentan nicht absehbar bzw. nicht abschließend einschätzbar.

Handlungserfordernisse

- Reduktion des Kfz-Verkehrs und Verlagerung auf Fahrzeuge mit umweltfreundlichen bzw. postfossilen Antriebsformen
- Entlastung von Wohngebieten von unnötigen Kfz-Verkehren
- Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds inklusive Erhalt und Ausbau der Infrastruktur, Ausbau und Attraktivierung des ÖPNV-Angebotes
- gezielte Mobilitätsberatung (Akzeptanz für notwendige Verhaltensänderung)
- Kontrolle der Regeleinhaltung und Ahndung von Verstößen
- Sicherung und Ausbau der Fernerreichbarkeit im Wirtschaftsverkehr
- Hafeninfrastruktur Spandau-Süd und Westhafen bewahren
- Fluglärm- und Schienenlärmreduktion

Maßnahmenbereiche

- integrierte Planung zur Verkehrsvermeidung für die Gesamtstadt
- Bundesratsinitiativen zur Erleichterung der Anordnung von Tempo 30
- Prüfung der Ausweitung von Tempo 30 zur Verstetigung des Verkehrsflusses unter Berücksichtigung der ÖPNV-Beschleunigung
- Priorisierung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds an Lichtsignalanlagen
- Ausbau von Abstellanlagen für Lastenfahrräder
- Umrüstung der öffentlichen Fahrzeugflotte auf alternative Antriebe gemäß den einsatztaktischen und technischen Möglichkeiten (gesonderte Begründung bei ausnahmsweiser Beschaffung konventioneller Fahrzeuge)
- Ausbau der E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen und nicht-öffentlichen Raum
- Verbesserungen der Oberflächen auf Straßen zur Lärmreduzierung
- Lärmschutz entlang hochbelasteter Straßen und Schienenverkehrstrassen
- organisatorische Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehrsverdrängung in Wohngebiete („Schleichverkehre“)
- Konzessionssysteme für den Wirtschaftsverkehr (Prüfauftrag)
- Einrichtung von City-Logistik-Hubs
- Schaffung eines Rechtsrahmens zur Einführung verkehrsregulatorischer Maßnahmen.

4.1.2 Räumliche Erkenntnisse und Handlungsschwerpunkte

Ausgehend von den zuvor beschriebenen Themenschwerpunkten mit den spezifischen Zielsetzungen und daraus abgeleiteten Handlungserfordernissen und Maßnahmenbereichen, die für die gesamte Stadt gelten, gilt es für räumliche Teilbereiche Priorisierungen und Handlungsschwerpunkte zu definieren. Dabei sind insbesondere die weitgehend autofreie Gestaltung der neuen Stadtquartiere mit deutlich reduziertem Parkplatzschlüssel (Zielsetzung in Abhängigkeit von den Rahmenbedingungen 0,1 – 0,3), der in manchen Teilräumen überdurchschnittliche Nachholbedarf bei der Schaffung mobilitätsgesetzkonformer Infrastrukturen mit Vorrang des Umweltverbunds sowie der Reduzierung des Flächenverbrauchs für den MIV handlungsleitend. Auch die Etablierung klimagerechter Infrastrukturen mit hohem Grünanteil für die Klimaanpassung sind bedeutende Entwicklungsschwerpunkte, die in den Teilräumen Berücksichtigung finden müssen.

Nachfolgend sind die Erkenntnisse zu den Teilräumen Innere und Äußere Stadt sowie nach Teilräumen (deckungsgleich mit den „Transformationsräumen“) dargestellt. Betrachtet werden die verschiedenen Ausgangsbedingungen (umfassender in Anhang III), Entwicklungserwartungen und Handlungsnotwendigkeiten, darauf aufbauend werden die wesentlichen Maßnahmen dargestellt. Manche Herausforderungen und Handlungserfordernisse gelten darüber hinaus auch in anderen Teilräumen oder für die gesamte Stadt, der Fokus der Darstellung liegt hier auf den Transformationsräumen.

Herausforderungen der Inneren Stadt

- Die Innere Stadt ist bereits heute dicht bebaut und intensiv genutzt und u.a. durch die daraus resultierenden Nutzungsansprüche, Engpässe und Verkehrsfolgen (Luft, Lärm) u.ä. belastet.
- Sie verzeichnet zudem eine hohe Entwicklungsdynamik: Bevölkerungszunahme, zunehmende Arbeitsplatzzahl, steigende touristische Nachfrage, neue Angebote; daraus resultierende weitere Nutzungsverdichtungen auch im öffentlichen Raum sowie Anforderungen an Ver- und Entsorgung.
- Als Wohn- und Arbeitsort, ebenso wie als Standort für Büros, Dienstleistungen, Handel, Hotels und Kultur ist die Innere Stadt zudem Quelle und Ziel zahlreicher Verkehrsbebewegungen sowie auch teilweise Transitraum innerhalb Berlins bzw. zwischen Ost und West.

Handlungserfordernisse:

- Erarbeitung von Leitlinien für die Nutzung des öffentlichen Raums bei sich überlagernden Ansprüchen gemäß den Vorgaben des Mobilitätsgesetzes und Zielen des StEP MoVe
- Maßnahmen zur Erhöhung der (Aufenthalts-)Qualität des öffentlichen Raums
- Sicherstellung der Barrierefreiheit (gilt gesamtstädtisch)
- Angebotsausweitungen im ÖPNV
- Schaffung neuer Infrastrukturen des Rad- und Fußverkehrs
- Neue Angebote und weitere Ansätze zur Reduzierung der Verkehrsfolgen
- Maßnahmen zum Klimaschutz und Klimaanpassung
- Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Herausforderungen der Äußeren Stadt

- Auch die Äußere Stadt ist bereits heute fallweise dicht bebaut und intensiv genutzt.
- Sie verzeichnet fallweise eine hohe Entwicklungsdynamik, maßgebliche Bevölkerungszuwächse werden in Teilen der Äußeren Stadt erreicht.
- Verdichtung, überlagernde Nutzungen und Ansprüche sowie Betroffenheit von Verkehrsfolgen sind daraus entstehende Herausforderungen.
- Als Wohn- und Arbeitsort ist die Äußere Stadt nicht nur Quelle und Ziel zahlreicher Verkehrsbewegungen, sondern auch Transitraum in der Hauptstadtregion

Handlungserfordernisse:

- Infrastrukturergänzungen (v.a. Verkehrsmittel des Umweltverbunds)
- Angebotsausweitungen im Umweltverbund
- Neue Angebote und weitere Ansätze zur Reduzierung der Verkehrsfolgen
- Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verlagerung von Pendlerverkehren aus Brandenburg auf die Schiene

Herausforderungen der Hauptstadtregion

- Die Hauptstadtregion ist im näheren Umfeld durch Bevölkerungszuwächse gekennzeichnet, bei geringeren Bevölkerungsdichten in entfernteren Gegenden.
- Zwischen Berlin und Brandenburg findet ein umfangreicher Austausch von Waren und Dienstleistungen statt, hieraus resultieren steigende Verflechtungen und Herausforderungen für Pendlerverkehre.
- Die Zuständigkeit durch zwei Bundesländer sowie mehrere Gemeinden und Bezirke erfordert unterschiedliche Abstimmungsebenen und -prozesse mit einem gemeinsamen Verständnis.

Handlungserfordernisse:

- Nutzung der „Gemeinsamen Landesplanung“ (GL) als Schnittstelle für die verschiedenen Themen
- gemeinsame Entwicklung der Angebote im ÖPNV und zum Ausbau der Schieneninfrastruktur in der Region (VBB als gemeinsamer Verkehrsverbund, i2030 als gemeinsamer Ansatz des Infrastrukturausbaus)
- Abstimmungen zu Pendlerverkehren und künftigen Ansätzen zu P+R / Bike+Ride (B+R)
- Ausbau der Radinfrastruktur, Schaffung von länderübergreifenden Radschnellverbindungen

Aufbauend auf diesen Analysen wurden Handlungsschwerpunkte und räumliche Schwerpunkte identifiziert. Im weiteren Prozess wurden für diese räumlichen Schwerpunkte Handlungserfordernisse und Maßnahmen entwickelt. Aufgrund der Tatsache, dass viele Themen unabhängig von ihrem räumlichen Fokus für eine Verkehrspolitik aus gesamtstädtischem Interesse als zentrale Maßnahmen für die Stadt identifiziert wurden, erfolgte eine Zusammenführung in den dargestellten Themenschwerpunkten. Zur Vollständigkeit werden hier die Kernkenntnisse auch noch einmal räumlich dargestellt. In den nachfolgenden Ausführungen sind

die wesentlichen teilräumlichen Ansätze benannt. Allgemeine, d.h. für die Gesamtstadt geltende Aspekte wie nachfrageorientierte Angebotsanpassungen im ÖPNV, Vision Zero in der Verkehrssicherheit u.ä. sind ggf. nicht jedes Mal benannt.

Entwicklungsband West

Der Berliner Westen steht zum einen vor Ausweisungen von Flächen für Wohnungsbau (Insel Gartenfeld, Wasserstadt Spandau usw.), zum anderen vor weiteren Entwicklungsvorhaben (z.B. Entwicklung des Siemensgeländes) und Anforderungen aus bestehenden gewerblichen Standorten wie dem Südhafen. Dabei sind, neben diesen Anforderungen aus der Stadtentwicklung und den sozialen Aspekten in Teilen Spandaus, die Pendlerströme aus und mit Brandenburg zu berücksichtigen.

Ziele

- Sicherung von Flächen für Wohnen und Gewerbe zur Ermöglichung kurzer Wege (Wohnen und Arbeiten sowie Versorgung)
- Beseitigung von Erschließungsdefiziten und Anbindung neuer Entwicklungsvorhaben an Schienenverkehrsmittel
- angebotsorientierte Angebots- und Infrastrukturentwicklung (Verkehrsmittel des Umweltverbundes) unter der Prämisse einer weitgehend autofreien, klimafreundlichen und klimaangepassten Gestaltung der neuen Stadtquartiere mit viel Grün auf und an Verkehrsflächen
- Sicherung der Ver- und Entsorgung
- Reduzierung der Verkehrsfolgen (Luft, Lärm) und Erhöhung der Verkehrssicherheit

Handlungserfordernisse

- Entwicklung von Flächen für Wohnen und Gewerbe in Zusammenspiel mit dem Verkehrsfragen
- Ausbau der Netze für den Radverkehr
- Schließung von Netzlücken im ÖPNV bzw. SPNV
- Anbindung und Erschließung von Wohnquartieren und Gewerbebeständen gemäß den künftigen Ansprüchen (Barrierefreiheit, Radverkehrsanbindung, hochwertige ÖPNV-Erschließung etc.)
- Harmonisierung von langlaufenden Planungsprozessen zu Stadtquartieren und Verkehrsinfrastruktur

Zu den erforderlichen Maßnahmen für das Entwicklungsband West zählen damit z.B.

- Ausbau Radinfrastruktur (u.a. über Radschnellverbindungen)
- Aufbau eines Straßenbahnnetzes für Spandau (Voraussetzung Weiterführung der Straßenbahn vom Hauptbahnhof bis U-Bhf. Jungfernheide) mit den Streckenabschnitten gemäß ÖPNV-Bedarfsplan (siehe Nahverkehrsplan (NVP) 2019-2023)
- Flächensicherung und Bau eines Straßenbahnbetriebshofs auf dem Gelände der UrbanTechRepublic
- Wiederinbetriebnahme der Siemensbahn bis S-Bhf. Gartenfeld
- Neubau einer Straßenverbindung über die Insel Gartenfeld Richtung Wasserstadtbrücke

Berliner Nord-Osten

Der Berliner Nordosten wird durch eine Bevölkerungszunahme sowie eine Alterung der Einwohnerinnen und Einwohner gekennzeichnet sein. Von Altersarmut ist der Nord-Osten heute und in Zukunft absehbar bis auf einzelne Siedlungsgebiete unterdurchschnittlich betroffen. Auch hinsichtlich der Arbeitsplätze sind weitere Zunahmen zu erwarten, neue Standorte in der Entwicklung und die Schwerpunktsetzungen des StEP Wirtschaft sowie die neuen Siedlungsentwicklungsachsen im Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion müssen berücksichtigt werden.

Hinsichtlich der Verkehrsentwicklung ist damit von einer Zunahme der Verkehre durch Zunahme der Bevölkerung und der Arbeitsplätze sowie der Verflechtungen mit Brandenburg sowie Änderungen in der Verkehrsnachfrage auszugehen. Letzteres gilt

- zeitlich (geänderte Alterszusammensetzung, Änderungen des Arbeitsmarkts u.ä.)
- räumlich (aufgrund Verdichtungen und neuer Stadtquartiere sowie Standortentwicklungen u.ä.)
- strukturell (Änderungen im Verkehrsverhalten)

Hinsichtlich der Infrastruktur bestehen grundsätzliche Engpässe bzw. sind Einschränkungen z.B. aufgrund Baustellen zur Trassen- und Brückensanierung zu erwarten. Hier besteht ein Nachholbedarf an verkehrlicher Infrastruktur und es sind Anpassungen aufgrund städtebaulicher Entwicklungen erforderlich. Dabei sind gemäß Mobilitätsgesetz und der Klimaschutzziele des Landes Berlin insbesondere die Infrastrukturen des Umweltverbunds zu priorisieren.

Ziele

- Ermöglichung kurzer Wege (Wohnen und Arbeiten sowie Versorgung)
- Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der bestehenden Infrastrukturen und in Bauzeiten sowie Herstellung der Barrierefreiheit
- Entwicklung der Infrastrukturnetze gemäß der absehbaren Stadtentwicklung im Sinne einer weitgehend autofreien Gestaltung der neuen Stadtquartiere, Verkehrsteilnahme für eine frühzeitige Anbindung neuer Standorte an Verkehrsmittel des Umweltverbunds

Handlungserfordernisse

- Ermöglichung kurzer Wege durch koordinierte Stadtentwicklung (Wohnen und Arbeiten sowie Versorgung)
- Anbindung und Erschließung von Wohnquartieren und Gewerbestandorten gemäß den künftigen Ansprüchen (Barrierefreiheit, Radverkehrsanbindung, hochwertige ÖPNV-Erschließung etc.)
- Harmonisierung von langlaufenden Planungsprozessen zu Stadtquartieren und Verkehrsinfrastruktur
- eine mit Brandenburg abgestimmte Siedlungsentwicklung über die Regionalplanung
- Abstimmungen mit Brandenburg zur Angebotsausweitungen im SPNV, zum Bau von Infrastruktur und zu P+R / B+R

Zu den erforderlichen Maßnahmen für den Nord-Ost-Raum zählen damit z.B.

- Erhalt und Qualifizierung der Infrastruktur des Fußverkehrs
- Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur (Netzentwicklung gemäß MobG BE als Bestandteil des Radverkehrsplans in Arbeit)
- Ausbau von Radabstellanlagen u.a. im Umfeld von Bahnhöfen
- Angebotsausweitungen im ÖPNV gemäß NVP 2019-2023
- Ausbau des Straßenbahnnetzes (Bau einer Tangente Pankow - Heinersdorf - Weißensee mit Anbindung des ehemaligen Güterbahnhof Pankow, Verlängerung der M2 zur Anbindung eines möglichen neuen Stadtquartiers Blankenburger Süden)
- Sicherung der Flächen und Bau eines zusätzlichen Straßenbahnbetriebshofs
- Ausbau der Regionalbahn (Nahverkehrstangente) bzw. Realisierung des nördlichen Abschnitts S75 Wartenberg über das gemeinsame Programm der Länder Berlin und Brandenburg i2030 u.a. zur Erschließung der Gewerbegebiete Buchholz-Nord
- Wiederaufbau der Heidekrautbahn
- Bau des Turmbahnhofs Karower Kreuz
- Realisierung einer Querverbindung (Tangente) zur straßenseitigen Anbindung eines möglichen neuen Stadtquartiers Blankenburger Süden (Verkehrerschließung Blankenburg)
- Realisierung der Verkehrslösung Heinersdorf
- Realisierung der Ortsumgehung Ahrensfelde (B158)
- Realisierung der Ortsumgehung der B2 um den Ortsteil Malchow
- Abstimmung mit Brandenburg zur künftigen gemeinsamen Vorgehensweise hinsichtlich P+R / B+R

Berliner Süd-Osten und BER

Im Süd-Osten der Stadt ist auch weiterhin von einer Bevölkerungszunahme auszugehen, u. a. prosperiert der Wissenschaftsstandort Adlershof. In Brandenburg entstehen neue Siedlungsgebiete und neue Arbeitsplätze in erheblichem Umfang, damit einher gehen wachsende Stadt-Umland-Verkehre und entsprechende Anforderungen an die künftigen Verkehrssysteme zur Vermeidung von Verkehrsfolgen (Luft, Lärm). Dabei ist der Flughafen BER wesentlicher Impulsgeber für die Entwicklung dieses Raumes. Dies bezieht sich nicht nur auf die Fluggastzahlen, sondern auch auf veränderte Arbeitswege von Beschäftigten des bisherigen Flughafens Tegel, die zusätzlich entstehenden Arbeitsplätze im Umfeld des BER, u. v. m.

Ziele

- angebotsorientierte, klimagerechte Netz- und Angebotsentwicklung (Verkehrsmittel des Umweltverbundes)
- Anbindung und Erschließung neuer Entwicklungsvorhaben
- Sicherstellung der Kapazitäten für die Ver- und Entsorgung dieses Stadtraums in seiner Verknüpfung in der Hauptstadtregion
- Störfallmanagement zum An-/Abreiseverkehr BER
- abgestimmte Entwicklungen mit Brandenburg und der Gemeinde Schönefeld

Handlungserfordernisse

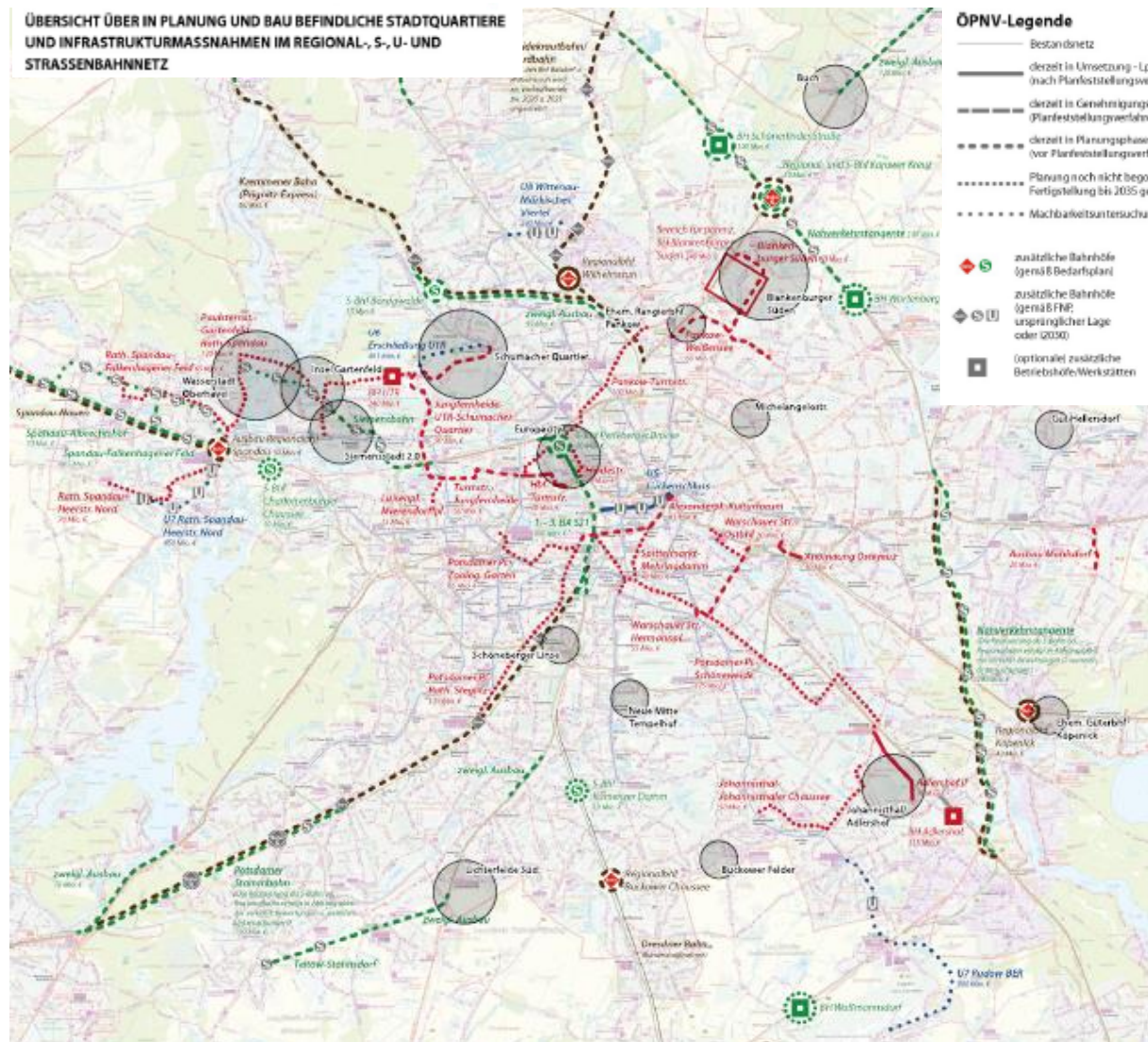
- Reduzierung der Netzdefizite im Radverkehr
- nachfrageorientierte Anpassung des ÖPNV-Angebots gemäß NVP 2019-2023
- Schaffung leistungsfähiger Anbindungen des BER und seiner umgebenden Entwicklungen über die Schiene
- Verkehrliche Anbindung neuer Entwicklungsvorhaben
- abgestimmte Stadtentwicklung mit der Gemeinde Schönefeld und gemeinsames Vorgehen mit dem Land Brandenburg

Zu den erforderlichen Maßnahmen für den Süd-Ost-Raum zählen damit z.B.

- Erhalt und Qualifizierung der Infrastruktur des Fußverkehrs
- Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur (Netzentwicklung gemäß MobG BE als Bestandteil des Radverkehrsplans in Arbeit)
- Ausbau von Radabstellanlagen u.a. im Umfeld von Bahnhöfen
- Angebotsausweitungen im ÖPNV / SPNV gemäß NVP 2019-2023
- Bau der Straßenbahnneubaustrecke Adlershof II (Karl-Ziegler-Straße – Schöne-weide) sowie der Strecker Potsdamer Platz-Schöne-weide
- Bau eines Straßenbahnbetriebshofs Adlershof
- Klärung der Trassenfreihaltung bzw. der Verlängerung der U7 bis zur bzw. über die Landesgrenze hinaus
- zeitnaher Ausbau der Dresdner Bahn zur Herstellung des Flughafenexpresses ab Berlin Hbf.
- Neubau des Regionalbahnhofs Köpenick bzw. des S-Bahnhofs Kamenzer Damm
- Brückensanierungen und Brückenbau
- Umbau der Dörpfeldstr. (u.a. in Zusammenhang mit dem zweigleisigen Ausbau der Straßenbahn)
- Bau der Tangentialen Verbindung Ost (TVO) zwischen An der Wuhlheide und B1/5
- Bau der Westumfahrung Köpenick zur Entlastung und Ermöglichung der Verkehrs-beruhigung der Bahnhofstraße
- Bau der Ostumfahrung Bahnhofstraße u.a. zur Erschließung des Güterbahnhofs Köpenick und Entlastung und Verkehrsberuhigung der Bahnhofstraße
- Verkehrslösung Schöne-weide
- AIRVIS

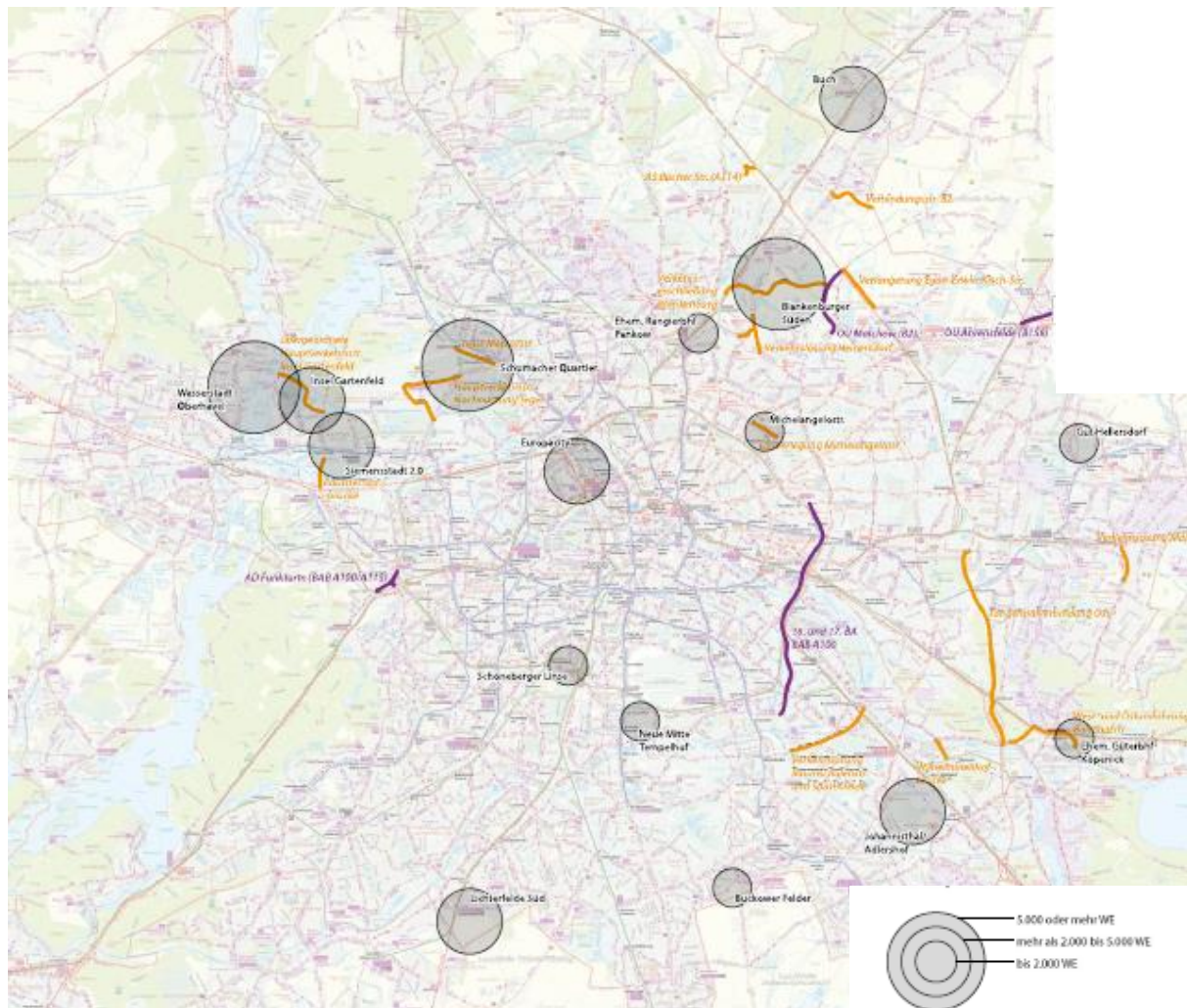
Die Zusammenhänge zwischen neuen Stadtquartieren und Infrastrukturplanungen sind in der nachstehenden Abbildung verdeutlicht.

Abbildung 4: Übersicht über neue Stadtquartiere und vorgesehene Schieneninfrastruktur



Darstellung: CenterNahverkehrBerlin (CNB)

Abbildung 5: Übersicht über neue Stadtquartiere und vorgesehene Straßennetzergänzungen



Darstellung: CenterNahverkehrBerlin (CNB)

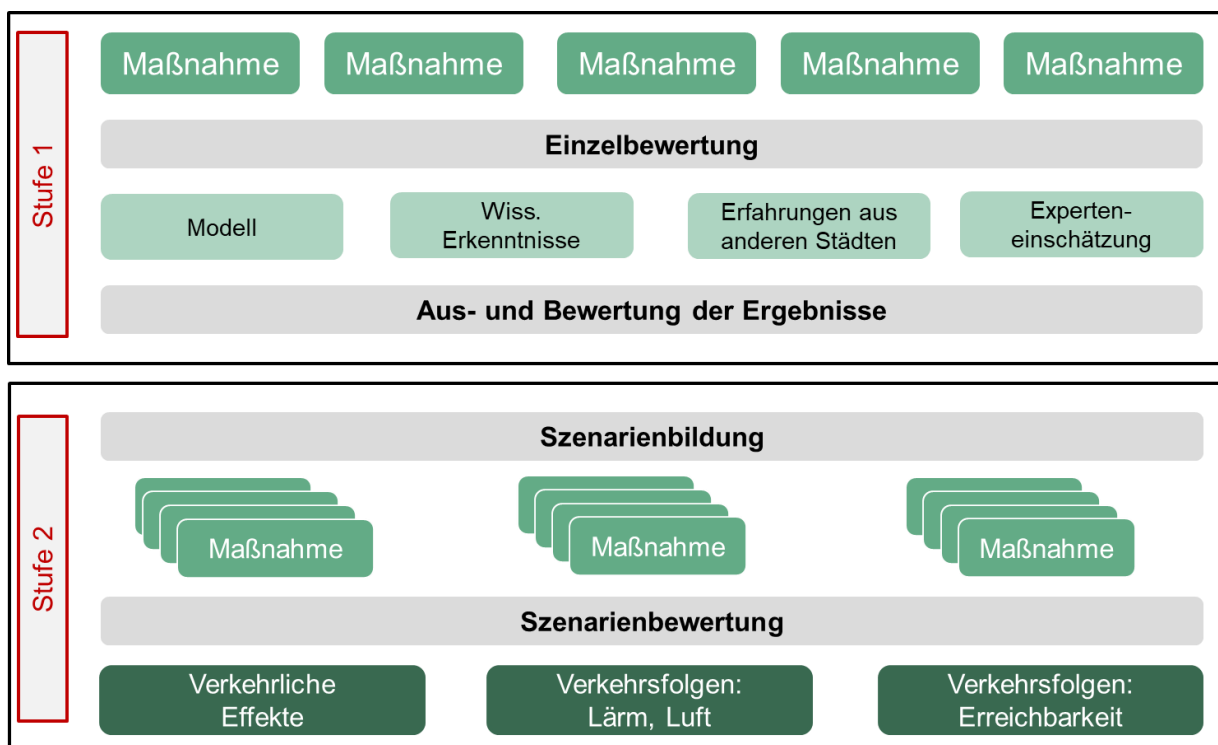
4.2 Die Wirkungen

Um die im StEP MoVe angestrebten Ziele zu erreichen, ist neben den Entwicklungserwartungen sowie den daraus entwickelten Handlungserfordernissen die Untersuchung der Wirkung der Maßnahmen notwendig. Nur so kann überprüft werden, ob und inwieweit bestimmte Maßnahmenkombinationen zur Erreichung der Ziele ausreichen. Ein messbares Ziel ist dabei von besonderer Bedeutung: die Erreichung der CO₂-Reduktionsziele für den Verkehrssektor. Das Berliner Energie- und Klimaschutzkonzept schreibt bis 2030 eine Minderung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor um 42 Prozent gegenüber 1990 vor.

Nicht immer ist die Wirkung einer Maßnahme eindeutig bekannt und zweifelsfrei bestimmbar. Um sicherzustellen, dass insbesondere die Kernmaßnahmen im Handlungskonzept im Berliner Kontext die erwarteten Wirkungen entfalten, wurden für ausgewählte Maßnahmen und/o-der Maßnahmenbündel Wirkungsberechnungen durchgeführt.

Zur Beantwortung dieser Fragen wurde eine zweistufige Vorgehensweise gewählt

Abbildung 6: Vorgehensweise der Wirkungsschätzung



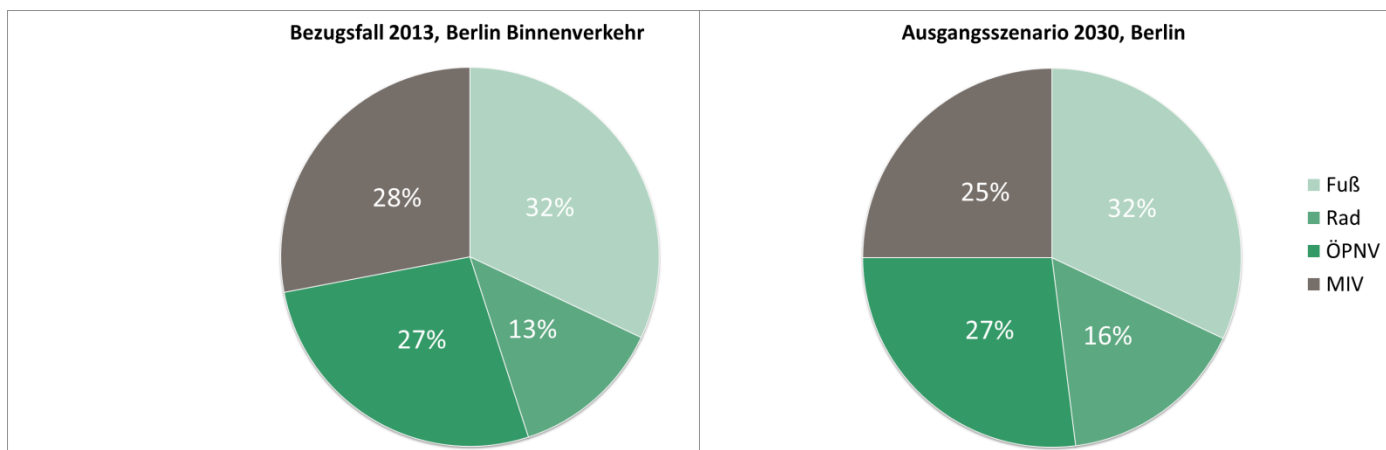
Zunächst wurden einzelne Maßnahmen (z.B. Parkraumbewirtschaftung) oder Maßnahmenbündel (wie Straßenbahnprojekte des Koalitionsvertrags) betrachtet, um einzelne Wirkungen bestimmen zu können. Dies erfolgte soweit möglich modellgestützt. War dies für einzelne Maßnahmen/Maßnahmenbündel (z.B. Kommunikations- und Organisationsmaßnahmen) nicht möglich, so ist entweder eine Quantifizierung der Effekte auf der Grundlage qualifizierter Einschätzungen erfolgt, oder qualitative Effekte wurden so aufbereitet, dass sie mit den quantitativen Wirkungsschätzungen abgewogen werden konnten.

Für die modellgestützte Abschätzung der Wirkungen wurde das Verkehrsmodell des Landes Berlin mit dem Horizont 2030 aufgebaut, in dem die Überlegungen aus der Fortschreibung des StEP MoVe in das Modell bzw. die verschiedenen Szenarien eingearbeitet wurden. Das hieraus verwendete Basisszenario enthält:

- die aktuelle Bevölkerungsprognose und
- die derzeitige Infrastruktur erweitert um
 - Ausbau Radverkehr
 - Angebotsausweitungen im ÖPNV
 - ÖV-Infrastrukturausbau (in Planung oder Umsetzung befindliche Maßnahmen, finanzierte Maßnahmen),
 - Straßeninfrastrukturmaßnahmen (in Planung oder Umsetzung befindliche Maßnahmen, finanzierte Maßnahmen)

Dieses Szenario, das sog. „Ausgangsszenario“, dient als Vergleichsfall für die Wirkung zusätzlicher Maßnahmen oder der neuen Szenarien. Die nachstehenden Abbildungen zeigen, wie sich der Modal Split im Bezugsfall, d.h. dem Ausgangsjahr 2013/2014 und im Ausgangsszenario im Prognosefall 2030 darstellt.

Abbildung 7: Grundlagen der Modellberechnungen – Erkenntnisse aus dem Verkehrsmodell



Die Darstellung macht deutlich, dass das Verkehrsmodell in der Lage ist, die reale Nachfrage im Jahr 2013 (vgl. SrV 2013 Stichprobe Berlin) wiederzugeben. Mit den Bevölkerungsentwicklungen sowie den geplanten Maßnahmen gelingt es bereits, erste Verlagerungen zugunsten des Umweltverbunds zu bewirken.

Die Überlagerung verschiedener Maßnahmen in einem Szenario lässt nicht mehr erkennen, wie einzelne Maßnahmen wirken und ob ggf. durch die Kombination unterschiedliche Maßnahmen unerwünschte Rückkopplungen entstehen. Daher wurden ausgewählte Maßnahmen separat betrachtet. Die nachstehende Abbildung zeigt, wie beispielsweise die Straßenbahnmaßnahmen oder eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung wirken.

Abbildung 8: Ergebnisse der Wirkungsschätzung – Erkenntnisse ausgewählter Maßnahmen

Hierbei wird deutlich, dass der Ausbau der Straßenbahnen eine Verlagerung des Modal Split zugunsten des ÖPNV bewirkt, allerdings wirkt eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung noch stärker im Hinblick auf eine Verlagerung auf den gesamten Umweltverbund.

Im zweiten Schritt wurden die Maßnahmen(kategorien) miteinander kombiniert und hinsichtlich ihrer Gesamtwirkung mit Hilfe des Verkehrsmodells berechnet. Intention der verschiedenen Szenarien war es, die Auswirkungen unterschiedlicher strategischer Ansätze auf Verkehrsaufkommen und Verkehrsfolgen im Stadtgebiet abschätzen zu können. In einer Sitzung des Runden Tisches wurden in zwei Arbeitsgruppen jeweils zwei verschiedene Szenarien erarbeitet. Diese dienten zusammen mit den darauf aufbauenden Diskussionen zu Maßnahmen in den weiteren Veranstaltungen zur späteren Ausgestaltung der Szenarien, die im Rahmen des StEP MoVe betrachtet wurden. Hierbei wurden zunächst Gemeinsamkeiten deutlich, d.h. Aspekte, die in allen Szenarien Berücksichtigung finden sollen. Hierzu gehören

- Bevölkerungszuwachs in Berlin und Umland gemäß den gültigen Bevölkerungsprognosen aus Berlin und Brandenburg,
- die Polyzentralität Berlins bleibt erhalten,
- Klimaschutzziele werden erfüllt,
- alle planfestgestellten und im Bau befindlichen Maßnahmen,
- finanziell abgesicherte Maßnahmen
- veränderte Strukturen bei der Logistik-Feinverteilung (mehr Kleinlieferdienste),
- barrierefreier Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.

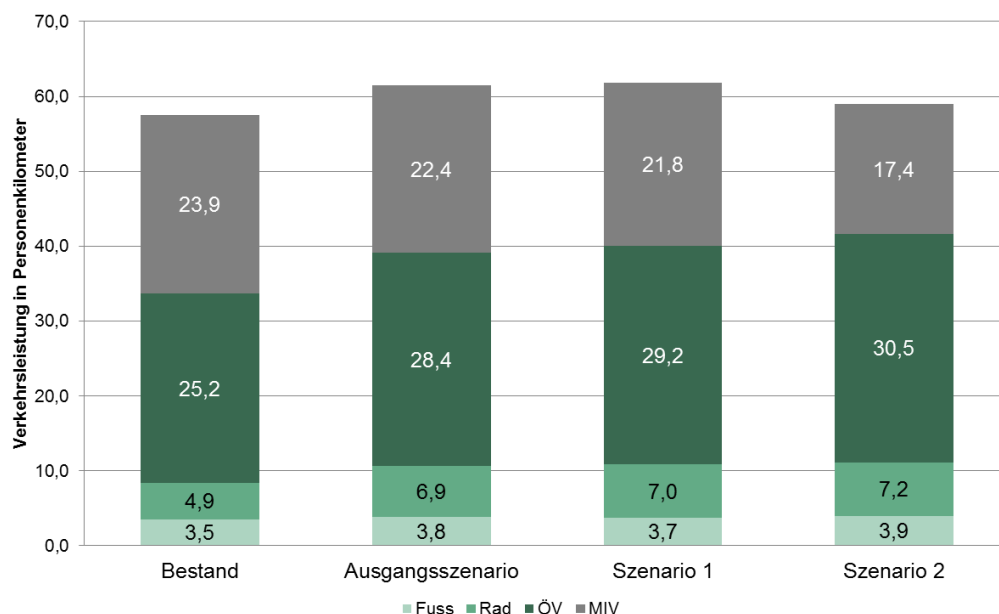
In Summe ergaben sich bei einer vergleichenden Auswertung der vier unterschiedlichen Szenarien viele Gemeinsamkeiten, so dass hieraus zwei Szenarien¹¹ entwickelt wurden.

¹¹ Aufgrund der besonderen Situation, dass die derzeitige Koalition eine Planung des 17. Bauabschnitts (BA) der A 100 in der jetzigen Legislatur nicht verfolgt, wurde ein drittes Szenario, das diesem Aspekt gerecht wird, erarbeitet.

Szenario 1	Szenario 2
Hierin enthalten sind Maßnahmen, die derzeit in der politischen und planerischen Diskussion bereits enthalten sind und für die weitgehend auch die finanzielle Vorsorge getroffen wurden	Dies Szenario kennzeichnet sich v. a. durch einen über die links stehenden Maßnahmen hinaus deutlich stärkeren Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur über das derzeit finanziell und personell mögliche sowie weitere Maßnahmen im Straßenverkehr
- Querungshilfenprogramm - Radverkehrs Ausbau - Angebotsausweitungen ÖPNV - Straßenbahnpakete - U5 - SPNV-Ausbau gemäß i2030 - Infrastrukturergänzungen Straße	- deutliche ÖPNV-Angebotsausweitungen auch im Umland - weitere U-Bahn-Maßnahmen - S-Bahnausbau (z.B. Nahverkehrstangente) - Regionalverkehr - zusätzliche Infrastrukturergänzungen Straße

Darüber hinaus kam aus dem Kreis des Runden Tisches die Anregung, sich vertiefter mit der Frage von Zukunftskonzepten, wie geteilter Mobilität (Sharing- und Selling-Konzepte) sowie automatisiertem Fahren zu beschäftigen. Da zu letzterem viele – technische wie rechtliche – Fragen noch nicht beantwortet werden können, so dass auch die Frage der Akzeptanz und damit der Wirkungen noch offen ist, konnte dies mit den hier verwendeten Ansätzen nicht betrachtet werden. Hier erfolgte im Rahmen des Runden Tisches eine Auseinandersetzung mit vorliegenden Erkenntnissen internationaler Studien anderer Städte.

Abbildung 9: Ergebnisse der Szenarienbetrachtung – Modal Split nach Verkehrsleistung¹²

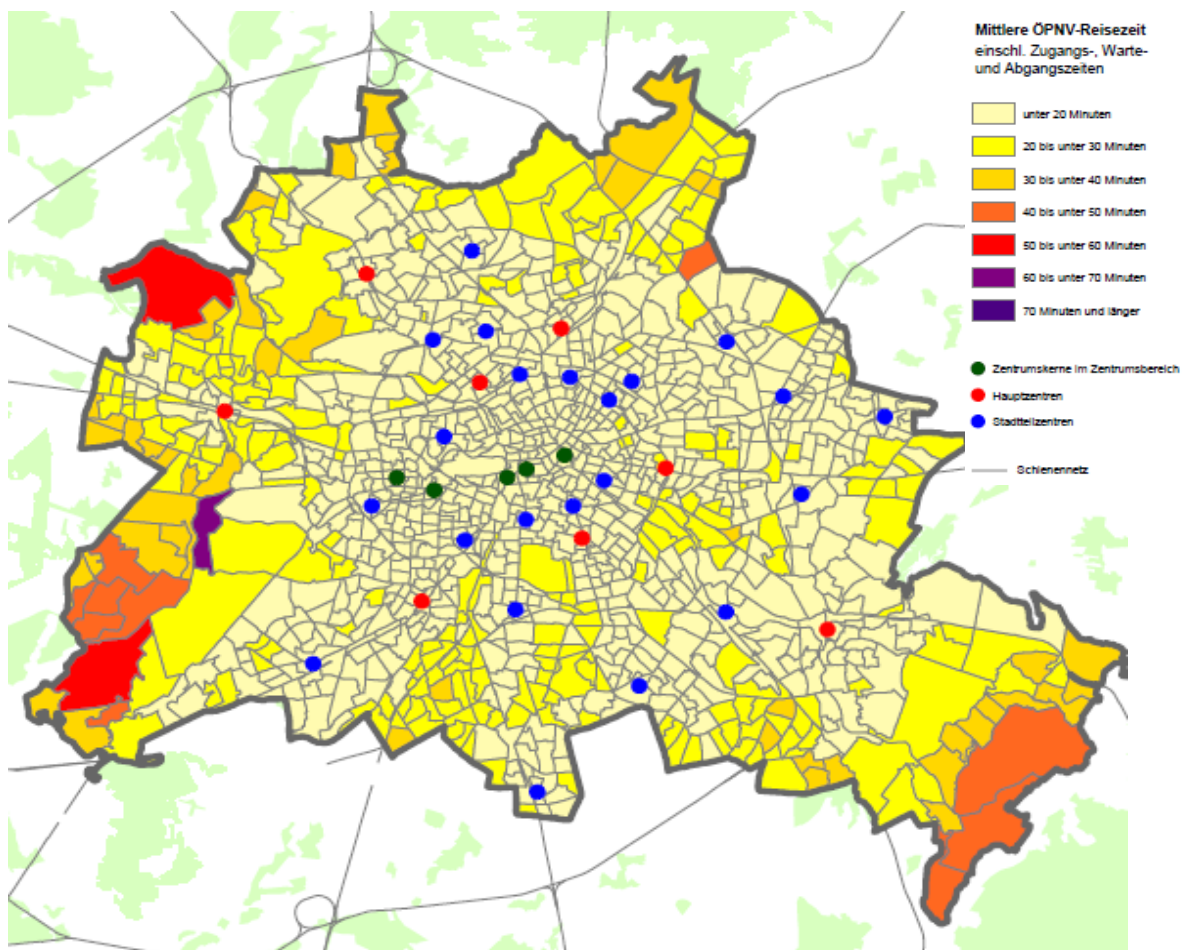


¹² Verkehrsleistung in Millionen Personenkilometer pro Tag im Binnenverkehr

Deutlich wird an der Darstellung der Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung (d.h. die Anzahl aller Wege unter Berücksichtigung der zurückgelegten Strecken), dass es im Vergleich zur bisherigen Verkehrsnachfrage (Bestand 2014) durch die Bevölkerungszunahme zunächst zu einer Zunahme der Verkehrsleistung kommt. Aufgrund dieser Entwicklung ist die Umsetzung von verkehrsvermeidenden Maßnahmen unverzichtbar. Die beiden Szenarien, die die infrastrukturelle Nachsteuerung des StEP MoVe beinhalten, zeigen, dass sie zu einer Reduzierung der Verkehrsleistung beitragen können.

Nachstehend ist dargestellt, wie sich im Szenario 1 die Erreichbarkeit des jeweils nächsten Stadtteilzentrums als Fahrzeit darstellen würde

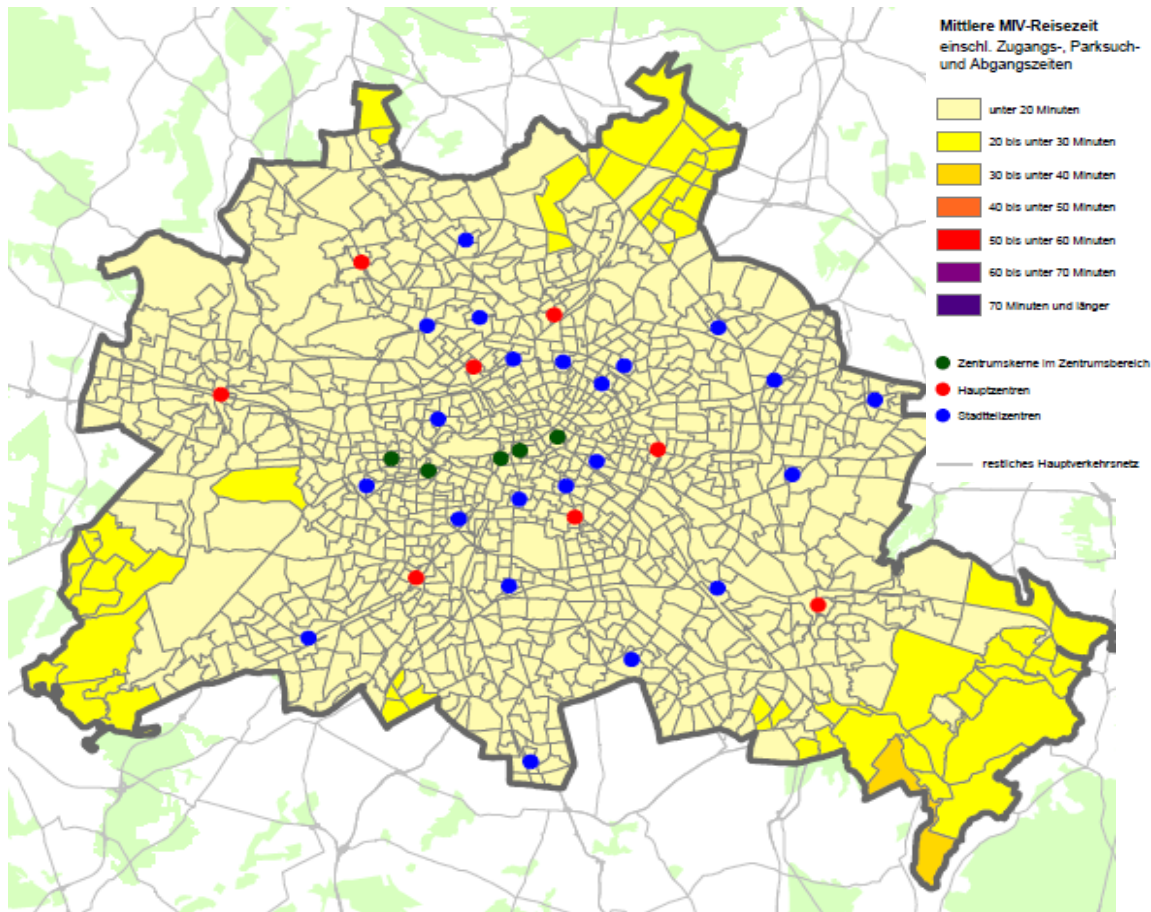
Abbildung 10: Ergebnisse der Szenarienbetrachtung – Erreichbarkeit des nächsten Stadtteilzentrums 2030, Szenario 1 - ÖPNV



Die Darstellung macht deutlich, dass mit den heutigen ÖPNV-Angeboten und den derzeit gesetzten geplanten Maßnahmen im ÖPNV die Erreichbarkeit des jeweils nächstgelegenen Stadtteilzentrums in 20 Minuten bzw. maximal 30 Minuten möglich ist. Einzelne Bereiche am Stadtrand sind allerdings durch Fahrzeiten von 40 bis 60 Minuten gekennzeichnet - hierbei ist zu berücksichtigen, dass nicht besiedelte Flächen und Wasser nicht ausgewiesen sind. Deutliche Unterschiede zwischen ÖPNV und MIV sind gerade in diesen Bereichen zu erkennen

und zu erwarten. Bezogen auf die äußere Stadt und auch größere Teile der inneren Stadt ergibt sich danach allerdings ein Geschwindigkeitsvorteil des MIV gegenüber dem ÖPNV, wenn man das nächste Stadtteilzentrum erreichen will. Auch hieraus ergibt sich die Notwendigkeit einer Fokussierung auf die Förderung des Umweltverbundes.

Abbildung 11: Ergebnisse der Szenarienbetrachtung – Erreichbarkeit des nächsten Stadtteilzentrums 2030, Szenario 1 - Straßenverkehr



Die Szenarien dienen einer Bewertung der wesentlichen in Verkehrsmodellen abbildbaren Effekte. Es wird deutlich, dass die verschiedenen derzeit diskutierten Maßnahmen geeignet sind, die gewünschten Verlagerungen im Modal Split zugunsten des Umweltverbunds zu erreichen, so dass die im StEP MoVe formulierten Ziele erreichbar sind. Einen weiteren positiven Beitrag können bestimmte „softe“ Maßnahmen und grundlegende Verhaltensänderungen aufgrund von Innovationen oder neuen Angeboten (Stichwort „sharing“) leisten, die noch gar nicht abgebildet sind.

Folgende Schlussfolgerungen können aus diesen Betrachtungen gezogen werden:

- der Bevölkerungszuwachs, die steigende Zahl an Beschäftigten u.ä. führen zu mehr Wegen und somit zu mehr Verkehr in der Region
- selbst wenn nur der heutige Modal Split gehalten werden würde, hieße das: mehr Personen sind in bzw. mit allen Verkehrsmitteln unterwegs

- das Ziel des Mobilitätsgesetzes und des StEP MoVe besagt, dass die durch Bevölkerungszuwachs resultierenden Mehrverkehre möglichst mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds abgewickelt werden sollen und zudem eine grundsätzliche Verlagerung des bestehenden Verkehrs zugunsten des Umweltverbunds erfolgen soll.
- die Betrachtungen zeigen, dass Verlagerungen gemäß den Zielen möglich sind
- allerdings ist der Modal Split nur ein Kennwert der Zieldefinition, der zweite ist die Verkehrsleistung
- zur Erreichung der Umweltziele ist neben der Steigerung des Anteils vom Umweltverbund damit wichtig, dass die Verkehrsleistung im Kfz-Verkehr reduziert wird
- möglich ist dies sowohl durch Verkehrsvermeidung als auch beispielsweise auch durch geteilte Nutzung von Fahrzeugen
- ein zusätzlicher, wesentlicher Beitrag für die Zielerreichung liegt im künftigen Flottenmix und der Abkehr vom Verbrennungsmotor
- aufgrund des größeren Anteils von Menschen in der äußeren Stadt und der stärkeren Bevölkerungszuwächse dort liegt hier ein wichtiger Ansatzpunkt, um die Ziele erreichen zu können.

Neben der Frage, wie sich die Verkehrsleistung, der Modal Split und die Erreichbarkeit in der Stadt ändern, ist eine zentrale Frage die der Verkehrsfolgen. Die Szenarien haben die Funktion zu verdeutlichen, ob die unterstellten und abbildbaren Maßnahmen für eine Erreichung der Ziele ausreichen.

Abbildung 9 zeigt eine grobe Abschätzung der Entwicklungen.

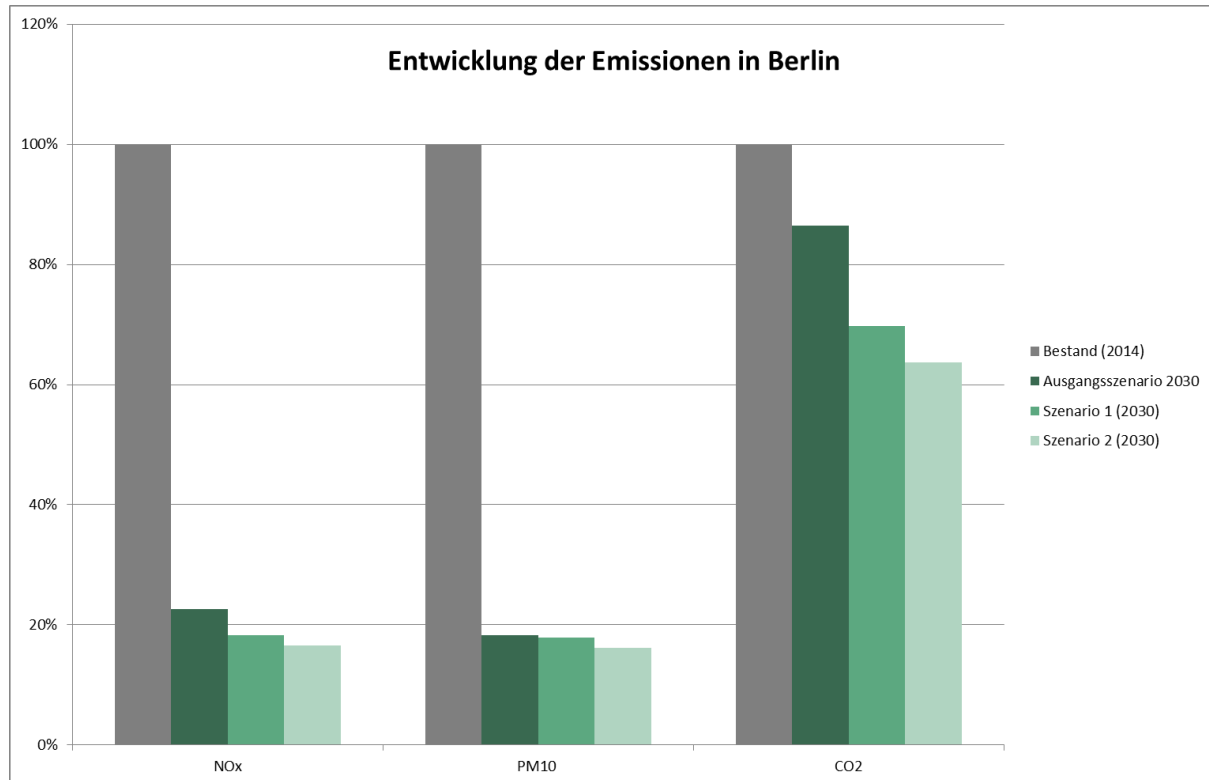
Den Berechnungen liegen die grundsätzlichen Abschätzungen zu einem künftigen „Flottenmix“ gemäß dem Handbuch für Emissionsfaktoren (HBEFA) zugrunde. Darüber hinaus wurde für das Ausgangsszenario mit einem sehr konservativen Anteil von 15 Prozent Elektrofahrzeugen (ausgehend von heute < 2 Prozent) und für die Szenarien 1 und 2 mit einem Anteil von 30 Prozent Elektrofahrzeugen gerechnet.¹³ Die Detailberechnungen inkl. der straßenabschnittsbezogenen Ermittlungen der Belastungen sind dem Luftreinhalte- und dem Lärmaktionsplan vorbehalten.

Durch eine Verkehrszunahme aufgrund des Bevölkerungswachstums ist zu erwarten, dass die Verkehrsfolgen sich entgegen der Zielstellungen entwickeln, wenn keine konsequenten Maßnahmen ergriffen werden. Tatsächlich war die Entwicklung beispielsweise bei den verschiedenen Luftschadstoffen auch in der Vergangenheit uneinheitlich. Themen, die noch vor zehn Jahren eine hohe Dringlichkeit hatten, haben das mittlerweile nicht mehr (s. hierzu Ausführungen im Luftreinhalteplan). Andere Themen sind nach wie vor drängend, wie beispielsweise die Reduktion der NO_x-Emissionen zur Verbesserung des Gesundheitsschutzes sowie die Reduktion der CO₂-Emissionen mit dem Ziel Berlins, 2050 klimaneutral zu sein. Die hier durchge-

¹³ Ein höherer Anteil an Elektrofahrzeugen wäre wünschenswert, ist jedoch von bundes- und europapolitischen Entscheidungen abhängig. Von einem höheren Anteil darf daher die Einhaltung der notwendigen Reduktion der CO₂-Emissionen nicht abhängen.

fürten Berechnungen berücksichtigen die beschriebenen Maßnahmen und unterstellen weder Synergieeffekte, die sich aus geteilter Mobilität ergäben, noch eine komplette Veränderung des Fahrzeugmixes.

Abbildung 12: Ergebnisse der Szenarienbetrachtung – Verkehrsfolgen

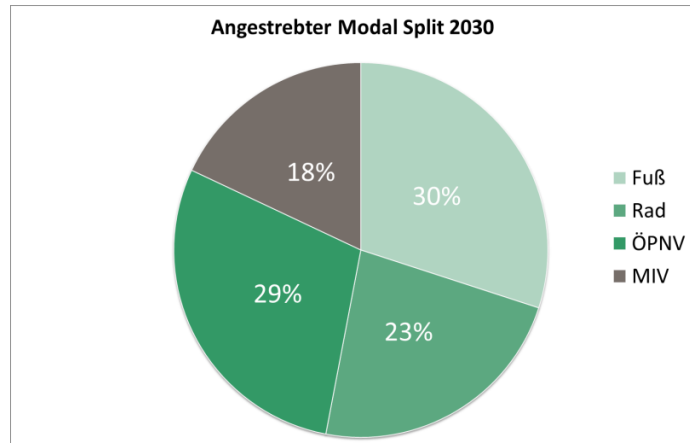


Die Berechnungen zeigen, dass für eine Erreichung dieser Ziele ein „weiter wie bisher“ nicht möglich ist, sondern eine konsequente Mobilitätswende erforderlich ist, um hier erfolgreich sein zu können. Daher wurden weitergehende Maßnahmen im neuen StEP MoVe festgelegt. Hierzu zählen der Ausbau der Radinfrastruktur sowie ein deutlicher ÖPNV-Ausbau; zusammen mit der Veränderung der Fahrzeugflotte (u.a. zugunsten von elektromobilen Fahrzeugen – darunter auch E-Rädern) und weiteren Maßnahmen sind sie dazu geeignet, die notwendige Reduktion von CO₂-Emissionen zu erreichen.

Vor diesem Hintergrund hat der Luftreinhalteplan nicht nur die flächenhafte Ausweitung, wie hier vorgesehen, unterstellt, sondern sieht auch eine Erhöhung der Gebühren für bewirtschaftete Zonen vor. Die Handlungserfordernisse, die sich aus NO_x-Grenzwertüberschreitungen ergeben, werden detailliert im Luftreinhalteplan behandelt und hinsichtlich der Schlussfolgerungen dort auch streckenbezogen bewertet.

Aus der Betrachtung der Szenarien und Wirkungen ergibt sich aus der Modellrechnung und den Zahlen der SrV 2018 das Ziel des StEP MoVe, bis 2030 einen Modal Split-Anteil von mindestens 82 % für den Umweltverbund zu erreichen, davonn

- 30 Prozent Fußverkehr,
- 29 Prozent ÖPNV,
- 23 Prozent Radverkehr sowie
- 18 Prozent MIV.



Aufgrund der aktuellen Entwicklungen des Radverkehrs während der Corona Pandemie wird ein noch höherer Anteil des Umweltverbundes am Modal Split angestrebt, dessen Erreichung mit den vorzunehmenden Überprüfungen des StEP MoVe evaluiert wird. Im Jahr 2024 soll eine Anpassung aufgrund der bis dahin realisierten Werte vorgenommen werden.

4.3 Vom übergeordneten Planwerk zum spezifischen

4.3.1 Der Nahverkehrsplan

Das Mobilitätsgesetz besagt in § 16 Abs. 6, dass der vom StEP MoVe gesetzte Rahmen durch den Nahverkehrsplan konkretisiert und ausgefüllt werden muss. Hierfür definiert der StEP MoVe Qualitäts- und Handlungsziele, die für den ÖV und damit den Nahverkehrsplan relevant sind. Konkret sind dies:

- Verbesserung der Erreichbarkeit innerhalb Berlins und in der Region: hierzu gehört der Erhalt und Ausbau der Infrastruktur des ÖPNV auf Schiene und Straße sowie die Gewährleistung der erforderlichen Leistungsfähigkeit, die Sicherstellung einer effektiven Nutzbarkeit der Infrastruktur, der Abbau und die Vermeidung von infrastrukturellen Engpässen und Behinderungen durch andere Verkehrsarten, insbesondere durch den MIV, mit dem Ziel einer zuverlässigen und stabilen Angebotsqualität.
- Reduzierung der Flächeninanspruchnahme des Verkehrs sowie Schaffung eines stadtverträglichen Verkehrs für sich verändernde Mobilitätsbedürfnisse: Der Umweltverbund und speziell der ÖPNV zeichnen sich gegenüber dem MIV durch eine deutlich geringere Flächeninanspruchnahme aus, im ruhenden wie im fließenden Verkehr. Hierunter fällt daher die Verlagerung auf den Umweltverbund und speziell auf den ÖPNV, die Sicherstellung der spezifischen Flächenerfordernisse des ÖPNV im Verhältnis zu den anderen Verkehrsträgern, insbesondere durch verkehrsorganisatorische und infrastrukturelle Maßnahmen.
- Herstellung gleicher Mobilitätschancen und Berücksichtigung unterschiedlicher Mobilitätsbedürfnisse aufgrund unterschiedlicher Lebensbedingungen: Hierunter fallen Aspekte wie die Sicherstellung von Angeboten und Nutzung neuer Ansätze beispielsweise in der äußeren Stadt, Themen wie Kinderwagen- und Fahrradmitnahme, gute

Erreichbarkeiten von Haltestellen beispielsweise für ältere oder mobilitätseingeschränkte Menschen sowie der Beitrag, den der ÖPNV für die Inter- und Multimodalität – beispielsweise auch über verkehrsträgerübergreifende Angebote an den Haltestellen des ÖPNV – leistet.

- Gewährleistung von Mobilität unabhängig von Geschlecht, Lebenssituation und Einkommen sowie gleichwertiger Mobilitätschancen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar): hierzu zählen u.a. der barrierefreie Ausbau des ÖPNV, die Informationsbereitstellung für den ÖPNV selbst sowie für intermodale Wegeketten.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Förderung eines rücksichtsvollen Miteinanders aller Verkehrsteilnehmenden („Vision Zero“): hierzu hat der ÖPNV durch Nutzung seiner systemspezifischen Vorteile seinen Beitrag zu leisten.

Steigerung des Anteils des ÖPNV am Modal Split des Verkehrsaufkommens der Berliner Bevölkerung und die Erhöhung des Marktanteils des ÖPNV bei Stadt-Umland-Verkehren zur Sicherung der Ziele des Berliner Mobilitätsgesetzes, insbesondere der Stadtverträglichkeit und des Klimaschutzes, vor allem durch weiteren Ausbau und Attraktivierung des ÖPNV.

4.3.2 Der Radverkehrsplan

Neben dem Nahverkehrsplan gilt die Vorgabe zur Konkretisierung und Ausfüllung gemäß § 16 Abs. 6 des Berliner Mobilitätsgesetzes gleichermaßen für den Radverkehrsplan. Folgende Qualitäts- und Handlungsziele des StEP MoVe sind für den Radverkehrsplan relevant:

- Verbesserung der Erreichbarkeit innerhalb Berlins und in der Region: hierzu gehört neben dem Erhalt vor allem der Ausbau und die Sicherstellung einer effektiven Nutzbarkeit der Radverkehrsinfrastruktur (Abbau und Vermeidung von infrastrukturellen Engpässen und Behinderungen durch andere Verkehrsarten)
- Schaffung eines stadtverträglichen Verkehrs für sich verändernde Mobilitätsbedürfnisse: hierunter fällt die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme des Verkehrs durch Verlagerung auf den Umweltverbund und damit auch den Radverkehr sowie die Sicherstellung der spezifischen Flächenerfordernisse des Radverkehrs im Verhältnis zu den anderen Verkehrsträgern, insbesondere durch verkehrsorganisatorische und infrastrukturelle Maßnahmen
- Herstellung gleicher Mobilitätschancen und Berücksichtigung unterschiedlicher Mobilitätsbedürfnisse aufgrund unterschiedlicher Lebensbedingungen: hierzu zählt der flächendeckende Ausbau qualifizierter Radverkehrsinfrastrukturen, die Ermöglichung neuer Angebote bspw. auch in der äußeren Stadt, Themen wie die Option der Fahrradmitnahme im ÖPNV und die Verfügbarkeit hochwertiger und sicherer Abstellanlagen an den Quellen und Zielen des Radverkehrs, sowie der Beitrag, den der Radverkehr für die Inter- und Multimodalität leistet
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Förderung eines rücksichtsvollen Miteinanders aller Verkehrsteilnehmenden („Vision Zero“): hieran hat auch der Radverkehr durch entsprechende neue Gestaltungsansätze für Radinfrastruktur, klare Vorgaben zur verkehrssicheren Gestaltung von Knotenpunkten und durch Kommunikation beispielsweise zu Verkehrsregeln und zum Umgang miteinander mitzuwirken

- Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split des Berliner Verkehrsaufkommens der Berliner Bevölkerung zur Sicherung der Ziele des Berliner Mobilitätsgesetzes, insbesondere der Stadtverträglichkeit und des Klimaschutzes, durch weiteren Ausbau und Attraktivierung des Radverkehrs.

4.3.3 Der Fußverkehrsplan

Aus dem Teil Fußverkehr des Mobilitätsgesetzes werden sich Regelungen und Vorgaben für die Erarbeitung eines Fußverkehrsplans ergeben. Parallel dazu sind folgende Vorgaben aus dem StEP MoVe für den Fußverkehrsplan zu berücksichtigen:

- Verbesserung der Erreichbarkeit innerhalb Berlins und in der Region: wesentliche Voraussetzung für den Fußverkehr ist der Erhalt und die Verbesserung der Bedingungen für die Nahmobilität, das schließt die Sicherstellung z.B. der Nahverkehrsversorgung ein, geht vom Erhalt über den Ausbau der Fußwege und Querungsstellen bis hin zur Sicherstellung der Nutzbarkeit der Fußverkehrsinfrastruktur und zur Frage der Zuwegung zu anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbunds und neuen Angeboten als Beitrag des Fußverkehrs zur Inter- und Multimodalität. Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur müssen dabei fallweise auch mit Anforderungen zur „Grünen Infrastruktur“ in Einklang gebracht werden
- Schaffung eines stadtverträglichen Verkehrs für sich verändernde Mobilitätsbedürfnisse: Fußverkehr hat eine hohe Bedeutung für die Mobilität der Stadt, diese Bedeutung zu erhalten und vor dem Hintergrund der wachsenden Stadt gerade auch in neuen Stadtquartieren zu ermöglichen und durch qualitativ hochwertige Infrastruktur und Angebote zu unterstützen, kommt eine wichtige Bedeutung zu
- Herstellung gleicher Mobilitätschancen und Berücksichtigung unterschiedlicher Mobilitätsbedürfnisse aufgrund unterschiedlicher Lebensbedingungen: hierzu zählen der Erhalt der Fußverkehrsinfrastruktur, der weitere Ausbau qualifizierter Fußverkehrsinfrastrukturen, vor allem aber die Schaffung von Querungsstellen sowie barrierefrei nutzbarer und taktil erkennbarer Infrastruktur sowie die Förderung der eigenständigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Förderung eines rücksichtsvollen Miteinanders aller Verkehrsteilnehmenden („Vision Zero“): die Frage der Gestaltungsansätze von Fußverkehrs- und Radinfrastruktur, die Bewertung von Nutzungsansprüchen und daraus abgeleitet die Gestaltung des öffentlichen Raums inkl. klarer Vorgaben zur verkehrssicheren Gestaltung von Knotenpunkten. Information und Kommunikation spielen hierbei eine wesentliche Rolle
- Sicherung des Fußverkehrsanteils am Modal Split des Berliner Verkehrsaufkommens der Berliner Bevölkerung als Teil eines starken Umweltverbunds und Grundlage für die weiteren verkehrs- und umweltpolitischen Ziele.

4.3.4 Das Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept (IWVK)

Neben dem Nahverkehrsplan und dem Radverkehrsplan besagt das Mobilitätsgesetz, dass der vom StEP MoVe gesetzte Rahmen durch das Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept konkretisiert und ausgefüllt wird. Folgende Ziele sind für das IWVK relevant:

- Erhalt und Stärkung der polyzentrischen Stadtstruktur
- Gewährleistung einer nachhaltigen Verkehrsgestaltung in der wachsenden Stadt
- weitere Verbesserung der Fernerreichbarkeit durch Ausnutzung der Lagegunst der Hauptstadtregion Berlin als Schnittpunkt dreier transeuropäischer Kernnetzkorridore
- weitere Verbesserung der Erreichbarkeit zwischen Berlin und den Siedlungsgebieten in Brandenburg entlang der von Berlin ausgehenden Achsen
- Erhalt und Verbesserung Stadtverträglichkeit und der Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs in Berlin
- Steigerung der Effizienz und der ökonomischen Nachhaltigkeit des Gesamtverkehrssystems
- Einbeziehung und Nutzung von stadtverträglichen Innovationen und innovativen Ansätzen zur Lösung verkehrsbezogener Herausforderungen
- Erhöhung der stadträumlichen Verträglichkeit des Verkehrs
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Förderung eines rücksichtsvollen Miteinanders aller Verkehrsteilnehmenden
- Reduzierung des verkehrsbedingten Verbrauches natürlicher Ressourcen (Energie, Fläche)
- Entlastung des städtischen Umfelds und der globalen Umwelt von verkehrsbedingten Belastungen
- kooperative Erarbeitung von Zielen und Konzepten über Ressortgrenzen hinaus, effiziente Umsetzung von Maßnahmen unter Einbeziehung aller beteiligten Akteurinnen und Akteure bzw. -gruppen
- Verbesserung der Bereitstellung und der Nutzungsmöglichkeiten von Informationen in der Öffentlichkeit.

Mit der abgestimmten Erarbeitung der beiden Planwerke und dem „Gegenstromprinzip“ – d.h. der Mitwirkung der Beteiligten an der Erarbeitung des IWVK an der Erarbeitung des StEP MoVe und Berücksichtigung von den dortigen Belangen sowie Übernahme der Vorgaben des StEP MoVe für das IWVK – ist diesen Anforderungen Genüge getan.

4.3.5 Das Verkehrssicherheitsprogramm

Für die Erfüllung der „Vision Zero“ müssen die bisherigen strategischen Ansätze des Verkehrssicherheitsprogramms aus dem Jahr 2014 überprüft und weiterentwickelt werden. In diesem Kontext sind

- die „Vision Zero“ in das Zentrum der Überlegungen für das Verkehrssicherheitsprogramm und aller darauf aufbauenden Handlungen zu stellen
- Maßnahmen zielgruppen- und ursachengerecht zu erarbeiten
- neue Ansätze u.a. für eine verkehrssichere Gestaltung des öffentlichen Raums zu entwickeln, z.B. bei der verkehrssicheren Gestaltung von Knotenpunkten

- die derzeitigen Strukturen und Handreichungen zu überprüfen und für zukunftsfähige Lösungen weiter zu entwickeln
- der Beitrag neuer technischer Lösungen für Fragen der Verkehrssicherheit, auch durch erforderliche Bundesratsinitiativen, für eine sichere Gestaltung künftiger Verkehrssysteme sicher zu stellen.

4.3.6 Luftreinhalte- und Lärminderungsplanung

Das Mobilitätsgesetz benennt das Ziel einer Minimierung der Gesundheitsbeeinträchtigungen (§ 9 MobG), weitere Vorgaben zur Zielerreichung ergeben sich aus den jeweiligen spezifischen Gesetzgebungen. Der StEP MoVe definiert folgende Qualitäts- und Handlungsziele, die für Luftreinhalteplan und Lärmaktionsplan relevant sind:

- Senkung der NO₂-Jahresmittelwerte an allen Straßen unter 30 µg/m³ sowie Senkung der Feinstaubbelastung auf ein Niveau, das sich an den Richtwerten der Weltgesundheitsorganisation orientiert (z.B. Jahresmittel von 20 µg/m³ für PM₁₀)
- Minderung der verkehrsverursachten Lärmbelastungen an Hauptverkehrsstraßen zur Reduzierung der Betroffenheiten; dabei Minderung der Lärmbelastung an Hauptverkehrsstraßen für mind. 100.000 Anwohnende, die nächtlichen Pegeln oberhalb 60 dB(A) ausgesetzt sind.
- Minderung der Belastung durch Schienenlärm, vor allem keine Überschreitung von 55 dB(A) nachts durch Straßenbahnen

Neben diesen Zielen sind die Arbeiten zum Luftreinhalteplan aus der EU-Gesetzgebung und beim Lärmaktionsplan aus dem Bundesimmissionsschutzgesetz bestimmt. Die Fachplanungen haben sich am StEP MoVe zu orientieren. Aufgrund der strategischen Ausrichtung des Stadtentwicklungsplans ist es den Planwerken mit schnellerem Umsetzungshorizont – auch begründet aus den Vorgaben, die der Luftreinhalte- oder der Lärmaktionsplan aufgrund der EU-Gesetzgebung und der aktuellen Rechtsprechung erfüllen muss – vorbehalten, die Maßnahmen aufgrund der jeweils identifizierten, oftmals kleinräumigen Anforderungen, wenn nötig auch weitergehend zu konkretisieren und straßenabschnittsbezogene Lösungen zu erarbeiten.

5 Schlussfolgerungen und Fazit

Die vorangegangenen Ausführungen haben aufgezeigt,

- wie sich Rahmenbedingungen geändert haben,
- welche weiteren Entwicklungen zu erwarten sind und
- wo Handlungsschwerpunkte zu setzen sind

Die Kernerkenntnisse und auch Vorgaben, die für die Konkretisierung des StEP MoVe in nachgeordneten Planwerken berücksichtigt werden müssen, seien hier zusammengefasst.

5.1 Instandhaltung und Ausbau für die wachsende Stadt

Alle vorangegangenen Ausführungen stehen unter dem Planungsparadigma des Stadtwachstums. Kernfrage für alle Maßnahmen ist damit, ob sie einen direkten Beitrag zu einem stadtverträglichen Wachstum und damit den Zielen des Mobilitätsgesetzes bzw. des StEP MoVe selber leisten. Ein anderes Planungsparadigma „überlebt“ dabei aus den bisherigen Stadtentwicklungsplänen Verkehr: an erster Stelle steht die Instandhaltung bestehender Infrastrukturen. Wachstum auf einer maroden Grundlage ist nicht nachhaltig.

Der Erhalt von Infrastruktur und der Abbau des Instandhaltungsrückstands sind damit weiterhin wesentliche Grundlage auch und gerade für die Weiterentwicklung der Infrastrukturnetze. So ergibt es beispielsweise wenig Sinn, eine Vielzahl von neuen ÖPNV-Strecken vorzusehen und Planungsressourcen zu investieren, wenn das Bestandsnetz nicht in gleichem Maße instandgehalten wird. Hierbei geht es nicht nur um die Frage der Priorisierung von Maßnahmen, sondern ganz wesentlich auch um die Frage: wie kann der Verkehr in den nächsten 10-15 Jahren vor dem Hintergrund der anstehenden Instandhaltungen und damit Eingriffe in die Infrastruktur organisiert werden? Faktisch müssen aber für die wachsende Stadt nicht nur Straßeninfrastruktur, S-Bahn-Gleise oder Leit- und Sicherungstechnik, U-Bahn-Tunnel instandgehalten, sondern auch erneuert und aus- oder umgebaut werden. Dies betrifft in gleichem Maße die Stromversorgungen und die Wasserversorgung.

Eine Kernherausforderung wird damit darin bestehen, die Vielzahl der erforderlichen Baustellen zu koordinieren und dabei die Mobilität weiterhin zu ermöglichen. Leider gibt es hier aufgrund des Zustands der verschiedenen Netze vielfach nicht die Möglichkeit einer zeitlichen Entkopplung und Entzerrung von einzelnen Baumaßnahmen. Hier wird es auf gute Abstimmungsprozesse, intelligente Lösungen, neue Bauformen und neue Angebote zur Sicherstellung der Mobilität ankommen. Nur so kann sichergestellt werden, dass neben der notwendigen Instandhaltung auch die erforderliche neue Infrastruktur zusätzlich auf-, aus- und umgebaut werden kann.

5.2 Zur Zielerreichung müssen alle Räume beitragen

Etwa ein Drittel der Wohnbevölkerung lebt in der Inneren Stadt, zwei Drittel wohnen außerhalb des S-Bahn-Rings. Hinsichtlich der Siedlungsstruktur (Bauformen, hohe Dichte und Nahversorgung) und der Dichte der Angebote (angefangen von ÖPNV bis hin zu neuen Dienstleistungen) unterscheiden sich diese Teilräume sehr deutlich voneinander. Die Menschen, die in diesen Bereichen leben, haben somit ganz unterschiedliche Möglichkeiten einer Organisation ihres Alltags und hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl.

Die Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV hat gezeigt, dass von 2007 bis 2016 wesentliche Steigerungsraten zu verzeichnen waren. Der Nahverkehrsplan 2019-2023 hat hierzu vertiefte Untersuchungen durchgeführt. Alle Verkehrsmittel des ÖPNV hatten deutliche Zuwächse in der Fahrgastnachfrage bis 2017 zu verzeichnen, obwohl die Deckelung des Budgets für ÖPNV-Angebote erst 2013 aufgehoben wurde: Regionalverkehr + 43 Prozent, S-Bahn + 19 Prozent, U-Bahn + 33 Prozent, Straßenbahn + 32 Prozent und Bus + 17 Prozent. In der Zeit von 2008 bis 2013 hat trotz dieser Steigerungen der Anteil des ÖPNV am Modal Split nicht zugenommen. Eine Erklärung für die gestiegene Nachfrage im ÖPNV liegt darin, dass die Bevölkerung zwischen 2011 und 2016 deutlich zugenommen hat und die Nachfrage bei allen Verkehrsmitteln gestiegen ist. Eine Erklärung, warum dies im Hinblick auf den Modal Split keine Auswirkungen hatte, liegt u.a. darin, dass die Steigerungsraten vor allem in der Inneren Stadt zum Tragen gekommen sind. Außerhalb des S-Bahn-Rings war nahezu keine Steigerung der Nachfrage zu verzeichnen.

Wenn die Stadt sich also im Sinne der Ziele des Mobilitätsgesetzes und der hier definierten Ziele entwickeln soll, sind folgende wesentliche Voraussetzungen zu erfüllen:

- es müssen neue Angebote für einpendelnde Beschäftigte und für die äußere Stadt geschaffen werden, dies schließt Infrastrukturausbau und die Attraktivierung des ÖPNV (Taktverdichtungen, eigene Trassen u.ä.) ein. Um dies zu erreichen, wird auch ein weiterer Ausbau der Straßenbahn notwendig sein. Dazu müssen die vom Bündnis Pro Straßenbahn vorgeschlagenen Maßnahmen für das Zielnetz 2050¹⁴ diskutiert werden.
- in der Inneren Stadt müssen ausreichend Kapazitäten geschaffen werden, um auch neu einströmende Verkehre im Umweltverbund bewältigen zu können.
- es muss gleichzeitig attraktiver werden, nicht mit dem eigenen Pkw in die Innere Stadt zu fahren.

Für eine nachhaltige Entwicklung ist es wichtig, dass

- a) die Bezirke die allgemeinen Überlegungen des StEP MoVe anhand der hier erarbeiteten Vorgaben für die spezifischen Anforderungen in bezirkliche Konzepte überführen, die teilraumbezogene Lösungen spezifizieren und
- b) die Zusammenarbeit der Umlandgemeinden, der Bezirke und der Senatsverwaltungen vor dem Hintergrund der im Mobilitätsgesetz definierten Ziele weiterentwickelt wird.

¹⁴ http://prostrassenbahn-berlin.de/wp-content/uploads/2018/11/18-10-25_Str%C3%9Fenbahn-Zielnetz-Berlin-2050.pdf

5.3 Die Herausforderungen der wachsenden Stadt meistern

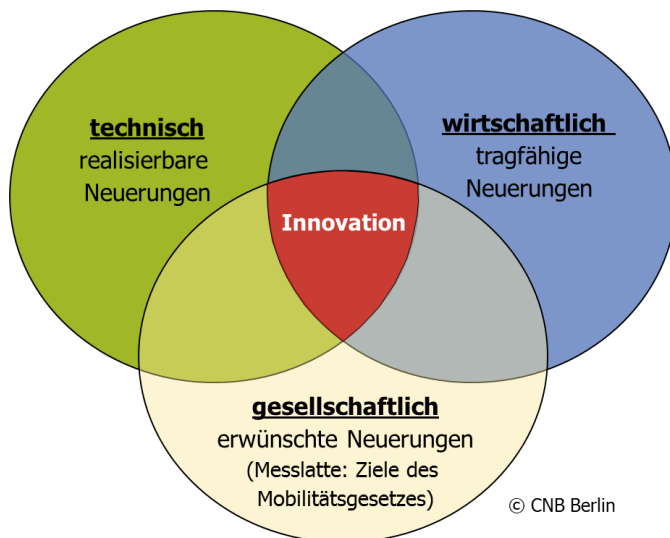
Das Planungsparadigma heißt „Gestaltung von Wachstum“: Flächenwachstum, Bevölkerungswachstum, Besucherzunahmen, Verkehrswachstum ... Zur Erreichung der klima- und umweltspezifischen Ziele hat insbesondere der Verkehrsbereich einen wichtigen Beitrag zu leisten. Der im StEP MoVe zur Erreichung dieser Ziele festgeschriebene Anteil des MIV am Modal Split im Jahr 2030 liegt bei 18 Prozent. Hier stellt sich die Frage, was das für die Stadt Berlin bedeutet und wie dies erreicht werden kann. Mit einer Verlagerung von zehn Prozentpunkten auf den Radverkehr und zwei Prozentpunkten auf den ÖPNV im Vergleich zu 2013 würde dieses Ziel erreicht.

Eine Veränderung um zwei Prozentpunkte im ÖPNV ist ambitioniert, insbesondere vor dem Hintergrund des gleichzeitigen Ausbaus des Radverkehrs. Zur Veranschaulichung: Der Anteil des ÖPNV am Modal Split hat sich zwischen 2008 und 2013 nicht verändert, obwohl die absolute Anzahl der Fahrgäste im ÖPNV zwischen 2007 und 2013 deutlich gestiegen ist. Dies ist kein Widerspruch. Da die Bevölkerungszahl zugenommen hat, ist die Nachfrage insgesamt gestiegen, im Fußverkehr und im ÖPNV proportional, im Radverkehr überproportional, und im MIV ist sie im Verhältnis gesunken. Das Ziel einer Veränderung von zwei Prozentpunkten bedeutet damit neben dem Zuwachs, der sich aus dem allgemeinen Bevölkerungszuwachs ergeben wird, dass weitere Anstrengungen unternommen werden müssen, um anteilig mehr Menschen in den ÖPNV zu bekommen. Dies funktioniert nur, wenn der überproportionale Bevölkerungszuwachs der äußeren Stadt im Vergleich zur inneren Stadt einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung dieses Ziels leistet. Dies heißt, dass Infrastrukturausbau sowie Qualitätssteigerungen und Angebotsausweitungen auch und gerade in der äußeren Stadt erforderlich sind, während in der inneren Stadt die erforderlichen Leistungsfähigkeiten sichergestellt werden müssen (ggf. auch mit Infrastrukturausbau unterstützt).

5.4 Innovationen zielführend gestalten

Zur Erfüllung der Ziele des Mobilitätsgesetzes sind Innovationen unter der Maßgabe der Erfüllung der §§ 3-15 zu erproben. Innovationen sind dabei kein Selbstzweck, sondern müssen einen Beitrag leisten zur stadtverträglichen Weiterentwicklung der Verkehrssysteme.

Abbildung 13: Systematisierung erwünschter Innovationen für das Berliner Verkehrssystem



Innovationen können der Stadt und den Menschen nutzen und die Ziele der Verkehrspolitik voranbringen. Aber nicht jede technisch machbare und wirtschaftlich marktfähige Neuerung ist gesellschaftlich erwünscht und zielführend. Erwünschte Innovationen im Verkehrssektor führen zu einer Verbesserung des Berliner Verkehrssystems, indem sie die Ziele des Mobilitätsgesetzes besser erfüllen, als dies ohne ihre Realisierung möglich wäre.

Hierbei entsteht das „Henne-Ei-Problem“, d.h. die Frage, wann Politik und Verwaltung reagieren sollten. Dies hat sich beispielsweise im Kontext des Markthochlaufs von E-Fahrzeugen gezeigt: Bedarf es zunächst einer ausreichenden Nachfrage, um als Kommune mit Ladeinfrastruktur zu reagieren oder muss die Kommune Ladeinfrastruktur bereitstellen, um die Marktfähigkeit herzustellen?

Innovationen sollten vorausschauend beobachtet und begleitet sowie ordnungspolitischer Regelbedarf frühzeitig identifiziert werden, damit Innovationen so gestaltet werden können, dass sie dem Interesse der Stadt dienen. Entwickler von Innovationen sind üblicherweise an der Frage „Lässt sich das Produkt am Markt platzieren?“ und eigenen wirtschaftlichen Interessen orientiert. Die Interessen des Gemeinwohls und damit die Erfüllung der Ziele des Mobilitätsgesetzes stehen nicht im Vordergrund. Hinzu kommt, dass der Verkehrsmarkt in vielen Bereichen reguliert ist, und es besteht kein – gemessen an den Interessen des Gemeinwohls – „geregelter Zugangsanspruch für Innovationen“. Innovationen brauchen allerdings Freiraum, um am Markt den Nutzen und die Nachfrage zu überprüfen, aber ohne Kenntnis der realen Effekte, kann die öffentliche Hand nicht abschätzen, was der Beitrag zu den eigenen Zielen ist. Ein frühzeitiger Austausch zwischen Markt und Verwaltung und gemeinsam erarbeitete Lösungen können daher zu Win-Win-Situationen führen.

Für eine zukunftstaugliche Entwicklung der Stadt und der städtischen Mobilität sollten Innovationen dahingehend geprüft werden, ob sie ggf. einen Beitrag zur Verbesserung des Berliner Verkehrssystems und im Hinblick auf die Ziele des Mobilitätsgesetzes leisten könnten. Derar-

tige Ideen könnten dann - wenn keine spezifischen rechtlichen Regulierungen bestehen - zeitlich und/oder räumlich begrenzt erprobt und hinsichtlich ihrer Wirkungen überprüft werden. Dies gilt unabhängig davon, ob es Maßnahmen im ÖPNV (wie neue Angebotsformen) oder neue technische Lösungen im Rad- oder Kfz-Verkehr sind. Ein besonderer Bedarf an Innovationen besteht dort, wo deutlich ist, dass bestehende Lösungen nicht ausreichend sind, um die „Herausforderungen im Verkehrsalltag“ der Zukunft konform mit den im Mobilitätsgesetz beschriebenen Zielen zu bewältigen.

Exkurs Automatisiertes Fahren

Einer dieser Ansätze ist das automatisierte bzw. fahrerlose Fahren im MIV- und ÖPNV-Bereich. Gerade im MIV wird dies häufig als Lösung vielfältigster Probleme gepriesen:

- Mobilität für alle unabhängig vom Alter, Wohnort und Fahrvermögen
- weniger Platzbedarf im öffentlichen Raum durch Wegfall von Parkplätzen (ständig kreisende Fahrzeuge oder anderswo geparkt)
- weniger Platzbedarf für tatsächlich geparkte Fahrzeuge, weil diese enger parken können
- mehr Verkehrssicherheit durch technische Lösungen
- mehr Lebenszeit, weil die Fahrzeit keine aktive Teilnahme mehr erfordert.

Der Ansatz als solcher wurde im Rahmen des Runden Tisches im Hinblick auf die Frage, wie eine Stadt sich auf die Entwicklungen einstellen muss, diskutiert. Klar war, dass zum heutigen Zeitpunkt weder der Markthochlauf noch die Anforderungen, die sich ergeben werden, sicher benannt werden können. Folgende Fragen sind derzeit offen:

- Ergeben sich Mehrkosten für die öffentliche Hand, weil die Infrastrukturausstattung, die dieses ermöglicht, nicht von den Automobilherstellern getragen werden wird?
- Ergibt sich ein Mehrbedarf an Platz für Kraftfahrzeuge im öffentlichen Raum, weil – zumindest in der Übergangsphase – Sonderspuren und Nothaltebuchten erforderlich sind?
- Ergibt sich ein zusätzliches Verkehrsaufkommen, da die Fahrzeuge autonom und ohne Mitfahrer wieder an den Ausgangsort/Wohnort oder bis zur Abholung fahren?
- Müssen innerhalb bestehender Straßenzüge eigene baulich abgetrennte (eingezäunte) Trassen vorgesehen werden, um einen sicheren Betrieb zu ermöglichen?
- Wie werden die Regularien für automatisiertes Fahren erarbeitet und welchen Einfluss können Kommunen dabei haben?
- Wenn auch die Verkehrssteuerung dieser neuen Systeme durch Unternehmen erfolgt, wie kann sichergestellt werden, dass diese im Sinne des Gemeinwohls erfolgen und nicht danach, ob ein einzelner eine schnelle Trasse bezahlen kann?
- Muss ich als Kommune ein Rechenzentrum bauen und vorhalten, um den Betrieb dieses Systems zu ermöglichen?
- Welche Stromversorgung ist erforderlich, um diese Systeme zu betreiben?

Wie kann und muss eine Stadt also auf diese Herausforderungen reagieren?

Diese Frage kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht beantwortet werden. Möglich ist derzeit, anhand der Entwicklungsphasen von Produktinnovationen, aufzuzeigen an welchen Stellen die

öffentliche Hand Entscheidungen treffen muss, um das System im Sinne der Stadtverträglichkeit und des Gemeinwohls zu gestalten. Autonomes Fahren darf nicht übergeordnete Ziele wie den Vorrang des Umweltverbunds, die Barrierefreiheit oder eine bessere Aufenthaltsqualität in Frage stellen.

Die sechs Stufen des autonomen Fahrens gehen über die Nutzung von Assistenzsystemen (Fahrerassistenz und Teilautomatisierung als Level 1 und 2) über Bedingungsautomatisierung und Hochautomatisierung (Level 3 und 4) zu einer Entwicklung hin zur Vollautomatisierung (Level 5) aus, in der am Ende der oder die Fahrende keine Rolle mehr hat.

Fahrerassistenzsysteme (z.B. Tempomat) und Teilautomatisierungen (beispielsweise automatisches Einparken, Spurhalten o.ä.) bestehen bereits; die jetzigen Entwicklungen sollen eine Veränderung hin zu einer Vollautomatisierung bewirken, in der die oder der Fahrende keine aktive Rolle mehr haben würde. Voraussetzung hierfür ist, dass die Fahrzeuge die technischen Voraussetzungen erfüllen (Voraussetzung für eine Typenzulassung) und dass entsprechende Sensoren (Video, Radar, Laser) für die Infrastruktur bzw. im öffentlichen Raum vorhanden sind.

Gesetzgebung und auch Kommunen müssen den Prozess begleiten, gerade weil die Sicherheitsfragen für die Typenzulassungen und die Art und die Ausgestaltung der Infrastruktur für einen späteren Betrieb wesentlich sein werden. Aktuell gibt es auch in Deutschland inklusive Berlin Prototypen und erste Fahrzeuge, die (teil-)automatisiert fahren. Ihnen ist gemein, dass sie mit sehr niedrigen Geschwindigkeiten (< 30 km/h), mit einer Begleitperson und häufig außerhalb des öffentlichen Raums verkehren.

Zum jetzigen Zeitpunkt geht es darum, die Möglichkeiten und Grenzen der bereits existierenden Fahrzeuge kennenzulernen. Dies erfolgt über das Ermöglichen von räumlich und zeitlich begrenzten Pilotprojekten im privaten und öffentlichen Raum und die Begleitung dieser Projekte, um zunächst die technischen Aspekte bewerten zu können. Dabei geht es auch um die Bewertung der Wirkungen und der Akzeptanz. Dies erfordert die Begleitung der weiteren Phasen durch Studien zu Auswirkungen und zu ggf. notwendigen ergänzenden Maßnahmen. In den weiteren Schritten wird es für Berlin darum gehen, sich über Bundesratsinitiativen in die anstehenden Entscheidungsprozesse und gesetzlichen Neuregelungen einzubringen.

5.5 Überführung der Ziele und Handlungsschwerpunkte in konkrete Maßnahmen

Die Ziele und Handlungsschwerpunkte wurden in ein Handlungsprogramm und in zu ergreifende Maßnahmen überführt. Der Maßnahmenkatalog des StEP MoVe (s. Anhang I) beinhaltet nicht nur „rein verkehrliche“ Maßnahmen, sondern auch Maßnahmen, die sich an der Schnittstelle zwischen Verkehr und anderen Handlungsfeldern der Stadtentwicklung befinden.

Die Maßnahmen sind den folgenden Maßnahmenkategorien zugeordnet:

- Raumstrukturelle Maßnahmen
- Preispolitische und ordnungsrechtliche Maßnahmen
- Organisatorische Maßnahmen
- Maßnahmen zur Verbesserung der Kommunikation und Partizipation
- Infrastrukturmaßnahmen.

Der Maßnahmenkatalog unterscheidet zudem hinsichtlich Umsetzungszeithorizont nach kurz-/mittelfristig (im Rahmen Zielhorizont 2030) und langfristig (über Zielhorizont 2030 hinausgehend) und enthält auch Daueraufgaben der Verwaltung. Die Arbeitsschwerpunkte für die ersten fünf Jahre finden sich zudem zusammengefasst im „Mobilitätsprogramm 2023“.

Zwei Jahre nach der Verabschiedung des StEP MoVe wird der Umsetzungsstand des Mobilitätsprogramms 2023 überprüft. Eine darauf aufbauende Bewertung der Entwicklungen ist mit Vorliegen der Haushaltsbefragungen, Erkenntnissen zum Radverkehr, Erhebungen im ÖPNV und neuer flächendeckender Straßenverkehrszählungen möglich. Dabei wird auch überprüft, ob ein Nachsteuern erforderlich ist, um die Ziele zu erreichen oder auf erkennbare Veränderungen der Rahmenbedingungen ggf. mit der Anpassung von Zielen zu reagieren. Dies soll in Anlehnung an die Realentwicklungen, neue Schwerpunktsetzungen bspw. der Stadtentwicklung sowie in Abhängigkeit der Erkenntnisse aus der Evaluation des ÖPNV-Bedarfsplans erfolgen.

Anhang I: Maßnahmenkatalog

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
	Raumstrukturelle Maßnahmen					
R1	Umsetzung des raumordnungspolitischen Instrumentariums (LEP HR) zur Konzentration neuer Siedlungsflächen an bestehenden Schienenkorridoren	Gemeinsame Landesplanung	Planungsaufwand ohne Einzelansatz	Länder Berlin und Brandenburg	Daueraufgabe	
R2	Stadtweite und flächendeckende Sicherung von Flächen für Wohnen, Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen und Daseinsvorsorge	Hauptverwaltung (SenStadtWohn)	Planungsaufwand ohne Einzelansatz	-	Daueraufgabe	Aufgabe der Stadtentwicklungspläne Wohnen, Zentren und Wirtschaft sowie Absicherung über FNP
R3	Entwicklung und Erschließung von Flächen entsprechend der Priorisierung in den Stadtentwicklungsplänen Wohnen, Wirtschaft, Zentren	Hauptverwaltung (SenStadtWohn, SenUVK)	ohne Ansatz	-	Daueraufgabe	
R4	Entwicklung von Strategien zur Nachverdichtung an bzw. Entwicklung von Flächen entlang bestehender Schieneninfrastruktur	Hauptverwaltung (SenStadtWohn, SenUVK)	-	Bund	laufend	z.B. ExWoSt-Vorhaben, Untersuchungen des KNF u.a. für Brandenburg
R5	Räumliche Priorisierung der Wirtschafts- und Forschungsförderung zur Sicherstellung flächendeckend vorhandener Arbeitsplätze	Hauptverwaltung (SenWiEnBe)	Planungsaufwand ohne Einzelansatz	Land	Daueraufgabe	dient wie die Nahversorgung zur Verkehrsvermeidung

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
R6	Stärkung der Nahversorgung und Sicherung der kleinteiligen Erschließung in den bezirklichen Zentren	Bezirke	Planungsaufwand ohne Einzelansatz	-	Daueraufgabe	u.a. „AV Zentren und Einzelhandel“, StEP Zentren
R7	Bauliche Ergänzung und Wiedernutzung brachgefallener, bereits erschlossener Flächen	Hauptverwaltung (SenStadtWohn, SenUVK)	Planungsaufwand ohne Einzelansatz	-	Daueraufgabe	entsprechend der räumlichen Priorisierung derartiger Flächen in den Stadtentwicklungsplänen Wohnen (u.a. über WoFis), Wirtschaft, Zentren und FNP
R8	Ermittlung der Flächenbedarfe und Sicherung der Flächen für Betriebshöfe im ÖPNV/SPNV	Hauptverwaltung (SenUVK)	ohne Ansatz	-	bis 2023	SenUVK mit BVG: Bedarfe SenStadtWohn: Flächensicherung -> u. a. FNP
R9	ggf. Flächenfreihaltung für spätere Option eines 2. ZOB	Hauptverwaltung (u.a. SenStadtWohn)	Planungsaufwand ohne Einzelansatz	-	offen	in Zusammenhang mit Prüfauftrag zum Bedarf durch SenUVK und zu möglichen Flächen
R10	Ermittlung des Flächenbedarfs für Logistikenutzungen in den unterschiedlichen Stadträumen	Hauptverwaltung (SenUVK, SenStadtWohn)	ohne Ansatz	-	bis 2023	in Abstimmung mit StEP Wirtschaft
R11	Integrierte Standortplanung bei Ansiedlung von Unternehmen mit erheblicher Verkehrserzeugung	Hauptverwaltung (SenUVK, SenWiEnBe, SenStadtWohn), Bezirke	Planungsaufwand ohne Einzelansatz	-	Daueraufgabe	

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
R12	Unterstützung von städtebaulichen Projekten mit neuen Mobilitätskonzepten inkl. autoreduziertem Wohnen	Bezirke, Hauptverwaltung (SenStadtWohn, SenUVK)	Planungsaufwand ohne Einzelansatz	-	ab 2019	z.B. Neues Stadtquartier „Ehem. Rbhf. Pankow“ oder Entwicklungsvorhaben Insel Gartenfeld
R13	Erarbeitung bezirklicher Verkehrsentwicklungspläne	Bezirke	ohne Ansatz	Bezirke	bis 2023	bei Bezirken der äußeren Stadt unter Berücksichtigung der Umlandgemeinden
	Organisatorische Maßnahmen					
O1	Erarbeitung eines neuen Fußverkehrsplans	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke, Verbände	Planungsaufwand zzgl. Mittel für Beteiligung	Land (Hauptverwaltung)	ab 2020	aufbauend auf Teil „Fußverkehr“ des Mobilitätsgesetzes (MobG BE)
O2	Erarbeitung eines neuen Radverkehrsplans	Hauptverwaltung (SenUVK), Bündnis Radverkehr, FahrRat	150.000 € (zzgl. Mittel für Erarbeitung Radnetz und Vorrangnetz)	Land (Hauptverwaltung)	In Erarbeitung, danach alle 5 Jahre	laut MobG BE 2 Jahre nach dessen Verabschiedung vorzulegen
O3	Erarbeitung des Nahverkehrsplans	Hauptverwaltung (SenUVK)	Planungsaufwand zzgl. Mittel für Beteiligung	Land (Hauptverwaltung)	NVP 2019-2023 liegt vor, danach alle 5 Jahre	weitere Ausführungen siehe MobG BE Überprüfung der Maßnahmen des ÖPNV-Bedarfsplans nach 5 Jahren

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
O4	Erarbeitung des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzepts (IWVK)	Hauptverwaltung (SenUVK), Verbände/Innungen	200.000 €	Land (Hauptverwaltung)	2017-2020, Fortschreibung nach Bedarf, spätestens in 10 Jahren	Finanzierung 2017-2020 über BENE; Einbeziehung SenWiEnBe
O5	Weiterentwicklung und kontinuierliche Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms	Hauptverwaltung (SenUVK, SenBildJugFam, SenInnDS/Polizei), Charta für Verkehrssicherheit	150.000 € (ohne Mittel für Umsetzung)	Land (Hauptverwaltung)	bis 2023	
O6	Erarbeitung und Umsetzung einer „Strategie Parken Berlin“	Hauptverwaltung (SenUVK, SenInnDS/Polizei), Bezirke, Verbände	120.000 €	Land (Hauptverwaltung)	bis 2023	Einbeziehung u.a. von SenWiEnBe
O7	Erarbeitung von Planungszielen und Leitlinien für eine Neuordnung und Gestaltung des öffentlichen Raums	Hauptverwaltung (SenUVK, SenStadtWohn, SenKultEuropa)	Planungsaufwand ohne Einzelansatz	Land (Hauptverwaltung)	offen	u.a. über Aktualisierung AV Geh- und Radwege
O8	Überarbeitung der Ausführungsvorschrift zu § 11 BerlStrG (Sondernutzungen) mit dem Ziel der Sicherung der Qualität des öffentlichen Raums	Hauptverwaltung (SenUVK)	ohne Ansatz	Land (Hauptverwaltung)	Prüfauftrag bis 2020	Prüfauftrag vor dem Hintergrund neuer Ansprüche und Angebote

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
O9	Erarbeitung eines Leitfadens für Mobilitätskonzepte	Hauptverwaltung (SenUVK)	50.000 €	Land (Hauptverwaltung)	2019 bis 2021	
O10	Erarbeitung Integrierter Mobilitätskonzepte unter Berücksichtigung von Energieeffizienz und Multimodalität in Zusammenhang mit Bauanträgen	Investoren, Bezirke, Hauptverwaltung (SenStadtWohn, SenUVK)	ohne Ansatz	-	Daueraufgabe	
O11	Entwicklung einer Mobilitätsdatenplattform für Inter- und Multimodalität	Hauptverwaltung (SenUVK), VBB, BVG	offen	Land	ab 2019	Einbeziehung SenWiEnBe
O12	Kontinuierliche Weiterentwicklung der Jugendverkehrsschulen	Hauptverwaltung (SenBildJugFam), Bezirke, Schulen, freie Träger	offen	Land (Hauptverwaltung)	Daueraufgabe	Einführung, Erprobung und Weiterentwicklung von Qualitätsstandards (unter Beteiligung Bezirke, SenUVK und SenInnDS/Polizei)
O13	Ergänzende Dienstleistungen für den Radverkehr: Schnee- und Laubberäumung auf Radverkehrsanlagen, in Grünanlagen und Wäldern, etc.	Hauptverwaltung (SenUVK), infraVelo	offen	Mischfinanzierung mit Landesanteil	laufend	
O14	Konsequente Ausrichtung der Annahmen für Signalzeitenprogramme von Lichtsignalanlagen an Fragen der Verkehrssicherheit	Hauptverwaltung (SenUVK)	ohne Ansatz	Land (Hauptverwaltung)	Daueraufgabe	

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
O15	„Grüne Welle“ für den Radverkehr auf Strecken bspw. des Vorrangnetzes	Hauptverwaltung (SenUVK)	ohne Ansatz	Land (Hauptverwaltung)	laufend	
O16	Verbesserung der übergreifenden Verkehrsinformation zwischen Nah- und Fernverkehr	VBB, Verkehrsunternehmen	ohne Ansatz	Land (Hauptverwaltung), Verkehrsunternehmen	bis 2030	Verbesserung der Auskunftssysteme und Informationssysteme an Haltestellen
O17	Verbesserung der verkehrsträger- und unternehmensübergreifenden Anschlussicherung im ÖPNV/SPNV	Hauptverwaltung (SenUVK), VBB, Verkehrsunternehmen	ca. 2 Mio. €	Mischfinanzierung mit Landesanteil	Daueraufgabe	
O18	Anpassung der Angebote an die Nachfrageentwicklung (inkl. Kapazitätserhöhung) und Steigerung der Verlässlichkeit und Zuverlässigkeit im ÖPNV/SPNV	Hauptverwaltung (SenUVK)	siehe NVP 2019-2023	Mischfinanzierung mit Landesanteil	Daueraufgabe	
O19	Kontinuierliche Weiterentwicklung der ÖPNV-Beschleunigung (korridor- und linienbezogen)	Hauptverwaltung (SenUVK)	Planungsaufwand ohne Einzelansatz	Land	Daueraufgabe	
O20	Optimierung länderübergreifender Busverkehre inkl. Entwicklung von gemeinsamen Standards	Hauptverwaltung (SenUVK), MIL / VBB	ohne Ansatz	Länder Berlin und Brandenburg	bis 2023, danach Daueraufgabe	

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
O21	Prüfung und ggf. Einführung von Expressbuslinien für Berufspendlerinnen und Berufspendler	Hauptverwaltung (SenUVK), MIL / VBB	ohne Ansatz	Länder Berlin und Brandenburg	aufbauend auf Optimierung länderübergreifende Busverkehre	
O22	Ermöglichung von Innovationen und Pilotprojekten an der Schnittstelle zum ÖPNV	Hauptverwaltung (SenUVK), Dritte	ohne Ansatz	Land, Unternehmen	bis 2023	Identifikation neuer stadtverträglicher Angebote sowie Schlussfolgerungen für eine Änderung des Rechtsrahmens
O23	Ausbau der länderübergreifenden dynamischen (hoheitlichen) Verkehrslenkung	Hauptverwaltung (SenUVK), MIL	ohne Ansatz	Länder Berlin und Brandenburg	ab 2019	aufbauend auf AIRVIS, Ausweitung u.a. im Kontext von großräumig wirkenden Baustellen
O24	Verbesserung der Koordination von Baustellen gerade bei großräumig wirksamen Maßnahmen	Hauptverwaltung (SenUVK), DB AG, BVG, Bezirke	ohne Ansatz	Land (Hauptverwaltung)	ab 2019	mit Gründung der IGA Berlin sind hier Abstimmungen zu führen
O25	Erarbeitung neuer Standards für die Verkehrsführung (inkl. Markierung) bei Baustellen	Hauptverwaltung (SenUVK)	Planungsaufwand ohne Einzelansatz	Land (Hauptverwaltung)	bis 2023	Erstellung eines Leitfadens
O26	Mobilitätsmanagement für Großveranstaltungen	Hauptverwaltung (SenUVK, SenInnDS/Polizei), Bezirke, Veranstalter	ohne Ansatz	Land, Dritte	Daueraufgabe	

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
O27	Entwicklung von Leitlinien für stadtverträgliches automatisiertes Fahren	Hauptverwaltung (SenUVK, SenWiEnBe)	ohne Ansatz	Land	beginnend 2017	aufbauend auf den aktuellen Pilotprojekten unter Bundesförderung; Einbeziehung SenWiEnBe
O28	Erarbeitung eines Reisebuskonzepts für die Berliner Innenstadt	Hauptverwaltung (SenUVK)	Erstellung Konzeption ca. 70.000 €	Land	bis 2023	Anlass: Reisebussituation im Bereich Museumsinsel; Einbeziehung SenWiEnBe
O29	Umsetzung Reisebuskonzept, u. a. 1. modellhafte Anwendung für Museumsinsel 2. Einrichtung eines Telematik-gestützten Reisebusverkehrsmanagement für die zentralen Stadtbereiche und perspektivisch Ausdehnung auf die gesamte Innenstadt	Hauptverwaltung (SenUVK), Staatliche Museen zu Berlin, Stiftung Humboldtforum	1. Umsetzung der Maßnahme ca. 500.000 € 2. noch nicht bekannt	Land	ab 2019	Abstimmungen mit Stiftung Humboldtforum und Stiftung Preußischer Kulturbesitz läuft; Einbeziehung SenWiEnBe
O30	Standortuntersuchung und ggf. Entscheidung über Flächenfreihaltung 2. Zentraler Omnibusbahnhof	Hauptverwaltung (SenUVK i.V.m. SenStadtWohn)	ohne Ansatz	Land	offen	Standortuntersuchung unter den aktuellen Rahmenbedingungen und Flächenverfügbarkeiten; Einbeziehung SenWiEnBe
O31	Baulogistik wasserseitig absichern (sofern vorhanden)	Vorhabenträger	ohne Ansatz	Vorhabenträger	Daueraufgabe	Prüfauftrag bei den jeweiligen Vorhaben auslösen
O32	Organisation des Groß- und Schwerlastverkehrs	Hauptverwaltung (SenUVK, SenWiEnBe,	ohne Ansatz	Land	Daueraufgabe	

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
		SenInnDS/Polizei)				
O33	Schaffung von Grundlagen und Erhebung von relevanten Kennwerten für das Monitoring der verschiedenen Planwerke	Hauptverwaltung (SenUVK)	ohne Ansatz	Land	bis 2023	inkl. Erstellung einer Radmengekarte für das übergeordnete (Straßen-)Netz
O34	Erhebung von Daten zur Verkehrsteilnahme der Berliner Wohnbevölkerung	Hauptverwaltung (SenUVK)	~ 1,2 Mio. € pro Erhebung	Land	2018-2019, alle 5 Jahre, nächste Erhebung 2023	Kosten fallen alle 5 Jahre über 3 Jahre an, Ziel: ausreichend verlässliche Daten auch auf Bezirksebene
O35	Verbesserung der Datenlage im Radverkehr, u.a. durch Nutzung bestehender Daten sowie neuer Datenquellen, Ausbau automatischer Zählstellen	Hauptverwaltung (SenUVK)	ohne Ansatz	Land	bis 2023	inkl. Erstellung einer Radmengekarte für das übergeordnete (Straßen-)Netz
O36	Befragung zur Änderung der wahrgenommenen (subjektiven) Sicherheit im Radverkehr	Hauptverwaltung (SenUVK)	offen	Land (Hauptverwaltung)	alle 2 Jahre	aufbauend auf Vorgaben des MobG BE, bspw. über Teilnahme am Fahrradclimatest
O37	Ermittlung von Daten zur Verkehrsmittelwahl im Pendlerverkehr	Hauptverwaltung (SenUVK), VBB	offen	Land (Hauptverwaltung)	bis 2023	siehe Ausführungen NVP 2019-2023
O38	Verbesserung der (kleinräumigen) Datenlage im Freizeit- und Tourismusverkehr	Hauptverwaltung (SenWiEnBe), visitBerlin	ohne Ansatz	Land	bis 2023	

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
O39	Erarbeitung regelmäßiger Fortschritts- und Evaluationsberichte für die verkehrlichen Planwerke Berlins	Hauptverwaltung (SenUVK)	ohne Ansatz	Land	bis 2023	inkl. Erstellung einer Radmengenkarte für das übergeordnete (Straßen-)Netz
	Ordnungsrechtliche und Preispolitische Maßnahmen					
OP1	Erarbeitung eines Teils „Fußverkehr“ für das Mobilitätsgesetz	Hauptverwaltung (SenUVK)	Planungsaufwand zzgl. Beteiligung	Land (Hauptverwaltung)	2018-2019	aufbauend auf allgemeinem Teil des MobG BE
OP2	Erarbeitung eines Teils „Neue Mobilität“ (Arbeitstitel)	Hauptverwaltung (SenUVK)	Planungsaufwand zzgl. Beteiligung	Land (Hauptverwaltung)	ab 2019	aufbauend auf allgemeinem Teil des MobG BE, Einbeziehung SenWiEnBe
OP3	Erarbeitung der für den Wirtschaftsverkehr relevanten Regelungen für das Mobilitätsgesetz	Hauptverwaltung (SenUVK), Verbände/Innungen	Planungsaufwand zzgl. Beteiligung	Land (Hauptverwaltung)	ab 2019	aufbauend auf allgemeinem Teil des MobG BE, Einbeziehung SenWiEnBe
OP4	Mitwirkung bei der Erarbeitung neuer Regelwerke und Richtlinien zur Absicherung neuer Entwurfsprinzipien (Radschnellverbindungen, protected bike lanes o.ä.)	Hauptverwaltung (SenUVK, SenInnDS/Polizei, SenJustVA, u.a.)	offen	Land und Bund	laufend	Anpassung der Richtlinien für neue Formen von Infrastruktur
OP5	Anpassung der Rechtsverordnung zur Errichtung von Fahrradstellplätzen bei Neubau, An- u. Umbauten und Nutzungsänderungen Dritter	Hauptverwaltung (SenUVK, SenStadtWohn), Bezirke	Planungsaufwand ohne Einzelansatz	Land (Hauptverwaltung)	bis 2023	Aktualisierung der Ausführungsvorschriften

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
OP6	Förderprogramm zur Anschaffung von Lastenrädern	Hauptverwaltung (SenUVK)	2018: 200.000 € 2019: 500.000 €	Land (Hauptverwaltung)	ab 2018	
OP7	Umstellung der öffentlichen Fahrzeugflotte auf alternative Antriebe im Rahmen der einsatztaktischen bzw. technischen Möglichkeiten	Verwaltungen gemäß ihrer jeweiligen Zuständigkeiten	offen	Land	bis 2030	gemäß Vorgaben des MobG BE
OP8	Umrüstung der bestehenden öffentlichen Fahrzeugflotte auf alternative Antriebe im Rahmen der einsatztaktischen bzw. technischen Möglichkeiten	Verwaltungen gemäß ihrer jeweiligen Zuständigkeiten	offen	Land	bis 2030	gemäß Vorgaben des MobG BE
OP9	Überprüfung und ggf. Überarbeitung der Tarifgestaltung im ÖPNV (AG Tarife)	Hauptverwaltung (SenUVK, SenFin), VBB	ohne Ansatz	Land	laufend	im Rahmen der AG Tarife, inkl. Prüfung Tarifintegration neuer Mobilitätsdienstleistungen
OP10	Erarbeitung und Einführung einer Stellplatzsatzung für gut mit dem ÖPNV erschlossene Standorte	Hauptverwaltung (SenUVK, SenJustVA)	Planungsaufwand ohne Einzelansatz	Land (Hauptverwaltung)	bis 2023	
OP11	Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung innerhalb des S-Bahn-Rings und an ausgewählten Orten in der äußeren Stadt in Bereichen mit hohem Parkdruck	Bezirke	ohne Ansatz	Land	Daueraufgabe	erhöhter Personalbedarf besonders für die Überwachung

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
OP12	Prüfung und ggf. Verbesserung der Regeleinhaltung (z.B. Parkraumbewirtschaftung, 2. Reihe-Halten, Freihaltung von Lieferzonen, Falschparken) im Rahmen der ressourcenabhängigen und einsatztaktischen Möglichkeiten	Hauptverwaltung (SenUVK, SenInnDS/Polizei, SenFin), Bezirke	offen	Land	bis 2023	ggf. erhöhter Personalbedarf bei Änderung der Prozesse und Ausweitung der Kontrolltätigkeiten
OP13	konsequente Überwachung der Parkraumbewirtschaftung	Hauptverwaltung (SenUVK, SenInnDS, SenFin), Bezirke	erhöhter Personalaufwand	Land	Daueraufgabe	Personalaufwand in Abhängigkeit von der Ausgestaltung der Maßnahme
OP14	Überprüfung und ggf. Anpassung der Parkgebührenordnung	Hauptverwaltung (SenUVK)	ohne Ansatz	Land	Ab 2020	inkl. Klärung zum künftigen Umgang mit Reisebussen
OP15	konsequente Überwachung der Sondernutzungen auf Gehwegen und Plätzen, Straßen	Bezirke	offen	Land, Bezirke	Daueraufgabe	erhöhter Personalbedarf
OP16	Prüfung und Ausweitung von Tempo 30 unter Berücksichtigung der ÖPNV-Beschleunigung	Hauptverwaltung (SenUVK)	Planungsaufwand ohne Einzelansatz	Land	Daueraufgabe	Relevanz für Luftreinhalteplan, Lärmaktionsplan und Verkehrssicherheit
OP17	Überprüfung der bisherigen Instrumente zur Förderung von P&R-Anlagen und Überführung in ein regionales Konzept inkl. B+R	Hauptverwaltung (SenUVK), Brandenburg (MIL)	Planungsaufwand ohne Einzelansatz	Länder Berlin und Brandenburg	bis 2023	basierend auf den aktuellen Leitlinien und Förderprogrammen Brandenburgs

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
OP18	Prüfung von möglichen weiteren Übergabepunkten an der Landesgrenze B/BB für Groß- und Schwerlasttransporte	Hauptverwaltung (SenUVK, SenWiEnBe, SenInnDS/Polizei, GL/MIL)	ohne Ansatz	Land	bis 2023	
OP19	ggf. Einführung von weiteren Übergabepunkten an der Landesgrenze B/BB für Groß- und Schwerlasttransporte	Hauptverwaltung (SenUVK, SenWiEnBe, SenInnDS/Polizei, GL / MIL)	ohne Ansatz	Land	bis 2023	aufbauend auf Prüfauftrag
OP20	Prüfung von Konzessionssystemen für den Wirtschaftsverkehr	Hauptverwaltung (SenUVK, SenWiEnBe, SenJustVA)	ohne Ansatz	Land	ab 2020	Prüfauftrag
OP21	ggf. Einführung von Konzessionssystemen für den Wirtschaftsverkehr	Hauptverwaltung (SenUVK, SenWiEnBe)	ohne Ansatz	Land	bis 2023	aufbauend auf Prüfauftrag
OP22	Ausweitung der Lkw-Maut auf weitere Straßen oder Fahrzeugkategorien	Bund	ohne Ansatz	Bund	laufend	Ausweitung der Lkw-Maut auf (weitere) Bundesstraßen für 2018 umgesetzt
OP23	Landespolitische Initiativen zur Modifizierung des verkehrspolitischen Rahmens					

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
	– Initiative zur rechtlichen und/oder richtlinienseitigen Absicherung neuer Entwurfsprinzipien (Radschnellverbindungen, neue Entwurfsstandards, protected bike lanes, Begegnungszonen, etc.)	Hauptverwaltung (SenUVK, SenInnDS, SenJustVA)	Planungsaufwand ohne Einzelansatz	-	offen	
	– Beteiligung an Länderinitiativen zur langfristigen Sicherung der Finanzierung ÖPNV/SPNV	Hauptverwaltung (SenUVK, SenFin)	Planungsaufwand ohne Einzelansatz	-	bei Bedarf	bspw. im Kontext weiterer Entwicklungen Entflechtungsgesetz sowie Regionalisierungsgesetz
	– Initiative zur Förderung umweltverträglicher Verkehrsmittel durch Reduzierung der Belastungen des Schienenverkehrs bei Stromsteuer, EEG-Umlage und Emissionshandel und durch Absenkung der Umsatzsteuer für Fernverkehrstickets der Bahn	Hauptverwaltung (SenUVK)	Planungsaufwand ohne Einzelansatz	-	offen	
	– Initiative zur Angleichung der Kraftstoffbesteuerung und der Kfz- Steuer sowie zur Begren-	Hauptverwaltung (SenUVK)	Planungsaufwand ohne Einzelansatz	-	offen	

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
	zung der steuerlichen Absetzbarkeit von Dienstwagen durch Deckelung der Steuervorteile					
	– Initiative zur Ausweitung der Lkw-Maut auf das nachgeordnete Straßennetz sowie auf Lkw ab 3,5 t und auf den Fernbusverkehr	Hauptverwaltung (SenUVK)	Planungsaufwand ohne Einzelansatz	-	Daueraufgabe	
	– Unterstützung von Länderinitiativen bzw. eigene Bundesratsinitiativen zur Änderung des StVG, der StVO und der StVZO	Hauptverwaltung (SenUVK, Sen-InnDS, Sen-JustVA, u.a.)	offen	-	Daueraufgabe	hier: Bundesratsinitiative Verkehrssicherheit (Abbiegeunfälle mit LKW verhindern/verringern)
	– Beteiligung an Länderinitiativen zur Umkehr der Regelgeschwindigkeit im Straßenverkehr	Hauptverwaltung (SenUVK)	Planungsaufwand ohne Einzelansatz	-	offen	
	– Beteiligung an Länderinitiativen zum Lärmschutz an Schienensecken des Bestands	Hauptverwaltung (SenUVK)	Planungsaufwand ohne Einzelansatz	-	offen	
	– Initiative zur europaweit einheitlichen Energiebesteuerung des gewerblich verwendeten Kerosins im Luftverkehr bzw. bis zu einer Einigung auf EU-	Hauptverwaltung (SenFin, Sen-UVK)	Planungsaufwand ohne Einzelansatz	-	offen	

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
	Ebene Initiative zur Anhebung der Luftverkehrssteuer auf die Höhe, die sich aus einer Besteuerung des in Deutschland gewerblich verwendeten Kerosins ergeben würde					
	– Initiative zur Besteuerung internationaler Flugtickets mit dem vollen Umsatzsteuersatz für die auf deutschem Gebiet anteilige Wegstrecke	Hauptverwaltung (SenUVK)	Planungsaufwand ohne Einzelansatz	.	Daueraufgabe	
	Information und Kommunikation					
K1	Mobilitätsberatung für Neubürgerinnen und Neubürger bzw. Menschen in Umbruchsituationen	Hauptverwaltung (SenUVK, SenStadtWohn)	ohne Ansatz (hängt von den Maßnahmen ab)	Land (Hauptverwaltung)	bis 2023	
K2	Informations- und Beratungsangebot zu Mobilitätsoptionen und Wohnortstandortwahl für Zu- und Umziehende	Hauptverwaltung (SenUVK), VBB	50.000 €	Land (Hauptverwaltung)	laufend	Weiterentwicklung und Pflege des Mobilitätskostenrechners
K3	Unterstützung von Betrieben bei der Entwicklung von Mobilitätskonzepten (z.B. <50 Mitarbeitende)	Hauptverwaltung (SenWiEnBe, SenUVK), IHK	Anschubfinanzierung ohne Ansatz	Land (Hauptverwaltung)	Absicherung über nächsten Haushalt	Finanzielle oder organisatorische Unterstützung der Aktivitäten von Betrieben

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
K4	Schulisches Mobilitätsmanagement einschließlich der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung für Schülerinnen und Schüler und der Mobilitätsberatung der Beschäftigten	Hauptverwaltung (SenBJF, SenInnDS / Polizei, SenUVK)	offen	Land (Hauptverwaltung)	Daueraufgabe	SenUVK: Entwicklung neuer Formate für Mobilitätsberatung von Beschäftigten
K5	Entwicklung zielgruppenspezifische Informationen für Besucherinnen und Besucher zum Thema Mobilität	visitBerlin mit Hauptverwaltung (SenUVK, SenWiEnBe)	ohne Ansatz	Land (Hauptverwaltung)	bis 2023	siehe auch Tourismuskonzept Berlin
K6	Verbesserung der Kommunikation bei „Extremfällen“ z.B. witterungsbedingte Störungen und deren Auswirkungen auf den Verkehr	Hauptverwaltung (SenUVK, SenWiEnBe, SenInnDS/Polizei) mit Verkehrsunternehmen	Planungsaufwand ohne Einzelansatz	Land (Hauptverwaltung)	laufend	inkl. Festlegung der Zuständigkeiten
K7	Verbesserung der Information über Baustellen und Verkehrsführung bei Baustellen (z.B. zu Umleitungen)	Hauptverwaltung (SenUVK)	ohne Ansatz	Land (Hauptverwaltung)	Daueraufgabe	bspw. aufbauend auf aktuellen Ansätzen der VIZ
K8	Gewährleistung des barrierefreien Zugangs zu allen mobilitätsbezogenen Informationsangeboten für sensorisch eingeschränkte Nutzende	Hauptverwaltung (SenUVK)	offen	Land (Hauptverwaltung)	Daueraufgabe	

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
K9	Erweiterung der Mehrsprachigkeit bei Verkehrsinformationen	Hauptverwaltung (SenUVK)	offen	Land (Hauptverwaltung)	Daueraufgabe	
K10	Vermittlung der gesundheitsfördernden Wirkungen des nicht-motorisierten Verkehrs	Hauptverwaltung (SenGPG, SenInnDS, SenUVK)	ohne Ansatz	Land (Hauptverwaltung)	offen	s. WHO-Konzept „Health in all policies“
K11	Initiierung und Koordinierung des Bündnisses für den Radverkehr	Hauptverwaltung (SenUVK)	offen	offen	ab 2019	unter Einbindung der Leitungsträger und Bezirke, zur beschleunigten Umsetzung von Maßnahmen
K12	Überprüfung und Verbesserung der Wegweisung für den Radverkehr	Hauptverwaltung (SenUVK), infra-Velo	offen	Mischfinanzierung mit Landesanteil	Daueraufgabe	
K13	Begleitung der Erarbeitung und Umsetzung von Rahmenplanungen durch themenbezogene Begleitgremien	Hauptverwaltung (SenUVK)	Planwerkbezogen zu kalkulieren, im Schnitt 5.000 € pro Sitzung	Land (Hauptverwaltung)	Daueraufgabe	
K14	Einbeziehung der Stadtgesellschaft in die Erarbeitung von Rahmenplanungen über die Stakeholder-Beteiligung hinaus	Hauptverwaltung (SenUVK)	offen	Land (Hauptverwaltung)	Daueraufgabe	Ausgestaltung abhängig vom Planwerk sowie von künftigen Vorgaben aus den in Erarbeitung befindlichen Leitlinien zur Beteiligung.

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
K15	Verbesserte Kommunikation über die Planungen des Landes Berlin über den gesamten Planungsverlauf	Hauptverwaltung (SenUVK)	offen	Land (Hauptverwaltung)	Daueraufgabe	Vorhaben- oder projektbezogene Bereitstellung von Informationen im Internet
K16	Einbeziehung der Stadtgesellschaft in die frühen Planungsphasen bei Infrastrukturvorhaben	Hauptverwaltung (SenUVK)	offen	Land (Hauptverwaltung)	Daueraufgabe	Ausgestaltung abhängig vom Vorhaben u. den in Erarbeitung befindlichen Leitlinien
K17	Durchführung von Veranstaltungen (Runder Tisch, FahrRat, Verkehrssicherheitsforum) in Zusammenhang mit der Umsetzung der jeweiligen Planwerke	Hauptverwaltung (SenUVK)	ca. 5.000 € pro Sitzung	Land (Hauptverwaltung)	Daueraufgabe	je nach Thema, Gremien und Prozessen zur Erarbeitung von Planwerken ggf. auch mehrmals im Jahr; unter Einbeziehung der Bezirke
K18	Kontinuierliche Fortbildung und Sensibilisierung der Beschäftigten der Verwaltungen insbesondere in Bezug auf Themen z.B. der Beteiligung und Kommunikation	Hauptverwaltung, Bezirke, VAK	offen	Land, Bezirke	Daueraufgabe	
K19	Umsetzung von kontinuierlichen Kommunikationsmaßnahmen zu den Maßnahmen und Strategien des Landes	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke	offen	Land, Bezirke	Daueraufgabe	besonderer Fokus auf Informationen zu Fuß-, Radverkehr, ÖPNV und Verkehrssicherheit gemäß MobG BE

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
	Infrastrukturelle Maßnahmen					
I1	Umgestaltung von Knotenpunkten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit inkl. Entwicklung von neuen, geschützten Kreuzungsdesigns	Hauptverwaltung (SenUVK, SenInnDS/Polizei), Bezirke	offen	Land (Hauptverwaltung)	Daueraufgabe	aufbauend auf Vorgaben des MobG BE
I2	Umgestaltung von Straßenräumen anhand aktueller und künftiger Anforderungen und Ziele für den öffentlichen Raum	Hauptverwaltung (SenUVK), infra-Velo, Bezirke	Planungsaufwand ohne Einzelansatz	Land (Hauptverwaltung)	Daueraufgabe	Realisierung über Instandhaltung und Grundsanierung von Straßen, Seitenräume
I3	planerische Vorbereitung und zeitlich angepasste Schaffung der verkehrsseitigen Voraussetzungen für die Aktivierung Baulandreserven	Hauptverwaltung (SenUVK, SenStadtWohn)	offen	Land (Hauptverwaltung)	laufend	orientiert an den neuen Stadtquartieren, Bündnisflächen und weiteren Potenzialflächen
I4	Verbesserung der Oberflächen auf Geh- und Radwegen	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke	offen	Land (Hauptverwaltung)	Daueraufgabe	
I5	Ausbau von Mobilitätsstationen bzw. Hubs zur Verknüpfung ÖPNV mit Rad- und Fußverkehr sowie Sharing-Angeboten	Hauptverwaltung (SenUVK, SenStadtWohn, SenWiEnBe), Bezirke	offen	Land (Hauptverwaltung)	offen	
I6	Ausbau der E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen und nicht-öffentlichen Raum	Hauptverwaltung (SenUVK, SenWiEnBe), Bezirke	SenUVK: ca. 1,8 Mio. € p.a. SenWiEnBe:	Land (Hauptverwaltung)	laufend	u.a. durch Umsetzung des laufenden Vertrags

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
			6 Mio. € (Ladeinfrastruktur, E-Kfz)			
I7	Lärmschutz entlang hochbelasteter Straßen und Schienenverkehrsstrassen	Hauptverwaltung (SenUVK), DB AG	offen	-	Daueraufgabe	Konkretisierung der Maßnahmen über den Lärmaktionsplan
Fußverkehr						
I8	Erhalt und Sanierung des bestehenden Fußwegenetzes (u.a. über das Programm Gehwegsanierung)	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke	7 Mio. €/Jahr	Land	Daueraufgabe	In Abhängigkeit der Finanzmittel für das Programm Gehwegsanierung sowie Instandhaltung Straße
I9	Fortsetzung des Programms ‚Fußgängerüberwege‘	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke	3 Mio. €/Jahr ab 2018	Land (Hauptverwaltung)	lfd. Programm 2012-2025	Maßnahme der bisherigen Fußverkehrsstrategie
I10	Umsetzung von Modellprojekten	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke	0,4 Mio. €/Jahr 2,5 Mio. € ab 2018 f. Fußverkehr	Land (Hauptverwaltung)	lfd. Programm 2012-2016	Maßnahme der bisherigen Fußverkehrsstrategie
I11	Programm „Barrierefreie öffentliche Räume“	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke	Finanzierung aus Mitteln zu I10	Land (Hauptverwaltung)	lfd. Programm 2012-2020	Maßnahme der bisherigen Fußverkehrsstrategie
I12	Verstetigung von Förderprojekten zum Fußverkehr	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke	1,5 Mio. €/Jahr	Land (Hauptverwaltung)	lfd. Programm 2017-2025	Maßnahme der bisherigen Fußverkehrsstrategie

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
I13	Umsetzung des künftigen Fußverkehrsplans	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke	offen	Land (Hauptverwaltung)	nach Beschluss Fußverkehrsplan	Ermittlung Finanzbedarf über Erarbeitung Fußverkehrsplan
I14	Konzept zur fußgängerfreundlichen Umgestaltung der östlichen Innenstadt sowie vorfristige Umsetzung einzelner Maßnahmen für fußgängerfreundliche Bereiche	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke	Planungsaufwand ohne Einzelansatz	Land (Hauptverwaltung)	bis 2023	
I15	Prüfung und Einrichtung weiterer Fußgängerzonen entsprechend verkehrlicher und städtebaulicher Situation	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke	Planungsaufwand ohne Einzelansatz	Land (Hauptverwaltung)	bis 2023	
I16	Wiederherstellung von Brücken bzw. Herstellung von Fußverbindungen bestehender Brücken	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke	offen	Mischfinanzierung mit Landesanteil	laufend bis 2025 gemäß I-Planung	z.B. Ergänzung für Fußgänger nördlich der Nikolai-Bersarin-Brücke im Zuge der Landsberger Allee u.a.
I17	Neubau von barrierefreien Fußgängerbrücken	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirk	offen	Mischfinanzierung mit Landesanteil	laufend	z.B. Spreebrücke Ruhleben, Brücke über den Spandauer Schifffahrtskanal, Parkwegbrücke, südl. Betriebsbahnhof Schöneweide, Eisenacher Straße u.a.

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
Radverkehr						
I18	Erhalt und Sanierung des Radverkehrsnetzes	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke	ca. 6,3 Mio. € pro Jahr	Land (Hauptverwaltung)	Daueraufgabe	
I19	Entwicklung neuer Entwurfsstandards für den Radverkehr, inkl. Lösungen zu Querungsstellen und zur Überleitung von Radstreifen in den Fließverkehr	Hauptverwaltung (SenUVK)	Planungsaufwand ohne Einzelansatz	Land (Hauptverwaltung)	2019-2020	
I20	Weiterentwicklung des bestehenden Haupt- und Ergänzungsroutenetzes zum Berliner Radverkehrsnetz entsprechend dem Mobilitätsgesetz und Bau der dafür notwendigen Radverkehrsanlagen: 1. bestehend aus vorhandenen und neuen sicheren Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen, Fahrradstraßen, Nebenstraßen, geöffneten Einbahnstraßen und Sackgassen für den Radverkehr sowie neuen Radschnellverbindungen. 2. Integration aller für den Radverkehr ausgewiesenen Straßen und Wege, wie z.B. Radfernwege	Hauptverwaltung (SenUVK)	offen	Land (Hauptverwaltung)	ab 2018 bis 2030	aufbauend auf Vorgaben des MobG BE Hier hinter verbergen sich damit eine Vielzahl einzelner Infrastrukturmaßnahmen im Radverkehr.

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
	3. Besonders wichtige Verbindungen für den Radverkehr mit gesamtstädtischer Bedeutung sollen dem Vorrangnetz zugeordnet werden. 4. Definition von Erschließungsstandards für das Radverkehrsnetz (analog zum Nahverkehrsplan).					Das Vorrangnetz hat einen prioritären Umsetzungsbedarf und hohen Qualitätsstandard.
I21	Wiederherstellung und Neubau von Ingenieurbauwerken (auch Neuordnung Fuß-/Radverkehr)	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke	offen	Mischfinanzierung mit Landesanteil	laufend	z.B. Britzer Verbindungskanal (Europaradweg R1), Gehrenseebrücke für Radverkehr Landwehrkanal (Radweg Bln-Leipzig,), EÜ Mauerweg u. a.
I22	Planung und Bau von Radschnellverbindungen	Hauptverwaltung (SenUVK)	offen	Land (Hauptverwaltung)	bis 2030	
I23	Ausbau der Ländergrenzen-überschreitenden Radwegeinfrastruktur/Radschnellwege	Hauptverwaltung (SenUVK, GL und ggf. MIL)	offen	Land (Hauptverwaltung)	laufend	Unter Einbeziehung der Bezirke und Brandenburger Gemeinden / Kommunen
I24	Planung touristischer interregionaler und internationaler Radwegeverbindungen	Hauptverwaltung (SenUVK, GL und MIL)	offen	Land (Hauptverwaltung)	laufend	
I25	50.000 Fahrradstellplätze an den Stationen und Haltestellen des ÖPNV sowie weitere 50.000 Fahrradabstellplätze im öffentl. Raum	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke,	mind. 30 Mio. €	Mischfinanzierung mit Landesanteil	bis 2025	Zielvorgaben zur Umsetzung gemäß MobG BE, Teil Radverkehr

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
	Bau von Fahrradparkhäusern und Fahrradstationen an wichtigen Regionalbahnhöfen und ÖV-Haltpunkten Förderung des gesicherten Fahrradparkens	infraVelo, [BVG, S-Bahn]				
I26	Ausbau des öffentlichen Leihfahrradsystems	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke	1,5 Mio. €/Jahr	Land (Hauptverwaltung)	laufend	Umsetzung des laufenden Vertrags sowie Überprüfung der Weiterführung und ggf. Fortführung / Ausweitung
I27	Bau ergänzender Infrastruktur für den Radverkehr, z.B. Mobilitätsstationen	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke	offen	Mischfinanzierung mit Landesanteil	laufend	
I28	Pilotprojekt und ggf. Einführung Grüner Pfeil Radverkehr	Hauptverwaltung (SenUVK)	offen	Bund, Land	ab 2019	
Öffentlicher Verkehr						
I29	Abbau des Instandhaltungsrückstands bei Straßenbahnen und U-Bahnen	Hauptverwaltung (SenUVK, SenFin), BVG	offen	Land (Hauptverwaltung)	Daueraufgabe	Mittelaufwuchs für Instandhaltung und Sanierung bei wachsenden Netzen erforderlich
I30	Erhalt und Sanierung der Bestandsinfrastruktur ÖPNV/SPNV	Hauptverwaltung (SenUVK), DB AG, S-Bahn, BVG	offen	Land	Daueraufgabe	

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
I31	Flexibilisierung und Leistungsfähigkeitserhöhung im ÖPNV/SPNV	Hauptverwaltung (SenUVK), DB AG/S-Bahn, BVG	Straßenbahn: 30 Mio. € U-Bahn: 150 Mio. €	Mischfinanzierung mit Landesanteil	2020 bis nach 2035	S: Einrichtung von Gleiswechseln, Kehrgleisen sowie Knotenpunktanpassungen; Annahme: 2 Mio. € p.a. U: Abstellgleise, Leit- und Sicherungstechnik; Annahme: 10 Mio. € p.a.
I32	Barrierefreier Ausbau ÖPNV	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	U-Bahn: 80 Mio. € Straßenbahn: 100 Mio. € Bus: 300 Mio. € für 2020-2035	Land	laufend	
I33	Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Businfrastruktur durch Markierung von Bussonderstreifen, Anpassungen von Kreuzungen und Knotenpunkten im Einzelfall	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	offen	Mischfinanzierung mit Landesanteil	Daueraufgabe	
I34	Beschaffung von E-Bussen	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	offen	Mischfinanzierung mit Landesanteil	erste Marge bis 2023, danach bis 2030 gemäß Verkehrsvertrag	Ziel der Umsetzung einer vollständigen Umrüstung bis 2030, Finanzierung über Mantelvertrag des BVG-Verkehrsvertrags geregelt; Einbeziehung SenWiEnBe

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
I35	Umrüstung Betriebshöfe und Ladeinfrastruktur für E-Busse	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	offen	Mischfinanzierung mit Landesanteil	erste Betriebshöfe bis 2023	Ermittlung des Bedarfs weiterer Betriebsflächen erforderlich; Einbeziehung SenWiEnBe und SenSW
I36	Prüfung und ggf. Einführung innovativer ÖV-Systeme (Elektrobusse mit streckenweiser Aufladung über Oberleitungen, BRT-Systeme, XXL-Busse, leitungsfreie Straßenbahn, Seilbahnen, etc.)	Hauptverwaltung (SenUVK)	offen	Land, ggf. Dritte	Umsetzung offen	Prüfung läuft für einzelne Fragen wie Elektrobusse mit streckenweiser Aufladung über Oberleitungen
I37	Neubau der Straßenbahnstrecke Marktstraße - Ostkreuz - Wühlschplatz	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	offen	Land (Hauptverwaltung)	laufend	lfd. Planfeststellungsverfahren, bauliche Umsetzung bis 2022
I38	Neubau der Straßenbahnstrecke Hauptbahnhof - U-Bf Turmstraße	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	offen	Land (Hauptverwaltung)	laufend	lfd. Planfeststellungsverfahren, bauliche Umsetzung bis 2022
I39	Neubau der Straßenbahnstrecke Karl-Ziegler-Straße - Schöneeweide	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	offen	Land (Hauptverwaltung)	laufend	Planfeststellungsverfahren in zwei Abschnitten a) bis Sterndamm, b) Verkehrslösung Schöneeweide; bauliche Umsetzung bis 2021
I40	Neubau der Straßenbahnstrecke Alexanderplatz - Potsdamer Platz	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	65 Mio. €	Land (Hauptverwaltung)	laufend	aktuell laufen die Vorplanungen für Leipziger Straße, anschlie-

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
						ßend Vorbereitung der Planfeststellung; bauliche Umsetzung bis 2027
I41	Zweigleisiger Ausbau der Straßenbahnstrecke Hultschiner Damm / Rahnsdorfer Straße – Bf Mahlsdorf	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	20 Mio. €	Land (Hauptverwaltung)	laufend	Planungsauftrag an die BVG ergangen, bauliche Umsetzung bis 2025, die Maßnahme steht im unmittelbaren Zusammenhang mit der Maßnahme I92
I42	Neubau der Straßenbahnstrecke Potsdamer Platz - Rathaus Steglitz	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	135 Mio. €	Land, ggf. Teilfinanzierung durch Bund angestrebt	Beginn der Planungen bis 2023	in Abhängigkeit vom Vorläuferprojekt Alexanderplatz-Potsdamer Platz
I43	Neubau der Straßenbahnstrecke Turmstraße - Mierendorffplatz - Jungfernheide	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	50 Mio. €	Land (Hauptverwaltung)	laufend	Senatsbeschluss liegt vor, Planfeststellungsverfahren steht aus, Umsetzung in Abhängigkeit vom Vorläuferprojekt Turmstraße I
I44	Neubau der Straßenbahnstrecke Warschauer Straße - Hermannplatz	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	55 Mio. €	Land, Teilfinanzierung angestrebt	laufend	bauliche Umsetzung bis 2027
I45	Neubau der Straßenbahnstrecke Anbindung Blankenburger Süden	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	60 Mio. €	Land, ggf. Teilfinanzierung durch	laufend	Senatsbeschluss liegt vor, Klärung der offenen Fragen aus dem Beteiligungsverfahren

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
	vom derzeitigen Endpunkt der M2 bis Bf Blankenburg			Bund angestrebt		über die ausstehenden Gutachten durch den Vorhabenträger; die Maßnahme steht im unmittelbaren Zusammenhang mit der Maßnahme I89
I46	Neubau der Straßenbahnstrecke Pankow - Heinersdorf - Weißensee	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	60 Mio. €	Land, ggf. Teilfinanzierung durch Bund angestrebt	laufend	Durchführung der grundlegenden Untersuchungen in 2018-2020 zur Erteilung des Planungsauftrags; bauliche Umsetzung bis 2026, die Maßnahme steht im unmittelbaren Zusammenhang mit der Maßnahme I89
I47	Neubau der Straßenbahnstrecke Potsdamer Platz - Schöneeweide	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	175 Mio. €	Land, Teilfinanzierung durch Bund angestrebt	offen	bauliche Umsetzung gemäß ÖPNV-Bedarfsplan bis 2035
I48	Neubau der Straßenbahnstrecke Zoologischer Garten - Potsdamer Platz	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	65 Mio. €	Land (Hauptverwaltung)	offen	bauliche Umsetzung gemäß ÖPNV-Bedarfsplan bis 2030
I49	Neubau der Straßenbahnstrecke Jungfernheide - Urban Tech Republic - Schumacher Quartier	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	90 Mio. €	Land (Hauptverwaltung)	laufend	Durchführung der grundlegenden Untersuchungen 2019-2020; bauliche Umsetzung in Abhängigkeit von Vorläuferprojekt bis Jungfernheide

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
I50	Neubau einer Straßebahnerschließung innerhalb Spandaus u.a. zur Anbindung Wasserstadt Oberhavel-Gartenfeld	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	offen	Land, ggf. Teilfinanzierung durch Bund angestrebt	ab 2021	mögliche Überlegungen siehe NVP 2019-2023
I51	Neubau der Straßebahnstrecke Spittelmarkt - Hallesches Tor - Mehringdamm	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	40 Mio. €	Land (Hauptverwaltung)	offen	bauliche Umsetzung bis 2030
I52	Neubau der Straßebahnstrecke Johannisthal - U-Bahnhof Zwickauer Damm	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	50 Mio. €	Land, ggf. Teilfinanzierung durch Bund angestrebt	offen	Prüfung der Endstelle (bspw. Johannisthaler Chaussee, s. ÖPNV-Bedarfsplan) im Rahmen der Planungen; bauliche Umsetzung bis 2028
I53	Maßnahmen zum Ausbau/Ergänzung der Straßebahninfrastruktur vor dem Hintergrund betrieblicher Notwendigkeiten (z.B. Weichen, Schaffung zusätzlicher Abstellkapazitäten etc.)	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	offen	Land (Hauptverwaltung)	offen	Detaillierung gemäß Nahverkehrsplan 2018-2023
I54	Neubau Straßebahn-Betriebshof Adlershof	Hauptverwaltung (SenUVK)	70 Mio. €	Land (Hauptverwaltung)	laufend	bauliche Umsetzung bis 2025
I55	Neubau Straßebahn-Betriebshof Blankenburger Süden Straßenbahn	Hauptverwaltung (SenUVK)	mind. 140 Mio. €	Land (Hauptverwaltung)	offen	aktuell Standortfindung; Umsetzung in Abhängigkeit der Netz-

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
						entwicklung und der städtebaulichen Entwicklung; bauliche Umsetzung bis 2025
I56	Neubau Straßenbahn-Betriebshof im Westen der Stadt	Hauptverwaltung (SenUVK)	mind. 140 Mio. €	Land (Hauptverwaltung)	bis 2030	Integration eines Standorts UTR in das B-Plan-Verfahren Nr. 12-51 wird derzeit geprüft.
I57	Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen Verkehrsträgern (Verkürzung Umsteigewege z.B. U- und S-Bf Warschauer Straße, zusätzliche Zugänge etc.)	Hauptverwaltung (SenUVK), S-Bahn, BVG	ca. 25 Mio. € S-Bahn (ab 2018) ca. 3 Mio. €/Jahr U-Bahn	Mischfinanzierung mit Landesanteil	laufend	verbesserte Erschließung
I58	Lückenschluss U5 zwischen Alexanderplatz und Brandenburger Tor	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	ca. 490 Mio. €	Mischfinanzierung mit Landesanteil	im Bau	Teil des Hauptstadtvertrags
I59	Machbarkeitsuntersuchungen für U-Bahn-Verlängerungen zur U6 Schumacher-Quartier, U7 Schönefeld bzw. BER sowie in Spandau, U8 Märkisches Viertel	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	offen	Land (Hauptverwaltung)	2018-2020	Machbarkeitsstudien zu verschiedenen Vorhaben als Voraussetzung für weitergehende Entscheidungen, ggf. konkrete Planungen ab 2021
I60	Vorbereitung von U-Bahn-Verlängerungen	Hauptverwaltung (SenUVK)	offen	Land (Hauptverwaltung)	2021-2022	in Abhängigkeit vom Ergebnis der Machbarkeitsstudien

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
I61	Erarbeitung eines Systementscheids zur schienenengebundenen Erschließung der Achse Rathaus Steglitz - Lankwitz	Hauptverwaltung (SenUVK)	Planungsaufwand ohne Einzelansatz	Land (Hauptverwaltung)	offen	U9 Rathaus Steglitz - Lankwitz versus Straßenbahn
I62	Neubau der S-Bahn-Strecke vom Westhafen - Hauptbahnhof - Potsdamer Platz – Yorckstr. (Linie S21): a) Neubau der Strecke Westhafen / Wedding - Hauptbahnhof und Neubau der Bahnhöfe Perleberger Brücke und Hauptbahnhof b) Neubau der Strecke Hauptbahnhof - Potsdamer Platz c) Neubau/Ausbau der Strecke Potsdamer Platz – Yorckstr. (Großgörschenstraße) mit Neubau Bf Gleisdreieck	Hauptverwaltung (SenUVK), DB AG	900 Mio. € für a) bis c)	Mischfinanzierung mit Landesbeteiligung (GVFG-Bundesprogramm)	a) im Bau b) und c) abhängig von Fertigstellung 1. BA	bauliche Umsetzung der Folgeabschnitte bis 2035
I63	Umbau der S-Bahn-Strecke Ostkreuz - Ostbahnhof einschl. Umbau Warschauer Straße	DB AG	ca. 35 Mio. €	Bund (LuFV)	im Bau	
I64	Verlängerung der S-Bahn über Spandau hinaus: a) Spandau - Nauener Straße – Albrechtshof	Hauptverwaltung (SenUVK), DB AG	a) 70 Mio. € b) 65 Mio. €	offen / Mischfinanzierung	laufend (i2030)	a) Bestandteil i2030 Abhängigkeiten zur Frage des 3. Gleises entlang der Hamburger Bahn zwischen Spandau

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
	b) Spandau - Falkenhagener Feld			mit Landesanteil (GVFG angestrebt)		und Landesgrenze B/BB; Realisierung bis 2035
I65	Nahverkehrstangente entlang des Berliner Außenrings: S-Bahn-Verlängerung Wartenberg – Karower Kreuz ggf. bis zum Gewerbegebiet Buchholz Nord	Hauptverwaltung (SenUVK), DB AG	140 Mio. €	offen	laufend	aktuelle Prüfung im Rahmen von i2030
I66	Wiederinbetriebnahme der Siemensbahn	Hauptverwaltung (SenUVK), DB AG	offen	offen	laufend	Genehmigungsplanung bis 2025, Bau ab 2026, Inbetriebnahme bis 2029; Bestandteil von i2030
I67	Neubau von S-Bahnhöfen	Hauptverwaltung (SenUVK), DB AG	jeweils ca. 10 Mio. €	offen	bis 2030	z.B. Borsigwalde als Bestandteil Schönholz-Tegel, Kamenzer Damm (Realisierung 2026/2027), Schönerlinder Straße
I68	Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung S-Bahnnetz durch z.B. zweigleisigen Streckenausbau, Blockverdichtungen, Schaffung von Abstellkapazitäten, zusätzl. Bahnsteigkanten	Hauptverwaltung (SenUVK), DB AG	offen	offen	laufend	Bestandteil i2030

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
I69	Wiederaufbau der Stammstrecke der Heidekrautbahn	a) Berlin/Brandenburg (Stammstrecke NEB) b) Bund, Berlin (Wilhelmsruh - Gesundbrunnen)	a) ca. 21 Mio. € (ohne Lärmschutz, EÜ Schönholz, ggf. 2. Gleis) b) 30 Mio. €	offen	laufend	Bestandteil i2030 a) „Vorlaufbetrieb der Stammstrecke“ 2020-2025 b) bis 2035
I70	Einbindung des Prignitzexpress über die Kremmener Bahn	Berlin/ Brandenburg	60 Mio. €	Bund (LuFV angestrebt)	laufend	Bestandteil i2030 inkl. zweigleisigem Ausbau der Kremmener Bahn; Realisierung bis 2035
I71	Potsdamer Stammbahn, inkl. Neubau Bahnhöfe	Berlin/ Brandenburg	150 Mio. €	offen	laufend	Bestandteil i2030: Klärung S-Bahn oder Regionalverkehr offen; Realisierung bis 2035
I72	Neubau des Turmbahnhof Karower Kreuz für den Regional- und S-Bahn-Verkehr	Hauptverwaltung (SenUVK), DB AG	33 Mio. €	Bund (LuFV)	laufend	Realisierung bis 2030
I73	Neubau Regionalbahnhof Köpenick	Hauptverwaltung (SenUVK), DB AG	10 Mio. €	Mischfinanzierung mit Landesanteil	laufend	u.a. LuFV, Realisierung bis 2026
I74	Neubau eines Bahnsteiges Bahnhof Spandau	Hauptverwaltung (SenUVK), DB AG	30 Mio. €	Bund (LuFV angestrebt)	laufend	Bestandteil i2030; Realisierung bis 2035
I75	Neubau Regionalbahnhof Buckower Chaussee	Hauptverwaltung (SenUVK), DB AG	10 Mio. €	Bund (LuFV angestrebt)	nach 2020	in Abhängigkeit von fahrplan-technologischen Untersuchungen DB AG

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
Straße						
I76	Abbau des Instandhaltungsrückstands Straße (bessere zweckgebundene Grundausstattung der Bezirke zur Sanierung des Berliner Straßennetzes)	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke	zusätzlich zu den Mitteln gem. I80 ca. 80 Mio. € zzgl. personeller Stärkung der bezirklichen Straßen- und Grünflächenämter	Land (Hauptverwaltung)	Daueraufgabe	NICHT enthalten sind dabei Ersatzneubauten
I77	Erhalt und Sanierung der Bestandsinfrastruktur (Sanierung Fahrbahnen und technische Ausstattung, z.B. LSA, Leitsysteme)	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke	u.a. 32 Mio. € jährlich (Leitlinie Tiefbau Bezirke) für Straßenerhaltung zzgl. 31,75 Mio. jährlich für Instandsetzungen	Land	Daueraufgabe	Kosten zu LSA, Wegweisung, Leuchten etc. offen
I78	Erhalt und Sanierung Ingenieurbauwerke (Brücken, Tunnel, Durchlässe)	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke	offen	Land	Daueraufgabe	
I79	Sanierung bestehender Bundesautobahnen (A 100, A 111, A 114)	BMVI	offen	Bund	Daueraufgabe	A 100 nach 2020 A 111 nach 2020 A 114 ab 2018

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
I80	Realisierung der geplanten Voll-Anschlussstelle Bucher Straße im Zusammenhang mit der grundhaften Erneuerung der A 114	BMVI	offen	Land	offen	
I81	L 33 Landsberger Chaussee	Land Brandenburg, Hauptverwaltung (SenUVK)	5 Mio. € (Anteil Berlin)	Mischfinanzierung mit Landesanteil, Brandenburg	Umsetzung frühestens ab 2019	bestehender Staatsvertrag Berlin/Brandenburg, laufendes Planfeststellungsverfahren
I82	Umgestaltung von Straßen, die durch Rückgänge im Verkehrsaufkommen gekennzeichnet sind	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke	Konzeptentwicklung ohne eigenen Ansatz, Kosten für Umbau nicht bekannt	Mischfinanzierung mit Landesanteil	Daueraufgabe	Ziel: Umverteilung des Verkehrsraumes (Umbau und Reorganisation im Zuge obligatorischer Arbeiten im Straßenraum)
I83	Netzerhöhungen zur Erschließung neuer Wohn- und Gewerbegebiete	Hauptverwaltung (SenUVK, SenStadtWohn), Bezirke	offen	Mischfinanzierung mit Landesanteil	laufend	im Zusammenhang mit Entwicklung der neuen Wohn- und Gewerbegebiete
I84	Verlagerung der Michelangelostraße nach Süden	Hauptverwaltung (SenStadtWohn, SenUVK)	offen	Land (Hauptverwaltung)	ab 2023	steht im Zusammenhang der Realisierung des neuen Stadtquartiers Michelangelostraße

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
I85	Neubau Neue Meteorstraße zwischen AD Reinickendorf und Kapweg	Hauptverwaltung (SenStadtWohn, SenUVK)	offen	Land (Hauptverwaltung)	laufend	In Abhängigkeit von Zustimmung des Bundes zum Rückbau des Autobahnzubringers zur A 111
I86	Straßenbau bzw. -erneuerung im Entwicklungsbereich „Hauptstadt Berlin – Parlaments- und Regierungsviertel“: z.B. Umgestaltung Humboldt-Forum / Schlossplatz	Bund, Hauptverwaltung (SenStadtWohn)	ca. 35 Mio. €	Mischfinanzierung mit Landesanteil (~ 1/3 Land, 2/3 Bund)	laufend	
I87	Umbau Molkenmarkt mit neuer Verkehrsführung	Hauptverwaltung (SenStadtWohn, SenUVK)	ca. 17 Mio. €	Land (Hauptverwaltung)	Bauliche Umsetzung 2019 (ca. 3 Jahre)	Planfeststellungsersetzender B-Plan 1-14 Molkenmarkt
I88	Umgestaltung von Straßen aufgrund neuer Anforderungen an den öffentlichen Raum, z.B. Checkpoint Charlie, Torstraße u.a.	Hauptverwaltung (SenUVK)	offen	Land (Hauptverwaltung)	Daueraufgabe	Konkretisierung von Maßnahmen unter anderem im Kontext LRP und LAP
I89	Verkehrslösung Heinersdorf, Realisierung der Teilstücke: An der Industriebahn (N2) Hödurstraße (N1) Am Schmöckpfuhlgraben (N4)	Hauptverwaltung (SenUVK)	ca. 7,1 Mio. € ca. 2,7 Mio. € ca. 11 Mio. €	Mischfinanzierung mit Landesanteil	ab 2022	GRW-Finanzierung zu prüfen; Die Maßnahme steht in unmittelbarem Zusammenhang mit den Maßnahmen I45 und I46

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
I90	Verkehrerschließung Blankenburg: Neubau einer Verbindung zwischen B2 und Pasewalker Straße auch zur Erschließung des neuen Wohnquartiers	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke	ca. 18 Mio. €	Land (Hauptverwaltung)	ab 2023	Machbarkeitsstudie in Bearbeitung, steht im unmittelbaren Zusammenhang zur Maßnahme B5
I91	Verbindungsstraße zwischen Alt-Karow und B2	Hauptverwaltung (SenUVK)	ca. >7. Mio. €	Land (Hauptverwaltung)	laufend	laufendes Planfeststellungsverfahren
I92	Neubau einer Straßenverbindung in Mahlsdorf vom S-Bahnhof Mahlsdorf bis Rahnsdorfer Straße (Hönower Straße – Hultschiner Damm)	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	ca. 11 Mio. €	Mischfinanzierung mit Landesanteil (GRW)	ab 2022	die Maßnahme steht im unmittelbaren Zusammenhang zur Maßnahme Neubau Straßenbahn Hönower Straße – Hultschiner Damm (I41), teilw. gemeinsamer Ausbau
I93	Neubau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und B1/5 (TVO)	Hauptverwaltung (SenUVK)	ca. 155. Mio. €	Land	laufend	aktuell Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens
I94	Westumfahrung Köpenick	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirk	offen	Land	laufend	Bauabschnitt zwischen Mahlsdorfer Straße und An der Wuhlheide zur Entlastung der Bahnhofstraße im Kontext des B-Plans zur Alten Försterei

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
I95	Ostumfahrung Bahnhofstraße (Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ehem. Güterbahnhof Köpenick)	Hauptverwaltung (SenStadtWohn, SenUVK)	ca. 38 Mio. €	Mischfinanzierung	laufend	VU zu Entwicklungsmaßnahme laufen im Zusammenhang mit Wohnungsbau; Ausführung voraussichtlich 2024-2028
I96	Verkehrslösung Schöneeweide	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirk	offen	Land (Hauptverwaltung)	ab 2020	Umgestaltungskonzept im Kontext mit Planfeststellung Straßenbahnwendeschleife und DB, Zuwegungen etc.
I97	Umbau Dörfeldstraße	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirk	offen	Land (Hauptverwaltung)	laufend	im Kontext mit Zweigleisigkeit Straßenbahn und Programm Aktive Zentren
I98	Umgestaltung B 96a Am Treptower Park und Puschkinallee	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirk	offen	Land (Hauptverwaltung)	mit Realisierung BAB A 100, 16. BA	Umgestaltungskonzept im Kontext BAB A 100
I99	Neubau einer Straßenverbindung in Spandau (Haselhorst) von der Gartenfelder Straße über Insel Gartenfeld Richtung Wasserstadtbrücke	Hauptverwaltung (SenUVK/ SenSW)	ca. 46 Mio. €	Offen	offen	Machbarkeitsstudie vorhanden, Brückenneubau erforderlich
I100	Neubau einer Straßenverbindung in Spandau (Siemensstadt) in südlicher Verlängerung der Paulsternstraße zum Spandauer Damm / Charlottenburger Chaussee	Hauptverwaltung (SenUVK)	offen	Land (Hauptverwaltung)	offen	u. a. im Zusammenhang der Entwicklung des neuen Stadtquartiers Siemensstadt 2.0

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
I101	Umsetzung Lärminderungsplanung auf ausgewählten Straßen (Verbesserung der Straßenoberflächen zur Lärmreduzierung, Umgestaltung)	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke	offen	Land (Hauptverwaltung)	bis 2025	Konkretisierung der Maßnahmen über den Lärmaktionsplan
I102	Umsetzung von Maßnahmen zur Minderung von Luftschadstoffbelastung auf hochbelasteten Straßen	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke	offen	Land (Hauptverwaltung)	laufend	Konkretisierung der Maßnahmen über den Luftreinhalteplan, z.B. T30, Straßenquerschnittsverringering, Radwegpriorisierung etc.
Wirtschaftsverkehr						
I103	Umsetzung der Maßnahmen und Pilotprojekte aus dem Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept	Hauptverwaltung (SenUVK, SenWiEnBe, SenInnDS/Polizei, SenStadtWohn), Verbände, Unternehmen	offen	Mischfinanzierung mit Landesanteil	nach Verabschiedung IWVK	
I104	Sicherung von Gleisanschlüssen in Gewerbe und Industriegebieten mit Schienengüterverkehrspotenzial sowie der regionalen Schieneninfrastruktur	Hauptverwaltung (SenUVK, SenStadtWohn), Unternehmen	offen	Land, Bund, Dritte	Daueraufgabe	

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
I105	Entwicklung und Einsatz neuer innerstädtischer Logistikkonzepte (City-Hubs, Mikro-Depots) sowie Test und ggf. Ausweitung innovativer Ansätze	Hauptverwaltung (SenUVK, SenWiEnBe), Unternehmen	offen	Land, Bund, Dritte	bis 2023	aufbauend auf Senatsbeschluss zum Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept
I106	Prüfung von Standorten für neue, anbieterneutrale Paketstationen	Hauptverwaltung (SenUVK, Bezirke), Unternehmen	Planungsaufwand ohne Einzelansatz	Land	bis 2023	
I107	ggf. Einrichtung neuer, anbieterneutraler Paketstationen	Hauptverwaltung (SenUVK), Unternehmen, Bezirke	offen	Dritte	aufbauend auf Prüfungsauftrag	Einbeziehung SenWiEnBe
I108	Ausweisung ausreichender Lade-/Lieferzonen in den städtischen Zentren	Bezirke	Planungsaufwand ohne Einzelansatz	Land	Daueraufgabe	
I109	Ausbau von Abstellanlagen für Lastenfahrräder	Hauptverwaltung, (SenUVK), infra-Velo, Bezirke	offen	Land	offen	
I110	Förderung und Unterstützung des Einsatzes umweltfreundlicher Fahrzeuge und Antriebe (technologieoffen) im Wirtschaftsverkehr	Hauptverwaltung (SenWiEnBe)	offen	Land	laufend	siehe auch lfd. Förderprogramm SenWiEnBe

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
Nachrichtlich: Maßnahmen des Bundes						
Schiene						
B1	Wiederaufbau der Dresdener Bahn zwischen Südkreuz und Blankenfelde	Bund/DB AG	609 Mio. €	Bund/DB AG	offen	
B2	Ausbau der Stettiner Bahn zwischen Nordkreuz und Karow	Bund/DB AG	180 Mio. €	Bund/DB AG	laufend	
B3	Schienenverbindungen in Richtung Polen verbessern: a) ABS Berlin – Frankfurt (Oder) – Grenze D/PL b) ABS Hoyerswerda – Horka – Grenze D/PL c) ABS Berlin – Görlitz d) ABS (Berlin –) Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin)	SenUVK, MIL, BMVI	a) 691 Mio. € b) 530 Mio. € c) 242 Mio. € d) offen	BVWP, LuFV	langfristig	
Straße						
B4	B 158 OU Ahrensfelde	Land Brandenburg, Hauptverwaltung (Sen-UVK)	ca. >15 Mio. €	Bund mit Landesanteil	laufend	Vordringlicher Bedarf BVWP 2030, Wiederaufnahme Planfeststellungsverfahren, Federführung BB

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
B5	Ortsumfahrung Malchow (westlich) zur Entlastung der Ortslage Malchow (neue B2)	BMVI	20,6 Mio. €	Bundesfinanzierung	bis 2030	Machbarkeitsstudie vorhanden, vordringlicher Bedarf im BVWP
B6	Umbau Funkturm dreieck	BMVI	ca. >300 Mio. €	Bund	laufend	Vorbereitung Planfeststellung ab 2018, Planfeststellung 2021 angestrebt, zzgl. Umbau des umgebenden Stadtstraßennetzes als Landesaufgabe (Hauptverwaltung und Bezirk)
B7	16. BA der A 100	BMVI	473 Mio. €	Bund	im Bau	
B8	17. BA der A 100 ¹	BMVI		Bund	offen	
B9	6-streifiger Ausbau der A 115 zwischen AK Zehlendorf - AS Hüttenweg ²	BMVI	126,5 Mio. €	Bund	offen	Weiterer Bedarf BVWP 2030

1 Protokollnotiz Berlins zum BFStrAG: „Der Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes – Drucksachen 18/9523, 18/9853 – bzw. die Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz (auf Basis des BVWP 2030) sieht für Bundesfernstraßen im Land Berlin den Bauabschnitt von „AD Neukölln bis Storkower Str.“ der A 100 als „Laufend bzw. fest disponiert“ vor. Das Land Berlin nimmt dies zur Kenntnis. Der Koalitionsvertrag der den Berliner Senat tragenden Parteien sieht vor, dass die bauliche Umsetzung des 16. Bauabschnitts der A 100 von „AD Neukölln bis Am Treptower Park“ umgesetzt wird und dass außerdem in der laufenden Legislaturperiode keinerlei Planungsvorbereitungen bzw. Planungen für den 17. Bauabschnitt durchgeführt werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im Zuge des anstehenden Transformationsprozesses der Zuständigkeiten für Planung und Bau der Bundesautobahnen von den Auftragsverwaltungen der Länder zu einer Bundesfernstraßengesellschaft ohnehin eine Neubewertung von Planungszeiträumen und Prioritäten zu erfolgen hat. Das Land Berlin bewegt sich vor diesem Hintergrund mit seinen Festlegungen innerhalb des gesetzten Rechtsrahmens.“

2 Maßnahme auf Aufforderung des BMVI im BVWP 2030 aufgenommen. Notwendigkeit aus Sicht des Landes Berlin mit Umbau AD Funkturm künftig nicht mehr gegeben.

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
Langfristmaßnahmen						
ÖPNV / SPNV						
L1	Neubau der Straßenbahnstrecke Mierendorffplatz - Luisenplatz	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	15 Mio. €	Land (Hauptverwaltung)	offen	bauliche Fertigstellung nach 2030
L2	Neubau der Straßenbahnstrecke Heiðestraße	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	ca. 30 Mio. €	Land (Hauptverwaltung)	offen	in Abhängigkeit von der städtebaulichen Entwicklung
L3	Neubau der Straßenbahnstrecke Panikow – Wollankstraße - Turmstraße	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	100 Mio. €	Land, ggf. Teilfinanzierung durch Bund angestrebt	offen	bauliche Fertigstellung nach 2030
L4	Neubau der Straßenbahnstrecke Mahlsdorf - Rieser Straße	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	40 Mio. €	Land (Hauptverwaltung)	offen	in Abhängigkeit vom Vorläuferprojekt; bauliche Fertigstellung nach 2030
L5	Weitere Straßenbahnneubaustrecken (z.B. Warschauer Straße - Ostbahnhof, Heiðestraße, Marienfelde – Lankwitz,	Hauptverwaltung	offen	Land (Hauptverwaltung)	offen	siehe Bedarfsplan des NVP 2019-2023 und seine Aktualisierungen; bauliche Fertigstellung nach 2030; Vorziehen einzelner

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
Langfristmaßnahmen						
	Zoologischer Garten - Westend) gemäß städtebaulicher Entwicklung und Bedarf	(SenUVK), BVG				Maßnahmen bei Dringlichkeit möglich
L6	U1 Verlängerung Uhlandstr. - Adenauerplatz	Land	180 Mio. €	offen	offen	bauliche Fertigstellung nach 2030
L7	U2 Pankow – Pankow Kirche	Land	100 Mio. €	offen	offen	bauliche Fertigstellung nach 2030
L8	U3 Verlängerung Krumme Lanke bis Mexikoplatz	Land	120 Mio. €	offen	offen	bauliche Fertigstellung nach 2030
L9	U6 Abzweig Kurt-Schumacher-Platz	Land	405 Mio. €	offen	offen, Entscheidung zur Bearbeitung zu 2021	ggf. früherer Zeitpunkt in Abhängigkeit von den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie
L10	schienengebundene Erschließung Heerstraße Nord durch Verlängerung der U7	Land	ca. 450 Mio. € bei U-Bahn	Mischfinanzierung mit Landesanteil	offen, Entscheidung zur Bearbeitung zu 2021	U7 Spandau - Heerstraße Nord; (Rathaus Spandau) – Klosterstraße – Heerstraße Nord in Abhängigkeit weiterer Straßenbahnplanungen in Spandau; bauliche Fertigstellung nach 2030
L11	U7 Verlängerung bis Schönefeld	Land	250 Mio. €	offen	offen, Entscheidung zur	in Abhängigkeit von den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie,

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
Langfristmaßnahmen						
			900 Mio. € bis BER		Bearbeitung zu 2021	BER: Prüfung für Trassenfreihaltung 2019-2020
L12	U8 Verlängerung Märkisches Viertel (Senftenberger Ring)	Land	250 Mio. €	offen	offen, Entscheidung zur Bearbeitung zu 2021	in Abhängigkeit von den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie; bauliche Fertigstellung nach 2030
L13	U9 Verlängerung Osloer Straße – S+U Pankow	Land	585 Mio. €	offen	offen	bauliche Fertigstellung nach 2030
L14	Neubau S-Bf Charlottenburger Chaussee	Land	ca. 10 Mio. €		offen	Planung und Bewertung ausstehend
L15	Neubau der S-Bahn-Strecke vom Westhafen - Hauptbahnhof - Potsdamer Platz – Yorckstraße (Linie S21): d) Bau der Cheruskerkurve	Land, DB AG	d) offen	Mischfinanzierung mit Landesbeteiligung	d) offen	
L16	Nahverkehrstangente entlang des Berliner Außenrings, südl. Abschnitt	Land, DB AG	295 Mio. €	Offen	offen	Systementscheid S-Bahn/ Regionalbahn steht aus
L17	Neubau Regionalbahnhof Grünau	Land, DB AG	3 Mio. €	Bund (LuFV)	offen	in Abhängigkeit von SPNV-Nahverkehrstangente

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
Langfristmaßnahmen						
L18	Wiederaufbau der Berliner Nordbahn	Bund/DB AG	270 Mio. €	Bund/DB AG	offen	Eisenbahnkonzeption Berlin
L19	Neubau Regionalbahnhof Wittenau	Hauptverwaltung (SenUVK), DB AG	20 Mio. €	Bund (LuFV)	offen	in Abhängigkeit vom Wiederaufbau der Berliner Nordbahn
L20	weitere Straßenbahnneubaustrecken des Zielnetzes 2050 des „Bündnis Pro Straßenbahn“	Land	offen	Offen	offen	Prüfauftrag
Straße						
L21	Umfahrung Jüdischer Friedhof (Verlängerte Michelangelostraße)	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirk	offen	offen	offen	In Abhängigkeit von Wohnungsbau und Netzverknüpfung Straßenbahn/Straße
L22	Verkehrslösung Heinersdorf, Realisierung des Teilstücks Am Steinberg (N3)	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirk	ca. 6,9 Mio. €	Land (Hauptverwaltung)	offen	in Abhängigkeit von städtebaulicher Entwicklung
L23	Verlängerung der Egon-Erwin-Kisch-Straße ab Pablo-Picasso-Straße bis B2	Hauptverwaltung	ca. 20,5 Mio. €	Land (Hauptverwaltung)	offen	Prüfbedarf im Hinblick auf langfristige verkehrliche Notwendigkeit von Teilabschnitten

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
Langfristmaßnahmen						
		(SenUVK), Bezirk				
L24	Verkehrerschließung Blankenburg, Realisierung von Teilabschnitten: - Pasewalker Straße bis Wilhelmsruher Damm - Verbindungsstraße Karow-Teichberg zur B2 (in südlicher Richtung)	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirk	ca. 12,5 Mio. € ca. 12,5 Mio. €	Land (Hauptverwaltung)	offen	Prüfbedarf im Hinblick auf langfristige verkehrliche Notwendigkeit von Teilabschnitten; Realisierung nach 2030
L25	Süd-Ost-Verbindung (SOV) – Abschnitt zwischen B 96a Köpenicker Landstraße und A 113 AS Späthstraße	Hauptverwaltung (SenStadt-Wohn, SenUVK, SenWiEnBe)	offen	Land (Hauptverwaltung)	offen	Neubau einer Straßenverbindung zwischen Südostallee und A113 im Rahmen der Gebietsentwicklung; Neubau einer Straßenverbindung zwischen B96a und Südostallee im Rahmen Lärmminde rung. Zeitliche Umsetzung in Abhängigkeit von der Gesamtkonzeption Süd-Ost

Anhang II: Methodische Arbeitsweise

Stadtentwicklungspläne (StEP) sind Instrumente der städtebaulichen Planung. Sie konkretisieren die BerlinStrategie und sind damit ein informelles, strategisches Steuerungsinstrument auf gesamtstädtischer Ebene. Sie beinhalten die Leitlinien und Entwicklungsschwerpunkte für eine mittel- bis langfristige Perspektive, in dem sie Handlungsempfehlungen und Maßnahmen priorisieren. Sie sind damit Kursbücher für die Entwicklung Berlins im jeweiligen Themenfeld.

Neben dem Stadtentwicklungsplan für den Bereich Verkehr gibt es im Land Berlin folgende städtebaulich relevanten Stadtentwicklungspläne: Wohnen 2030, Wirtschaft 2030, Zentren 2030, Klima. Sie alle konkretisieren den Flächennutzungsplan und nehmen damit räumliche und zeitliche Priorisierungen vor. Als übergeordnete, gesamtstädtische Planwerke sind sie informelle Grundlage für alle weiteren Planungen, wie z.B. die verbindliche Bauleitplanung. Über das Gegenstromprinzip nehmen die Stadtentwicklungspläne wiederum Einfluss auf den Flächennutzungsplan. Der FNP wird konsequent darauf hin überprüft, ob auf Grund neuer oder modifizierter Entwicklungsziele eine teilräumlich sektorale Änderung erforderlich ist. Die für die Koordinierung der informellen Planungen notwendige Bindungswirkung kann auf diese Art erreicht werden.

Stadtentwicklungspläne sind Konzepte im Sinne des § 1 Absatz 6 Nr. 11 BauGB und für Berlin im Ausführungsgesetz zum Baugesetzbuch (vgl. § 246 Abs. 4 BauGB) geregelt. Stadtentwicklungspläne haben Empfehlungscharakter für alle an der Planung beteiligten Stellen und sind Grundlagen für alle weiteren Planungen (AG BauGB § 4 Abs. 1).

Für den Bereich Verkehr besteht die Besonderheit, dass mit dem „Gesetz zur Neuregelung gesetzlicher Vorschriften zur Mobilitätsgewährleistung“ – Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE) – die Erarbeitung, das Monitoring und die regelmäßige Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr künftig gesetzlich festgeschrieben und somit auch die Verbindlichkeit des Plans erhöht worden ist.

Der Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) wird durch das Referat Verkehrsentwicklungsplanung in Abstimmung mit anderen Abteilungen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz sowie unter Beteiligung anderer Ressorts – wie dem Referat Stadtentwicklungsplanung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen – erarbeitet.

Die koordinierte Erarbeitung eines solchen Stadtentwicklungsplans trägt dazu bei, dass die maßgebenden gesamtstädtischen Planwerke miteinander abgestimmt und zueinander passfähig sind, so dass sichergestellt wird, dass die planerischen Leitlinien integriert und in gemeinwohlorientierter Weise erarbeitet sind. Die Berücksichtigung insbesondere auch der Ziele des Klimaschutzes, der Luftreinhaltung und des Lärmschutzes ist damit gewährleistet.

II.1 Der Anlass zur Fortschreibung des bisherigen Stadtentwicklungsplans Verkehr

Das MobG BE besagt, dass der StEP MoVe die Aufgabe hat, insbesondere die Ziele der §§ 3 bis 15 des Gesetzes zu bewältigen, indem er über Handlungs- und Qualitätsziele diese weiter spezifiziert und entsprechende Maßnahmen oder Maßnahmenbereiche zur Bewältigung dieser Aufgaben erarbeitet. Die Paragraphen, die es für die Erarbeitung der Ziele des neuen StEP zu berücksichtigen gilt, beinhalten folgende Themen:

§ 3 Mobilität für alle

§ 4 Menschen- und stadtgerechter Verkehr

§ 5 Umweltverbund und Inter- sowie Multimodalität

§ 6 Stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr

§ 7 Förderung der Stadtentwicklung

§ 8 Klima- und Umweltschutz

§ 9 Minimierung von Gesundheitsbeeinträchtigungen

§ 10 Verkehrssicherheit

§ 11 Sicherheit im öffentlichen Raum

§ 12 Gewährleistung von Mobilität bei Großveranstaltungen

§ 13 Berücksichtigung der Hauptstadtfunktion

§ 14 Berücksichtigung der Metropolregion Berlin-Brandenburg

§ 15 Optimale Anbindung des Fernverkehrs

§ 16 Absatz 2 gibt vor, dass der StEP MoVe die verkehrsmittelspezifischen Handlungsziele konkretisiert, u.a. für

- den Modal Split,
- die Verkehrssicherheit und
- den Gesundheits-, Umwelt-, Klima- und Ressourcenschutz.

Das Gesetz besagt auch, dass weitere Konkretisierungen den nachgeordneten Planwerken (Fußverkehrsplan, Radverkehrsplan, Nahverkehrsplan, Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept, Verkehrssicherheitsprogramm u.ä.) übertragen werden können. Dies ist insbesondere dann sinnvoll, wenn a) keine direkte Zuständigkeit für das Thema im Hause der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung gegeben ist (beispielsweise für das Thema Sicherheit im öffentlichen Raum oder das Gesamtkonzept zur Mobilitätssicherung von Menschen mit Behinderung) oder b) eine Quantifizierung von angestrebten Wirkungen der Ziele von konkreten Detailfragen abhängt, die erst mit den nachgeordneten Planwerken (wie bspw. im Wirtschaftsverkehr) erarbeitet werden können.

Zudem gibt § 16 Absatz 3 vor, dass der StEP MoVe u.a. ein Vorrangnetz für den Straßenverkehr zu erarbeiten und festzulegen hat („übergeordnetes Straßennetz“).

Dies sind die wesentlichen inhaltlichen Vorgaben, die für die Erarbeitung des StEP MoVe zu berücksichtigen waren.

Neben diesen formalen Vorgaben aus dem MobG BE bettet sich die Erarbeitung in die übergeordneten Planwerke des Landes ein, wie die BerlinStrategie, den Flächennutzungsplan oder das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK). Diese übergeordneten oder benachbarten Planwerke galt es, für die Fortschreibung zu berücksichtigen.

Darüber hinaus wurden parallel zur Erarbeitung des StEP MoVe u.a. der Luftreinhalteplan, der Lärmaktionsplan sowie der StEP Wohnen 2030 und der StEP Wirtschaft 2030 überarbeitet, so dass die inhaltliche Erarbeitung dieser Aspekte abgestimmt erfolgen konnte. Neben diesen Stadtentwicklungsplänen und aus dem Umweltrecht vorgegebenen Planwerken war es dringend geboten, das 2006 verabschiedete Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept (IWK) zu überarbeiten.

Bei der Erarbeitung dieser beiden Planwerke, d.h. dem StEP MoVe und dem IWK, die beide im Referat Verkehrsentwicklungsplanung angesiedelt sind, wurden aufeinander abgestimmte Arbeitsprozesse entwickelt und eine verzahnte Arbeitsweise der Prozesse sichergestellt. So konnte auch hier das „Gegenstromprinzip“ zum Einsatz kommen, indem beispielsweise die Ziele auch für den Wirtschaftsverkehr im Rahmen der Sitzung des StEP MoVe erarbeitet und dem IWK als Leitlinien vorgegeben wurden. Auf der anderen Seite konnte das Detailwissen aus dem Arbeitsprozess zum IWK genutzt werden, um die Inhalte und Ziele des StEP MoVe im Bereich Wirtschaftsverkehr zu schärfen.

Hinsichtlich der inhaltlichen Erkenntnisse für eine Fortschreibung sei hier auf den „2. Bericht zur Umsetzung des Stadtentwicklungsplanes Verkehr 2025“ verwiesen: Der bisherige StEP Verkehr hatte den Zielhorizont 2025, wesentliche Maßnahmen des Mobilitätsprogramms 2016 waren umgesetzt, zudem hatten sich wesentliche Rahmenbedingungen (Mobilitätsgesetz, Einwohnerentwicklung, Finanzrahmen) geändert und neue Themen und Schwerpunkte, wie eine stärkere Fokussierung auf die Verkehrswende waren zu berücksichtigen. Weitergehende Ausführungen hierzu finden sich im Anhang II.3 und Anhang III.

Für die Fortschreibung des StEP MoVe geht es – anders als bei seinem Vorläufer, bei dem es aufgrund stagnierender Einwohnerzahlen, begrenzter Finanzmittel des Landes u.ä., vor allem um eine Optimierung der Situation ging – nunmehr um eine nachhaltige, menschen- und stadtverträgliche Gestaltung des Wachstums der Stadt mit einer Reduzierung der negativen Folgen des Verkehrs. Bei der Erarbeitung des StEP sollten auch neue Formate der Beteiligung zum Einsatz kommen.

Der inhaltlichen Weiterentwicklung im Sinne des Mobilitätsgesetzes entspricht auch die Erweiterung des Namens von „StEP Verkehr“ zu „StEP Mobilität und Verkehr“. Bei einem Verständnis von „Mobilität“ als Möglichkeit der Verkehrsteilnahme und „Verkehr“ als tatsächliche Realisierung einer Verkehrsteilnahme wird deutlich, dass sowohl die ganze Bandbreite von „Gewährleistung an Teilhabe am öffentlichen Leben“ – beispielsweise auch für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Behinderungen – als auch die planerische Kernaufgabe, die „Gestaltung des tatsächlichen stattfindenden Verkehrs“ berücksichtigt ist.

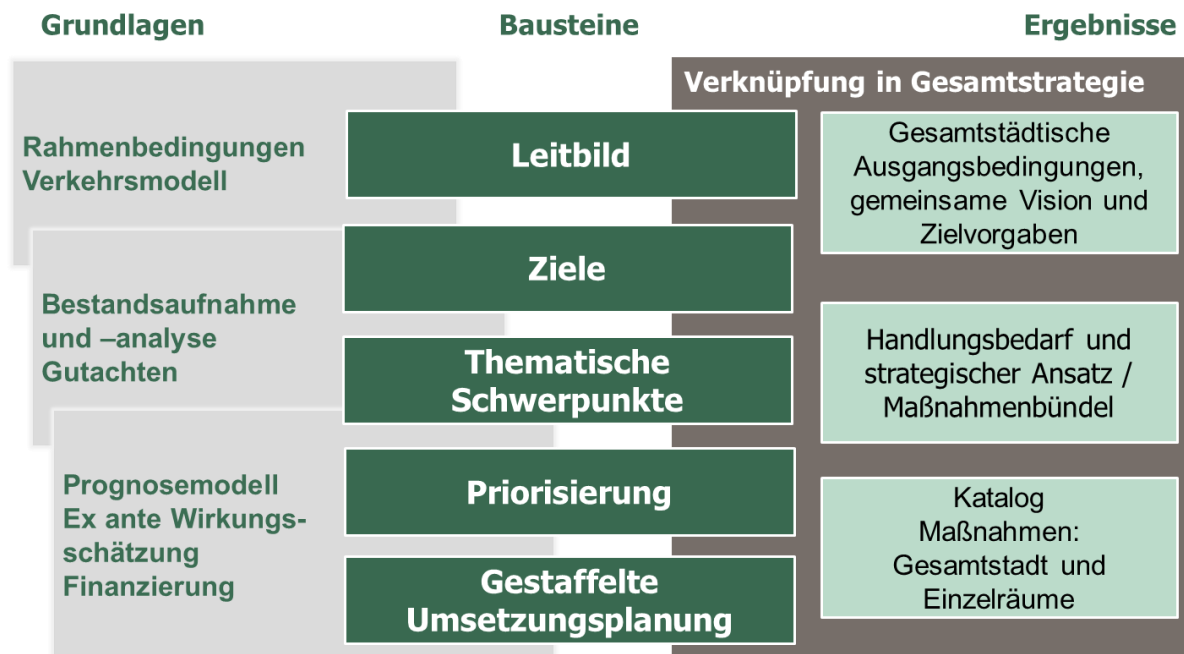
II.2 Die Vorgehensweise bei der Erarbeitung

Zurzeit läuft die Förderperiode 2014-2020 des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE). Der EFRE unterstützt vor allem Investitionen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und Schaffung von Arbeitsplätzen in kleinen und mittleren Unternehmen, aber auch Umweltschutzmaßnahmen. In Berlin geschieht dies insbesondere über das EFRE-finanzierte "Berliner Programm für Nachhaltige Entwicklung (BENE)", das auf die Reduzierung von CO₂-Emissionen abzielt.

Da der Verkehrsbereich einen wesentlichen Anteil am CO₂-Ausstoß hat und weil bereits mit dem StEP Verkehr 2025 im Jahr 2011 nachgewiesen werden konnte, dass mit Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung ein wesentlicher Beitrag zur CO₂-Reduktion geliefert werden kann, wurde für die 2. Fortschreibung des StEP MoVe – ebenso wie für das IWK – ein Förderantrag für BENE-Mittel gestellt und bewilligt.

Die Struktur des neuen StEP MoVe stellt eine Weiterentwicklung des bisherigen StEP Verkehr dar, allerdings etwas weniger auf Aufdeckung analytischer Zusammenhänge ausgerichtet, jedoch ohne dass die Anforderung, Themen inhaltlich wie räumlich zu durchdringen, gänzlich aufgegeben wird. Das Leitbild und die Ziele als strukturierende und handlungsleitende Elemente nehmen auch in der neuen Struktur eine zentrale Rolle ein. Die Handlungsstrategien bekommen hingegen eine stärkere thematische Ausrichtung, und zwar sowohl was Handlungsbedarf als auch was Maßnahmen angeht. Am Ende gilt es, die einzelbezogenen Betrachtungen wieder zusammenzufügen und eine – nach Relevanz, Umsetzungsmöglichkeiten, Zeiträumen etc. – priorisierten und gestaffelten Strategie für die Gesamtstadt zu erhalten.

Abbildung 1: Struktur der Erarbeitung des StEP MoVe



Die Arbeiten haben im Jahr 2016 mit der Bestandsaufnahme zu Rahmenbedingungen und Entwicklungserwartungen (s. Anhang IV) begonnen. Aufbauend auf der Überprüfung und Weiterentwicklung des Leitbilds (s. Anhang II.4) sowie einer Bewertung der Zielerreichung des StEP Verkehr 2025 wurden die Ziele (s. Kapitel 3.2) des neuen StEP MoVe erarbeitet. Leitbild und Ziele wurden zum Ende der Fortschreibung auf aktuelle Entwicklungen und anhand der Erkenntnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung (Fokusgruppen) überprüft und nachjustiert. Für den Prozess wurden zu Beginn des Prozesses in zwei Workshops wichtige Themen identifiziert. Hieraus wurden die zentralen Themenschwerpunkte und die zugehörigen Maßnahmen bzw. Maßnahmenbündel des neuen StEP MoVe abgeleitet (s. Kapitel 4). Parallel dazu wurde eine Abschätzung der Wirkungen der Maßnahmen bzw. Szenarien (s. Kapitel 4.2.) erarbeitet. All diese Aspekte flossen ein in die abschließende Bewertung von Maßnahmen und damit in den schlussendlichen Maßnahmenkatalog.

II.2.1 Integration auf mehreren Ebenen

Zum einen strebt der StEP MoVe die Integration der Verkehrspolitik „nach außen“ an. Dies bedeutet, verkehrliche Entwicklungen in den Kontext der verschiedenen weiteren Politikfelder (Landes- und Stadtplanung, städtebauliche Planung, Umweltplanung, Klimaschutz, Energiekonzept etc.) zu integrieren. Damit eröffnet der StEP MoVe Gestaltungsspielräume, die über den Handlungsrahmen der „klassischen“ Verkehrsplanung hinaus reichen. Eine besondere Rolle spielen dabei die raumbezogenen Planungen. Diese schaffen die räumlichen Voraussetzungen dafür, dass das Gesamtverkehrssystem entsprechend den Zielen der Verkehrsentwicklungsplanung gestaltet werden kann. Andererseits leisten Verkehrspolitik und -planung einen wesentlichen Beitrag dazu, dass die Entwicklungen in Stadt und Region entsprechend den Zielen der räumlichen Planung verlaufen. Stadt-, Regional- und Verkehrsplanung sind daher unmittelbar zusammengehörige Handlungsbereiche. Darüber hinaus kann auch lokale Verkehrspolitik nur in enger Abhängigkeit zur Bundes- und Europapolitik gestaltet werden. Der StEP MoVe greift daher relevante Vorgaben aus diesen Ebenen auf, setzt sie für Berlin um und formuliert seinerseits Handlungs- und Integrationsbedarfe in Richtung Bund und Europäischer Union.

Zum anderen soll im Rahmen der „inneren Integration“ das Zusammenspiel aller Komponenten des Verkehrssystems (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, MIV, Wirtschaftsverkehr) so optimiert werden, dass jeder Verkehrsträger seine spezifischen Stärken zur Geltung bringen kann. Treten dabei Zielkonflikte auf, so bedarf es der Abwägung und ggf. der Kompromissfindung. Ziel ist es, durch die gefundene Lösung die Qualität des Stadtverkehrs und der städtischen Lebensbedingungen als Ganzes zu verbessern. Weiterhin gehört zur „inneren Integration“ die stetige Überprüfung und ggf. Neujustierung der Passfähigkeit der Verkehrsangebote auf die Anforderungen der Nutzenden. Dafür gilt es, die Ursachen für die unterschiedliche Bedeutung der verschiedenen Verkehrsträger in der Alltagsmobilität der Berlinerinnen und Berliner zu identifizieren und über geeignete Maßnahmen Einstellungen und Nutzungsmuster im Einklang mit stadt- und verkehrspolitischen Zielstellungen zu beeinflussen.

Letztlich muss im StEP MoVe auch eine „zeitliche Integration“ geleistet werden. Der Plan realisiert dies, indem er unterschiedliche Zeithorizonte vereinigt und Erkenntnisse aus vergangenen Entwicklungen sowie aktuelle Problemlagen mit der im Leitbild beschriebenen, langfristigen Vision des zukünftigen Stadtverkehrs verbindet. Kurz- und mittelfristige Maßnahmen zur Lösung akuter Problemstellungen müssen auch hinsichtlich ihrer zukünftigen Auswirkungen

geprüft und betrachtet werden. Langfristige Handlungsoptionen (z.B. bei der Gestaltung der Infrastruktur) müssen in den Bezug zu aktuellen Entwicklungserwartungen gesetzt werden, da heutiges verkehrspolitisches Handeln die Weichen für langfristige Entwicklungen stellt.

Ziel dieses dreifachen Integrationsanspruchs ist es, die strategiegeleitete Maßnahmenentwicklung und -umsetzung dauerhaft fest in der Berliner Verkehrspolitik zu verankern.

II.2.2 Verkehrspolitischer Gestaltungsbedarf - Wirkungsanspruch des StEP MoVe

Mobilität ist einem ständigen Wandel unterworfen. Diese Veränderungen werden zum einen ausgelöst durch große Umbrüche, wie sie in Berlin in den 1990er Jahren stattgefunden haben. Zum anderen führen die kontinuierlich fortschreitenden Modernisierungsprozesse in Wirtschaft und Gesellschaft dazu, dass die sozialen, wirtschaftlichen, raum- und infrastrukturellen Verhältnisse ebenso wie die der Lebens- und Alltagsorganisation der Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt sich verändern.

Auch die Rahmenbedingungen der Verkehrsgestaltung wandeln sich. Anforderungen des Umwelt- und Klimaschutzes, technische Entwicklungen, rechtliche Grundlagen und die zunehmenden Ansprüche der Bevölkerung zur Transparenz planerischer Prozesse und Einbindung in Entscheidungsprozesse wirken sich auf Inhalte und Prozesse der Verkehrsentwicklungsentwicklungsplanung ebenso wie der ihr nachgeordneten Planungen aus.

Zu den Wirkkräften des Wandels in Berlin gehören u.a. das dynamische Bevölkerungswachstum, die Alterung der Stadtgesellschaft, die Diversifizierung von Lebensstilen, die Auflösung traditioneller Rollenverhältnisse, die Flexibilisierung von Lebens- und Arbeitsverhältnissen sowie fortgesetzte strukturelle Verschiebungen bei Wirtschaft, Handel und Kommerz. Dem gegenüber steht eine baulich wie funktional gewachsene Stadtstruktur, deren Qualitäten es angesichts des vorherrschenden Wachstumsdrucks gleichzeitig zu bewahren wie auch weiterzuentwickeln gilt. Die bestehenden Verkehrsnetze bei Straße wie Schiene weisen weiterhin Instandhaltungsrückstände auf. Deren Abbau ist ebenso notwendig, wie die Verbesserung der Netzverknüpfung, die teilweisen Netzerweiterungen sowie die Umgestaltung insbesondere des Straßenraums, um Platz für neue Formen der Mobilität und den Umweltverbund zu schaffen.

Der im Jahr 2011 beschlossene StEP Verkehr sowie das aus ihm heraus entwickelte Mobilitätsprogramm 2016 haben diese und weitere Entwicklungen bereits zum Teil antizipiert und bei der Strategie- und Maßnahmenentwicklung berücksichtigt. Ein großer Teil, der für die kurzfristige Umsetzung vorgesehenen Maßnahmen ist im Zeitraum 2011-2016 bereits realisiert worden, andere wurden aufgrund fehlender finanzieller und personeller Ressourcen bzw. aufgrund veränderter Prioritätensetzung ausgesetzt bzw. verschoben.¹ Darüber hinaus waren nicht alle Trends und Dynamiken in ihrem tatsächlichen Umfang, ihrer Dynamik und ihren Folgen absehbar sowie die durch das Mobilitätsgesetz noch stärkere Schwerpunktsetzung noch nicht erfolgt. Die daher notwendig gewordene Überprüfung und Neujustierung der verkehrspolitischen Leitlinien erfolgte im Rahmen der zweiten Fortschreibung des StEP Verkehr mit dem strategischen Zielhorizont 2030.

¹ vgl. Fortschrittsberichte zum StEP Verkehr

Den Analysen und Entwicklungsannahmen des StEP MoVe gegenübergestellt werden das Leitbild und der verkehrspolitische Zielkatalog. Diese bilden einen prinzipiell konsensfähigen normativen Orientierungsrahmen, von dem Strategien und Maßnahmen abgeleitet werden. Die Wirkungsanalysen bilden einen Rahmen, in dem der Wirkungsbeitrag, den die Strategien und Maßnahmen bzw. Maßnahmenbündel zur Zielerreichung leisten können, beurteilt werden kann. Bei Zielkonflikten werden Gewichtungen vorgeschlagen, die der Politikberatung dienen.

Der StEP MoVe stellt das aktualisierte Kursbuch der Berliner Verkehrspolitik dar. Entwickelt im Zusammenspiel der verschiedensten Akteure sowie unter Beteiligung der Berliner Öffentlichkeit zeigt er auf, welche Vorstellungen über den Verkehr der Zukunft in der Stadt bestehen und wie diese verwirklicht werden können. Er dient als Rahmen für die ihm nachgeordneten konkreten und sektoralen Planungen, wie beispielsweise den Nahverkehrsplan, den Rad- sowie den Fußverkehrsplan und das IWK. Somit stellt er sicher, dass die Einzelplanungen auf den gleichen Vorannahmen aufbauen und gezielt ineinandergreifen, um die abgestimmten Ziele zu erreichen.

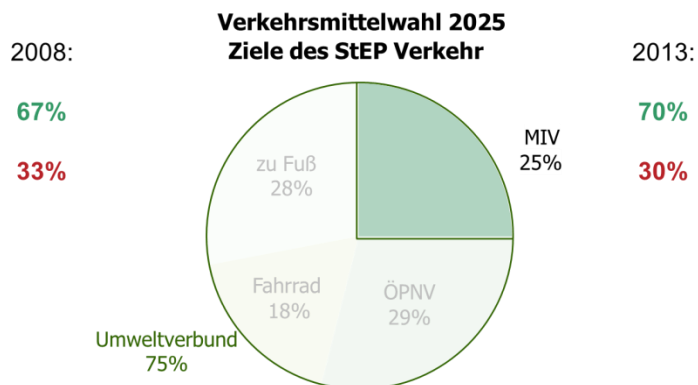
Gleichzeitig ist er keine starre Sammlung von Vorgaben, sondern flexibel genug, um geänderte Rahmenbedingungen bzw. durch verkehrspolitische Maßnahmen angestoßene Entwicklungen mit aufzunehmen. Regelmäßige Fortschrittsberichte werden dazu dienen, die Ergebnisse der Umsetzung des StEP MoVe zu überprüfen und ggf. nachzusteuern, sollten die Entwicklungen nicht den Zielen entsprechen.

II.3 Bewertung der Wirkungen des StEP Verkehr 2025

Im Abgleich mit den vergangenen und zu erwartenden Entwicklungen wurde der Zielkatalog des StEP Verkehr 2025 überprüft, um festzustellen, inwieweit die Ziele erreicht bzw. Entwicklungen entsprechend der Zielrichtung angestoßen werden können. Dies geschah zum einen auf Basis der bereits fertiggestellten Fortschrittsberichte zur Umsetzung des StEP Verkehr aus dem Jahr 2011 und im Abgleich mit den identifizierten aktuellen Entwicklungen und Entwicklungserwartungen. Da der Zielkatalog des aktuellen StEP Verkehr für den Zeithorizont 2025 formuliert wurde, konnten bis zum jetzigen Zeitpunkt nicht alle Ziele vollständig erreicht werden. Daher wird es im Zuge dieses Arbeitsschrittes vor allem darauf ankommen, objektiv zu bewerten, inwieweit die Entwicklungsrichtungen a) stabil und b) den Zielstellungen des bisherigen StEP entsprechen.

Ein zentrales Ziel des StEP Verkehr 2025 war eine Verlagerung des Modal Split zugunsten des Umweltverbunds. Dieses Ziel war eine wesentliche Grundlage für die Möglichkeit, andere Ziele, z.B. zur Reduzierung der negativen Verkehrsfolgen, erreichen zu können. Ausgehend von der Haushaltsbefragung zur Verkehrsteilnahme im Jahr 2008, die gesamtstädtisch einen Anteil von 67 Prozent Umweltverbund und 33 Prozent motorisierter Individualverkehr ergab, wurde im Jahr 2011 das Ziel festgelegt, im Jahr 2025 einen Modal Split von 75 Prozent Umweltverbund zu 25 Prozent MIV erreicht haben zu wollen.

Abbildung 2: Überprüfung der Modal Split-Ziele des StEP Verkehr 2025



Die Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2013 zeigte, dass sich diese Kennwerte in die gewünschte Richtung entwickelt haben und sich nunmehr bereits ein Wert von 70:30 in der Realität eingestellt hatte.

Hieraus kann abgeleitet werden, dass bei einer Fortsetzung und Verstärkung der verkehrspolitischen und verkehrsplanerischen Ausrichtung diese Ziele für das Jahr 2025 erreichbar wären.

Für die Fortschreibung war zu überprüfen, ob diese Werte auf das Jahr 2030 fortgeschrieben werden oder ob sie für eine Erreichung auch anderer Ziele ggf. noch geschärft werden müssen. Die Daten aus 2018 haben bestätigt, dass diese Werte bereits nahezu erreicht waren (26 Prozent MIV und 74 Prozent Umweltverbund) und daher eine Nachsteuerung im unterstellten Umfang sachgerecht ist.

Ein anderes zentrales Ziel war die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Dies fand darüber hinaus Ausdruck in der Erarbeitung des Verkehrssicherheitsprogramms „Berlin sicher mobil“, das 2014 verabschiedet wurde. Die Verkehrsunfallzahlen und die Verunglücktenzahlen (vor allem Schwerverletzte und Getötete) haben sich seit 2011 entgegen der gewünschten Wirkrichtung entwickelt, so dass in diesem Themenfeld weiterhin ein hoher Handlungsdruck liegt.

Folgende Ziele haben beispielsweise aufgrund veränderter Rahmenbedingungen oder bereits ergriffener Maßnahmen keine so hohe Bedeutung mehr wie 2011 angenommen:

- Sicherung rechtskonformer Wettbewerbsbedingungen auf dem Verkehrsmarkt
- Wiederherstellung historischer Stadtstrukturen, die durch Verkehrsanlagen überformt oder wesentlich beeinträchtigt werden (insbesondere Straßendurchbrüche).

Folgende Zielbereiche sind durch die eingeführten Prozesse (beispielsweise Runder Tisch, FahrRat, Abstimmungen im politischen Raum) und ergriffenen Maßnahmen (z.B. i2030) sichergestellt, bedürfen aber der Fortführung:

- Stärkung der polyzentrischen Stadtstruktur inkl. Stärkung der Nahmobilität
- Ausrichtung der Siedlungsstruktur an bestehenden Schienenverkehrsachsen
- weitere Verbesserung der Erreichbarkeit zwischen Berlin und den Siedlungsgebieten entlang der von Berlin ausgehenden Achsen
- Sicherstellung und Verbesserung der Fernerreichbarkeit
- Integration von Aufgabenfeldern und Einbeziehung von Akteuren bei der Erarbeitung von Zielen und Konzepten sowie der Umsetzung von Maßnahmen.

Folgende Ziele haben nach wie vor Gültigkeit und müssen daher für eine Fortschreibung berücksichtigt und ggf. spezifiziert werden:

- Verbesserung der Erreichbarkeit städtischer Teilräume und Stadtteile untereinander sowie mit den innerstädtischen Hauptzentren

- Erhöhung der Stadtverträglichkeit des Verkehrs
- Schaffung eines stadtverträglichen Verkehrs für sich verändernde Mobilitätsbedürfnisse
- Herstellung gleicher Mobilitätschancen: Berücksichtigung unterschiedlicher Mobilitätsbedürfnisse aufgrund unterschiedlicher Lebensbedingungen
- Modal-Split-Ziele
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Sicherung und Verbesserung der Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs
- Reduzierung des verkehrsbedingten Verbrauches natürlicher Ressourcen (Energie, freie Fläche/Boden)
- Entlastung der städtischen und globalen Umwelt von verkehrsbedingten Belastungen (CO₂, Luft, Lärm).

Neue Aspekte ergeben sich aufgrund veränderter Rahmenbedingungen oder Entwicklungen für folgende Themen:

- nochmalige Stärkung des Regionsgedankens (Bedeutung der Hauptstadtfunction bzw. -region)
- Umgang mit Fragen der Wachsenden Stadt, inkl. Zielen zur Erschließung von Neubaugebieten, vor allem im Hinblick auf den Beitrag der Äußeren Stadt für übergeordnete Ziele
- deutlichere Aussagen für den Bereich Tourismus
- Förderung des Radverkehrs
- Umgang mit neuen Angeboten und Technologien (geteilte Mobilität, automatisiertes Fahren).

II.4 Beteiligungsprozess bei der Fortschreibung

Der Prozess der Fortschreibung des StEP MoVe hat sich zum Ziel gesetzt, auf Bewährtem aufzubauen und neue Impulse – nicht nur inhaltlich –, sondern auch hinsichtlich des Prozesses zu setzen. Die Prozesse zur Erarbeitung der bisherigen Stadtentwicklungspläne für den Verkehrsbereich in Berlin zeichneten sich durch folgende Aspekte aus:

- Erarbeitung durch eine interdisziplinäre Projektgruppe innerhalb der Verwaltung
- externe Unterstützung lediglich für spezielle inhaltliche Aufgaben, wie z.B. die Ermittlung der Verkehrsfolgen
- externe Begleitung des Erarbeitungsprozesses durch Stakeholder und Wissenschaft
- Umfang von ca. 30 Beteiligten am „Runden Tisch“, um diskussionsfähig zu sein
- externe Moderation der Sitzungen.

Diese Aspekte wurden – weil sie auch maßgeblich zur inhaltlichen Qualität beigetragen haben – auch für den hier vorliegenden Fortschreibungsprozess gewählt. Modifikationen wurden gerade bei der Frage der Beteiligung vorgenommen.

Stakeholder-Beteiligung „Runder Tisch Mobilität und Verkehr“

Der StEP Verkehr aus dem Jahr 2003 („mobil 2010“) und der aus 2011 (StEP Verkehr 2025) haben mit zwei Begleitgremien gearbeitet. Einerseits dem „Runden Tisch Verkehr“ und andererseits dem „Wissenschaftlichen Beirat“.

Der „Runde Tisch“ bestand aus Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung, der politischen Fraktionen im Abgeordnetenhaus, der Bezirke, der Verbände sowie verschiedener Interessengruppen mit ihren unterschiedlichen stadt- und verkehrspolitischen Positionen. Er begleitete alle Phasen der Fortschreibung. Die Sitzungen stellten wesentliche Meilensteine des Arbeitsprozesses dar, in denen die jeweils aktuellen Arbeitsstände kritisch hinterfragt wurden. Der „Runde Tisch“ hatte dabei die Rolle eines „stadtgesellschaftlichen Resonanzbodens“, indem er die Fokussierung und Einbeziehung aus seiner Sicht relevanter Themen einforderte, spezifische Interessenslagen artikuliert und diese für die Projektgruppe offenlegte.

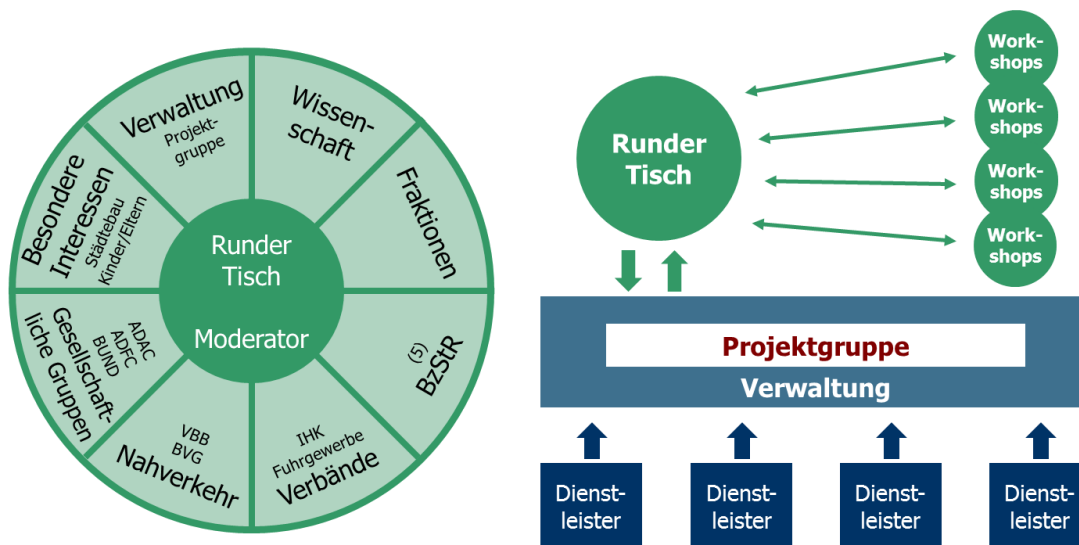
Bei der Erstellung des ersten StEP Verkehr in 2003 bzw. bei der zurückliegenden ersten Fortschreibung erfolgte eine Sicherstellung, dass die Arbeiten dem jeweiligen Stand von Wissenschaft und Technik entsprechen, über ein separates beratendes Gremium – dem Wissenschaftlichen Beirat. Zudem sollten Mitglieder der Projektgruppe Gelegenheit bekommen, in den wissenschaftlichen und fachlichen Austausch zu treten. Dabei deutete sich bereits bei der Erarbeitung des StEP Verkehr 2025 an, dass es wichtig sei, aktuelle Erkenntnisse aus Wissenschaft und Technik im Prozess zu berücksichtigen, dass dies aber nicht zwingend über ein separates Gremium erfolgen müsste. Daher bot sich für die zweite Fortschreibung an, Vertretende der Wissenschaft als Prozessbegleitung kontinuierlich durch Teilnahme am „Runden Tisch Mobilität und Verkehr“ einzubinden.

Die Intentionen der Runden Tische war immer, dass alle Beteiligten ausreichend Raum (d.h. Zeit) für das Einbringen von Anregungen und Hinweisen haben und damit für Diskussionen, so dass der Umfang an Beteiligten limitiert ist. Da die Beteiligten im Rahmen ihrer Funktionen ehrenamtlich an den Sitzungen teilnehmen, war zudem die Zahl der Sitzungen in einem vertretbaren Maß zu halten. Auf der anderen Seite wurde deutlich, dass es fallweise sinnvoll sei, weitere Expertisen und Sichtweisen in die Erarbeitung eines solchen Planwerks einzubeziehen.

Für die Fortschreibung wurde daher ein abgestuftes Vorgehen gewählt.

Dies war einerseits die Fortführung des „Runden Tisches“ mit den Beteiligten, die zum Teil schon bei der Erarbeitung des ersten StEP Verkehr dabei waren und andererseits mit einer begrenzten Anzahl an Sitzungen, in denen der jeweils gleiche Kreis zusammenkommt und sich mit den übergeordneten Themen der Fortschreibung auseinandersetzt (z.B. Rahmenbedingungen und Handlungserfordernisse, Leitbild, Ziele, Themenfelder und Maßnahmen). Die Zusammensetzung orientierte sich an der früheren Konstellation, wurde an aktuelle stadtpolitische Diskussionen angepasst und stellte über die verschiedenen Interessenvertretungen sicher, dass die verschiedenen Verkehrsmittel (Fuß, Rad, ÖV, MIV) und Sichtweisen (privater Verkehr und Wirtschaftsverkehr; Verbände/Innungen, Verwaltung und Politik) vertreten waren. Ergänzt wurde dies um die drei Vertretungen aus dem Wissenschaftsbereich (Mobilitätsforschung, Umwelt, Internationale Erkenntnisse), fünf neuen Vertretenden für die Bezirke aufgrund der Wahlen im Jahr 2016 sowie den aktuellen verkehrspolitischen Sprechern der Fraktionen im Abgeordnetenhaus.

Abbildung 3: Konsultativer Planungsprozess des StEP MoVe



Der zweite Baustein war die Einführung eines neuen Formats. Hierzu wurden Workshops zu Schwerpunktthemen (z.B. Wirtschaftsverkehr, Teilräume der Stadt o.ä.) durchgeführt, die allen Beteiligten des „Runden Tisches“ offenstanden und themenbezogen um weitere Gäste und Experten ergänzt wurden. Ein Teilnehmender eines Schwerpunkt-Workshops übernahm die Rückmeldung der Workshop-Erkenntnisse in der folgenden Sitzung des „Runden Tisches“. Hierüber wurde der Wissenstransfer sichergestellt.

Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern über Fokusgruppen

Die Stakeholder-Beteiligung der ersten beiden StEP Verkehr stellte sich als wesentlicher Erfolgsfaktor für die Qualität und die Akzeptanz des Planwerks dar. Dennoch wurde die Frage gestellt, warum wir „nicht auch ‚richtige‘ Menschen fragen“ würden.

Bei anderen Planwerken, wie beispielsweise dem Lärmaktionsplan, ist eine Bürgerbeteiligung gesetzlich vorgeschrieben. Die Erfahrungen aus derartigen Prozessen haben gezeigt, dass die dortigen Beiträge sich meist auf Einzelmaßnahmen und individuelle Betroffenheiten beziehen.

Strategische Planwerke haben eine längere Laufzeit (15 und mehr Jahre), geben eher Leitlinien vor und priorisieren Maßnahmen, als dass sie kurzfristige Handlungsprogramme sind. Die Frage, wie bei derartigen strategischen Prozessen Bürgerbeteiligung erfolgen kann, ist nicht abschließend beantwortet. Berlin erarbeitet derzeit seine künftigen Leitlinien für Beteiligung. Andere Städte wenden – je nach Stadtgröße – ganz unterschiedliche Formate an, um auch für strategische Planwerke zu beteiligen. Dies kann über Stakeholder-Beteiligung, über Onlineplattformen, einzelne große Veranstaltungen, viele kleine und (teil-)raumbezogene Veranstaltungen oder eine Kombination dieser Elemente sein. Entscheidend für einen Erfolg solcher Beteiligung ist, a) dass die Hinweise aus der Beteiligung adäquat umgesetzt werden können und b) dass die Ressourcen zur Verfügung stehen, in einen echten Austausch einzutreten.

Für die Fortschreibung des StEP MoVe sollte daher ein neuer Ansatz zum Einsatz kommen, der eine Beteiligung explizit für die Diskussion von Leitlinien und langfristigen Entwicklungen ermöglicht. Hierbei sollte möglichst ein Abbild der Stadtgesellschaft diskutieren und es sollten Menschen miteinander diskutieren, die sich üblicherweise ggf. nicht beteiligen. Hieraus leitete sich ab, dass es sich nicht um eine umfangreiche Abfrage über eine Beteiligungsplattform handeln kann. Die Idee war, über „Stellvertreter-Diskussionen“ die Frage nach Ansprüchen an Mobilität, an eine lebenswerte Stadt und das Zukunftsbild von Mobilität und Stadt zu behandeln, so dass diese Erkenntnisse als „zweiter Resonanzboden“ zu den Diskussionen im „Runden Tisch“ dienen und die bisherigen Überlegungen zu Leitbild und Zielen anhand dieser Erkenntnisse noch mal überprüft werden konnten.

Wichtig war, dass eine bunte Mischung aus Menschen der gesamten Stadt sowie aus dem Umland, Frauen und Männer, Jung und Alt sowie Nutzer*innen aller Verkehrsmittel miteinander diese Diskussionen führen. Hierzu wurde der Ansatz der Fokusgruppen-Diskussionen gewählt. Die Kernidee war, die Ansprüche zu identifizieren, die die Stadtgesellschaft an die Erarbeitung des StEP MoVe stellt.

Hierzu wurden zufällig Adressen bzw. Personen aus den Einwohnermelderegistern Berlins und der Städte Teltow, Bernau bei Berlin und Falkensee, wegen der jeweils starken Pendlerströme aus diesen Räumen, gezogen und haben eine Einladung für eine Teilnahme erhalten. Diese Personen konnten ihr Interesse an einer Teilnahme bekunden, einen Wunschtermin auswählen und ihre am häufigsten genutzten Fortbewegungsmittel angeben. Aus diesen Rückmeldungen wurden für drei Diskussionsrunden Menschen für eine Teilnahme ausgewählt, so dass möglichst gleich viele Frauen wie Männer, eine breite Abdeckung der Alterskategorien, der verschiedenen Verkehrsmittel sowie der Teilräume sichergestellt wäre.

Abbildung 4: Räumliche Verteilung der Teilnehmenden



Vertretende Altersgruppen

18-29: 5 Personen

30-39: 6 Personen

40-49: 5 Personen

50-59: 13 Personen

60-69: 4 Personen

70-79: /

In einer moderierten Diskussion haben die drei Gruppen jeweils drei Stunden miteinander diskutiert. Hierbei wurden die Themen in drei Diskussionsrunden behandelt.

- Diskussionsrunde 1: Wie sind Sie in Ihrem Alltag (z.B. auf dem Weg zur Arbeit, mit Ihren Kindern, in der Freizeit, beim Einkaufen) unterwegs? Wann fühlen Sie sich im Verkehr(-smittel) wohl bzw. unwohl und warum?
- Diskussionsrunde 2: Was bedeutet für Sie eine lebenswerte Stadt und welche Bedeutung hat hier die Mobilität?
- Diskussionsrunde 3: Wie stellen Sie sich Berlin im Jahr 2050 vor? Was ist Ihre Vision für eine lebenswerte Stadt und wie wollen Sie sich dort fortbewegen?

Folgende Erkenntnisse lassen sich zusammenfassen.

Mobilität wird von Teilnehmenden als „Dreh- und Angelpunkt“ sozialer Teilhabe wahrgenommen. Konsense bei Rahmenbedingungen für eine lebenswerte Stadt sind z.B.:

- mehr Grün
- saubere Luft
- Platz für alle Lebensentwürfe (gesellschaftliche Diversität)
- Gerechtigkeit bei Verkehrsflächenverteilung
- stärkere Stadt-Umland-Beziehungen

Dissens bei der Vision, wie dies umgesetzt werden soll, z.B.:

- Ausbau kollektiver Verkehr vs. Individualverkehr
- autofreie Stadt vs. besseres Flächenmanagement

Kernforderung aus der Diskussionen, die sich an den StEP ableitet:

„Ein StEP Mobilität und Verkehr muss
alle Lebensentwürfe anerkennen und berücksichtigen,
um die Lebensqualität in 2050 für die Bewohner Berlins
und des Umlandes zu erhöhen!“

Was geschieht mit den Ergebnissen aus diesen Diskussionen?

Zum einen erfolgte der angestrebte Abgleich mit den bisherigen Überlegungen zum StEP MoVe und fallweise eine Überarbeitung von Leitbild und Zielen bzw. Kernbotschaften. Dabei war die Frage, wie verhält sich das Bild der Beteiligten zur Mobilität und Stadt der Zukunft, zu Bildern und Inhalten des StEP?

Darüber hinaus wurde eine umfangreichere Dokumentation der Ergebnisse erarbeitet, die als Teil des StEP MoVe mit veröffentlicht wird und darüber auch Eingang finden kann in andere planerische Kontexte.

II.5 Themenschwerpunkte der Workshops

Über die ersten Workshops im Juni 2016 wurden wesentlichen Themen identifiziert, die entweder gesamtstädtisch oder teilräumlich für die Fortschreibung des StEP MoVe relevant wären. Die Liste reichte von A wie Automatisiertes Fahren bis Z wie Zentraler Omnibusbahnhof. Aufbauend auf dieser Gesamtliste wurden Themenschwerpunkte identifiziert, die thematisch geclustert in Workshops vertieft diskutiert wurden.

Um die Diskussion „greifbar“ zu machen, wurden hierzu beispielhaft „typische“ Räume für die Diskussion genutzt. Die Aufgabe bestand dann für den StEP MoVe selbst darin, die in den Workshops diskutierten Themen und Handlungserfordernisse dann wieder auf die Ebene der Gesamtstadt zu übertragen, um gesamtstädtische Ansätze und Lösungen zu identifizieren.

Sechs Themenschwerpunkte haben sich als wiederkehrende Motive im Laufe der obigen Workshops und Runden Tische herauskristallisiert. Sie dienen zur Identifikation der themenbezogenen Maßnahmen und stellen nunmehr den Rahmen des Handlungskonzepts dar.

Dokumentation des Workshops „Innere Stadt“ am 10. Juni 2016

Herausforderungen der Inneren Stadt

- Die Innere Stadt ist bereits heute dicht bebaut und intensiv genutzt.
- Die Innere Stadt verzeichnet eine hohe Entwicklungsdynamik.
- Bevölkerungswachstum, steigende touristische Attraktivität, Nutzungsverdichtung und starke Betroffenheit von Verkehrsfolgen lauten einige der Herausforderungen, welche sich in konkreten Anforderungen an die Gestaltung des Berliner Stadtverkehrs niederschlagen.
- Als Wohn- und Arbeitsort, ebenso wie als Standort für Büros, Dienstleistungen, Handel und Hotels ist die Innere Stadt zudem Quelle und Ziel zahlreicher Verkehrsbewegungen sowie auch teilweise Transitraum innerhalb der Stadt.

Ziel des Workshops war es, verkehrliche Handlungserfordernisse und deren räumliche Ausprägung zu beschreiben und Reaktions- bzw. Steuerungsmöglichkeiten des StEP MoVe auszuloten.

Inhalt des Workshops

Im Workshop wurden zum einen Themenschwerpunkte, die sich aus den Problemlagen und Herausforderungen der Inneren Stadt ergeben, erarbeitet. Zum anderen erfolgte eine Auseinandersetzung mit den Zielen des StEP Verkehr 2025, um hieraus Schlussfolgerungen für die Ziele des jetzt vorliegenden StEP MoVe ziehen zu können. Die Fragen hierzu lauteten:

- Sind Ziele und Zieldimensionen des StEP Verkehr 2025 für den Teilraum der Inneren Stadt weiterhin relevant oder nicht?
- Müssen sie ggf. ergänzt werden?
- Fehlt etwas?

Die Ziele des bisherigen StEP Verkehr wurden im Rahmen des Workshops für den StEP MoVe 2030 hinsichtlich ihrer Wirkungsdimensionen (ökologisch, ökonomisch, sozial) durchgesprochen und Anpassungsnotwendigkeiten herausgearbeitet.

Im Ergebnis der Diskussion haben sich drei Teilgebiete herauskristallisiert, die jeweils vor unterschiedlichen Herausforderungen stehen und den Veränderungen begegnen müssen:

- Zentrum: Tourismus, Ver- und Entsorgung, Verkehrsfolgen (Luft, Lärm), Stellplätze im öffentlichen Raum/Sondernutzungen, Verdichtung/mehr Nachfrage, neue Angebote
- Nord-Ost: Nachverdichtung in allen Altersgruppen, Infrastrukturerfordernisse, u.ä.
- Süd-West: Demographie, Pendlerbeziehungen, Wirtschaftsverkehr

Dokumentation des Workshops „Äußere Stadt“ am 17. Juni 2016

Herausforderungen der Äußeren Stadt

- Die Äußere Stadt ist bereits heute fallweise dicht bebaut und intensiv genutzt.
- Sie verzeichnet eine hohe Entwicklungsdynamik, maßgebliche Bevölkerungszuwächse werden hier erwartet.
- Bevölkerungswachstum und steigende touristische Attraktivität und Betroffenheit von Verkehrsfolgen lauten einige der Herausforderungen. Dies gilt insbesondere im regionalen Kontext.
- Als Wohn- und Arbeitsort ist die Äußere Stadt nicht nur Quelle und Ziel zahlreicher Verkehrsbewegungen, sondern auch Transitraum in der Region.

Ziel des Workshops war es, verkehrliche Handlungserfordernisse und deren räumliche Ausprägung zu beschreiben und Reaktions- bzw. Steuerungsmöglichkeiten auszuloten.

Inhalt des Workshops

Im Workshop wurden zum einen Themenschwerpunkte, die sich aus den Problemlagen und Herausforderungen der Äußeren Stadt ergeben, erarbeitet. Zum anderen erfolgte eine Auseinandersetzung mit den Zielen des StEP Verkehr 2025, um hieraus Schlussfolgerungen für die Ziele des jetzt vorliegenden StEP MoVe ziehen zu können. Die Fragen hierzu lauteten:

- Sind Ziele und Zieldimensionen des StEP Verkehr 2025 für den Teilraum der Äußeren Stadt weiterhin relevant oder nicht?
- Müssen sie ggf. ergänzt werden?
- Fehlt etwas?

Die Ziele des bisherigen StEP Verkehr wurden im Rahmen des Workshops für den StEP MoVe 2030 hinsichtlich ihrer Wirkungsdimensionen (ökologisch, ökonomisch, sozial) durchgesprochen und Anpassungsnotwendigkeiten herausgearbeitet. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass auch qualitative Ziele gesetzt werden sollten, wie z.B. Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit für ÖPNV bezogen auf Korridore und Geschwindigkeiten.

Im Ergebnis der Diskussion haben sich drei Teilgebiete herauskristallisiert, die jeweils vor unterschiedlichen Herausforderungen stehen und den Veränderungen begegnen müssen:

- Spandau/Entwicklungsband West: soziale Aspekte, neue Siedlungsflächen, Netzlücken ÖPNV, Pendlerströme, Südhafen
- Nord-Ost: Bevölkerungszuwachs, neue Siedlungsgebiete, Buch, Verflechtung mit Brandenburg, Erreichbarkeit City-West, Infrastrukturdefizite
- Süd-Ost/BER: Impulse BER für den Süd-Osten, Radverkehr, ÖV-Erschließung
- Süden: GVZ und Wirtschaftsverkehr, Luft/Lärm, Transitverkehre, Dresdner Bahn
- Süd-West mit Brandenburg: Alterung der Bevölkerung, Bevölkerungswachstum in Brandenburg und steigende Pendlerbeziehungen, hohe Dynamik des an Berlin angrenzenden Raumes

Dokumentation des Workshops „Verdichtung und sich ändernde und intensivierende Nutzungsansprüche am Beispiel der Inneren Stadt“ am 31. März 2017

Berlin wächst. Wachsen in der Metropole heißt nicht einfach nur: größer und mehr werden. Es heißt vor allem auch: dichter, vielfältiger und intensiver werden. Diese Entwicklungen sind bereits heute spürbar, und das vor allem in der Inneren Stadt. Absehbar wird die Verdichtung zunehmen, neue Nutzungsansprüche werden entstehen, bestehende auch weiterhin gelten. Daraus erwachsen eine Reihe von Fragen, wie beispielsweise:

- Auto, Lkw, Bus, Fahrrad oder Fußgänger: Wem gehört die Straße, wem der öffentliche Raum?
- Was ist wichtiger: saubere Luft und gesunde Geräuschkulisse oder freie Fahrt für Personen- und Wirtschaftsverkehr, in allen Geschwindigkeiten zu allen Zeiten?
- Schlendern auf Plätzen oder durch die Straßen hetzen: Was bedeutet Aufenthaltsqualität?

Auf diese und andere Fragen muss der StEP MoVe eine Antwort finden. Seine Aufgabe ist es, strategische Leitlinien und Maßnahmen zu entwickeln sowie Vorgaben dazu zu treffen, wie auf verschiedene Entwicklungen reagiert werden soll.

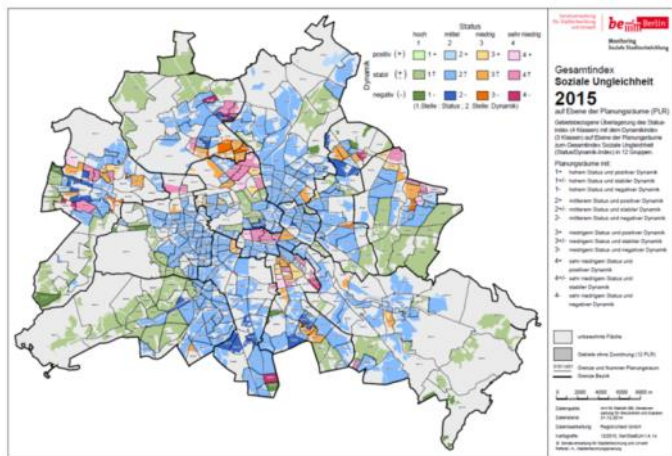
Gemeinsam mit den TeilnehmerInnen des „Runden Tisches Mobilität und Verkehr“ hat die Projektgruppe eine Reihe von Themen identifiziert, die im Workshop „Verdichtung und Nutzungsansprüche am Beispiel Innere Stadt“ diskutiert werden sollen. Der vorliegende Themensteckbrief gibt hierzu einen ersten Überblick. Er sollte den Workshop-TeilnehmerInnen dabei helfen, sich auf das Thema einzustimmen und ggf. eigene Fragen und eigene Positionen zu entwickeln.

Leitfragen für die Arbeitsgruppen

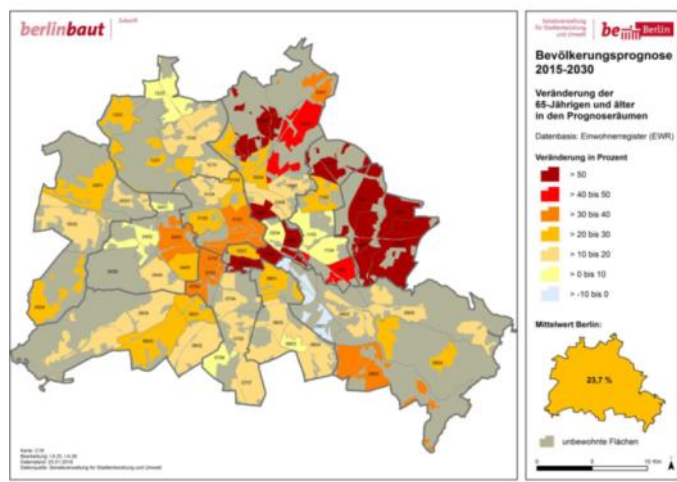
- Wie ist der aktuelle Stand der Entwicklungen?
- Welche zukünftigen Entwicklungen werden erwartet?
- Wie soll der StEP MoVe darauf reagieren?

Arbeitsgruppe 1: Verkehrliche Folgen sozialer Veränderungen

Berlin weist auf kleinräumiger Ebene teils erhebliche sozialstrukturelle Unterschiede auf. Diese dokumentiert und verfolgt das Monitoring Soziale Stadtentwicklung Berlin (MSS)².



Karte blau dargestellt). Gebiete mit niedrigem oder sehr niedrigem sozialem Status konzentrieren sich in der Inneren Stadt in den Bereichen Moabit, Wedding, Kreuzberg Nord, Neukölln Nord und Charlottenburg Nord. Mit Blick auf die langfristigen Trends der Entwicklungen stellt das MSS eine Abnahme der sozialen Problemlagen in der Inneren Stadt fest. Im Gegenzug sind die sozialen Benachteiligungen in der Äußeren Stadt weiterhin stark ausgeprägt. Im Ergebnis ist daher eine Peripherisierung („An-den-Stadtrand-Drängen“ bestimmter sozialer Benachteiligungsstrukturen) zu erkennen, wenngleich mit einem langsamen Verlauf. (Quelle: Monitoring Soziale Stadtentwicklung Berlin 2015)

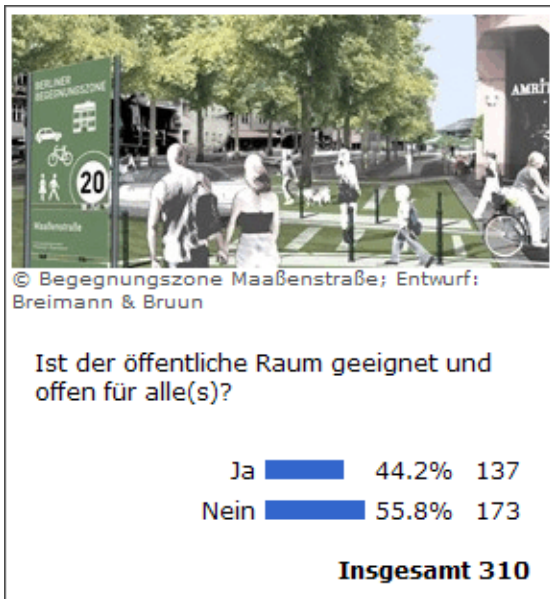


Laut MSS befinden sich in der Inneren Stadt nur einige wenige Gebiete mit hohem sozialen Status und stabiler bzw. positiver Dynamik (in der Karte grün dargestellt). In der Inneren Stadt am häufigsten vertreten sind Planungsräume, deren sozialer Status als durchschnittlich beschrieben werden kann (Status mittel, Entwicklungsdynamik stabil, in

Im Zuge der Wachsenden Stadt rechnet die Bevölkerungsprognose 2015-2030 für Berlin und seinen Bezirken für die Innere Stadt mit Einwohnerzunahmen im Bereich des Berliner Durchschnitts (7 Prozent 2015-2030) bzw. leicht darunter. Die Alterung, gemessen an der Zunahme der Menschen über 65 Jahre bis 2030, vollzieht sich in der Inneren Stadt weniger stark als in den östlichen Gebieten der Äußeren Stadt, jedoch deutlich stärker als in der westlichen Außenstadt.

² Das Monitoring Soziale Stadtentwicklung (MSS) dient der kleinräumigen Beobachtung von Veränderungen der soziostrukturellen Entwicklung in Teilgebieten der Stadt Berlin. Es wird seit 1998 als kontinuierliches Stadtbeobachtungssystem auf der Ebene der 447 Planungsräume (Lebensweltlich orientierte Räume) im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt erstellt. Das Monitoring bildet bezogen auf die vier Indikatoren Arbeitslosigkeit, Langzeitarbeitslosigkeit, Transferbezug (SGB II und XIII) sowie Kinderarmut (Transferbezug SGB II der unter 15-Jährigen) sowohl den aktuellen sozialen Status als auch die Entwicklungsdynamik (Veränderung Status über 2 Jahre).

Arbeitsgruppe 2: Aufenthaltsqualität und Gestaltung öffentlicher Raum



„Berlins Stadtgesellschaft verändert sich und besteht heute mehr denn je aus Menschen mit unterschiedlichen Lebensstilen und kulturellen Hintergründen. Egal ob Jung oder Alt, Mann oder Frau, Einzelne oder Gruppen: Jede*r nutzt den öffentlichen Raum im Alltag nach eigenen Vorstellungen und Bedürfnissen. Die Vielfalt der Nutzungsansprüche prägt das Stadtbild und präsentiert Berlin als eine lebenswerte und kreative Metropole. Gleichzeitig kollidieren diese Ansprüche an den öffentlichen Raum mit seinen Funktionen als Verkehrs-, Verkaufs- und Veranstaltungsraum sowie politischer Ort der Stadt. Öffentlicher Raum muss gestaltet werden und benötigt ein verändertes Management. Doch wie soll der öffentliche Raum in Zukunft aussehen?“³

Das fortgeschriebene Leitbild des StEP MoVe (Entwurf) für das Jahr 2050 formuliert als eine mögliche Antwort auf diese Frage folgende Vision: „Da in der ganzen Stadt weniger Autos unterwegs sind, konnten zahlreiche Straßen umgestaltet werden. Sie bieten nun mehr Platz für den öffentlichen Verkehr, für Fahrradfahrer und Fußgänger sowie für vielfältige städtische Nutzungen. Denn auf den Straßen und Plätzen der Hauptstadt findet das Leben statt. Ob Spielen in der Wohnstraße, Begegnung an der Straßenecke, Ausruhen auf der Parkbank, Joggen auf dem Bürgersteig, Mittagspause in der Innenstadt, organisierter Wochenmarkt, touristischer Ausflug oder einfach Bummel durch die Stadt: Der öffentliche Raum bietet Platz und Qualitäten für alle, ist attraktiv, barrierefrei und sicher.“



© Daniel Rudolph, Stadt, Land, Mensch FOTOGRAFIE



© SenUVK: Workshop Gehl Architects zum Kreuzungsbereich zwischen der S-Bahn-Station Messe Nord/ICC

³ Ankündigungstext und Grafik zum „2. Stadtforum 2015 - Wem gehört der öffentliche Raum“ am 22. Juni 2015; Abbildung: Ergebnis der Abstimmung während der Online-Debatte zum 2. Stadtforum 2015, Online unter: http://stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtforum/de/oeffentlicher_raum/index.shtml

Arbeitsgruppe 3: Neue Nutzungsansprüche: Logistik und Innovation

Logistik...

In einer Wachsenden Stadt wachsen auch die Ansprüche an Ver- und Entsorgung, an Lieferung und Logistik. Industrie und Produktion benötigen Rohstoffe, Zulieferungen und den Abtransport ihrer Waren und Erzeugnisse. Geschäfte, Hotels Restaurants, Banken und Büros sowie medizinische und soziale Einrichtungen müssen mit Waren aller Art für den Verkauf und Verbrauch beliefert werden.



Und auch das Lieferaufkommen privater Haushalte steigt stetig an. Das Buch vom Online-Versandhändler, der Lebensmittelkorb vom regionalen Bio-Bauern, der beim europäischen Floristen geordnete Blumenstrauß, die Waschmaschine vom Elektronikmarkt oder die Bierkisten vom Getränkehändler: Egal welche Ware, egal wann bestellt, die Kunden erwarten schnelle und zuverlässige Lieferungen. Damit steigen Aufkommen und Leistung im Wirtschaftsverkehr, vor allem auf der Straße. Auch der weitestgehend auf der Straße abgewinkelte Personenwirtschaftsverkehr nimmt zu, denn der Bedarf an Handwerkern, Wartungs- und Reparaturdiensten sowie Ärzten und Pflegepersonal, die alte und kranke Menschen zu Hause besuchen, steigt.

Anbieter und Kunden wollen Verlässlichkeit, Schnelligkeit und preiswerte Transporte. Dafür müssen sie ihr Ziel auch erreichen, und sie benötigen Platz zum Laden und Entladen. Doch woher nehmen?

Innovation...



Haltestelle war gestern, die Zukunft gehört den Apps! Über Mobilitätsplattformen vermittelte Angebote „kollaborativer“ Mobilität (z.B. Ride-sharing, Ridepooling, Ridematching) holen den Fahrgast an der Haustür ab. Wer lieber selber fährt, steigt in ein geteiltes Auto oder auf ein geteiltes Fahrrad (Car- und Bike-sharing).

Alles, was vier Räder hat, soll natürlich elektromobil fahren und jederzeit an einer Ladesäule abgestellt werden können, ohne lange suchen oder Umwege fahren zu müssen. Wie das Internet selber, so sollen auch internetbasierte bzw. internetvermittelte Angebote jederzeit und überall verfügbar sein. Flexibilisierung, Individualisierung und Digitalisierung: So lauten die Claims der neuen Mobilität. Die Mobilitätsplanung hält mit ihren Schlagworten dagegen: Parkplätze, Straßenraumverfügbarkeit, Aufenthaltsqualität.

Arbeitsgruppe 4: Kapazitätsengpässe

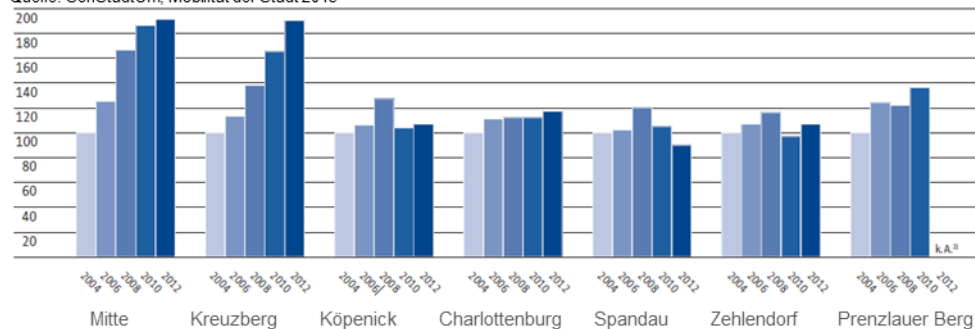
Radverkehr...

„In Berlin werden werktäglich etwa 1,5 Mio. Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. In den letzten 10 Jahren sind es jährlich etwa 50.000 Fahrten mehr geworden, ein weiterer Zuwachs ist erklärtes Ziel der Radverkehrsstrategie. Auf vielen Innenstadtrouten deuten sich jedoch bereits Kapazitätsengpässe an. [...] Maßnahmen, die gerade noch heutigen Mindeststandards entsprechen, könnten in Zukunft den Anforderungen nicht mehr genügen.“

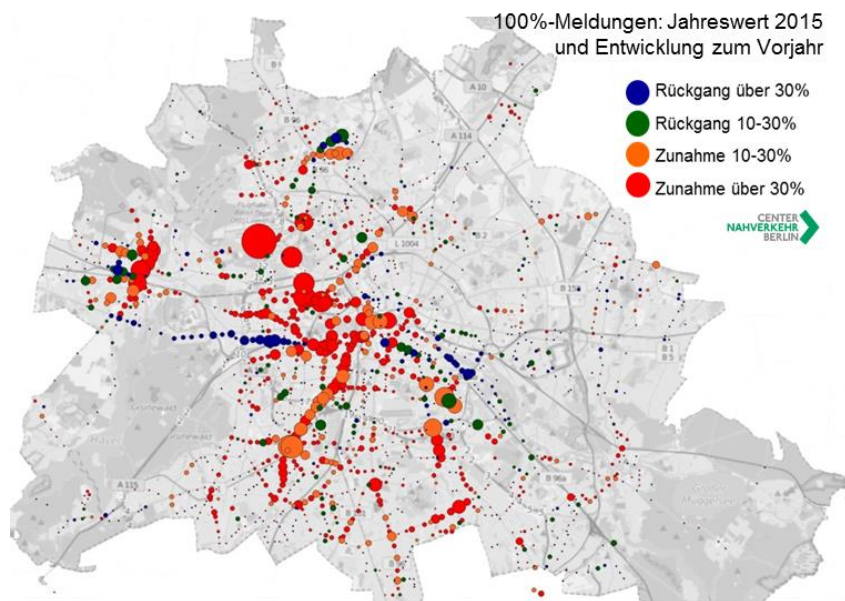
Quelle: Senatsbeschluss zur Radverkehrsstrategie für Berlin, 2013, S. 8 f.

Entwicklung des Fahrradverkehrs an ausgewählten Pegelpunkten
Relative Veränderung in Prozent (2004 = 100%)

Quelle: SenStadtUm, Mobilität der Stadt 2013



ÖPNV...



Quelle: NVP-Monitoringbericht 2013-2015 auf Grundlage Daten der BVG

„Die ab 2014 bei der BVG bestellten, zusätzlichen Verkehrsleistungen dienen nicht nur der Abdeckung der wachsenden Nachfrage, sondern sie sollen auch eine Entlastung bereits stark frequentierter und teilweise bereits überfüllter Angebote [oft in der Innenstadt] bewirken. Als Indikator für Überfüllungen dienen die vom Fahrpersonal abgegebenen 100-Prozent-Meldungen, die anzeigen, wann ein Bus oder eine Bahn so

voll ist, dass keine weiteren Fahrgäste mehr einsteigen können. Ein Überblick über die Veränderungen der 100-Prozent-Meldungen von 2014 und 2015 ist der Abbildung zu entnehmen.“

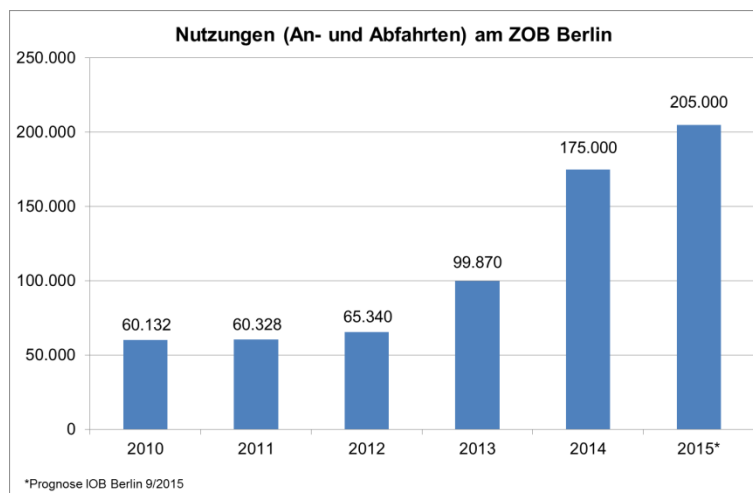
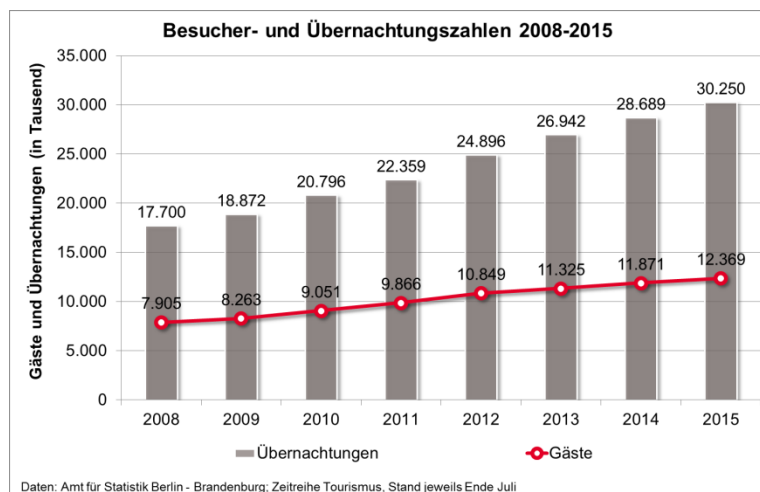
Quelle: NVP-Monitoringbericht 2013-2015 (Entwurf)

Arbeitsgruppe 5: Tourismus und Reisebusse

Berlin ist immer eine Reise wert! Jahr für Jahr zieht die Stadt mehr Besucher*innen aus dem In- und Ausland an. Tourismus ist zu einer der wichtigsten wirtschaftlichen Standbeine der Hauptstadt geworden. Doch die zunehmende Zahl der Berlin-Besucher*innen birgt auch neue Herausforderungen.

Touristen, die sich in der Stadt bewegen, nutzen häufig den ÖPNV. Insbesondere auf den

stark nachgefragten Strecken der Innenstadt kann dies in Stoßzeiten dazu führen, dass Busse und Bahnen an die Kapazitätsgrenze gelangen: Die Innenstadt-Buslinien 100 und 200 sowie die Flughafen-Linie TXL gehören zu den am häufigsten überfüllten Busangeboten. Auf vollen Bahnhöfen suchen die Gäste häufig vergeblich nach Orientierungsmöglichkeiten, die für ausländische Besucher*innen so wichtige mehrsprachige Information im Regel- und Störfall ist keine Selbstverständlichkeit. Vor allem jüngere Menschen lernen die Stadt auch gern vom Fahrrad aus kennen. Angesichts der vielen Attraktionen richtet sich ihre Aufmerksamkeit dabei nicht auf den Straßenverkehr. Ablenkungen bergen jedoch auch Risiken - für ihre eigene und die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer.



Zunehmend nutzen die Menschen Fernbusse, um nach Berlin zu gelangen: 17.000 Fahrgäste verzeichnet der ZOB täglich, an Feiertagen kann die Zahl der Reisenden auf 25.000 ansteigen (Quelle: BVG, Stand 02/2016). Um die erforderlichen Kapazitäten zu erhalten und zu schaffen, investiert das Land mehr als 14 Mio. Euro in den Ausbau der Anlage.

Doch nicht alle Bus-Reisen enden und beginnen am ZOB. Reiseanbieter aus Deutschland und Europa bieten Bustouren und Stadtrundfahrten in die Hauptstadt an. Sie steuern die Sehenswürdigkeiten direkt an und durchfahren, halten und parken natürlich in der Innenstadt. Dadurch verbrauchen sie Platz, sie verursachen Lärm und Emissionen, oft halten sie den Verkehrsfluss auf - zum Ärger der anderen Verkehrsteilnehmenden. Zunehmend werden Forderungen laut, Reisebusse aus der Innenstadt heraus zu halten bzw. die Ein- und Ausfahrten stärker zu regulieren.

Arbeitsgruppe 6: Verkehrsfolgen: Luft und Lärm

Die Lebensqualität in der Stadt wird maßgeblich durch Verkehrsfolgen beeinflusst. Die Menschen möchten mobil sein, aber sie möchten auch in einem Umfeld leben, in dem ihre Gesundheit nicht beeinträchtigt wird. Das betrifft zum einen Verkehrssicherheit, zum anderen die besonders intensiv diskutierten Aspekte Lärmschutz und Luftreinhaltung.

Lärm ...

Lärm ist eine der gesundheitsgefährdenden Folgen des Verkehrs. Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans 2007-2012 haben bereits eine Entlastung von 40.000 Anwohnern nachts im Hauptstraßennetz bewirkt. Diese Entlastung konnte u.a. dank des Tempo-30-Nachtkonzepts sowie durch Fahrbahnsanierung und Straßenraumgestaltung erreicht werden. Auf Grundlage des Lärmaktionsplans 2013-2018 sollen diese und weitere Maßnahmen fortgesetzt werden. Ziel ist es, die Lärmbelastung in Hauptnetzstraßen für mindestens 100.000 Anwohner, die nächtlichen Pegeln oberhalb 60 dB(A) ausgesetzt sind, zu vermindern und Lärmbelastungen oberhalb 65 dB(A) nachts ganz zu vermeiden. In der Wachsenden Stadt mit zunehmender Innenverdichtung sind jedoch neue Lärmkonflikte möglich, z.B. durch weitere Verkehrszunahme oder neue Wohnbebauung entlang lauter Verkehrswege.



Pegelbereiche LNight in dB(A)	> 50 bis 55	> 55 bis 60	> 60 bis 65	> 65 bis 70	> 70
Anzahl der Menschen 2012	168.200	150.100	121.600	24.300	300
Anzahl der Menschen 2007	183.800	146.400	135.300	56.300	1.400

Luft ...

In den vergangenen Jahren wurden viele Anstrengungen unternommen, die Luftqualität zu verbessern. Unter anderem durch die Umweltzone konnten erhebliche Verbesserungen bei PM10/Ruß erzielt werden. Nicht befriedigend ist hingegen die Entwicklung bei den Stickoxidemissionen (NO₂). Grund für die „magere Bilanz“ ist der bisher anwachsende Anteil von Diesel-

Schadstoff	Hauptquellen aus Berliner Sicht	Status
SO ₂	Kraftwerke, Industrie, Hausheizung	☺ seit 20 Jahren Problem gelöst
CO, Pb, HM	Kfz-Verkehr, Metallindustrie	☺ War nie ein Problem
Benzol	Verkehr	☺ seit 10 Jahren Problem gelöst
PAH	Kfz-Verkehr, Hausheizung	☺ Seit 5 Jahren Problem gelöst
Ozon	Großräumige Verfrachtung	☹ Verschwindendes Problem, auf nationaler & EU Ebene zu lösen
PM _{2.5}	Großräumige Verfrachtung, Kfz-Verkehr	☺ Seit 5 Jahren kein Problem mehr
PM ₁₀	Großräumige Verfrachtung, Kfz-Verkehr	☹ Noch problematisch in Jahren mit ungünstigen Wetterlagen, lokaler Anteil hat abgenommen
NO ₂	Kfz-Verkehr (vor allem Diesel)	☹ Ernstes Problem

Pkw (von 20 Prozent in 2005 auf jetzt fast 35 Prozent), für die fast keine Verbesserung der realen Fahremissionen eingetreten sind. Die laufenden Verfahren gegen die Bundesregierung und die Klagen der DUH gegenüber verschiedenen Städten, darunter Berlin, bzw. einige der erfolgten Urteile machen deutlich, dass Städte hier eigenen Handlungsbedarf haben und aktiv gestalten müssen.

Zentrale Ergebnisse aus dem Workshop

- *Wie ist der aktuelle Stand der Entwicklungen? Welche zukünftigen Entwicklungen werden erwartet?*

Mit der positiven Bevölkerungsentwicklung steigt auch die Verkehrsnachfrage, mehr Menschen sind in der Stadt unterwegs und das Anspruchsdenken wächst. Da das Wachstum auch die äußeren Stadtbereiche und das Umland erfasst, entstehen längere Fahrtwege und höhere Verkehrsaufwände, die nicht nur, aber insbesondere in der Inneren Stadt, zu Kapazitätsengpässen bei Radinfrastruktur und öffentlichem Verkehr führen.

Unklar ist noch, wie sich die Alterung der Bevölkerung und das Mobilitätsverhalten der Zukunft bei allen Alters- und Bevölkerungsgruppen auf den Verkehr auswirken werden.

Als relevante Entwicklungen im Bereich Wirtschaftsverkehr wurden u.a. zunehmende Frequenzen, kleinere Lieferfahrzeuge, steigende Anzahl von Halten und längere Verweildauer in den Quartieren benannt, die sich auch zukünftig fortsetzen werden.

- *Wie soll der StEP Mobilität und Verkehr 2030 darauf reagieren?*

Die fuß- und radverkehrsaffine polyzentrische Struktur Berlins ist zu erhalten. Eine gute ÖV-Erschließung in der Äußeren Stadt und im Umland wirkt sich positiv auf die verkehrlichen Verhältnisse in der Inneren Stadt aus. Daher sind verkehrliche Erschließungsdefizite in den Außenbereichen zu lösen, weil sie sonst auch zum Problem der Inneren Stadt werden.

Für die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens – hin zum Umweltverbund (ÖV, Fuß, Rad) – aller Altersschichten ist eine gezielte, lebenslange Bewusstmachung erforderlich. Um dem Handlungsdruck bei der Luftreinhaltung zu entsprechen, scheint eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs wichtiger als technische Ansätze, wie z.B. die Förderung der Elektromobilität. Darüber hinaus sind auch Belange des Klimaschutzes und der allgemeinen Lebensqualität von Bedeutung.

In Zeiten des zunehmenden Online-Handels müssen Lösungen für den Wirtschaftsverkehr/Lieferdienste insbesondere für die „Letzte Meile“ entwickelt werden – z.B. Pick-Up-Dienste anstatt (Einzel-)Hauslieferungen. Auch Fahrerassistenzsysteme, die Unfallrisiken reduzieren, sollten weiterentwickelt werden.

- *Gibt es besonders wirksame und/oder umstrittene Maßnahmen?*

Diskutiert wurde u.a. eine (teilweise) Trennung der Verkehrsnetze ÖV/Kfz/Rad. Dabei wäre der Kfz-Verkehr beispielsweise konsequent auf den Hauptverkehrsstraßen zu konzentrieren, die jedoch auch weiterhin Platz für den ÖPNV und den Radverkehr bieten müssen. Das Nebennetz könnte dadurch frei von Durchgangsverkehren gehalten werden (weiterhin offen für Anlieger und Lieferverkehre). Dadurch entstünden im Nebennetz mehr Bewegungsräume für Rad- und Fußverkehr sowie für weitere Nutzungen/Aktivitäten.

Aber: Erschließung für Anwohner*innen muss gewährleistet bleiben. Und: vor allem in den nächsten Jahren werden viele Senior*innen automobil unterwegs sein.

Dokumentation des Workshops „Wachstumsachse Süd-Ost: Impulsgeber BER für stadtstrukturelle Entwicklungen“ am 19. Mai 2017

Die Eröffnung des Großflughafens BER wird absehbar eine Reihe von Wachstums- und Entwicklungsimpulsen insbesondere im Berliner Süd-Ost-Raum auslösen. In der Folge werden sich auch Aufkommen und Leistung im privaten, im öffentlichen sowie im Güter- und Wirtschaftsverkehr verändern. Davon betroffen ist insbesondere der Bezirk Treptow-Köpenick, dessen Entwicklung und Verkehrsgeschehen bereits heute eine hohe Dynamik verzeichnen. Daraus ergeben sich folgende Fragen, wie beispielsweise:

- Wie können wirtschaftliches Wachstum und der sich daraus ergebende Verkehr in Berlin umwelt- und sozialverträglich gestaltet werden?
- Wie muss die Planung mit gebündeltem Bevölkerungszuwachs im Berliner Raum und dem Umland und damit steigenden Stadtumlandverkehren umgehen?
- Welche Erschließungsdefizite bestehen und müssen behoben werden?

Auf diese und andere Fragen muss der StEP MoVe eine Antwort finden. Seine Aufgabe ist es, strategische Leitlinien und Maßnahmen zu entwickeln sowie Vorgaben dazu zu treffen, wie auf verschiedene Entwicklungen reagiert werden soll.

Gemeinsam mit den Teilnehmer*innen des „Runden Tisches Mobilität und Verkehr“ hat die Projektgruppe eine Reihe von Themen identifiziert, die im Workshop „Wachstumsachse Süd-Ost: Impulsgeber BER für stadtstrukturelle Entwicklungen“ diskutiert werden sollen. Der vorliegende Themensteckbrief gibt hierzu einen ersten Überblick. Er soll den Workshop-Teilnehmer*innen dabei helfen, sich auf das Thema einzustimmen und ggf. eigene Fragen und eigene Positionen zu entwickeln.

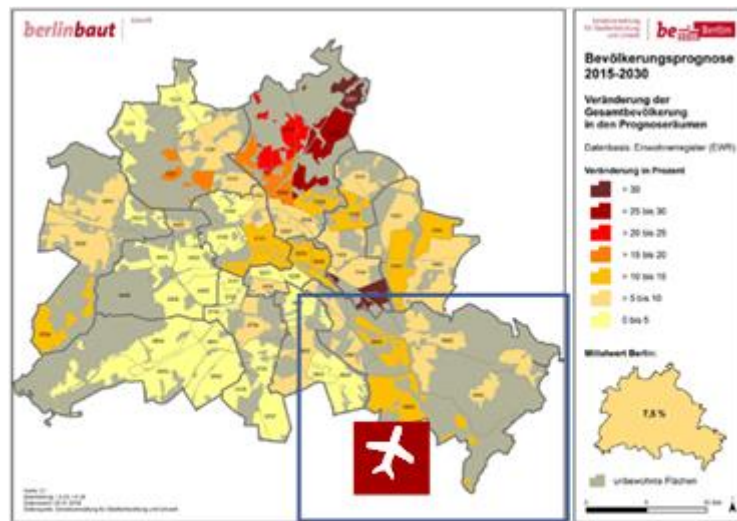
Leitfragen für die Arbeitsgruppen

- Welche strukturellen und verkehrlichen Entwicklungen bestehen im und Erwartungen für den Süd-Ost-Raum?
- Welche besonderen Entwicklungsimpulse und Auswirkungen ergeben sich durch den Flughafen BER?
- Was sind die Handlungserfordernisse für den StEP Mobilität und Verkehr?

Arbeitsgruppe 1: Wachstumsachse Süd-Ost – Stadtstrukturelle und verkehrliche Entwicklungen

Bevölkerungszuwachs und wirtschaftliche Entwicklung

Im Zuge der Wachsenden Stadt erwartet die Bevölkerungsprognose 2015-2030 für Berlin und für die Bezirke der Äußeren Stadt eine Bevölkerungszunahme über dem Berliner Durchschnitt. Demnach ist in Treptow-Köpenick ein Wachstum von +9,8 Prozent und in Neukölln von +4,4 Prozent bis 2030 zu erwarten. Für den angrenzenden Landkreis Dahme-Spreewald ist gemäß der Bevölkerungsprognose Brandenburg 2014-2040 ein geringfügiger Anstieg bis 2030 (von 160.800 auf 162.000 Einwohner) und anschließend ein Rückgang auf 158.800 Einwohner bis 2040 prognostiziert. Wachsende Einwohnerzahlen bringen Bedarf an mehr und neuem Wohnraum sowie großräumige verkehrliche Auswirkungen mit sich. Neue Wohnungsbauschwerpunkte finden sich beispielsweise in Johannisthal, Adlershof, Dammvorstadt. Die dynamischen Wachstumsprozesse im Berliner Südosten zeigen sich insbesondere mit dem Wissenschaftsstandort Adlershof oder der HTW.



Stadtumlandverkehre und Verkehrsfolgen

Nicht nur die Berliner Bevölkerung wächst, sondern auch die Wirtschaft. Arbeitsplätze entstehen vorwiegend im Bereich Dienstleistungen, aber auch in Industrie, Produktion, Handel und Gewerbe. Neben dem Arbeitsplatzschwerpunkt Innenstadt entstehen neue Standorte, teilweise durch Verdichtung bzw. Angliederung an bestehende Standorte. In der Folge verändern sich Verkehrsströme klein- und großräumig, aufgrund einer Zunahme bzw. Veränderung von Arbeitswegen ebenso wie aufgrund veränderter Verflechtungen im Waren- und Güterverkehr (Ver- und Entsorgung, Anlieferung von Rohstoffen und Waren, Transport von Produkten, etc.).

Der Südostraum ist mit einer guten ÖPNV-Anbindung ausgestattet. Besonders in den Stadtrandbereichen sind jedoch noch Verbesserungen für den Umweltverbund (neben dem ÖPNV auch Fuß- und Radverkehr) nötig. Die sehr hohe Verkehrsbelastungen an den übergeordneten Hauptverkehrsstraßen (z.B. Adlergestell) sind mit entsprechenden Auswirkungen durch Luftbelastungen, Lärm und Schadstoffe verbunden. Der Raum verfügt über einen hohen Flächenanteil an touristischen und Grünflächen.

Arbeitsgruppe 2: Impulsgeber BER

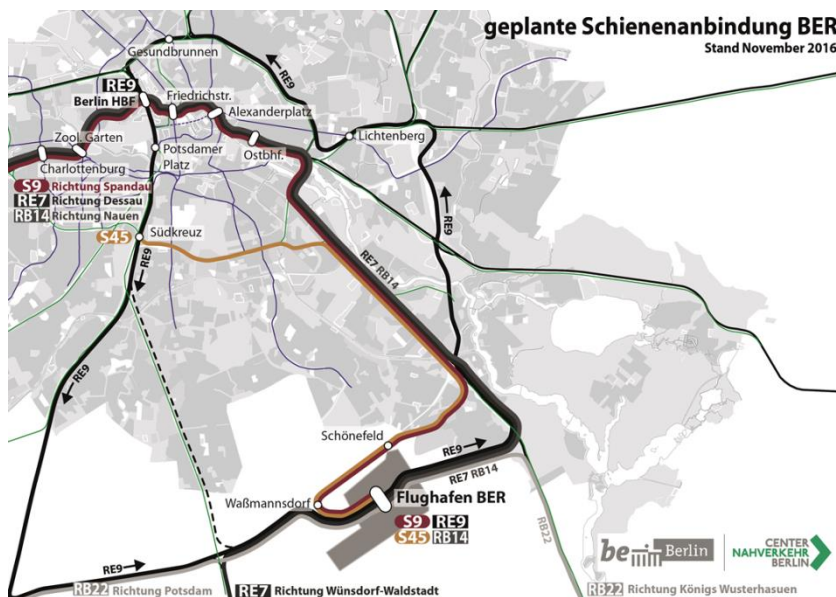
Wirtschaftsfaktor

2030 ist der Transformationsraum Schöne-weide-Adlershof-BER ein etablierter und gefragter Flughafenstandort von internationalem Rang, der für einen nachhaltigen und zukunftsweisenden Umgang mit dem Flugverkehr und seinen lokalen Komponenten steht. Der BER wird erhebliche Arbeitsplatzangebote in der Region schaffen, dabei insbesondere Entwicklungsimpulse für den Raum zwischen dem Flughafen und der Berliner Innenstadt sowie für das Umland setzen. Vor allem für die flughafenaffinen Dienstleistungs-, Gewerbe- und Logistikflächennachfrager sind adäquate Angebote im unmittelbaren Umfeld des Flughafens vorzubereiten und zu qualifizieren. Daneben sind auch Angebote für moderne Informations- und Kommunikations-, Bio- und Life-Science-Technologien geplant.



Quelle: Masterplan Gateway BBI

Verkehrliche Entwicklungen



Angeichts des aktuellen Anstiegs des Passagieraufkommens im Flugverkehr und des gleichzeitig anwachsenden Wirtschaftswachstums (Gewerbe, Wohnen) in den Brandenburger Umlandgemeinden ist mit einer Zunahme der Kunden- und Wirtschaftsverkehre im Einzugsgebiet des BER zu rechnen. Es gilt daher, die Verkehrsanbindung des BER weiter zu verbessern (Dresdner

Bahn, verstärkte Angebote im schienengebundenen Personennahverkehr und übrigen ÖPNV). Auch für die Einbindung des BER ins Straßennetz wurden wichtige Investitionsmaßnahmen ergriffen und Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen ausgebaut.

Neue Herausforderungen ergeben sich aus der geplanten Erweiterung des BER und das damit zukünftig erwartete weiter erhöhte Fluggastaufkommen.

Zentrale Ergebnisse

- *Wie ist der aktuelle Stand der Entwicklungen? Welche zukünftigen Entwicklungen werden erwartet?*

Aus Sicht des Bezirkes Treptow-Köpenick steht Berlin mit den Veränderungen am Standort BER und den bezirklichen Entwicklungen im Hinblick auf die bereits bestehenden und darüber hinaus erwachsenden Kapazitätsprobleme bei der verkehrlichen Infrastruktur vor einer großen Herausforderung.

Aus Sicht der Flughafengesellschaft ist die landseitige Verkehrsanbindung des BER unproblematisch. Der Flughafen verfügt über eine leistungsfähige Anbindung an die BAB A 113 und mit dem Bahnhof unterhalb des Terminals über eine gute ÖPNV-Anbindung

Neue Herausforderungen erwachsen jedoch aus einer Entwicklung im Umfeld des Flughafens und einer möglichen Erweiterung des BER (derzeit drei Szenarien in Diskussion, erfordern teilweise neue infrastrukturelle Anbindung; zudem Wohnflächen und Gewerbeflächen für bis zu 80 Tausend Beschäftigte im Umfeld des Flughafens geplant)

Teilweise kontrovers diskutiert:

- Errichtung einer „eigenen kleinen Flughafenstadt“ mit Einkaufseinrichtungen etc.
- Durch wachsende Fluggast- und Beschäftigtenzahlen sind weitere Kapazitätsengpässe Richtung Innenstadt zu erwarten.
- Umgang mit strukturellen Entwicklungen im Umland von Berlin/im Umfeld des Flughafens im Land Brandenburg resultieren ebenso in neue verkehrliche Herausforderungen (Quell- und Zielverkehre, Durchgangsverkehre Berlin)

- *Wie soll der StEP Mobilität und Verkehr 2030 darauf reagieren?*

Neben einer Betrachtung der Fluggastzahlen sind zukünftige Überlegungen auch auf die Arbeitsplatz- und Einwohnerpotenziale abzustellen, zu berücksichtigen ist nicht nur der flughafeninduzierte Verkehr, sondern auch der Alltagsverkehr.

Förderung der Alternativen zum motorisierten Individualverkehr sowie Förderung neuer Mobilitätsformen; Überprüfung der Möglichkeiten der Verkehrstelematik

Integrierte Planung mit Brandenburg sowie Steuerungsanspruch des StEP realisieren

Dokumentation des Workshops „Stadtumlandverkehre in der Hauptstadtregion am Beispiel des Südwestraumes und Erschließungsdefizite in sich wandelnden Räumen am Beispiel des Bezirkes Spandau“ am 15. September 2017

Berlin wächst und das Umland wächst mit. In Berlin und in Brandenburg entstehen neue Siedlungsgebiete und neue Arbeitsplätze, einhergehend mit wachsenden Stadtumlandverkehren und deren Folgen. Spandau ist mit den Herausforderungen von sozialer Ungleichheit und Defiziten der ÖV-Erschließung oder Bedienung innerhalb des Bezirkes sowie in andere Stadtteile konfrontiert. Die Wachstumsentwicklungen sowie ihre Auswirkungen sind schon heute spürbar und das vor allem im Südwesten und in Spandau bzw. dem Entwicklungsband West, gepaart mit ihren jeweils eigenen spezifischen Herausforderungen. Zukünftig werden Einwohnerzahlen, wirtschaftliche Aktivitäten und Verkehre weiter zunehmen. Die Verbesserung der ÖV-Bedienung, der Kapazitätsausbau und die Behebung sozialer Ungleichheiten in Spandau wird voraussichtlich eine langfristige Aufgabe bleiben. Daraus ergibt sich eine Reihe von Fragen, wie beispielsweise:

- Pendeln zwischen dem Haus im Grünen und dem Job im Zentrum - SPNV statt Stau?
- Wie kann Wachstum und der sich daraus ergebende Verkehr in Berlin umwelt- und sozialverträglich gestaltet werden?
- Wie können ÖV-Erschließungsdefizite effektiv kurz- bis mittelfristig behoben werden?

Auf diese und andere Fragen muss der StEP MoVe eine Antwort finden. Seine Aufgabe ist es, strategische Leitlinien und Maßnahmen zu entwickeln sowie Vorgaben dazu zu treffen, wie auf verschiedene Entwicklungen reagiert werden soll.

Gemeinsam mit den Teilnehmer*innen des „Runden Tisches Mobilität und Verkehr“ hat die Projektgruppe eine Reihe von Themen identifiziert, die im Workshop „Stadtumlandverkehre in der Hauptstadtregion am Beispiel des Südwestraumes und Erschließungsdefizite in sich wandelnden Räumen am Beispiel des Bezirkes Spandau“ diskutiert werden sollen. Der vorliegende Themensteckbrief gibt hierzu einen ersten Überblick. Er soll den Workshop-Teilnehmer*innen dabei helfen, sich auf das Thema einzustimmen und ggf. eigene Fragen und eigene Positionen zu entwickeln.

Leitfragen für die Arbeitsgruppen

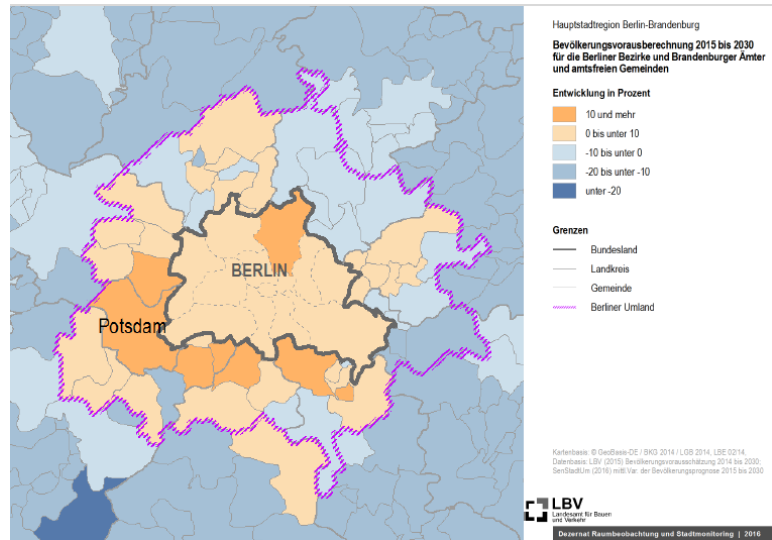
- Wie ist der aktuelle Stand der Entwicklungen?
- Welche zukünftigen Entwicklungen, positiv wie negativ, werden erwartet?
- Welche Handlungserfordernisse ergeben sich daraus?

Block I: Verkehrliche Auswirkungen des Wachstums in Berlin und Umland

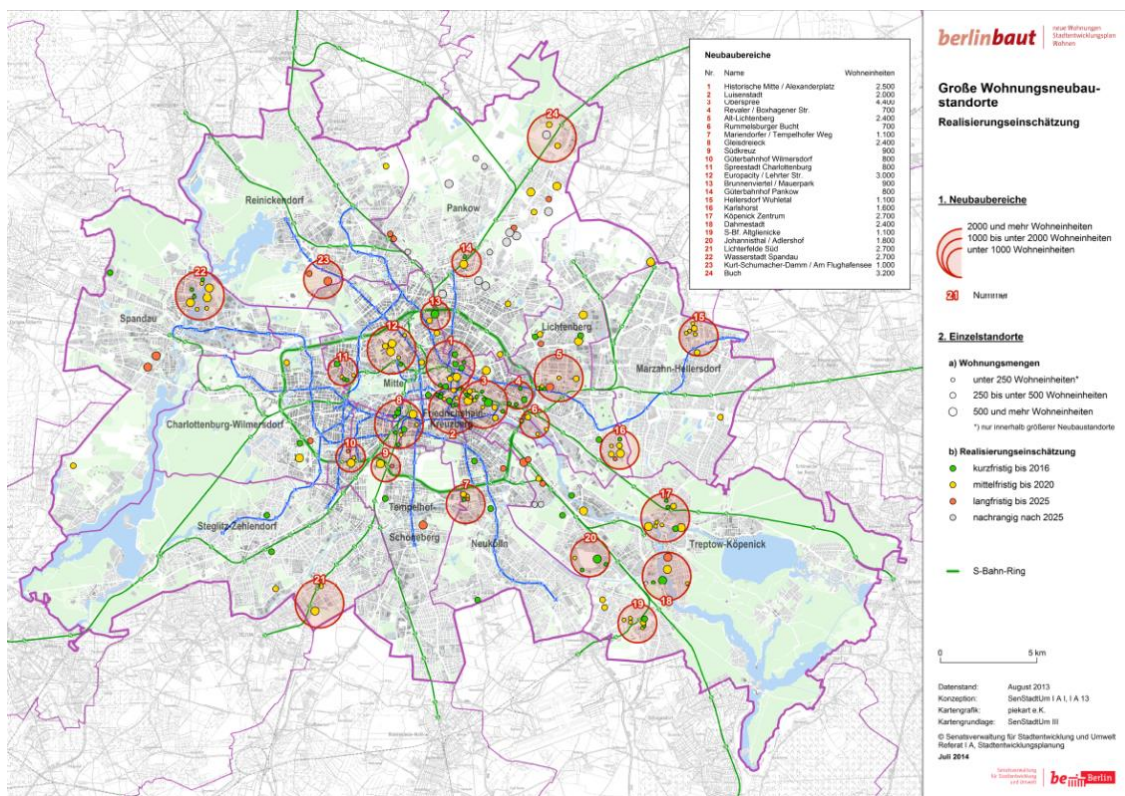
Wohnentwicklung in Berlin und im Umland

Im Zuge der Wachsenden Stadt rechnet die Bevölkerungsprognose 2015-2030 für Berlin und für die Bezirke der Äußeren Stadt mit Einwohnerzunahmen über dem Berliner Durchschnitt z.B. in Spandau mit + 7,7 Prozent 2015-2030.

Auch Brandenburg rechnet bis 2027 mit moderat wachsenden Einwohnerzahlen im an Berlin grenzenden Umland. Insbesondere im Südwesten von Berlin zeichnet sich diese Entwicklung ab. Nach 2027 wird der Bevölkerungsstand vsl. auf dem erreichten Niveau stagnieren. Bis 2040 wird gesamthaft mit einer Zunahme der Bevölkerung im Berliner Umland um (+ 57.000 Personen, entspricht 6,2 Prozent) gerechnet.



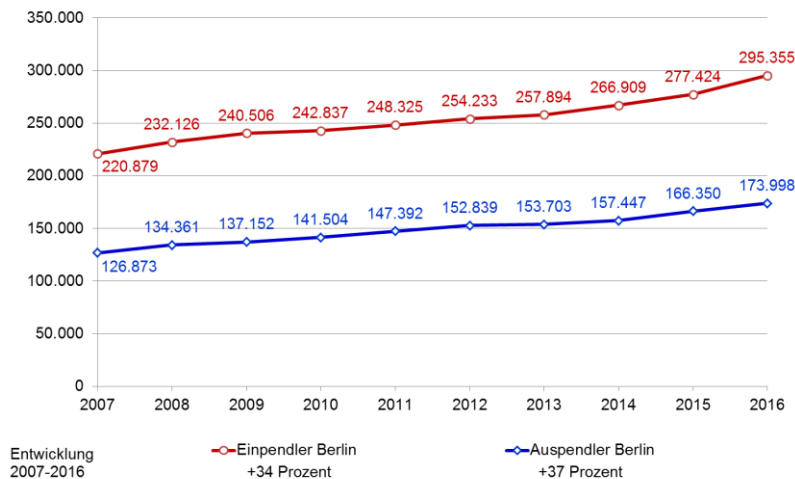
Wachsende Einwohnerzahlen bringen Bedarf an mehr und neuem Wohnraum mit sich. Neben der Verdichtung bestehender Wohngebiete werden auch neue Wohnungsbaustandorte entwickelt. In Berlin wie auch im angrenzenden Umland Brandenburgs sind zahlreiche Wohnungsbauvorhaben bereits begonnen oder in Planung.



Verkehrsentwicklung Stadtumlandverkehre

Die Zahl der Pendlerinnen und Pendler, die außerhalb Berlins wohnen und täglich zur Arbeit in die Hauptstadt kommen bzw. umgekehrt, von Berlin aus ihre Arbeitsplätze außerhalb des Stadtgebiets erreichen müssen, steigt seit Jahren kontinuierlich an.

Im Jahr 2016 pendelten über 295.000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nach Berlin ein, in Gegenrichtung stieg die Zahl der Auspendler*innen auf fast 174.000 an.

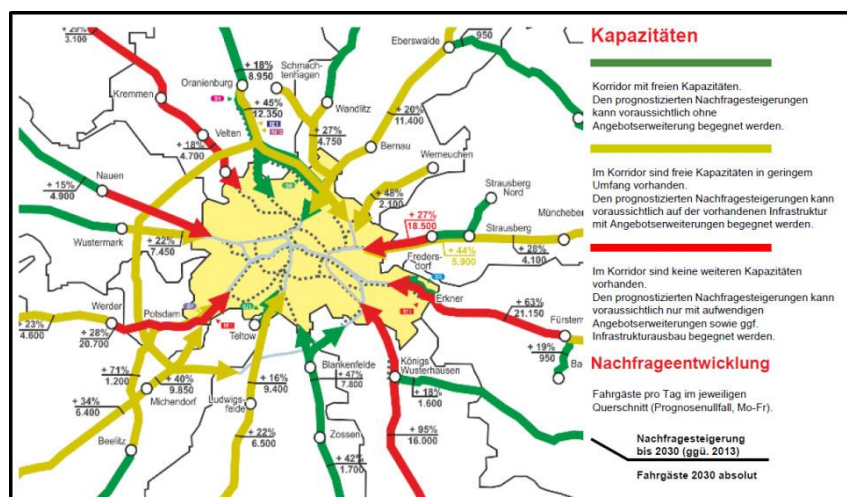


Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Gemeindedaten)

Für die Zukunft ist mit einer weiteren Zunahme der Pendlerzahlen zu rechnen. Treiber sind insbesondere die Zuwanderung in die Hauptstadtregion, die sich auch in der Bevölkerungszunahme im Umland niederschlägt, im Zusammenhang mit der fortgesetzt positiven Entwicklungsdynamik der Wirtschaftsbereiche.

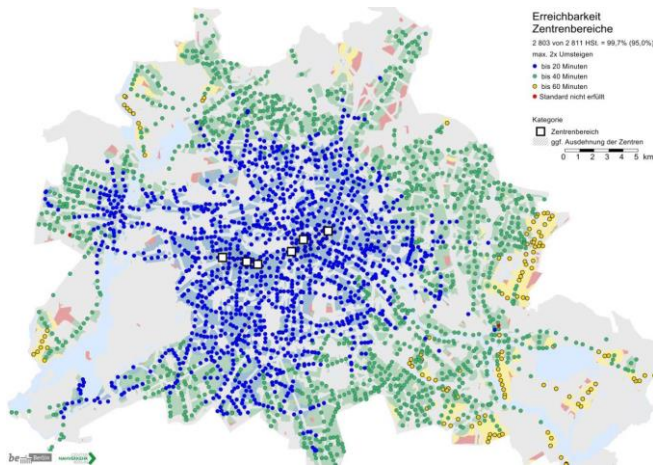
Ausfallstraßen sind stark befahren und besonders häufig von Stau betroffen. Für Berufspendler*innen mit dem Pkw sind die Parkplätze in der Innenstadt knapp und zudem häufig bewirtschaftet. In Berlin und Brandenburg gibt es eine ganze Reihe größerer und kleiner Park-and-Ride-Anlagen für die Möglichkeit, mit dem Pkw zu einem Haltepunkt des ÖPNV zu fahren, dort zu parken und mit dem ÖV das Ziel zu erreichen.

Berufspendlerwege von und nach Berlin werden zu 34 Prozent mit Bahnen und Bussen zurückgelegt. Doch auch die Bahn-Pendler sind auf vielen Verbindungsstrecken vom Umland nach Berlin durch fehlende oder kaum freie Kapazitäten belastet. Für Angebotserweiterungen ist hier laut VBB-Korridoruntersuchung auf einigen Relationen der Bau neuer Infrastrukturen und Angebotserweiterungen notwendig. Im Herbst 2017 soll der Brandenburger Landesnahverkehrsplan 2018-2022 veröffentlicht werden, der über den Umgang mit den Kapazitätsengpässen Aufschluss gibt.



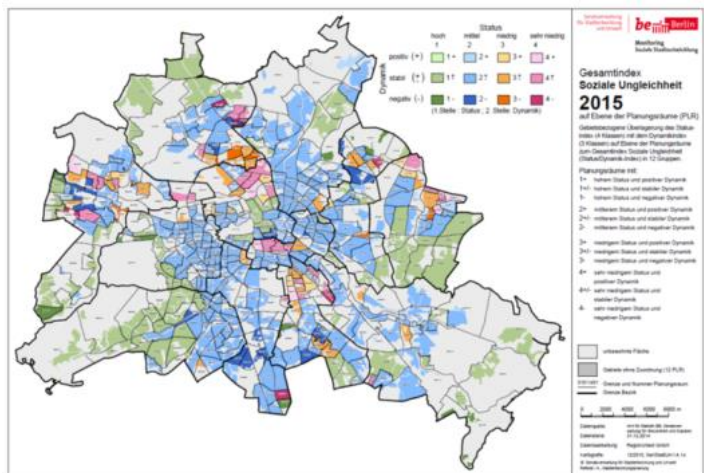
Quelle: VBB GmbH

Neue Wohnungsbaustandorte umfassen die Wasserstadt Oberhavel - dort entstehen über 2.500 Wohnungen. In Gartenfeld in Spandau-Siemensstadt sind ca. 5.000 Wohneinheiten geplant. Neben Großprojekten gibt es mehrere kleinere Wohnungsbauprojekte. 2016 genehmigte das Bauamt Anträge von 1.120 Wohneinheiten und damit mehr als doppelt so viele Anträge wie im Vorjahr.



Die unterdurchschnittliche und schlechte ÖV-Bedienung wird aus dem Monitoringbericht 2013-2015 zum Nahverkehrsplan 2014-2018 deutlich: In Teilen Spandaus, insbesondere im Süden, erreichen die Anwohner das Zentrum Berlins per ÖV nur mit Reisezeiten bis 40, teilweise sogar bis 60 Minuten. Zudem werden zeitliche Bedienungsstandards nicht auf allen Buslinien eingehalten.

Laut Monitoring Soziale Stadtentwicklung⁴ durchläuft Spandau derzeit eine in manchen Gebieten positive, in anderen Gebieten allerdings negative Entwicklung hinsichtlich des sozialen Status. Gebiete mit einem hohen Grad sozialer Benachteiligung existieren in un-



Monitoring Soziale Stadtentwicklung⁴ durchläuft Spandau derzeit eine in hohem Maße negative Entwicklung hinsichtlich sozialer Benachteiligung existieren in unmittelbarer Nachbarschaft zu Gebieten mit hoher Dynamik, in denen sich eine Verbesserung des sozialen Status abzeichnet. Mit Blick auf die langfristigen Entwicklungstrends stellt das MSS weiterhin stark ausgeprägte soziale Benachteiligungen in der Äußeren Stadt fest. Im Ergebnis ist daher eine Peripherisierung („Anden-Stadtrand-Drängen“ bestimmter sozialer Benachteiligungsstrukturen) zu erkennen, wenngleich mit einem langsamen Verlauf.

⁴ Das Monitoring Soziale Stadtentwicklung (MSS) dient der kleinräumigen Beobachtung von Veränderungen der soziostrukturellen Entwicklung in Teilgebieten der Stadt Berlin. Es wird seit 1998 als kontinuierliches Stadtbeobachtungssystem auf der Ebene der 447 Planungsräume (Lebensweltlich orientierte Räume) im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt erstellt. Das Monitoring bildet bezogen auf die vier Indikatoren Arbeitslosigkeit, Langzeitarbeitslosigkeit, Transferbezug (SGB II und XIII) sowie Kinderarmut (Transferbezug SGB II der unter 15-Jährigen) sowohl den aktuellen sozialen Status als auch die Entwicklungsdynamik (Veränderung Status über 2 Jahre).

Block II, Arbeitsgruppe 2: Südwesten/Steglitz



Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

Im Vergleich zum Vorjahr ein Wachstum von 1,6 Prozent (Konjunkturtelegramm Land Brandenburg, Stand 08.08.2017).

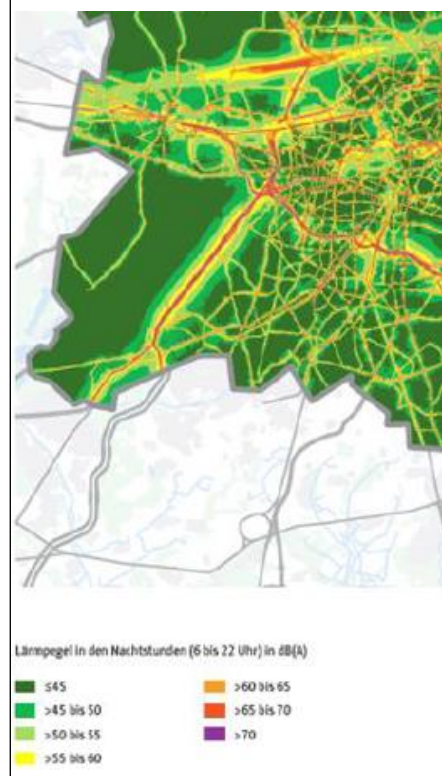
Nicht nur die Pendlerverkehre von Brandenburg nach Berlin, sondern auch von Berlin nach Brandenburg wachsen an. Für die Pendler, die für den Weg in die Innenstadt auf die Schiene umsteigen wollen, treten neben Staus auf Ausfallstraßen vermehrt Parkplatzprobleme an S- und Regionalbahnhöfen auf. In Lichterfelde Süd beispielsweise sorgen viele Fahrzeuge aus den umliegenden Ortschaften für Parkplatzmangel und lange Parksuchverkehre. Selbst Fahrradabstellplätze sind an vielen Umsteigepunkten knapp. Die Brandenburger Landesregierung plant in ihrer Mobilitätsstrategie 2030 dichtere SPNV-Takte und Angebote für Parkplatzsuchende, insbesondere für solche, die ihr Fahrzeug zum nächsten Umsteigepunkt mit Mitfahrenden teilen. Derzeit wird überlegt, inwiefern Radschnellverbindungen die Pendler*innen zum Umstieg auf das Fahrrad bewegen könnten.

Die Verkehrsfolgen für den Teilraum bestehen in Belastungen der Anwohner*innen durch Lärm und Luftschadstoffe. Teilweise wird aufgrund des stockenden Verkehrs auf der B1 auf andere Straßen auch durch Wohngebiete ausgewichen.

Das Umland Berlins wächst in Bezug auf Bevölkerung und Arbeitsplätze. Brandenburgs Wirtschaft wächst stetig: 2014 um 2,9 Prozent, 2015 um 2,7 Prozent und 2016 um 1,7 Prozent. Die Zahl der Erwerbstätigen in Brandenburg betrug 2016 rund 1,1 Mio. Personen.

Überlagerte Lärmbelastung

Straßen-, Schienen-, Flugverkehr nachts



Zentrale Ergebnisse

- *Wie ist der aktuelle Stand der Entwicklungen?*

Die Bevölkerung in der Äußeren Stadt und im Berliner Umland nimmt unverändert zu. Mit dieser Entwicklung steigt auch die Verflechtungsintensität.

Die Siedlungsentwicklung in der Äußeren Stadt und im Berliner Umland orientiert sich nicht immer an den ÖPNV-Achsen. Das gilt besonders für Lagen in der „2. und 3. Reihe“. Ausgeschöpftes Wohnbauflächenpotenzial in guten Lagen (z.B. Potsdam) verschärft die Situation.

Sowohl im ÖPNV als auch im Straßenverkehr sind im Stadt-Umland-Netz die Kapazitätsgrenzen zu Hauptverkehrszeiten erreicht. Auch die Stadtbahn erweist sich als Nadelöhr, da sie einer Angebotsverdichtung, z.B. auf der Bahnachse Potsdam-Berlin, Grenzen setzt. Der ÖPNV-Ausbau ist deshalb unstrittig, allerdings ist er oft durch die nicht abgeschlossene Diskussion um das auf den in Frage stehenden Relationen geeignete ÖPNV-System (insbesondere Regionalbahn vs. S-Bahn) blockiert.

Expressbuslinien werden gut angenommen.

Die Erschließung von Wohngebieten ist nicht überall gut, auch gibt es strukturelle Defizite im tangentialen Verkehr. Gerade im Südwesten hat sich eine differenzierte Ausrichtung auf Einkaufsstandorte (City West und Ost, Schloßstraße) etabliert, auf die die ÖPNV-Netzplanung Antworten finden muss.

Abgestimmtes Handeln zwischen beiden Bundesländern wird durch heterogene Verantwortungsstrukturen erschwert.

- *Welche zukünftigen Entwicklungen werden erwartet? (positive wie negative)*

Es wird mit einer Zunahme der Nachfrage auf stark belasteten Abschnitten gerechnet, z.B. wegen fortschreitender Verdichtung in der Innenstadt (und der mit ihr eintretenden Verflechtungen). Auch dürfte es wegen der unverändert hohen Straßenbelastung zu einer Verkehrsverlagerung kommen.

Der Trend zur Heimarbeit wird fortbestehen. Auch wird damit gerechnet, dass der Lieferverkehr zulasten des privaten Einkaufsverkehrs zunimmt. Es fehlen Antworten auf die Frage, wie der Wirtschaftsverkehr stadtverträglicher gestaltet werden kann.

Es besteht die Sorge, dass P+R am Stadtrand dazu führt, dass Brandenburger über die Stadtgrenze an Berliner Stationen fahren, um Tarifsprünge zu vermeiden (Beispiel: S-Bahnhof Wannsee). Steigende Verflechtungen sprechen dafür, den C-Bereich auszudehnen - befürchtet wird zugleich, dass dies zu einem Verkehrsanstieg führt.

- *Welche Handlungserfordernisse ergeben sich daraus? (Die Vorschläge werden nicht immer von allen Teilnehmenden geteilt)*

Der Austausch zwischen Bezirken und Brandenburger Gemeinden ist zu verstärken. Erhofft wird damit eine Vereinheitlichung von Standards im Radverkehr und eine abgestimmte Planung und Bestellung im Busverkehr.

Die Siedlungsentwicklung sollte sich am Prinzip der Stadt der kurzen Wege (Verkehrsvermeidung) orientieren. Dazu gehören Geschosswohnungsbau an S- und U-Bahn-Stationen

(nicht nur in der Inneren Stadt) sowie eine Orientierung der Siedlungstätigkeit auch in der „2. oder 3. Reihe“ (z.B. Nauen). Ebenso sind Gewerbeentwicklungen und die Planung von Schulstandorten mit der Verkehrsplanung (und zwar nicht nur der Straßenplanung) zu koordinieren.

Wohnstandortberatung, in der über Kosten, Kapazitäten und die Qualität des ÖPNV-Angebots informiert werden, soll bei der Standortsuche helfen.

Bei Neubaugebieten sollte die ÖPNV-, Rad- und Fußverkehrsplanung von Anfang an mit dem Bau von Gebäuden Schritt halten (Buswendestellen, Straßenbahn- oder Schnellbahnbau, Fahrradabstellanlagen, Mobilitätsstationen jeweils von Beginn an). Idealerweise werden entsprechende Mobilitätskonzepte von Investoren eingefordert.

Betriebliches Mobilitätsmanagement und Maßnahmen der Mobilitätsberatung (Neubürgerpaket, Werbung für ÖPNV etc.) und -erziehung (Arbeit in Schulen) sollen beim Umstieg auf den Umweltverbund helfen. Von weiteren organisatorischen Maßnahmen (Förderung von Telearbeit, Koordinierung im Schülerverkehr) wird Verkehrsvermeidung erhofft.

Zur Kapazitätserhöhung im ÖPNV wird ein beschleunigter Infrastrukturausbau vorgeschlagen. Im Workshop wurden diverse Schnellbahnstrecken (Stammbahn, Verlängerung U3, U-Bahn Falkenhagener Feld, Spandau-Falkensee-Nauen, Siemensbahn etc.), die Nutzung der Industriebahntrasse für die Straßenbahn und die Einführung eines Spandauer Straßenbahn-Inselnetzes zur Entlastung der überfüllten Busse angesprochen. Im Bestand wird Zweigleisigkeit auf einigen Strecken gefordert. Die Einrichtung einer S-Bahn-Verbindung von Spandau über den Nordring zum Hauptbahnhof könnte die Stadtbahn entlasten. Auch kam zur Sprache, die Fahrradmitnahme im SPNV einzuschränken oder Preisaufschläge in der HVZ einzuführen. Wenn möglich, sollten Fahrgäste so „geroutet“ werden, dass sie weniger ausgelastete Verkehrsmittel nutzen.

Eine Steuerung der Nachfrage nach begrenzten Kapazitäten im MIV ist im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung (z.B. in Potsdam) oder durch Verkehrslenkung auf Autobahnen (z.B. Steglitz) vorstellbar.

Handlungsbedarf besteht bei der Optimierung von Umsteigebeziehungen und Haltestellenlage, z.B. am Engpass S-Bahnhof Zehlendorf.

Zur Feinerschließung kommen verschiedene P+R-Ideen zur Sprache (z.B. Dallgow, Falkensee und Staaken), flexible Feinerschließung durch Sammelbeförderung („on demand“).

Dokumentation des Workshops „Bevölkerungszuwachs und Alterung sowie daraus entstehende verkehrliche Handlungsfelder am Beispiel des Wachstumsraumes Nord-Ost“ am 13.10.2017

Berlins Nord-Osten ist von deutlichen Veränderungen geprägt. Das Bevölkerungswachstum durch Zuzüge und Geburtenanstieg sorgt, kombiniert mit einer immer älter werdenden Bevölkerung, für Bedarf an Wohnraum, Arbeitsplätzen und Infrastrukturen. Der Bau neuer Siedlungsgebiete und Wirtschaftszentren bringt verkehrliche Herausforderungen, die sowohl die verbesserte Erschließung dieses Teilraums als auch verbesserte Verbindungen ins Zentrum Berlins betreffen, mit sich. Außerdem sind die Mobilitätsbedürfnisse der jungen wie alten Menschen, die im Teilraum leben, arbeiten und in Ausbildung sind, vielfältig. Daraus ergeben sich folgende Fragen, wie beispielsweise:

- Wie können Wachstum und der sich daraus ergebende Verkehr in Berlin umwelt- und sozialverträglich gestaltet werden?
- Wie muss die Planung mit räumlich geballten Alterungsentwicklungen umgehen?
- Welche Erschließungsdefizite bestehen und müssen behoben werden?

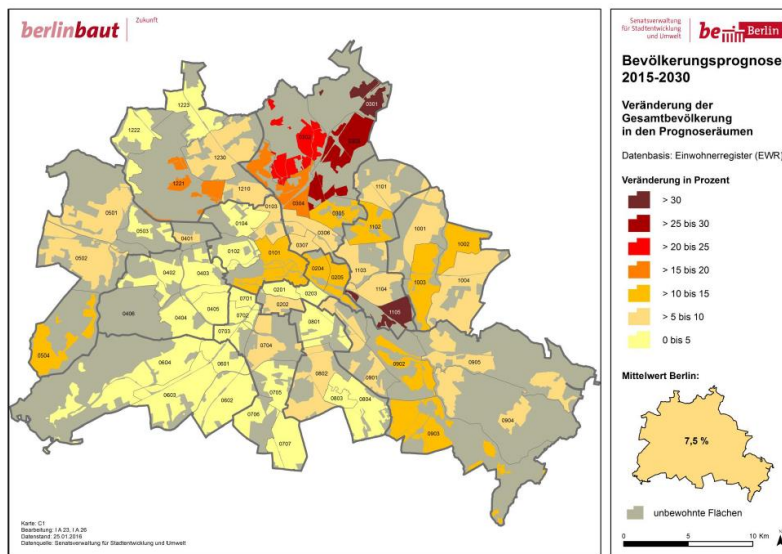
Auf diese und andere Fragen muss der StEP MoVe eine Antwort finden. Seine Aufgabe ist es, strategische Leitlinien und Maßnahmen zu entwickeln sowie Vorgaben dazu zu treffen, wie auf verschiedene Entwicklungen reagiert werden soll.

Gemeinsam mit den Teilnehmer*innen des „Runden Tisches Mobilität“ und Verkehr hat die Projektgruppe eine Reihe von Themen identifiziert, die im Workshop „Bevölkerungszuwachs und Alterung sowie daraus entstehende verkehrliche Handlungsfelder am Beispiel des Wachstumsraumes Nord-Osten“ diskutiert werden sollen. Der vorliegende Themensteckbrief gibt hierzu einen ersten Überblick. Er soll den Workshop-Teilnehmer*innen dabei helfen, sich auf das Thema einzustimmen und ggf. eigene Fragen und eigene Positionen zu entwickeln.

Leitfragen für die Arbeitsgruppen

- Wie ist der aktuelle Stand der Entwicklungen?
- Welche zukünftigen Entwicklungen, positiv wie negativ, werden erwartet?
- Welche Handlungserfordernisse ergeben sich daraus?

Thema I: Auswirkungen des Wachstums im Berliner Nord-Osten



Im Zuge der Wachsenden Stadt erwartet die Bevölkerungsprognose 2015-2030 für Berlin und für die Bezirke der Äußeren Stadt eine Bevölkerungszunahme über dem Berliner Durchschnitt. Mit 16 Prozent bis 2030 ist sie in Pankow, dem heute schon mit aktuell knapp 400.000 Einwohnern bevölkerungsreichsten Bezirk Berlins am höchsten. Auch Marzahn-Hellersdorf (aktuell ca. 260.000 Einwohner) wird ein überdurchschnittliches Wachstum von 9,1 Prozent prognostiziert. Wachsende Einwohnerzahlen bringen Bedarf an mehr und neuem Wohnraum mit sich. Neben der Verdichtung bestehender Wohngebiete werden auch neue Wohnungsbaustandorte entwickelt. Zahlreiche Wohnungsbauvorhaben sind bereits begonnen oder in Planung, weitere werden folgen.

Auch wenn noch nicht alle Flächen für die Bebauung mit neuem Wohnraum ausgewiesen sind, im Bezirk Pankow besteht ein Flächenpotenzial für ca. 40.000, in Marzahn-Hellersdorf für gut 11.000 Wohneinheiten. Pankow ist Spitzenreiter in der Anzahl der Wohnungsbauprojekte, die Fertigstellungsrate, wie auch die Zahl der Bauanträge sind weiterhin hoch. In den nächsten Jahren sollen allein im geplanten Neubaugebiet Blankenburger Süden 5.800 zusätzliche Wohnungen entstehen. Fertigstellungen und Bauanträge steigen in Marzahn-Hellersdorf konsistent, jedoch mit geringerer Dynamik im Vergleich zu Gesamt-Berlin. Großprojekte sind derzeit nicht ausgewiesen.

Auch wenn noch nicht alle Flächen für die Bebauung mit neuem Wohnraum ausgewiesen sind, im Bezirk Pankow besteht ein Flächenpotenzial für ca. 40.000, in Marzahn-Hellersdorf für gut 11.000 Wohneinheiten. Pankow ist Spitzenreiter in der Anzahl der Wohnungsbauprojekte, die Fertigstellungsrate, wie auch die Zahl der Bauanträge sind weiterhin hoch. In den nächsten Jahren sollen allein im geplanten Neubaugebiet Blankenburger Süden 5.800 zusätzliche Wohnungen entstehen. Fertigstellungen und Bauanträge steigen in Marzahn-Hellersdorf konsistent, jedoch mit geringerer Dynamik im Vergleich zu Gesamt-Berlin. Großprojekte sind derzeit nicht ausgewiesen.

Abb. 30 Baufertigstellungen in den Berliner Bezirken 2015

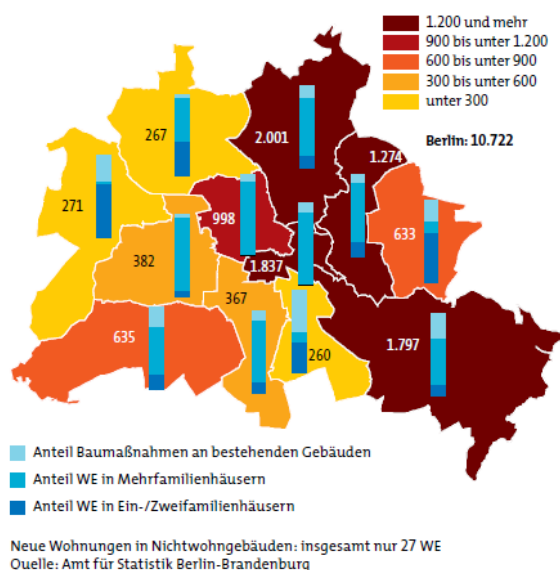
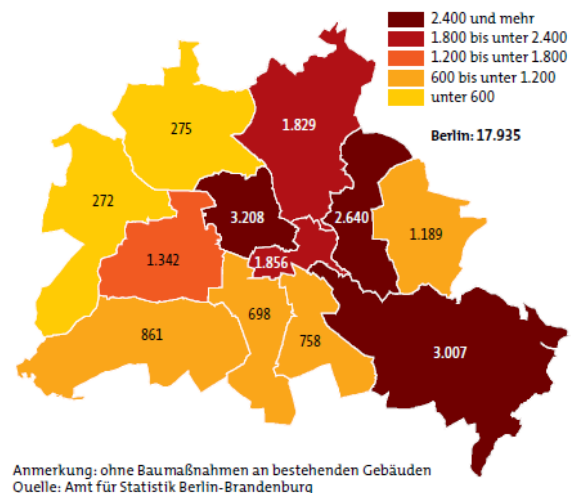


Abb. 31 Baugenehmigungen für den Wohnungsneubau in den Berliner Bezirken 2015

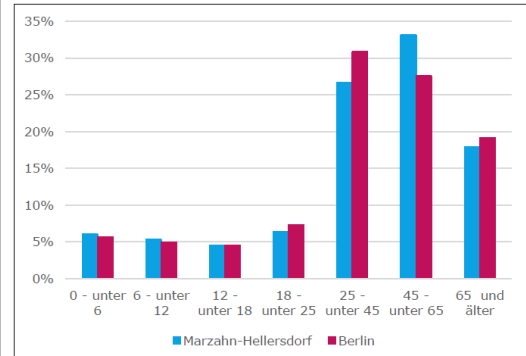


Thema II: Auswirkungen der demografischen Entwicklung im Berliner Nord-Osten

Das Wachstum der Bevölkerung im Nord-Osten wie auch in der Gesamtstadt beruht vor allem auf der Zuwanderung von Personen im erwerbsfähigen Alter aus dem Bundesgebiet sowie aus dem Ausland. Hinzu kommt ein Anstieg der Geburtenzahlen. Doch vor dem Zeithorizont von 2030 ist insbesondere mit einer Zunahme der älteren Menschen zu rechnen. Denn trotz der positiven Bevölkerungsentwicklung und steigender Geburtenzahlen bleibt der Trend zur Alterung der Stadtbevölkerung ungebrochen. Für die Gesamtstadt nimmt die Zahl der über 80-Jährigen Personen um rund 62 Prozent auf rund 263.000 Personen zu; die Zahl der „jungen Alten“ im Alter von 65 bis unter 80 Jahren wird um rund 12 Prozent auf rund 581.000 Personen steigen.

In Pankow und besonders in Marzahn-Hellersdorf ist bis 2030 ein erheblicher Zuwachs der Alterskohorte über 65 Jahre prognostiziert. Dort wird die Altersgruppe der 65- bis 80-Jährigen um ca. 55 Prozent steigen (von ca. 36.000 auf 56.000) und die der über 80-Jährigen um knapp 90 Prozent (von ca. 10.000 auf knapp 19.000). Entsprechend werden die Anforderungen an altersgerechte Infrastrukturangebote überproportional wachsen. Diese Altersgruppen leben in Marzahn-Hellersdorf vorwiegend in den Großwohnsiedlungen sowie in den Einfamilienhaus-Siedlungen in Biesdorf, Kaulsdorf und Mahlsdorf. In Pankow gibt es keine vergleichbare Konzentration. Von Altersarmut ist der Nord-Osten heute und in Zukunft absehbar bis auf einzelne Siedlungsgebiete unterdurchschnittlich betroffen.

Abb. 12: Altersstruktur im Jahr 2014 im Vergleich



Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: Bevölkerungsprognose 2015-2030, Berlin 2016

Quelle der Darstellung: Fortschreibung Wohnungsmarktentwicklungskonzept Marzahn-Hellersdorf 2020/30 (2016), S. 22.

Wie aus folgender Tabelle ersichtlich, wirkt sich das Lebensalter auf die Mobilität aus.

Wegeanteile nach Verkehrsmitteln in Berlin nach Personengruppen auf Basis SrV 2008

Verkehrsmittel	Männer	Frauen	65 - 74 Jahre	ab 75 Jahre
Zu Fuß	27,8	31,7	41,3	49,4
Fahrrad	13,6	12,6	7,1	4,2
MIV*	34,1	28,0	31,9	23,1
ÖPV	24,5	27,7	19,8	23,3

*Motorisierter Individualverkehr

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2008, Stichprobe Berlin, Senatsverwaltung für Stadt und Umwelt VII A, Auswertung der TU Dresden, VIP, Stand: 23.10.2010.

Quelle der Darstellung: Koglin, Gesa (2015) Demografie und Mobilität in Berlin 2030: wie Technik unterstützen kann, Berlin: Technologiestiftung Innovationszentrum, S. 13.

Die mit dem Alter eintretenden Veränderungen im Mobilitätsverhalten bestehen u.a. in einer Reduzierung der Anzahl der Wege pro Tag von über 3 der Menschen unter 65 auf nur 2,6 der 65- bis 74-Jährigen und 1,8 der über 75-Jährigen. Auch die Wegelängen nehmen in der Altersgruppe 65 bis 74 Jahre um 15 Prozent und in der Altersgruppe über 75 Jahre um 30 Prozent ab. Auch die Wegeanteile nach Verkehrsmitteln weisen teils deutliche Unterschiede auf. Besonders steigt der Anteil der Fußwege mit dem Alter. Inwiefern sich diese Entwicklungen in Zukunft fortzuschreiben oder ändern, ist zum heutigen Zeitpunkt nicht absehbar.

Zentrale Ergebnisse

- *Wie ist der aktuelle Stand der Entwicklungen?*

Der Nordostraum ist von einem erheblichen Bevölkerungszuwachs geprägt und zwar nicht nur in größeren Siedlungsgebieten, sondern auch in erheblichem Umfang durch Baulückenschließung. Zudem nimmt die Anzahl der Arbeitsplätze zu.

Verflechtungen bestehen sowohl von Brandenburg nach Berlin als auch umgekehrt. Im Nordostraum haben sich neben radialen auch tangentielle Verflechtungen etabliert.

Es bestehen Engpässe bei der Verkehrsinfrastruktur, sowohl dauerhaft als auch temporär (z.B. Baustellen zur Trassen- und Brückensanierung). Diese betreffen den ÖPNV, den Radverkehr, den MIV und den Wirtschaftsverkehr.

Es besteht ein erheblicher Nachholbedarf in der verkehrlichen Infrastruktur im Nordostraum Berlins. Die verkehrliche Entwicklung kann ein Treiber für die städtebauliche Entwicklung sein – aber auch ein Hemmnis, wenn die Infrastruktur nicht schnell genug geschaffen wird.

Es ist notwendig, das Wachstum in Berlin wieder offensiv zu gestalten, anstatt den Bestand zu verwalten.

- *Welche zukünftigen Entwicklungen werden erwartet? (positive wie negative)*

Mit der Verdichtung steigt auch die Verkehrsnachfrage – für alle Verkehrszwecke (Arbeit, Ausbildung, Einkauf etc.).

Die Nähe zwischen Wohnen und Arbeiten ist zu sichern und zu ermöglichen. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund einer älter werdenden Gesellschaft wichtig.

Es wird ausgeprägte Schwerpunkte für Aktivitäten Älterer geben, aber zugleich auch Schwerpunkte für Junge (z.B. Schulen).

Alterung kann in Verbund mit der Ausdünnung von Einzelhandelsstandorten zu einer Erhöhung des Lieferverkehrs führen (Online-Handel).

Die Barrierefreiheit ist wichtig – nicht nur für die älter werdende Gesellschaft.

Die Erschließung neuer Wohngebiete muss immer höheren, vielfältigeren Ansprüchen genügen (Barrierefreiheit, Radverkehrsanbindung, hochwertige ÖPNV-Erschließung etc.).

Die oberirdisch verkehrenden Verkehrsmittel werden von älteren Menschen positiv wahrgenommen. Diese sind zu fördern. Mit einer Förderung und Verbesserung der ÖV-Anbindung im Nordostraum steigt auch deren Nutzung.

Autonomes Fahren bietet Chancen für die Nahversorgung. Es sollte geprüft werden, ob zukünftig Shuttleverkehre möglich sind.

Die anstehenden Baustellen für SPNV und Straßeninfrastruktur müssen koordiniert werden, um unnötige Verkehrsprobleme im Nord-Osten Berlins zu vermeiden.

Neben der Quantität im Verkehr (höheres ÖPNV-Angebot, Straßenausbau etc.) muss auch die Qualität des Verkehrssystems, insbesondere in Bezug auf Umwelt-/Umfeld-verträglichkeit und Klimaschutz, diskutiert werden.

- *Welche Handlungserfordernisse ergeben sich daraus? (Die Vorschläge werden nicht immer von allen Teilnehmenden geteilt)*

Die auf beiden Seiten der Landesgrenze stattfindende Siedlungsentwicklung erfordert eine weitgehende Abstimmung, z.B. in der Regionalplanung.

Wichtig ist, bei der Entwicklung von Neubaugebieten auf die zeitgleiche Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur (insbesondere des ÖPNV) zu achten.

Erforderlich ist ein Ausbau der leistungsfähigen radialen und tangentialen ÖPNV-Korridore, zum Teil auch über die Landesgrenzen hinweg. Genannt werden u.a. Straßenbahnverlängerungen (ggf. auch in Form von Schnell-Straßenbahnen), Heidekrautbahn, U-Bahn-Ausbau, S-Bahn-Ausbau und Ausbau der Regionalbahn (Nahverkehrstangente). Leistungsfähigkeit muss auch in der Innenstadt gesichert werden, um dort keine Engpässe entstehen zu lassen, die sich auch in die Äußere Stadt und das Umland auswirken.

Hervorgehoben wird, dass dies mit vielen bisherigen, kleinteiligeren Lösungen bricht und eine öffentliche Diskussion über planerische Visionen notwendig wird. Es sind keine Inselösungen bei Netzerweiterungen zu schaffen, sondern es ist ein Gesamtnetz zu entwickeln, welches die strukturellen Veränderungen im Nord-Osten Berlins berücksichtigt.

Der Fokus auf leistungsfähige ÖPNV-Angebote darf nicht Zubringerverkehre vernachlässigen.

Es müssen Veränderungen im Straßennetz erfolgen. Beispielhaft werden die Tangentialverbindung Nord (TVN) mit Südostanbindung, die Ortsumgehung der B2 um den Ortsteil Malchow und die Verkehrslösung Heinersdorf genannt.

Die Freihaltung von Kapazitäten im Straßennetz (z.B. durch Baustellenmanagement) ist eine wichtige Maßnahme zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des Nordostrandes, insbesondere des Wirtschaftsverkehrs.

Aufgrund der Vielzahl an teuren Maßnahmen besteht Bedarf an einer Priorisierung. Flächenfreihaltung soll nachrangige Maßnahmen auch in Zukunft ermöglichen. Denkbar wäre auch eine Art Experimentierfonds, mit dem an ausgewählten Beispielen oder Quartieren neue Lösungen ausprobiert werden können, um die Erkenntnisse dann auf andere Vorhaben zu übertragen und daraus zu lernen.

Für bestehende Siedlungsgebiete besteht Bedarf zum Quartiersmobilitätsmanagement, bei „alternden“ Gebieten mit entsprechender Berücksichtigung dieser Zielgruppe.

Für eine größere Multimodalität sind die Bedingungen zu schaffen. Der Weg zum Fahrrad oder zum ÖPNV muss kürzer sein als der Weg zum eigenen Auto. Handlungsoptionen bestehen in Wohnquartieren mit Quartiersgaragen etc. Sharing-Konzepte sind zu fördern.

Information und Kommunikation sollen stärker genutzt werden: für Neubürger, Umzügler, aber auch „autoaffine Ältere“.

Die Qualitäten an den Bahnhöfen müssen verbessert werden (Bedienung, Ausstattung, Taktung, Angebot, Umsteigen, Vernetzung).

Dokumentation des Workshops „Wirtschaftsverkehr“ am 08.12.2017

Der Workshop behandelte das Thema Wirtschaftsverkehr, da dieser angesichts seiner Bedeutung für das Funktionieren der Stadt und die Wirtschaft Berlins einer gesonderten Betrachtung bedarf. Mit dem Workshop wurde die Verzahnung zum in Erarbeitung befindlichen IWVK sichergestellt.

Das IWVK ist dem StEP MoVe direkt nachgeordnet und betrachtet den Wirtschaftsverkehr im Zusammenhang mit weiteren Planwerken wie Flächennutzungsplan, StEP Wirtschaft, Lärmaktionsplan und Energie- und Klimaschutzprogramm

Im Workshop wurde diskutiert, welchen Beitrag das IWVK zur Erreichung der Ziele des StEP MoVe leisten kann und soll.

Leitfragen:

- Zu welchen StEP-Zielen kann/soll/muss der Wirtschaftsverkehr einen inhaltlichen Beitrag zur Zielerreichung leisten?
- Kann der Beitrag des Wirtschaftsverkehrs zur Zielerreichung quantifiziert werden?
- Welche weiteren Anforderungen ergeben sich an den Wirtschaftsverkehr in Berlin und der Hauptstadtregion?
- Welche Herausforderungen ergeben sich daraus für den StEP MoVe?

Zentrale Ergebnisse

Übereinstimmend sehen die Arbeitsgruppen für 12 der 16 StEP-Ziele einen Zusammenhang zum Wirtschaftsverkehr. Für drei Ziele (Nr. 2, 4 und 7) sehen die Arbeitsgruppen keinen Zusammenhang, bei einem Ziel (Nr. 12) sind die Arbeitsgruppen geteilter Meinung.

Anhaltspunkte für die Quantifizierung der Ziele im StEP MoVe:

- Erhöhung und Verstetigung der Durchschnittsgeschwindigkeit
- Erhöhung der Fahrzeugauslastung
- Begrenzung des Flächenverbrauchs (30-ha-Ziel), flächeneffiziente Logistik
- Verringerung der Störung des öffentlichen Raums durch den Wirtschaftsverkehr (Anzahl der Ladevorgänge im Straßenraum)
- Einsatz umweltfreundlicherer Fahrzeugantriebe (technologieoffen)
- Sanierung der Infrastruktur (z.B. Sanierungsstau bei Brücken)

Herausforderungen an Wirtschaftsverkehr bzw. StEP wurden als Fragen formuliert:

- Wie kann Wirtschaftsverkehr in einer Stadt organisiert werden, die sich in den nächsten Jahren und Jahrzehnten großflächig erneuern muss (z.B. Sanierungen der Wasserbetriebe)?
- Wo sollen Logistikflächen liegen? Personen- und Güterverkehrsachsen überlagern sich meist. Für den Güterverkehr ist die Nähe zu Siedlungsgebieten nicht entscheidend, für den Personenwirtschaftsverkehr hingegen schon.
- Der überwiegende Teil der Stadt wird in den nächsten Jahrzehnten nicht verändert. Wie können Verbesserungen zum Wirtschaftsverkehr auch in den Bestand gebracht werden?

Zu den Herausforderungen wurden folgende Stichpunkte erarbeitet:

- Verkehrsvermeidung muss in den Vordergrund gestellt werden.
- Die polyzentrische Stadtstruktur spiegelt sich auch in der Lage von Logistikflächen und in der Güterverteilung wider und sollte weiter gefördert werden.
- Die Entwicklung der Luftfracht muss ökologisch gesteuert werden.
- Die Lkw-Maut kann auf weitere Straßen oder Fahrzeugkategorien ausgeweitet werden.
- Welche ordnungsrechtlichen Instrumente stehen zur Verfügung? Wann sind Kooperationen oder Konzessionen möglich und sinnvoll?
- Neuerungen, wie Verlagerungen auf das Lastenrad, müssen nicht immer mit Verkehrsvermeidung einhergehen.
- Innovationen müssen dauerhaft wirken.
- Für eine bessere Verkehrssicherheit kann Druck auf den Bund und die EU ausgeübt werden, z.B. zum Thema Assistenzsysteme für Lkw.
- Die soziale Sicherheit in Arbeitsverhältnissen im Wirtschaftsverkehr muss stärker beachtet werden.

II.6 Vorgehensweise zur Erarbeitung und Berücksichtigung von Maßnahmen

Der StEP MoVe ist ein strategisch orientiertes Handlungskonzept. Leitbild und Ziele münden in konkrete Handlungsempfehlungen („Maßnahmen“). Das Maßnahmenprogramm des StEP MoVe gliedert sich in drei Teile:

1. die Themenschwerpunkte mit den zugehörigen Kernmaßnahmen (s. Kapitel 4)
2. den Maßnahmenkatalog des StEP MoVe gesamt
3. das „Mobilitätsprogramm 2023“, das die vorrangig zu bearbeitenden Maßnahmen enthält.

Die Themenschwerpunkte wurden maßgeblich über die Runden Tische sowie die Workshops gespeist und stellen die komprimierte Aufbereitung der Schwerpunkte (inhaltlich wie maßnah-meseitig) dar.

Der Maßnahmenkatalog stellt die Aufbereitung aller Maßnahmen bis 2030 dar, die identifiziert wurden, um die gesamtstädtischen und teilträumlichen Aufgaben zu bewältigen. Dieser Maß-nahmenkatalog gliedert sich in fünf Bereiche: 1) raumstrukturelle, 2) preis-/ordnungsrechtliche sowie ordnungspolitische, 3) organisatorische Maßnahmen, 4) Informations- und Kommunika-tionsmaßnahmen sowie 5) infrastrukturelle Maßnahmen.

Das „Mobilitätsprogramm 2023“ ist das Exzerpt, das die direkt anzugehenden und kurzfristig umzusetzenden Maßnahmen enthält.

Im StEP MoVe werden verschiedene Maßnahmen identifiziert bzw. konzipiert und beschrie-ben, die zur Erreichung der Ziele erforderlich und geeignet sind. Für die Auswahl und Strukturi-erung der Maßnahmen gelten folgende Prinzipien:

- Es wurden nur solche Maßnahmen aufgenommen, die durch landes- oder kommunal-politische Akteure (Abgeordnetenhaus, Senat, Bezirke) beeinflussbar sind. Das Spek-trum der Intensität der Einflussnahme ist gleichwohl groß und reicht von der Anstoß-oder Moderatorenfunktion über die Mitwirkung an bundes- und europapolitischen Ent-scheidungsprozessen bis hin zur Bezahlung bestellter Maßnahmen sowie Eigentums-etzung.
- Die Maßnahmen wurden folgenden Kategorien zugeordnet: 1) raumstrukturelle, 2) preis/ordnungsrechtliche sowie ordnungspolitische, 3) organisatorische Maßnahmen, 4) Informations- und Kommunikationsmaßnahmen sowie 5) infrastrukturelle Maßnah-men. Die Maßnahmen aus den verschiedenen Kategorien stehen nicht einzeln neben-einander, sondern wirken gemeinsam in Richtung der verkehrspolitischen Zielstellun-gen.
- Die Maßnahmen wurden konzeptionell plausiblen und wahrscheinlichen Realisierungs-zeiträumen zugeordnet: Das Handlungskonzept des StEP MoVe benennt für alle infra-strukturellen Maßnahmen einen Zeithorizont, der im Hinblick auf übliche Realisierungs-zeiträume als „mittelfristig“ gekennzeichnet werden kann („2030“). Darüber hinaus wur-den Langfristoptionen festgehalten, deren Verwirklichung abhängig ist von der Entwick-lung des Bedarfs sowie insbesondere der finanziellen Rahmenbedingungen. Die nicht-infrastrukturellen Maßnahmen weisen unterschiedliche Realisierungshorizonte auf, sie sind jedoch innerhalb der Laufzeit des StEP umsetzbar.

- Die Maßnahmen der Themenschwerpunkte beinhalten nicht den gesamten Katalog an Maßnahmen, sondern stellen eine Auswahl an Kern- und unterstützenden Maßnahmen dar. Diesen wird einerseits eine hohe Wirksamkeit im Sinne der Ziele zugemessen, andererseits werden sie als realistischer Weise finanzierbar angesehen. Grundlage für diese Bewertung sind die getroffenen Annahmen zur Entwicklung des finanzpolitischen Rahmens.

Aus der Bestandsaufnahme und Analyse verkehrlich relevanter Entwicklungstrends wurden Gewichtung- und Entscheidungsregeln für die Berücksichtigung von Maßnahmen im Maßnahmenkatalog des StEP MoVe abgeleitet.

Beitrag der Maßnahme zur Zielerreichung

Die Maßnahme weist einen hohen Zielerreichungsgrad auf, d.h. sie leistet einen Beitrag zur Erfüllung eines oder mehrerer im StEP MoVe benannter Ziele.

Räumliche, ökonomische, ökologische, soziale und institutionelle Wirkungen werden dabei gewertet.

Verkehrliche Wirksamkeit der Maßnahme

Die Maßnahme bewirkt gesamtstädtische oder überdurchschnittlich hohe verkehrliche Effekte.

Zu den Wirkungsdimensionen verkehrlicher Maßnahmen gehören u. a. ein positiver Beitrag zur erwünschten Modal-Split-Wirkung, die Verbesserung der Erreichbarkeit - insbesondere mit dem Umweltverbund, die Erhöhung der Verkehrsqualität, die Verbesserung der Verkehrssicherheit, die Steigerung der Zuverlässigkeit, etc.

Realisierbarkeit der Maßnahme

Eine Realisierung der Maßnahme ist bevorzugt schnell, grundsätzlich jedoch innerhalb des gesamten Betrachtungszeitraums des StEP MoVe möglich.

Für die Bewertung dieses Kriteriums wurden Gründe berücksichtigt, die zum einen eine zügige Realisierung unterstützen, ihr zum anderen jedoch auch im Wege stehen können. Dazu zählen Möglichkeiten des Landes Berlin, die Umsetzung selbsttätig zu gestalten und zu forcieren. Es wurden jedoch auch mögliche Umsetzungshemmnisse, die beispielsweise aus fehlenden Grundlagen, fehlenden Personal- oder Finanzmitteln sowie fehlenden Zuständigkeiten resultieren, berücksichtigt. Erkennbar komplexe Planungsprozesse bzw. bereits absehbare Widerstände bei der Realisierung, die jeweils teils sehr lange Umsetzungszeiträume bedingen könnten, wurden so weit wie möglich in die Bewertung mit einbezogen.

Schlussendlich entscheidend für die Berücksichtigung ist der Beitrag der jeweiligen Maßnahme zur klimaneutralen Stadt 2050.

Die in der Leitfrage angesprochenen Aspekte - eindeutig identifizierbare Zuständigkeiten, Handlungsspielräume und verfügbare Instrumente, Mittelbedarfe und Finanzierungsmöglichkeiten - werden im Abgleich zu den analysierten Rahmenbedingungen bewertet. Insbesondere den Aussagen zur Finanzierbarkeit ist dabei besonderes Gewicht einzuräumen.

Die benannten Kriterien wurden für alle Maßnahmenkategorien angewendet, d.h. für die infrastrukturellen wie für die nicht-infrastrukturellen Maßnahmen gleichermaßen. Einzelne Maßnahmen konnten nicht anhand der benannten Kriterien bewertet werden.

Zu diesen gehörten:

- Infrastrukturmaßnahmen im Bau bzw. in weit fortgeschrittener Realisierungsvorbereitung
- Maßnahmen außerhalb der Zuständigkeit Berlins
- Sammelmaßnahmen im Bereich Infrastruktur
- Pilotprojekte und Konzeptentwicklungen ohne ausreichende Wirkungserkenntnisse bzw. mit Entscheidungsvorbehalt für spätere Umsetzung
- politische Initiativen auf Bundesebene
- Maßnahmen, für die bereits Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen sind.

Anhang III: Der Hintergrund

Die Rahmenbedingungen der Verkehrsentstehung ebenso wie Mobilitätsanforderungen der Bewohnerinnen und Bewohner in der dynamischen Hauptstadtregion unterliegen einem stetigen Wandel. Aufgabe der Verkehrsentwicklungsplanung ist es, die entsprechenden Entwicklungen zu erfassen, ihre Auswirkungen in Gegenwart und Zukunft zu antizipieren und sie mit Blick auf die verkehrspolitischen Zielstellungen zu bewerten. Aus dieser Analyse werden Schlussfolgerungen für die langfristig erwartbaren verkehrlichen Entwicklungen abgeleitet und die Handlungserfordernisse sowie Gestaltungsspielräume eines neuen StEP MoVe definiert.

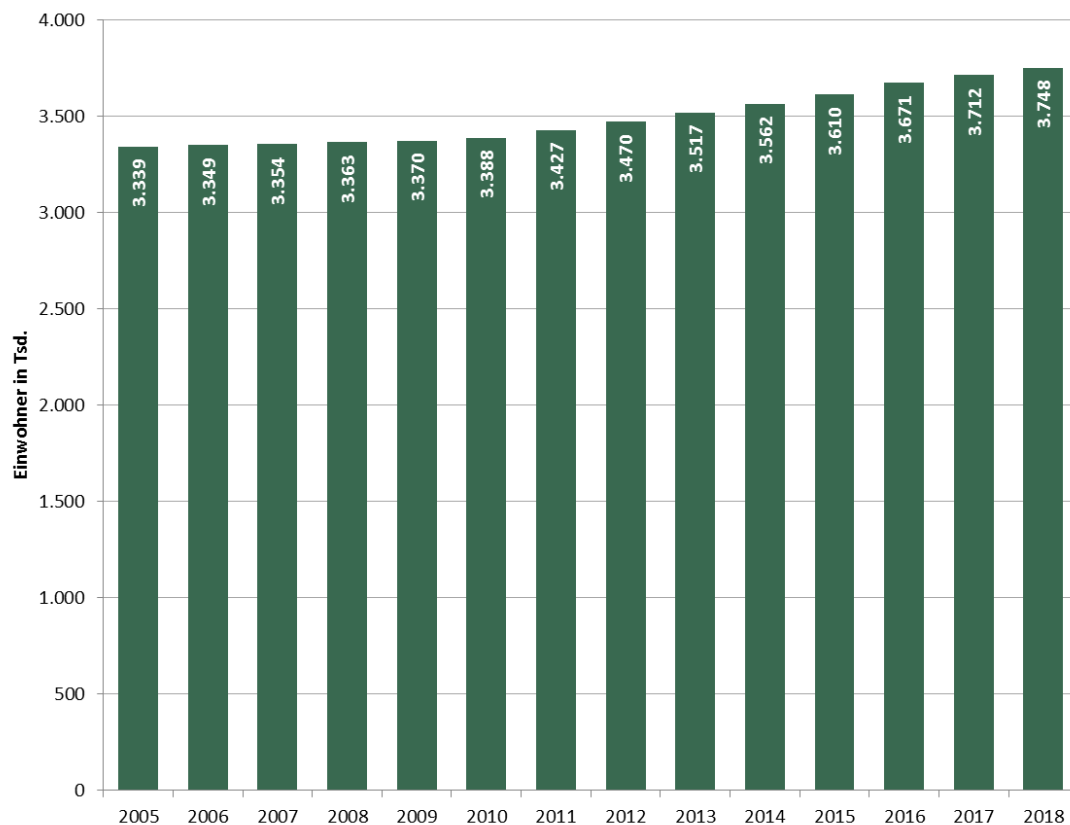
III.1 Die Rahmenbedingungen

Die nachstehenden Ausführungen beschreiben die Entwicklung der wesentlichen Rahmenbedingungen, die Einfluss auf die Mobilität und den Verkehr einer Stadt und Region haben. Meist wurde als Bezugsfall das Jahr 2011 gewählt, weil dies das Jahr der Verabschiedung des vorherigen StEP Verkehr 2025 war.

III.1.1 Einwohnerentwicklung und -prognosen

Die Entwicklung der Einwohnerzahlen im Land Berlin hat nach der Verabschiedung des StEP Verkehr im Jahr 2011 deutlich an Dynamik gewonnen. Von 2011 bis 2018 verzeichnete die Einwohnerstatistik einen Zuwachs um 321.000 Personen (+ 8,9 Prozent).

Abbildung 5: Einwohnerentwicklung Berlin 2005-2018



Quelle: Amt für Statistik Berlin - Brandenburg: Einwohnerregister, Stand jeweils 31.12.

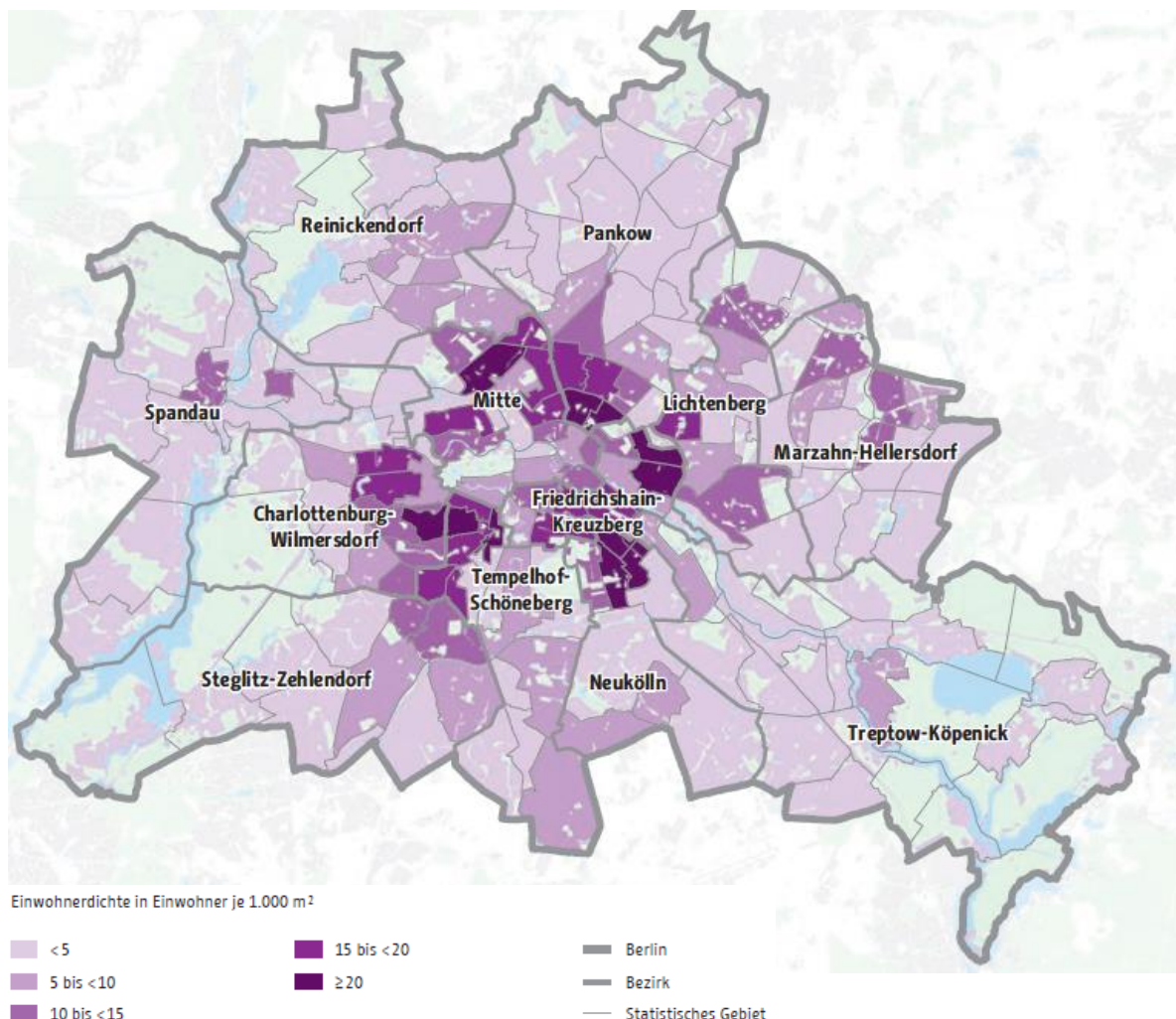
Die Bevölkerungsentwicklung verzeichnete damit im Unterschied zu den Erwartungen bei der Erarbeitung des letzten StEP Verkehr eine deutliche Zunahme.

Hauptgrund für das Bevölkerungswachstum ist vor allem die Zuwanderung von Personen im erwerbsfähigen Alter aus dem Bundesgebiet sowie aus dem Ausland. Hinzu kommt ein leichter Anstieg der Geburtenzahlen.

Trotz der Bevölkerungszuwächse bleibt der Trend zur Alterung der Stadtbevölkerung ungebrochen. Das Durchschnittsalter in Berlin ist auch mit dem Zuzug seit 2011 konstant geblieben (42,8 Jahre). Zwischen den Bezirken gibt es jedoch teils erhebliche Unterschiede. Der im Durchschnitt „jüngste“ Bezirk ist Friedrichshain-Kreuzberg (38,2 Jahre), den höchsten Altersdurchschnitt verzeichnet Steglitz-Zehlendorf (46,3 Jahre) (Angaben Stand 31.12.2019).

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Einwohnerdichte nach statistischen Gebieten und macht deutlich, wie unterschiedlich die Stadt strukturiert ist.

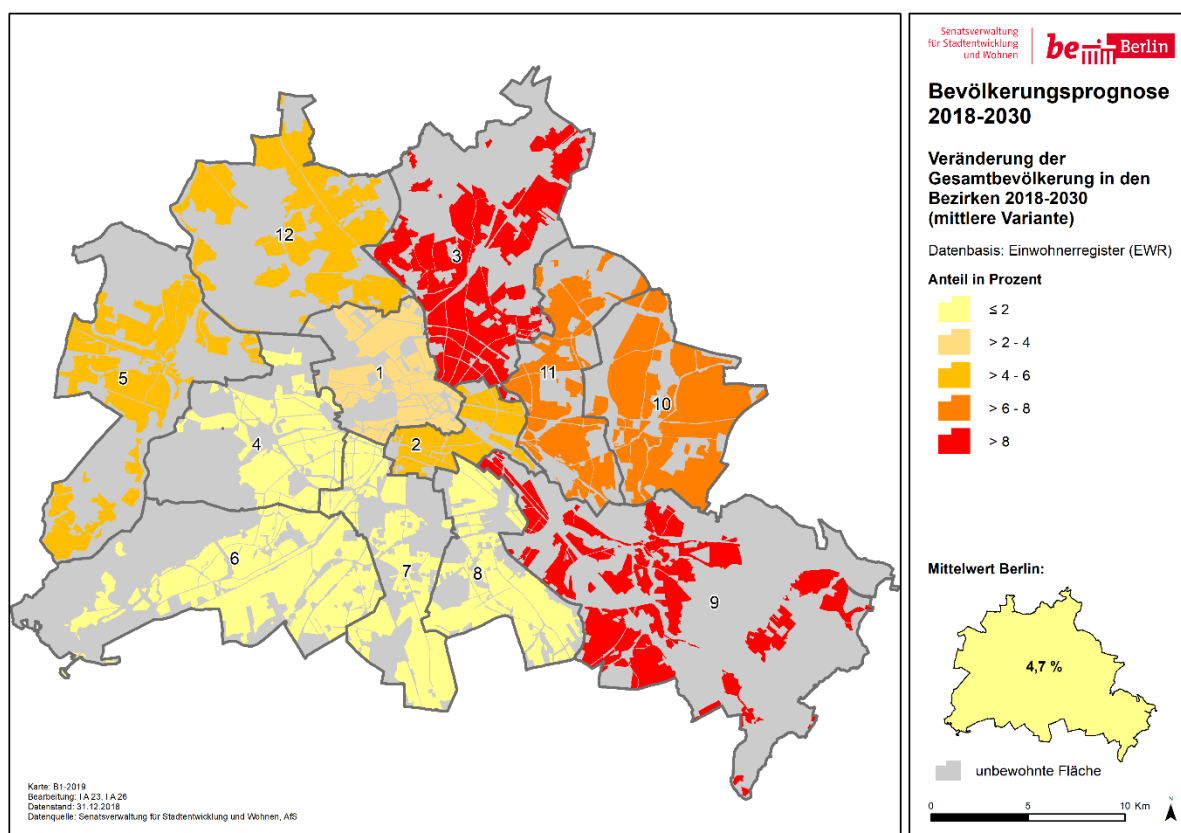
Abbildung 6: Einwohnerdichte nach statistischem Gebiet



Darstellung: Mobilitätsbroschüre 2017, Daten: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

Für die Zukunft rechnete die Bevölkerungsprognose 2015-2030 des Landes Berlin mit einem Zuwachs um insgesamt ca. 266.000 Menschen ausgehend von 2014. Die aktuelle Bevölkerungsprognose 2018-2030 geht in der mittleren Variante davon aus, dass die Zahl der Personen, die 2030 in Berlin leben werden, auf 3,925 Mio. Personen anwächst. Zwischen den beiden Bezugsjahren der Prognosen (2014 und 2018) sind bereits 185.000 Personen nach Berlin gezogen. Die neue Bevölkerungsprognose bedeutet einen Zuwachs von 177.000 Personen ausgehend von 2018; dies sind noch einmal 97.000 Personen mehr als in der bisherigen Bevölkerungsprognose erwartet waren. Es wird erwartet, dass von dem Gesamtzuwachs etwa 80 Prozent bis 2025 erfolgt.

Abbildung 7: Bevölkerungsprognose 2018-2030 – Veränderung der Gesamtbevölkerung in den Bezirken (mittlere Variante)⁵



Quelle: Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke 2018 – 2030, SenStadtWohn, Downloadbereich Karten

Das Bevölkerungswachstum betrifft alle Berliner Bezirke, allerdings in unterschiedlicher Stärke. Während Bezirke wie Charlottenburg-Wilmersdorf, Steglitz-Zehlendorf, Tempelhof-Schöneberg und Neukölln bis 2030 kaum Zuwächse (+ 0,3% bis +1,1%) verzeichnen werden, werden andere Bezirke (Mitte, Reinickendorf, Friedrichshain-Kreuzberg) bezogen auf Berlin (4,7%) durchschnittlich wachsen. Deutliche Zuwächse (+ 5,7% bis +11%) werden weiterhin in Spandau, Marzahn-Hellersdorf, Lichtenberg, Treptow-Köpenick und Pankow erwartet. Die Alterung der Stadtgesellschaft wird sich, wenn auch wegen der Zuwanderung nur leicht, fortsetzen.

⁵ Die Bevölkerungsprognose 2018-2030 wurde im Frühjahr 2020 verabschiedet.

Brandenburg verzeichnete zwischen 2011 und 2015 eine stabile bzw. leicht positive Bevölkerungsentwicklung. Die Bevölkerungszahl stieg insgesamt von 2,453 auf 2,484 Mio. an (+ 31.646 bzw. + 1,3 Prozent). Der Bevölkerungszuwachs in Brandenburg ist ausschließlich durch Zuwanderung zustande gekommen. Die Bevölkerungsprognose 2014-2040 für das Land Brandenburg rechnet langfristig gegenüber 2013 mit einem Rückgang der Bevölkerungszahlen um 11,5 Prozent (- 282 .000 Personen) bis zum Jahr 2040. Im Jahr 2040 wird das Land gemäß der Basisvariante 2,17 Mio. Einwohnern haben. Dabei wird eine starke räumliche Differenzierung der Entwicklungen erwartet.

Im Umland von Berlin wird bis etwa zum Jahr 2027 ein kontinuierlicher, wenngleich moderater Zuwachs der Bevölkerung erwartet. Nach 2027 wird die Bevölkerungszahl voraussichtlich auf dem erreichten Niveau stagnieren. Bis 2040 wird gesamthaft mit einer Zunahme der Bevölkerung im Berliner Umland (+ 57.000 Personen, entspricht 6,2 Prozent) gerechnet.

Im weiteren Metropolenraum wird der Bevölkerungsrückgang fortschreiten und sich zunehmend verschärfen. Im Jahr 2040 werden voraussichtlich rund 339 .000 Personen weniger im weiteren Metropolenraum leben als 2013 (- 22,1 Prozent).

III.1.2 Siedlungsstruktur

Der Wohnungsneubau im Land Berlin hat in den letzten Jahren erheblich an Dynamik gewonnen: Die Zahl der fertig gestellten Wohneinheiten (WE) stieg von etwa 4.500 WE im Jahr 2011 kontinuierlich auf mehr als 13.500 WE im Jahr 2016 an. Im Zeitraum 2011-2016 wurden insgesamt etwa 49.500 WE neu errichtet. Mehr als die Hälfte dieser Wohnungen wurde in den Bezirken Pankow, Treptow-Köpenick, Mitte und Lichtenberg errichtet. Insofern zeigt sich ein räumlicher Schwerpunkt im östlichen Stadtgebiet. Aufgrund der stark steigenden Grundstückspreise bzw. der abnehmenden Verfügbarkeit von Bauland ist eine zunehmende „Wanderung“ des Neubaugeschehens auf Lagen am Innenstadtrand bzw. in randstädtische Lagen zu verzeichnen.

Für den Zeitraum 2017-2030 wird ein Neubaubedarf von ca. 194.000 WE angenommen (s. Zwischenbericht zum Stadtentwicklungsplan Wohnen 2030, Stand September 2017). Aufgrund des derzeit stark angespannten Wohnungsmarkts sollen im kurz- bis mittelfristigen Zeitraum jährlich mindestens 20.000 WE gebaut werden. Räumliche Schwerpunkte sind die in der Koalitionsvereinbarung für die Legislaturperiode 2016-2021 verankerten „Neuen Stadtquartiere“ (Blankenburger Süden, Buch, Buckower Felder, Wasserstadt Oberhavel, Gartenfeld, Europacity/Lehrter Straße, Michelangelostraße, Kurt-Schumacher-Quartier, Johannistal/Adlershof, Köpenick, Lichtenfelde Süd). Ein wichtiger Baustein zur Schaffung neuer (und vor allem preiswerter) Wohnungen wird die bauliche Entwicklung in bestehenden Siedlungen der 1950er bis 1980er Jahre sein.

Ein wesentliches Kriterium bei der Bestimmung und Priorisierung von Neubaupotenzialen ist die verkehrliche Erschließung, insbesondere durch schienengebundenen ÖV. Für Potenzialräume, in denen die verkehrliche Infrastruktur für die zukünftigen Bedarfe noch nicht in ausreichendem Maße bereitsteht, sind gesonderte Anstrengungen zur nachhaltigen Verbesserung der Erschließung vorzunehmen. Erhöhte Handlungsbedarfe zeichnen sich insbesondere im Nordostraum (Blankenburg, Karow), in Spandau (Wasserstadt Oberhavel, Gartenfeld) und in Köpenick (Bereiche rund um die Altstadt) ab.

Das Land Berlin verzeichnete in den letzten Jahren eine positive wirtschaftliche Entwicklung, die mit einer steigenden Nachfrage nach Flächen in allen Bereichen der Wirtschaft einherging.

Umfangreichere Flächenentwicklungen für die Produktion waren in den letzten Jahren vor allem im Ostteil Berlins, insbesondere in den Bezirken Marzahn-Hellersdorf und Lichtenberg, zu beobachten. Angesichts der Bodenpreisentwicklung findet kleinteiliges Gewerbe, wie Handwerk in der Inneren Stadt zunehmend schwieriger Standorte. Dies wird die kleinteilige Berliner Mischung mittel- und langfristig beeinflussen und zu einer weiteren Verdichtung auf Standorten am Innenstadtrand führen.

Unabhängig von den Herausforderungen der Flächenaktivierung weisen die vorliegenden Analysen darauf hin, dass zukünftig auf Ebene der Gesamtstadt ein höherer Bedarf nach gewerblichen Bauflächen zu erwarten ist. Bereits heute gibt es u.a. im Südwesten Berlins kaum noch Flächenpotenziale. Im Sinne einer ausgewogenen Stadtentwicklung in den unterschiedlichen Teilräumen sind insbesondere im Norden Berlins weitere gewerbliche Bauflächen zu aktivieren.

Mit Blick auf die Büroflächenentwicklung hat der Leerstand sukzessive abgenommen. Etwa 80 Prozent der Projekte im Bereich von Bürodienstleistungen werden in der inneren Stadt geplant und realisiert. Schwerpunkt ist u.a. der Spreeraum Friedrichshain-Kreuzberg.

Strategisches Ziel ist es, die Büroflächenentwicklung in ihrer räumlichen Struktur zu differenzieren. Dahinter steht sowohl das Anliegen, vorhandene Infrastrukturen, wie den ÖPNV als auch absehbare Entwicklungsimpulse, wie die Achse zum BER für eine ausgewogene und nachhaltige Stadtentwicklung zu nutzen.

Vor dem Hintergrund der langen planerischen Vorbereitungszeiten – sowohl für den Siedlungsbau als auch für neue SPNV-Infrastrukturen – ist eine frühzeitige Koordination der Planungen auch über den Zeitraum bis 2030 hinaus erforderlich. Dies ist bei der Ausweisung und perspektivischen Erschließung von Baulandreserven (vor allem im Nordostraum) zu berücksichtigen.

Auch für Berlins wachsende Wirtschaft, für die im Norden und Osten der Stadt erhebliche Flächenpotenziale zu verzeichnen sind, ist eine mit der Infrastrukturentwicklung koordinierte Vorgehensweise erforderlich. Die Aktivierbarkeit der Gewerbeflächen wird u.a. von der übergeordneten verkehrlichen, d.h. schienen- wie straßenbezogenen Erschließung beeinflusst. Es ist daher erforderlich, die entsprechenden Planungen kontinuierlich weiter zu betreiben.

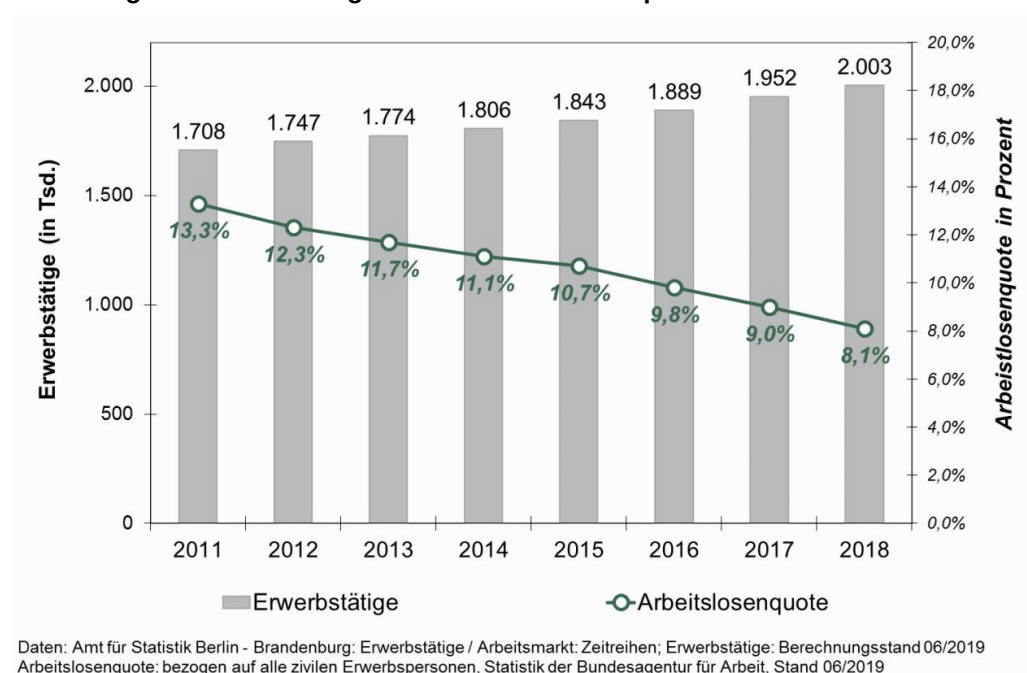
Eine besondere Herausforderung besteht in der Gestaltung der Siedlungsentwicklung im Metropolenraum und der sich daraus ergebenden verkehrlichen Verflechtungen. Zuletzt war auch im Berliner Umland eine verstärkte Wohnungsbautätigkeit zu beobachten, wenngleich die durchschnittliche Wachstumsdynamik des Umlands hinter der Hauptstadt zurückbleibt und mit knapp 7.000 WE im Jahr 2016 nur etwa die Hälfte des Berliner Neubauvolumens erreicht wurde. Die Entwicklung verlief räumlich sehr differenziert und konzentriert sich stark auf wenige Städte und Gemeinden insbesondere im Süden und Westen von Berlin. Im stadtregeionalen Zusammenhang zeigen sich hier auch für die unterschiedlichen Wirtschaftsbranchen erhebliche Potenziale. Planerisches Ziel für die räumliche Steuerung des Wohnungsneubaus im Berliner Umland ist weiterhin eine Konzentration auf Standorte entlang der Bahnradialen („Siedlungstern“) und eine intensivere Ausnutzung der dortigen Potenzialflächen.

III.1.3 Wirtschaftlicher Rahmen

Erwerbstätigkeit

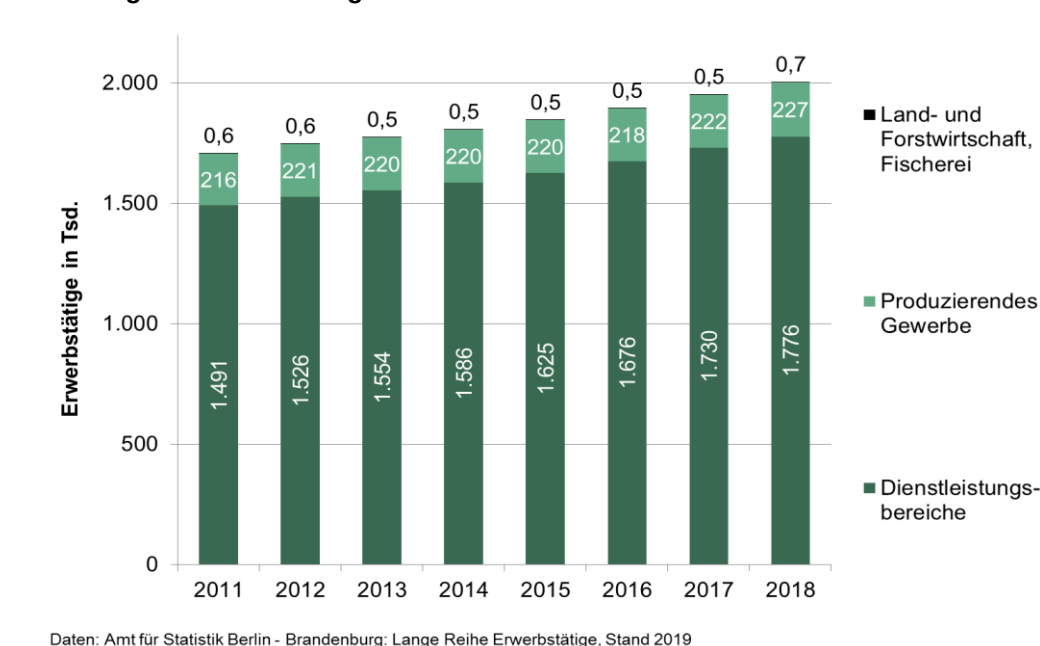
Berlin verzeichnete in den letzten Jahren eine fortgesetzt positive wirtschaftliche Entwicklung. Damit verbunden sind eine Zunahme der Arbeitsplätze und ein weiterer Anstieg der Erwerbstätigenzahl. Seit 2011 nehmen die Erwerbstätigenzahlen jährlich um durchschnittlich 2,4 Prozent zu. Die Arbeitslosenquote sinkt kontinuierlich.

Abbildung 8: Erwerbstätigkeit und Arbeitslosenquote in Berlin 2011-2018



Der Anstieg der Erwerbstätigkeit wird dabei fast ausschließlich durch den Anstieg der Beschäftigtenzahlen in der Dienstleistungsbranche (Finanzdienstleistungen, Beratung, Forschung, Medien etc.) getragen.

Abbildung 9: Erwerbstätige nach Wirtschaftsbereichen 2011-2018



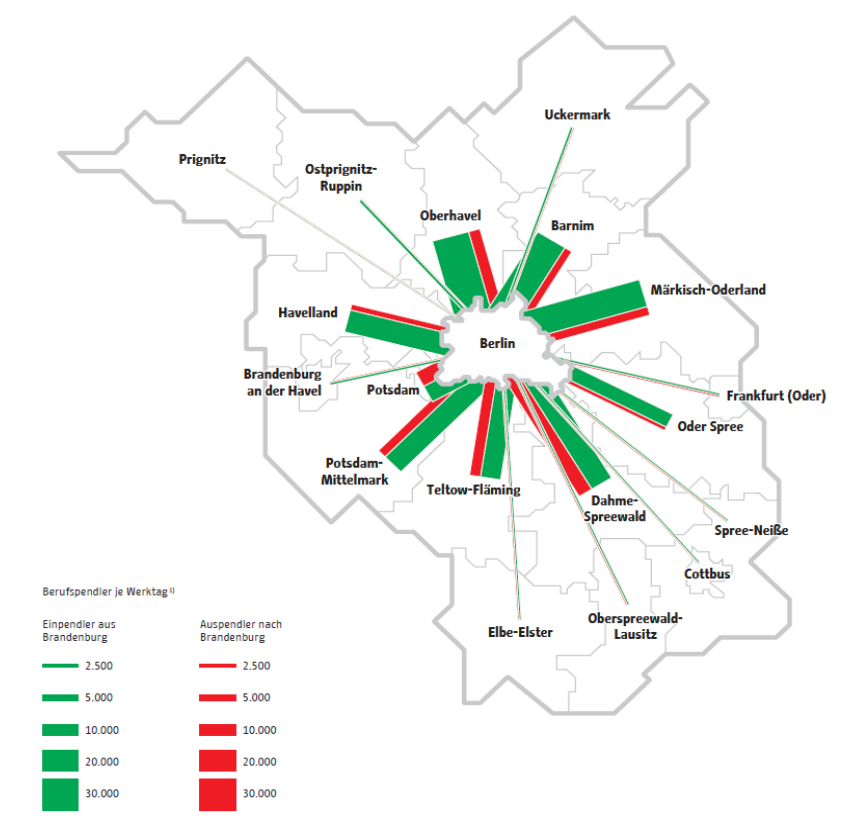
Dabei stellen die Angestellten die größte Gruppe der Erwerbstätigen, gefolgt von den selbstständig Arbeitenden und mithelfenden Familienangehörigen. Angestellte sind in Berlin überwiegend weiblich (55 Prozent) und Arbeiter zumeist männlich (73 Prozent). Der Anteil der Teilzeitbeschäftigung an der Erwerbstätigkeit liegt in Berlin bei 28 Prozent. Außerhalb des sogenannten „erwerbsfähigen Alters“ sind ca. 34.000 Personen im Alter von 65 und mehr Jahren und mehr als 19.000 Jugendliche im Alter von 15 bis unter 20 Jahren erwerbstätig.⁶

Hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen liegen derzeit keine gesicherten Erkenntnisse vor. Berlin hat weiterhin große Potenziale für eine positive Arbeitsplatzentwicklung in allen Sektoren, durch die Zuwanderung wird sowohl das Arbeitskräftepotenzial als auch das Potenzial für Innovationen weiter gesteigert.

Neben diesen Randbedingungen zur Beschäftigung selbst haben sich auch die Verflechtungen in der Region verändert. Die Zahl der Pendler, die außerhalb Berlins wohnen und täglich zur Arbeit in die Hauptstadt kommen bzw. umgekehrt, von Berlin aus täglich ihre Arbeitsplätze außerhalb des Stadtgebiets erreichen müssen, steigt seit Jahren kontinuierlich an.

Im Jahr 2016 pendelten über 295.000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nach Berlin ein, in Gegenrichtung stieg die Zahl der Auspendler auf fast 174.000 an.

Abbildung 10: Berufspendler von und nach Berlin (2016)



Darstellung: Mobilitätsbroschüre 2017, Daten: Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit Nürnberg

⁶ Quelle: Amt für Statistik Berlin - Brandenburg: Zum Tag der Arbeit am 1. Mai: Angestellte bilden größte Gruppe an Erwerbstätigen. Pressemitteilung Nr. 102 vom 29. April 2015 auf Basis Daten des Mikrozensus 2013. <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/pms/2015/15-04-29a.pdf>. Zugriff: 12.06.2017

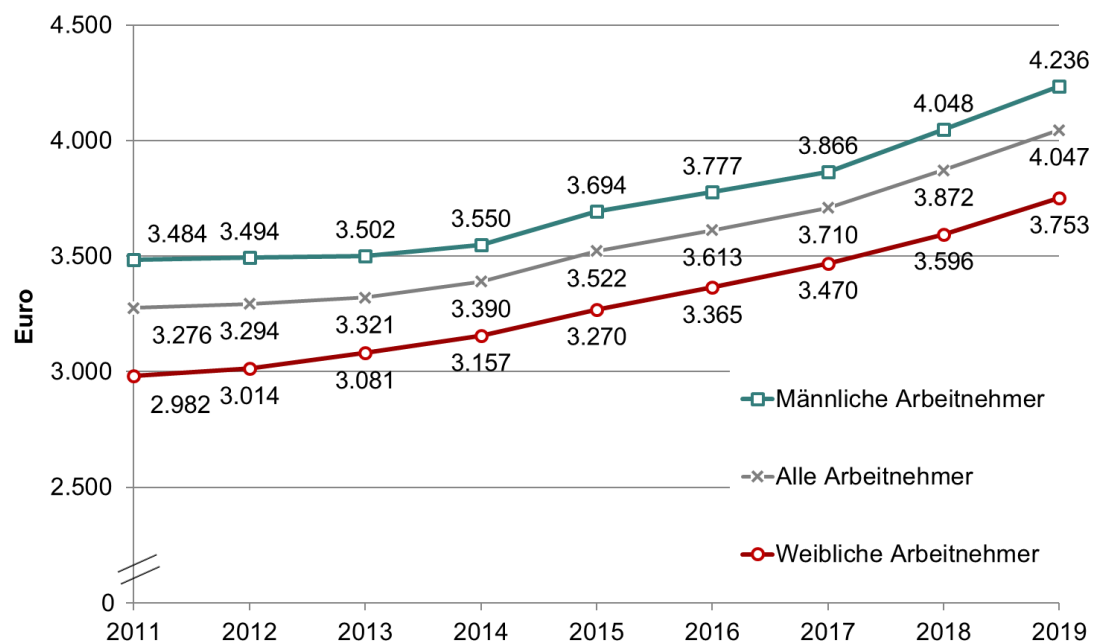
2017 lag die Zahl der Einpendler bei gut 310.000 und die Zahl der Auspendler bei gut 180.000 Personen. Trotz Wachstum lagen die Pendlerzahlen in Berlin bezogen auf die Einpendler damit deutlich unter denen anderer deutscher Großstädte (z.B. Hamburg 346.358 Einpendler, München 382.943 Einpendler, Frankfurt am Main 362.450 Einpendler)⁷. Lediglich bei der Zahl der Auspendler hat Berlin zusammen mit München die höchsten Werte.

Für die Zukunft ist mit einer Zunahme der Pendlerzahlen zu rechnen. Treiber sind insbesondere die Zuwanderung in die Hauptstadtregion, die sich auch in einer Zunahme der Bevölkerung in berlinnahen Gemeinden Brandenburgs niederschlägt, im Zusammenhang mit der fortgesetzt positiven Entwicklungsdynamik der Wirtschaftsbereiche.

Einkommen und Ausgaben

Die Verdienste im Land Berlin haben sich in den letzten Jahren positiv entwickelt. Die Einkommen sowie die Einkommensentwicklung unterscheiden sich dabei nach Branchen sowie Beschäftigungsumfang. Zwischen 2011 und 2019 stiegen die Bruttomonatsverdienste im Produzierenden Gewerbe um ca 12 Prozent und im Dienstleistungsbereich um ca. 26 Prozent auf durchschnittlich 3.838 bzw. 4.088 Euro pro Monat an (Bruttomonatsverdienst aller Arbeitnehmer/innen ohne Sonderzahlungen).

Abbildung 11: Verdienstentwicklung Berlin 2011-2019



Verdienste ohne Sonderzahlungen vollbeschäftigter Arbeitnehmer im Produzierenden Gewerbe und Dienstleistungsbereich
Daten: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Laufende Verdiensterhebungen, Lange Reihe, Stand 2020

Bezogen auf den durchschnittlichen Bruttostundenverdienst verdienen Frauen in Berlin 14 Prozent weniger als Männer. Die geschlechtsspezifische Lohnlücke ist in der Hauptstadt

⁷ Quelle: Bundesagentur für Arbeit: Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Kreisen. Stand Juni 2016

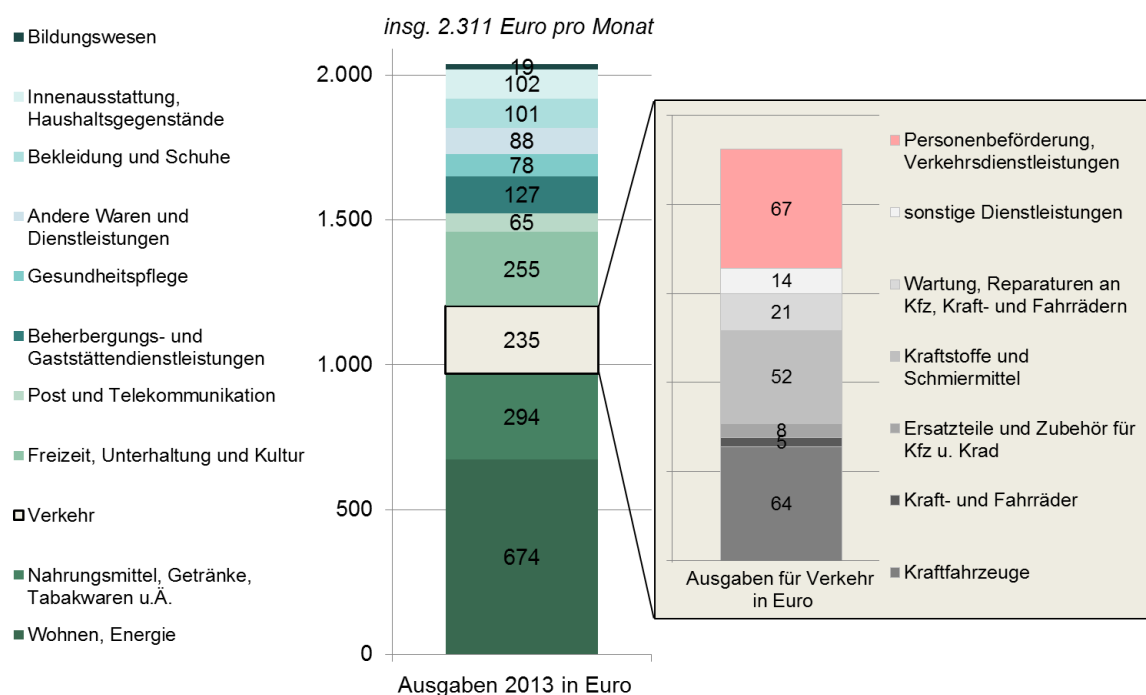
geringer als im Bundesdurchschnitt (21 Prozent), jedoch größer als in Brandenburg (4 Prozent).⁸ 2019 lag der Wert bei ca. 12 Prozent.

Von der positiven Einkommensentwicklung profitieren nicht alle Bevölkerungsgruppen gleichermaßen. Insbesondere Langzeiterwerbslose, Personen mit fehlendem bzw. mit niedrigem Bildungsabschluss, Alleinerziehende sowie Familien mit drei oder mehr Kindern unterliegen in Berlin weiter einer hohen Armutsgefährdung. In Berlin gelten 22 Prozent der Bevölkerung als armutsgefährdet (Stand 2016), vor zehn Jahren waren es 19 Prozent.⁹

Zeitgleich zum Einkommensanstieg sind auch die Verbraucherpreise im Berlin angestiegen (ca. + 8 Prozent zwischen 2010-2016). Den stärksten Preisanstieg verzeichneten die Ausgabenbereiche Nahrungs- und Genussmittel (+ 13 bzw. + 16 Prozent) sowie Wohnen und Energie (+ 10 Prozent). Die Verbraucherpreise im Bereich Verkehr stiegen um 4 Prozent an.¹⁰

Die privaten Konsumausgaben der Haushalte sind seit 2003 von 1.856 Euro monatlich auf über 2.000 Euro monatlich in 2013 gestiegen. Die Ausgaben für den Verkehr sind im gleichen Zeitraum zurückgegangen (von 247 Euro in 2003 auf 235 Euro in 2013).¹¹

Abbildung 12: Private Konsumausgaben der Berliner Haushalte in 2013 insgesamt sowie Ausgaben im Bereich Verkehr



Daten: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg; Einkommen und Einnahmen sowie Ausgaben privater Haushalte im Land Berlin 2013. Statistischer Bericht O II 3 - 5j / 13 vom November 2015

⁸ Amt für Statistik Berlin-Brandenburg: Geschlechtsspezifische Lohnlücke in Berlin und Brandenburg vergleichsweise gering. Pressemitteilung Nr. 53 vom 15. März 2017.

⁹ Bundesamt für Statistik: Armutsgefährdung in Westdeutschland im 10-Jahres-Vergleich gestiegen. Pressemitteilung Nr. 334 vom 22.09.2016.

Als armutsgefährdet gelten Personen mit einem Äquivalenzeinkommen von weniger als 60 Prozent des Bundesmedians der Äquivalenzeinkommen der Bevölkerung in Privathaushalten am Ort der Hauptwohnung.

¹⁰ Amt für Statistik Berlin-Brandenburg: Verbraucherpreisindex in Berlin 1991 bis 2016 nach Abteilungen. Lange Reihe. Stand 2016

¹¹ ebd. Die privaten Konsumausgaben werden nur alle 5 Jahre vom Amt für Statistik erhoben.

Die durchschnittliche Höhe der privaten Konsumausgaben im Land Berlin liegt bei 2.311 Euro pro Haushalt und Monat. Davon entfällt ca. ein Drittel auf den Bereich Wohnen und Energie (674 Euro), gefolgt von Ausgaben für Nahrungs- und Genussmittel (294 Euro, entsprechen 14 Prozent).

Auf Platz drei der Ausgabenstatistik der Berliner Haushalte liegt der Verkehr. Rund 235 Euro monatlich wenden die Berliner Haushalte im Durchschnitt für ihre Mobilität auf. Der Ausgabenblock „Verkehr“ wird dominiert von Ausgaben für individuelle Verkehrsmittel (Kfz, Krad, Fahrrad). Auf den ÖV entfallen 67 Euro im Monat (entsprechend 29 Prozent der Verkehrsausgaben).¹²

Zur zukünftigen Entwicklung von Einkommen, Ausgaben und Armutsrisiken liegen keine gesicherten Erkenntnisse vor.

Sozialstrukturelle Entwicklungen

Die soziale Benachteiligung ist in der Stadt rückläufig. Der Anteil von Personen, die von Arbeitslosigkeit oder Langzeitarbeitslosigkeit betroffen sind, hat sich seit 2006 nahezu halbiert. Der Anteil an Bezieherinnen und Beziehern von Transferleistungen ist dagegen in etwa konstant geblieben. Auch die Kinderarmut verzeichnet einen leichten Rückgang, verbleibt dennoch auch in einem im Bundesvergleich sehr hohen Wert.

Das Monitoring Soziale Stadtentwicklung Berlin 2017 (MSS)¹³ zeigt, dass auf kleinräumiger Ebene erhebliche sozialstrukturelle Unterschiede bestehen und dass eine hohe Konstanz in der räumlichen Verteilung der Gebiete mit sozial benachteiligten Einwohnerinnen und Einwohner besteht. Laut MSS ergeben sich Status-Verbesserungen vor allem innerhalb des S-Bahn-Rings, hier werden explizit Nord-Neukölln, Moabit genannt, sowie im Norden von Marzahn-Hellersdorf. Status-Verschlechterungen ergeben sich eher in der Äußeren Stadt (Reinickendorf, Süden Neuköllns, Spandau), dabei treten Verschlechterungen deutlich seltener in den östlichen Gebieten der Äußeren Stadt auf. Soziale Unterschiede bestehen vor allem dort, wo Geschosswohnungsbau dominiert. Das sogenannte „gartenbezogene Wohnen“ in der Äußeren Stadt (Ein- und Zweifamilienhäuser, Reihenhäuser, Stadtvillen etc.) weist hingegen insgesamt einen überdurchschnittlich hohen sozialen Status auf. Im Vergleich zum MSS 2015 blieb die Zahl der Gebiete mit besonderem Aufmerksamkeitsbedarf nahezu konstant, allerdings hat sich die räumliche Verteilung geändert.

Mit Blick auf die langfristigen Trends der Entwicklungen stellt das MSS eine Abnahme der sozialen Problemlagen in der Inneren Stadt fest. Im Gegenzug sind die sozialen Benachteiligungen in der Äußeren Stadt weiterhin stark ausgeprägt. Im Ergebnis ist daher eine Peripherisierung („An-den-Stadtrand-Drängen“ bestimmter sozialer Benachteiligungsstrukturen) zu erkennen.

¹² Amt für Statistik Berlin-Brandenburg: Einkommen und Einnahmen sowie Ausgaben privater Haushalte im Land Berlin 2013. Statistischer Bericht O II 3 - 5j / 13. November 2015.

¹³ Das Monitoring Soziale Stadtentwicklung (MSS) dient der kleinräumigen Beobachtung von Veränderungen der soziostrukturellen Entwicklung in Teilgebieten der Stadt Berlin. Es wird seit 1998 als kontinuierliches Stadtbeobachtungssystem und seit 2006 auf der Ebene der 447 Planungsräume (Lebensweltlich orientierte Räume) im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen erstellt. Das Monitoring bildet bezogen auf die vier Indikatoren Arbeitslosigkeit, Langzeitarbeitslosigkeit, Transferbezug (SGB II und XIII) sowie Kinderarmut (Transferbezug SGB II der unter 15-Jährigen) sowohl den aktuellen sozialen Status als auch die Entwicklungsdynamik (Veränderung Status über 2 Jahre).

Inwiefern hierbei zudem die Mobilitätsbedürfnisse ausreichend realisiert werden können, hängt wesentlich von den zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln am Wohnort ab. Menschen ohne Zugang zu einem individuellen Verkehrsmittel in den dünner besiedelten Stadt-Außenräumen sind stärker in ihrer Mobilität eingeschränkt als diejenigen, die beispielsweise über einen Pkw verfügen können. Und sie sind stärker eingeschränkt als diejenigen die zwar ohne Pkw, dafür aber in der Inneren Stadt mit einem dichteren Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln oder neuen Angeboten geteilter Mobilität leben. Auch dieser soziale Aspekt verdeutlicht die Bedeutung des Ausbaus öffentlicher Verkehrsmittel insbesondere auch in der Äußeren Stadt.

Als Besonderheit für den letzten Betrachtungszeitraum ist hervorzuheben, dass es in Berlin zwischen seit 2015 zu einem erhöhten Zuzug von schutzsuchenden Menschen kam, wobei noch offen ist, welche Auswirkungen die nach Berlin gekommenen Schutzsuchenden kleinräumig auf die Sozialstruktur haben.

Wirtschaftsverkehr

Ein funktionierender Wirtschaftsverkehr ist von zentraler Bedeutung für das Funktionieren der Stadt. Ohne die Lieferung von Waren und Gütern für Handel und Industrie, das Abfahren von Abfällen, Baustellenverkehre oder die Zustellung von Paketen, wären Arbeit, Konsum und Freizeitverhalten der Berlinerinnen und Berliner nicht in der gewohnten Qualität möglich. Diese Interessen und die des Personenverkehrs gilt es gleichberechtigt bei der Bewertung von Problemen und Maßnahmen abzuwägen. Wirtschaftsverkehr, als Summe von Personenwirtschaftsverkehr und Güterverkehr, weist eine hohe Dynamik auf. Wirtschaftsverkehr, vor allem auf der Straße, ist dabei gleichzeitig einer der Verursacher von Gesundheits- und Umweltbelastungen in der Stadt (Luftschadstoffe, Lärm, Verkehrsunfälle).

Die Berliner Wirtschaft ist funktional wie verkehrlich eng mit dem Land Brandenburg verflochten. Lebendiger Ausdruck dessen ist die gute Entwicklung der im Umland befindlichen Güterverkehrszentren (GVZ) und der wachsende Containerumschlag an diesen Standorten. Die GVZ-Standorte im Berliner Umland haben sich in den zurückliegenden Jahren hinsichtlich Ausgestaltung und Auslastung (z.B. GVZ Großbeeren) deutlich weiterentwickelt. Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg wurde zudem als sogenannter „Urban Node“ im Transeuropäischen Verkehrsnetz ausgewiesen. Hier kreuzen sich drei der multimodalen Kernnetzkorridore (Orient/Ost-Med Korridor, Nord-Ostsee-Korridor, Skandinavien-Mittelmeer-Korridor) und verdeutlichen das europäische Verknüpfungspotenzial der Region.

Trotz dieser hervorragenden Ausgangslage auf der Makroebene wurden auf der Mikroebene – also im Land Berlin selbst – Schienenwege für den Güterverkehr häufig dort, wo keine unmittelbare Nachfrage herrschte, aufgegeben. Gerade die steigende Flächenkonkurrenz zwischen Wohnungsbau und gewerblichen/logistischen Nutzungen erhöht den Druck auf die verfügbaren Flächen. Freistellungen von Bahnbetriebszwecken auf Wohnzwecke ermöglichen damit ein „Wachstum der Stadt“, entziehen diese Flächen aber dauerhaft bahnaffinen Nutzungskonzepten. Es ist dennoch gelungen, wichtige bahnseitige Infrastrukturen zu erhalten bzw. in Ihrer Leistungsfähigkeit zu stärken (z.B. Westhafen). Für die in Berlin tätigen Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) besteht ein ausgebautes System an Zugangsstellen zum Netz der DB AG. Teilweise bestehende Kapazitätsengpässe in der Infrastruktur werden derzeit planerisch bearbeitet (bspw. Ausbau und Elektrifizierung des Güterbahnhofs Berlin Hamburg-und-Lehrter Bahnhof (BHUL) sowie Ausbau des Güterbahnhofs Berlin Moabit

(BMOA) mit 740 m nutzbaren Gleislängen).

Der Ausbau der Binnenwasserstraßen und der zugehörigen Bauwerke ist seit der Erstellung des letzten StEP Verkehr weiter vorangeschritten. Das neu aufgelegte Planfeststellungsverfahren des Projekts 17 der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit läuft derzeit. Damit erhalten die neuen Bundesländer einen leistungsfähigen Wasserstraßenanschluss an das westeuropäische Kanalnetz und Zugang zu den Nordseehäfen. Neue Angebote, wie der Schwergutleichter „Ursus“ der BEHALA, ermöglichen den Transport von Projektladungen auch abseits gut ausgebauter Bundeswasserstraßen. So zählt der Transport von Gasturbinen mit einem Stückgewicht von rund 500 Tonnen über die Wasserstraße zu den regionalen Erfolgsgeschichten der Güterschifffahrt.

Die vorhandene Güterverkehrsinfrastruktur im Berliner Stadtgebiet (Schienenwege, Wasserwege, Umschlagstellen) weist teilweise weiterhin Instandhaltungs- und Modernisierungsrückstände auf (u.a. Charlottenburger Verbindungskanal, Gleisanschlüsse Gewerbegebiete/EpB-Flächen¹⁴).

Der Wirtschaftsverkehr hat auf der anderen Seite in den letzten Jahren von Maßnahmen zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur profitiert, vor allem in Bezug auf die verbesserte Anbindung der Innenstadt sowie hinsichtlich des Abbaus von Erreichbarkeitsdefiziten im östlichen Stadtgebiet. Dennoch gibt es, u. a. aufgrund von Kapazitätsengpässen, fehlenden Netzverknüpfungen, aber auch wegen Konkurrenzen bei der Nutzung des Verkehrsraumes (mit privatem und öffentlichem Verkehr), weiterhin Stockungen im Verkehrsfluss. Davon betroffen sind vor allem Radialen in der äußeren Stadt, einige Innenstadstrecken und Verkehrsknoten. Gerade für Großraum- und Schwertransporte kommt es immer wieder zu Behinderungen durch Mängel in der Infrastruktur, beispielsweise abgelastete Brücken.¹⁵ Gleichwohl wachsen die Anforderungen in diesem Bereich, Fahrzeuge werden größer, Achslasten und Gesamtgewichte höher. Hier gilt es eine gesunde und verträgliche Balance zu finden zwischen Ansprüchen der Unternehmen und dem Zustand der Infrastruktur. Denn gerade der Verkehr mit schweren Nutzfahrzeugen ist maßgeblich am Verschleiß städtischer Straßen und Brücken beteiligt, daraus erwachsende, notwendige Investitions-, Unterhalts- und Betriebskosten werden aus dem Landeshaushalt finanziert.

Die Digitalisierung eröffnet auch im Wirtschaftsverkehr der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg neue Perspektiven. Neue Wertschöpfungsketten und -prozesse entstehen, sowohl bei etablierten Akteuren, als auch neuen Unternehmen und Anbietern.

Das Innovationspotenzial der Region mündete in diversen Forschungs- und Entwicklungsvorhaben zum Wirtschaftsverkehr auf nationaler und europäischer Ebene. Insbesondere die gemeinsamen Aktivitäten von Akteuren aus beiden Ländern im Rahmen des Clusters Verkehr, Mobilität und Logistik leisten einen Beitrag, die breite Basis aus Wirtschaft und Wissenschaft zusammen zu bringen und Kooperationen anzuregen.

III.1.4 Tourismus

Der Tourismus hat in Berlin immer mehr an Bedeutung gewonnen. Die Zahl der Gäste sowie der Übernachtungen steigt kontinuierlich an. Im Jahr 2018 konnten 13,5 Mio. Touristinnen und

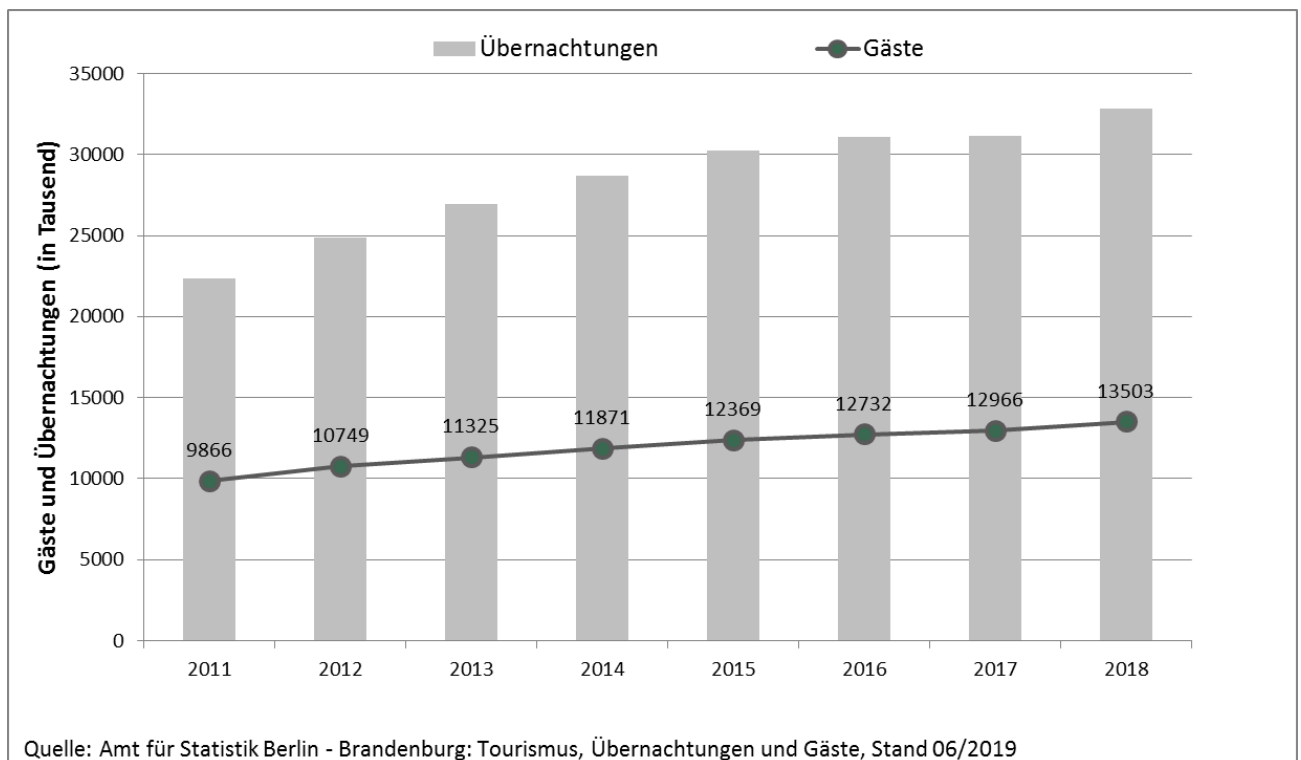
¹⁴ Entwicklungskonzept des produktionsgeprägten Bereichs

¹⁵ Reduzierung des zulässigen Fahrzeuggewichts, welches einen Abschnitt passieren darf.

Touristen in der Hauptstadt verzeichnet werden. Zu den über 32 Mio. offiziell erfassten Übernachtungen kommen die Besucherinnen und Besucher, die privat (z.B. in Ferienwohnungen, bei Familien oder Freunden) übernachten. Im Schnitt verbringen die Gäste 2,4 Tage in der Hauptstadt. Der überwiegende Teil der Gäste (fast 8 Mio.) kommt aus dem Inland.

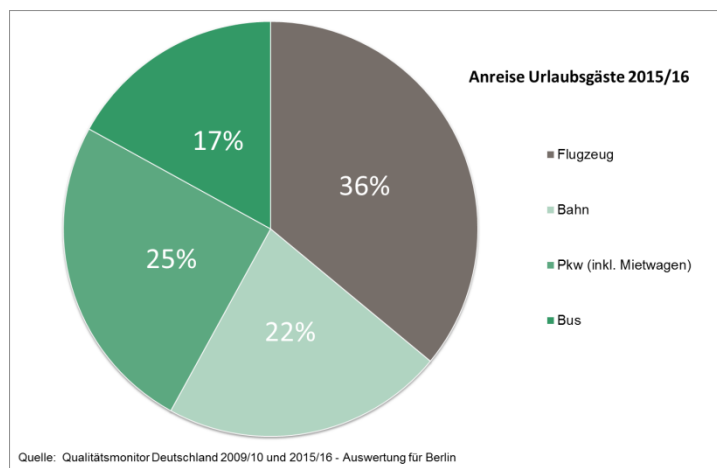
Ausländische Besucherinnen und Besucher stammen am häufigsten aus dem Vereinigten Königreich (623.000), aus den Vereinigten Staaten (436.000) sowie aus Spanien, Italien und den Niederlanden (294, 285 bzw. 282.000). Etwa 785 Beherbergungsbetriebe boten im Jahr 2017 über 140.000 Betten an. Die durchschnittliche Auslastung liegt bei 60 Prozent.¹⁶ Die meisten Übernachtungen erfolgen in den Innenstadtbezirken, vor allem in Mitte, Friedrichshain-Kreuzberg und Charlottenburg-Wilmersdorf.

Abbildung 13: Entwicklung Tourismus 2011-2018



¹⁶ Amt für Statistik Berlin Brandenburg. Statistischer Bericht G IV 1 - m 12/17

Abbildung 14: Verkehrsmittelwahl bei der Anreise von Gästen



Gemäß den Aufbereitungen, die visit Berlin auf Basis des „Qualitätsmonitor Deutschland“ erstellt hat, wird für das Jahr 2015/2016 die Verkehrsmittelwahl bei der Anreise deutlich.

Im Vergleich zu 2009/2010 haben dabei der Busverkehr und der Pkw-Verkehr an Bedeutung gewonnen, während die Anteile von Flug- und Bahnverkehr rückläufig waren.

III.1.5 Finanzieller Rahmen

Seit Verabschiedung des StEP 2025 hat sich der finanzielle Rahmen der Verkehrspolitik in Berlin stark verändert. Im Folgenden wird auf die Entwicklungen entlang ihrer chronologischen Abfolge eingegangen, um einen ersten Überblick zu verschaffen.

Der vorherige StEP Verkehr 2025 entwickelte über verschiedene Szenarien eine Abschätzung des innerhalb seiner Laufzeit für verkehrliche Maßnahmen zur Verfügung stehenden finanziellen Rahmens. Die Fortschrittsberichte zur Umsetzung des StEP Verkehr 2025 zeigen, dass diese Szenarien plausibel waren.

Ein wichtiger Aspekt des StEP Verkehr 2025 bestand in dem Abbau des Instandhaltungsrückstandes im ÖPNV und bei der Straße. Mit den bisher zur Verfügung stehenden Mitteln, einschließlich der jährlich zusätzlich zu Verfügung gestellten 25 Mio. Euro für die Tiefbauunterhaltung, konnte ein weiteres Anwachsen des Instandhaltungsrückstaus verhindert werden.

Mit dem Konjunkturprogramm des Bundes standen 2011 zudem kurzfristig zusätzliche Mittel zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nach Berlin aber auch zur Sanierung der Berliner Straßeninfrastruktur zu Verfügung. Im Folgejahr traten jedoch bedingt durch den Zeitraum der vorläufigen Haushaltswirtschaft Verzögerungen bei der Sanierung, der Instandhaltung der Straßen, aber auch beim Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur ein, da neue Maßnahmen nur unter bestimmten haushaltsseitigen Voraussetzungen beauftragt werden durften.

Seit 2013 wird aufgrund des Bevölkerungswachstums zunehmend mehr in Infrastruktur und Verkehr investiert. Insgesamt stehen im Rahmen des „Sondervermögen Infrastruktur der Wachsenden Stadt I (SIWA I)“ 496 Mio. Euro für Investitionen in die Infrastruktur zur Verfügung. Zu den etwa 140 Maßnahmen gehörten der Erhalt und die Erweiterung von Schulen, Krankenhäusern inkl. Charité, sowie die Förderung des Verkehrs, von Bädern und Sport. Die BVG wird neue U-Bahnfahrzeuge erhalten. Mit der zweiten Auflage des SIWA in 2015 investierte das Land Berlin weitere 195 Millionen Euro. Davon erhielt die BVG für den Bau von Aufzügen in den Bahnhöfen Gelder in Höhe von rund 4 Mio. Euro. Mittlerweile stehen aus dem aktuellen Programm „SIWANA“ Mittel gerade auch für die Realisierung von Radverkehrsmaßnahmen zur Verfügung. Aufgrund von Haushaltsüberschüssen konnte der Fonds auch in den

Jahren 2017 und 2018 mit den Programmen SIWANA IV und V fortgeführt werden, u.a. durch Bereitstellung weiterer Mittel für den ÖPNV. Dazu zählen 2017 133 Mio. Euro und 2018 82,8 Mio. Euro, die der Elektrifizierung des Busverkehrs und der Beschaffung von Fahrzeugen bei S-Bahn und U-Bahn dienen.

Eine wesentliche Veränderung ergibt sich aus den derzeit deutlich höheren Steuereinnahmen des Landes Berlin. Dies führte 2013 zu einer Aufhebung der Deckelung des ÖPNV-Budgets sowie zu stärkeren Investitionen in die Infrastruktur insgesamt. Allerdings gilt auch für das Land Berlin die verbindliche „Schuldenbremse“, die Einfluss auf das verfügbare Finanzvolumen hat.

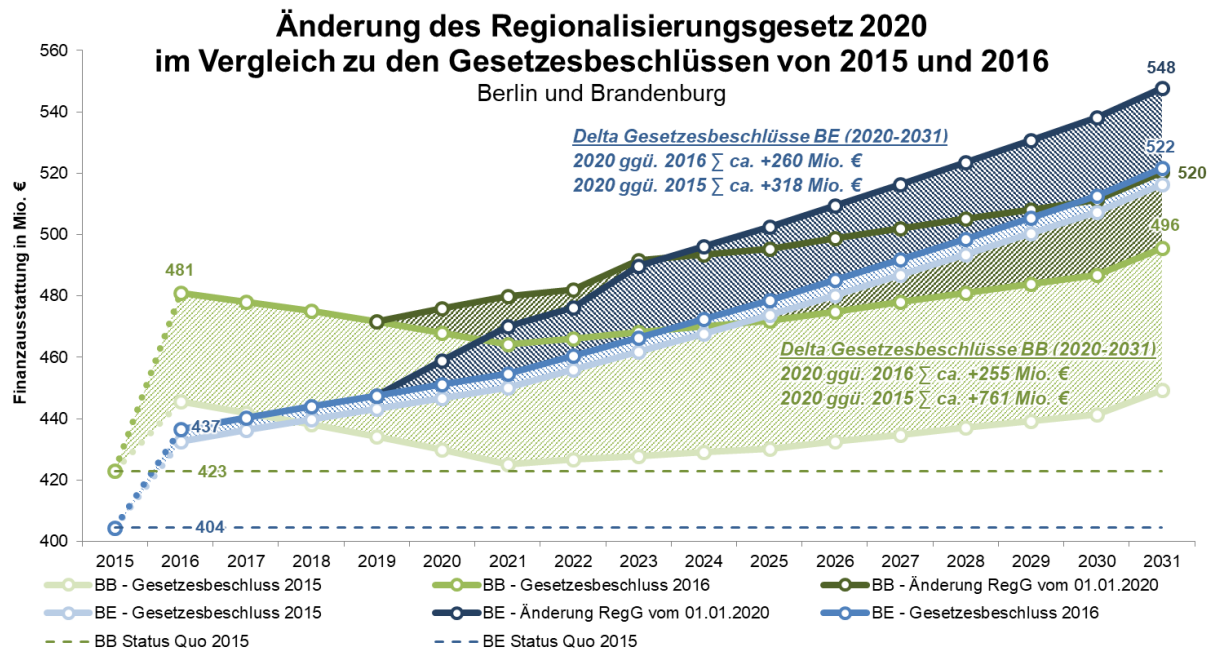
Auf Grundlage eines Haushaltsbeschlusses des Berliner Abgeordnetenhauses im Dezember 2013 wurden somit die seit 2008 gedeckelten ÖPNV-Budgetanteile aufgehoben und um 11,5 Mio. Euro (für 2014 und 2015) erhöht. 2016 standen weitere 12,0 Mio. Euro und 2017 weitere 15,5 Mio. Euro zur Verfügung. Der für die steigende Fahrgastnachfrage im Rahmen des Nahverkehrsplans (NVP) 2014-2018 als notwendig kalkulierte ÖPNV-Leistungsaufwuchs wurde im Rahmen der Angebotsgestaltung so eingesetzt, dass Einwohner und Besucher der Stadt gleichermaßen davon profitieren. Seit April 2014 konnten somit Angebotsverbesserungen umgesetzt werden. Diese umfassen im Kern Taktverdichtungen und ausgeweitete Betriebszeiten, vor allem am späten Nachmittag bzw. frühen Abend, am Wochenende und nachts. Deutliche Verbesserungen sieht der im Februar 2019 verabschiedete Nahverkehrsplan 2019-2023 vor.

Ein Beschluss des Bundes zu Regionalisierungsmitteln und die Grundsatzentscheidung zur Fortsetzung des Bundes-GVFG nach 2019 liegen vor. Im Juni 2016 haben die Regierungschefinnen und Regierungschefs von Bund und Ländern beschlossen, die Regionalisierungsmittel durch eine Änderung des Regionalisierungsgesetzes um 200 Mio. Euro auf 8,2 Mrd. Euro durch den Bund aufzustocken und den Gesamtbetrag mit jährlich 1,8 Prozent zu dynamisieren. Die Regelung gilt bis 2031. Gegenüber dem Regionalisierungsgesetz 2015 erhält Berlin für den Zeitraum 2016 bis 2031 74,8 Mio. Euro und Brandenburg 652,3 Mio. Euro mehr.

Aufgrund des angewendeten Aufteilungsschlüssels profitiert Berlin nicht im gleichen Maße wie andere Bundesländer von der Neuregelung: im Mittel steigen die Regionalisierungsmittel für Berlin 2017-2031 nur um 1,19% im Vergleich zu den 1,8% der Gesamtsumme.

Damit diese Mittel nicht durch steigende Trassenpreise aufgezehrt werden können, wurde 2016 das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) dahingehend geändert, dass nun Steigerungen der Infrastrukturnutzungsentgelte in ihrer Entwicklung an die Regionalisierungsmittel gebunden sind.

Abbildung 15: Entwicklung Regionalisierungsmittel – Gegenüberstellung Gesetzesbeschluss 2015 ggü. 2016 (Berlin und Brandenburg)



Im Februar 2020 wurde eine Novelle des Regionalisierungsgesetzes beschlossen, die eine Aufstockung der Mittel von 2020 bis 2031 um insgesamt 5,25 Mrd. Euro beinhaltet. Davon entfallen auf Berlin insgesamt knapp 260 Mio. Euro, im Mittel rund 22 Mio. Euro/Jahr. Zwar verbessert sich damit die Finanzausstattung des Landes Berlin zur Deckung der Kosten im SPNV, aber auch mit den zusätzlichen Mitteln liegt die Steigerung lediglich bei im Mittel 1,5% p.a. und damit unter der aktuellen Kostensteigerungsrate im ÖPNV. Hinzu kommt die Bindung der Entwicklung der Infrastrukturnutzungsentgelte im Eisenbahnregulierungsgesetz, die dazu führt, dass die nun höhere Steigerung der Regionalisierungsmittel auch zu höheren zulässigen Infrastrukturnutzungsentgelten führt. Eine durch das BMVI in Aussicht gestellte Anpassung des EReG ist bislang noch nicht erfolgt.

Mit der im Februar 2020 beschlossenen Änderung des GVFG erhöhen sich die bundesweit für den Ausbau der ÖPNV- und SPNV- Infrastruktur vorhandenen Fördermittel des Bundes schrittweise von 333 Mio. € auf 2 Mrd. € ab 2025. Dadurch besteht für Berlin die Chance, mehr Mittel für den Bestandserhalt und den Ausbau der ÖPNV- und SPNV-Infrastruktur einzuwerben.

Mit der Verabschiedung der Doppelhaushalte 2018/2019 und 2020/2021 wurden zudem deutliche Schwerpunkte für die Planung und Umsetzung von Infrastruktureneubauvorhaben im ÖPNV (Stichwort Straßenbahn und i2030¹⁷) sowie für den Radverkehr (von Förderprogramm Lastenräder bis hin zu Infrastrukturausbau) gesetzt und die ambitionierten Vorgaben des 2019 verabschiedeten Nahverkehrsplans 2019-2023 haushalterisch gesichert.

¹⁷ i2030: Im Oktober 2017 wurde zwischen den Ländern Berlin, Brandenburg und der Deutschen Bahn AG die "Rahmenvereinbarung über das Entwicklungskonzept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg - i2030" mit Unterstützung des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg abgeschlossen.

Die im Rahmen des Diesel-Gipfel beschlossene Auflage des 1 Mrd. Euro umfassenden „Sonderprogramms Saubere Luft 2017-2020“ sorgt für zusätzlich zur Verfügung stehende Mittel auch in Berlin. Über den genauen Umfang und die Verwendung ist zum derzeitigen Zeitpunkt keine Aussage möglich.

Die Entwicklung seit 2012 zeigt, dass die Umsetzung der StEP-Maßnahmen von den Finanzvolumen und der Personalausstattung auf Landes- und auf Bezirksebene abhängig ist. Diese Herausforderung wird auch bei der Umsetzung des StEP MoVe 2030 eine Rolle spielen.

III.1.6 Rechtlicher Rahmen

In den vergangenen Jahren hat sich der Rechtsrahmen für die Planung und den Bau von Infrastrukturvorhaben verändert. Im SPNV ergeben sich aufgrund des Wegfalls des „Schienenbonus“ größere Herausforderungen für die Planung und Realisierung neuer Infrastruktur: So ist bei Planfeststellungsverfahren für den Aus- und Neubau von Schienenstrecken ab dem 1. Januar 2015 der Abschlag von 5 dB(A) bei der Festlegung des Beurteilungspegels entfallen. Damit wurden die Anforderungen an Lärmschutzmaßnahmen beim Bau von Schienenstrecken deutlich angehoben. Hinzu kommen die gesellschaftlichen Anforderungen und geänderten Verwaltungsvorschriften hinsichtlich einer frühzeitigen Bürgerbeteiligung. Dies hat Auswirkungen auf die erforderlichen Planungsabläufe und -prozesse.

Die zum 1. Januar 2013 in Kraft getretene Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) hatte ebenfalls eine Reihe von Auswirkungen auf die Handlungsspielräume der öffentlichen Hand. Durch die Liberalisierung des Fernbusmarktes wurde das Schienenverkehrsmonopol im Fernverkehr aufgehoben. Darüber haben sich die Regeln für die Vergabe von Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr und damit die Rolle des Nahverkehrsplans verändert. Der zum 1. August 2008 zwischen dem Land Berlin und der BVG AöR abgeschlossene Verkehrsvertrag läuft im Jahr 2020 aus. Für den nachfolgenden Zeitraum hat der Senat beschlossen, die BVG erneut direkt mit der Erbringung der Verkehrsleistungen zu beauftragen. Die planerischen Grundlagen für die Direktvergabe erarbeitet der Nahverkehrsplan 2019-2023.

Im Berliner ÖPNV-System ist das Besteller-Ersteller-Prinzip seit 2008 vollständig umgesetzt. Im Regionalverkehr werden alle Leistungen europaweit ausgeschrieben und wettbewerblich vergeben. Das S-Bahn-Netz ist in drei Teilnetze aufgeteilt und wettbewerblich vergeben worden. Das erste ausgeschriebene Teilnetz (Ring mit Zulaufstrecken) wurde an die S-Bahn Berlin GmbH vergeben, die Betriebsaufnahme erfolgt schrittweise ab 2021. Die zwei weiteren Teilnetze (Stadtbahn, Nord-Süd-Netz) werden sukzessive wettbewerblich vergeben.

Auch im Straßengüterverkehr hat sich der Rechtsrahmen in den vergangenen Jahren geändert. Die Lkw-Maut nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz wurde in zwei Stufen zum 1. August 2012 auf vierstreifige Bundesstraßen und zum 1. Oktober 2015 auf Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht ausgedehnt. Seit dem 1. Juli 2018 besteht zudem auf allen Bundesstraßen Mautpflicht für Lkw.

Im Rahmen der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen haben sich Bund und Länder 2017 auf eine Reform der Bundesfernstraßenverwaltung verständigt. Die Bundesautobah-

nen werden demnach ab dem 1. Januar 2021 nicht mehr in Auftragsverwaltung durch die Länder, sondern in Bundesverwaltung geführt. Der Bund wird die alleinige Verantwortung für Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, vermögensmäßige Verwaltung und Finanzierung der Bundesautobahnen haben. Für die Bundesstraßen soll es bei der Auftragsverwaltung durch die Länder bleiben. Die Länder können aber die Verwaltung der Bundesstraßen, die auf ihrem Landesgebiet liegen, an den Bund übertragen.

Hinzu kommt ein veränderter Rechtsrahmen der EU-Gesetzgebung hinsichtlich des Emissionsschutzes und zum Gesundheitsschutz der Bevölkerung. Gerade das Thema Verkehrsfolgen (Luft und Lärm) und Grenzwerteinhalten sind hiervon betroffen. Die laufenden Klagen der Deutschen Umwelthilfe (DUH) zur Einhaltung der Schadstoffgrenzwerte und das Vertragsverletzungsverfahren der EU gegenüber der Bundesrepublik sind hier eindrucksvolle Beispiele. So hat das Bundesverwaltungsgericht am 27. Februar 2018 im Kontext zu Stickoxid-Grenzwertüberschreitungen entschieden, dass Kommunen grundsätzlich Fahrverbote für ältere Dieselfahrzeuge verhängen können. Berlin wird deshalb streckenbezogene Fahrverbote als ein mögliches Instrument zur Luftreinhaltung in den Luftreinhalteplan aufnehmen.

Im Jahr 2017 wurde unter Einbeziehung stadtgesellschaftlicher und politischer Gruppen, sowie von Verbänden, Innungen und Kammern im Dialog ein Mobilitätsgesetz für Berlin erarbeitet. Anlass war neben der erforderlichen Fortschreibung des ÖPNV-Gesetzes der Wunsch einer gesetzlichen Regelung des Radverkehrs, der von der Zivilgesellschaft Nachdruck verliehen wurde. Um eine verkehrsträgerübergreifende Umsetzung der einzelnen Bausteine des Gesetzes sicherstellen zu können, wurden diese beiden Bausteine um einen allgemeinen Teil ergänzt, der die gemeinsamen verkehrsträgerübergreifenden Ziele und Regularien enthält. In den Folgejahren soll das Gesetz um weitere Bausteine zum Fußverkehr, zu Neuer Mobilität und zu Fragen des Wirtschaftsverkehrs ergänzt werden.

Zum 25. Mai 2018 trat die EU-Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) in Kraft. Sie beinhaltet neue Regelungen zum Umgang mit personenbezogenen Daten und zur Informationspflicht über gespeicherte Daten. Dies wird auch Auswirkungen auf die Erfassung, die Speicherung und somit den Umgang mit personenbezogenen Daten im Verkehrsbereich haben.

III.2 Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage

Wesentliche Kenndaten über das Mobilitätsverhalten der Berlinerinnen und Berliner werden alle fünf Jahre, zuletzt 2018, im Rahmen der Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten - SrV“ der TU Dresden erhoben. Über 40.000 Berlinerinnen und Berliner haben sich im Jahr 2018 an der Erhebung beteiligt. Die Daten stellen eine verlässliche Grundlage für die Beurteilung der gesamtstädtischen Verkehrsteilnahme dar. Darüber hinaus können weitergehende Entwicklungen aus den verkehrsmittelbezogenen Erhebungen abgeleitet werden.

Ergänzend kommen Daten und Erkenntnisse zum Fernverkehr und für Fragen des Wirtschaftsverkehrs zum Tragen, die die Entwicklungen in diesem Bereich verdeutlichen.

III.2.1 Voraussetzungen zur Verkehrsteilnahme im privaten Personenverkehr

Die Verkehrsmittelausstattung der Berliner Haushalte zeigten bereits 2013 gute Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität, dies hat sich 2018 noch mal bestätigt¹⁸:

- gut 71 Prozent der Befragten verfügen am Stichtag uneingeschränkt über ein Fahrrad
- 2,1 Prozent verfügen am Stichtag uneingeschränkt über ein Elektrofahrrad
- 7,2 Prozent der Personen nutzen im Jahresverlauf Leih- oder Mietfahrräder, hier vornehmlich die Alterskasse 25 bis unter 45 Jahre
- 47 Prozent können am Stichtag uneingeschränkt über eine Zeitkarte im ÖPNV verfügen, wobei fast 83 Prozent der Befragten den ÖV täglich bzw. an 3 bis 4 Tagen pro Woche nutzen
- 43 Prozent der Haushalte haben keinen eigenen Pkw
- 16,4 Prozent der Befragten benutzen als Fahrende oder Mitfahrende Carsharing-Angebote, hier vor allem die Altersklassen zwischen 18 und unter 45 Jahren.
- Dabei hat die Führerscheinverfügbarkeit sowie der Motorisierungsgrad der Berlinerinnen und Berliner hat einen wesentlichen Einfluss auf den Anteil der MIV-Nutzung.

Führerscheinverfügbarkeit

In Berlin besitzen 86,8 Prozent der Männer und 80,7 Prozent der Frauen einen Führerschein. Bis zur Gruppe der unter 45-Jährigen ist der Führerscheinbesitz noch nahezu gleich verteilt (82 bzw. 81 Prozent), danach verstärken sich die Unterschiede mit zunehmendem Alter erheblich: 91 Prozent der Männer und nur 73 Prozent der Frauen über 65 Jahre besitzen einen Führerschein.

In Berlin kann eine steigende Motorisierung von Haushalten mit Seniorinnen und Senioren beobachtet werden. Der Anteil der autolosen Haushalte mit Senioren ist in den letzten Jahren sehr stark gesunken. Über 65-Jährige nutzen damit im Gegensatz zu den jüngeren Erwachsenen immer häufiger das Auto. Der Anteil der Haushalte mit mindestens einem Pkw ist insgesamt dagegen weitgehend stabil. Damit wird die Zahl der Personen mit Führerscheinbesitz zunächst allein aufgrund der Alterung der Gesellschaft zunehmen.

Demgegenüber gibt es Beobachtungen auf Bundesebene, dass in der Altersgruppe unter 35 Jahre der Führerscheinbesitz im Zeitverlauf leicht rückläufig ist. Inwieweit der Trend zum rück-

¹⁸ 0,65 Privat-Pkw pro Haushalt (2013) zu 0,62 (2018), 1,45 Fahrräder pro Haushalt (2013) zu 1,55 (2018), 0,01 Elektrofahrräder pro Haushalt (2013) zu 0,04 (2018)

läufigen Führerscheinbesitz in den jüngeren Kohorten stabil ist, kann nicht mit Sicherheit gesagt werden. Es gibt erste Anzeichen dafür, dass zumindest ein Teil der führerschein- und autofrei lebenden Jugendlichen und jungen Erwachsenen in späteren Jahren (Phase der Familiengründung) den Zugang zur Pkw-Nutzung nachholen. Eine insgesamt nachholende Nutzung muss damit jedoch nicht zwangsweise verbunden sein.

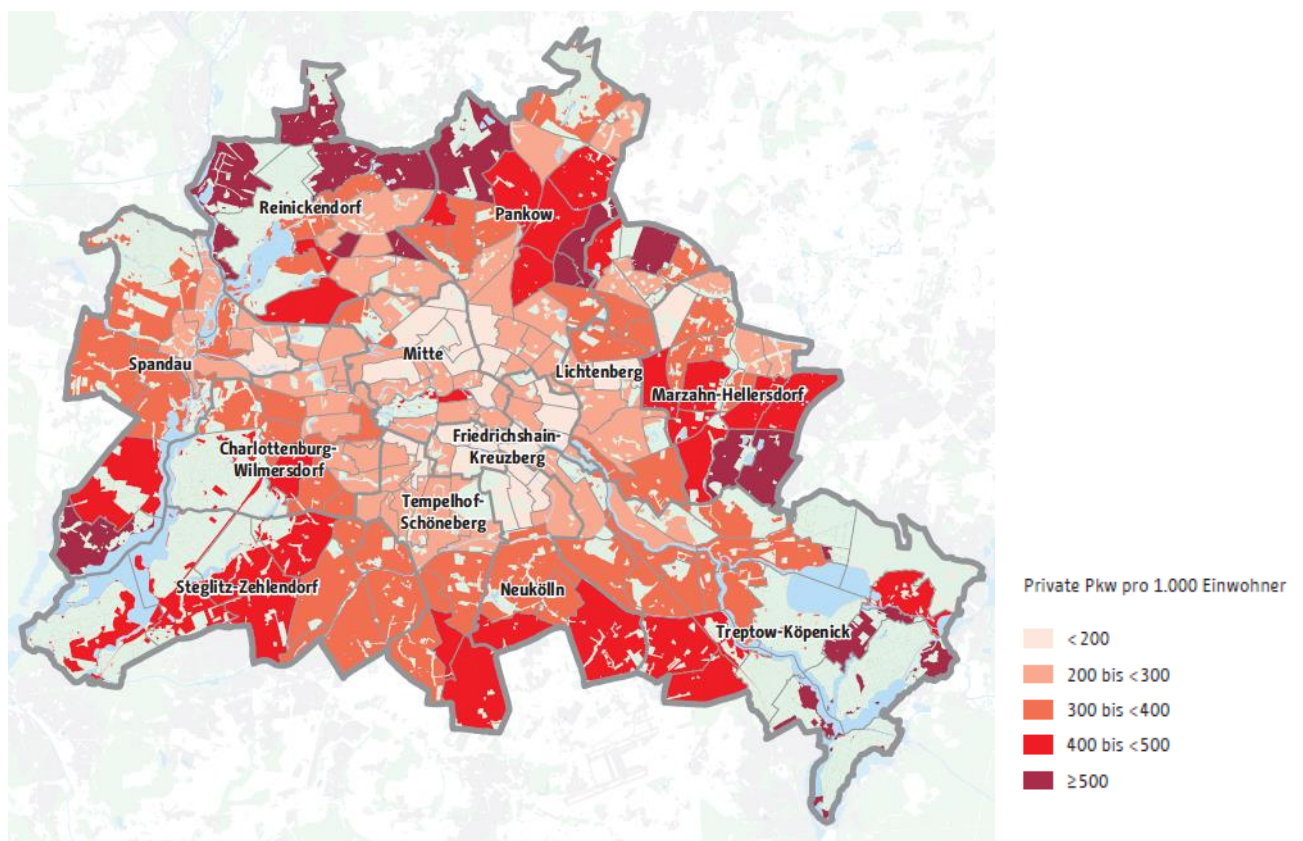
Wenn diese Trends sich fortsetzen, kann davon ausgegangen werden, dass in den nächsten ca. zwanzig Jahren die Gruppe der Seniorinnen und Senioren noch stark automobil unterwegs sein kann, die „nachalternden“ Erwerbstätigen und Seniorinnen und Senioren hingegen geringfügig weniger über einen Führerschein und damit einen Pkw verfügen können. In Summe ist dennoch eine höhere Führerscheinverfügbarkeit zu erwarten.

Motorisierungsgrad

Die Zahl der in Berlin zugelassenen Pkw ist parallel mit dem Bevölkerungswachstum leicht angestiegen, allerdings nicht in gleichem Maße wie die Bevölkerung. So hat der Motorisierungsgrad (Pkw pro 1.000 Einwohner) nach einem kurzfristigen Anstieg wieder abgenommen.

Es ergeben sich hierbei allerdings deutliche Unterschiede zwischen Teilräumen der Inneren und der Äußeren Stadt: während der Pkw-Bestand im Minimum bspw. in Bereichen von Mitte und Friedrichshain-Kreuzberg fallweise unter 200 Pkw / 1.000 Einwohner liegt, liegt er in Teilen Reinickendorfs, Pankows, Spandaus oder Treptow-Köpenicks über 500 Pkw / 1.000 Einwohner.

Abbildung 16: Motorisierungsgrad nach statistischen Gebieten (2016)



Darstellung: Mobilitätsbroschüre 2017, Daten: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

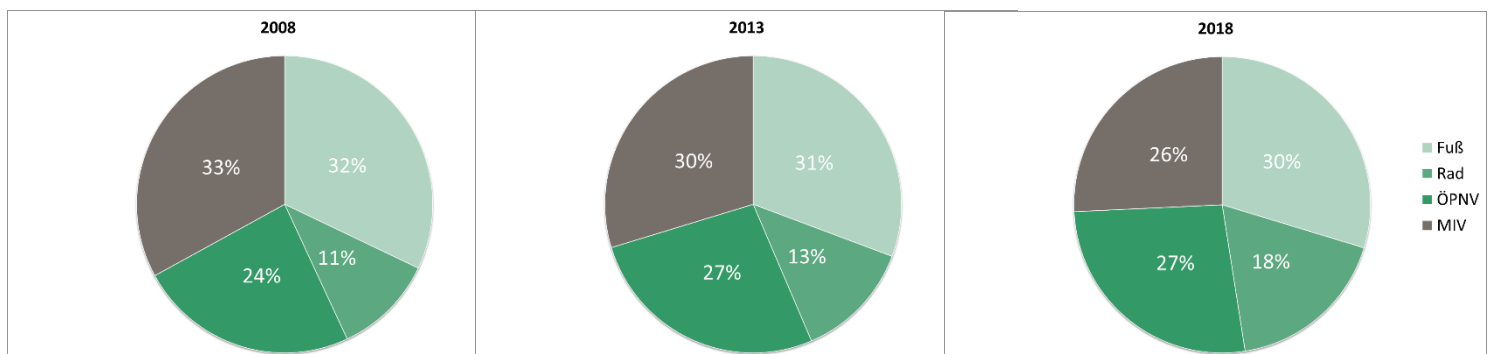
Der im Vergleich zu anderen Großstädten sehr niedrige Motorisierungsgrad Berlins ist eine wesentliche Voraussetzung für eine nachhaltige, auf den Umweltverbund orientierte Verkehrsteilnahme. Trotz dieser reduzierten Motorisierung pro 1.000 Einwohner muss die Nutzung des Umweltverbunds weiter verstärkt werden, um die Ziele des StEP MoVe zu erreichen.

III.2.2 Allgemeine Kenndaten der Verkehrsteilnahme im privaten Personenverkehr¹⁹

Im Durchschnitt legen alle Berlinerinnen und Berliner pro Tag 3,5 Wege zurück. Betrachtet man lediglich die mobilen Personen (93 Prozent der Gesamtbevölkerung), so beträgt die Zahl der täglich zurückgelegten Wege 3,7. Im Mittel ist ein Berliner Weg sechs Kilometer lang und dauert ca. 24 Minuten. Die täglich von der Hauptstadtbevölkerung im Verkehr verbrachte Zeit beträgt im Mittel ca. 84 Minuten, dabei werden durchschnittlich ca. 20 km pro Werktag zurückgelegt. Eine Pkw-Fahrt ist mit durchschnittlich 9,1 km deutlich länger als der mittlere Berliner Weg (5,9 km/Weg). Pro Fahrt sitzen im Mittel lediglich 1,3 Personen im Auto. Am Wohnort werden die meisten Pkw im öffentlichen Straßenraum abgestellt (51 Prozent), 45 Prozent parken in Garagen, Carports oder auf anderen privaten Flächen.

26 Prozent der Wege der Berliner Bevölkerung werden mit dem Auto zurückgelegt. 27 Prozent der Wege erledigen die Berlinerinnen und Berliner mit dem ÖPNV, das Fahrrad wird für 18 Prozent der Wege genutzt. Den höchsten Anteil nehmen Fußwege mit 30 Prozent ein.

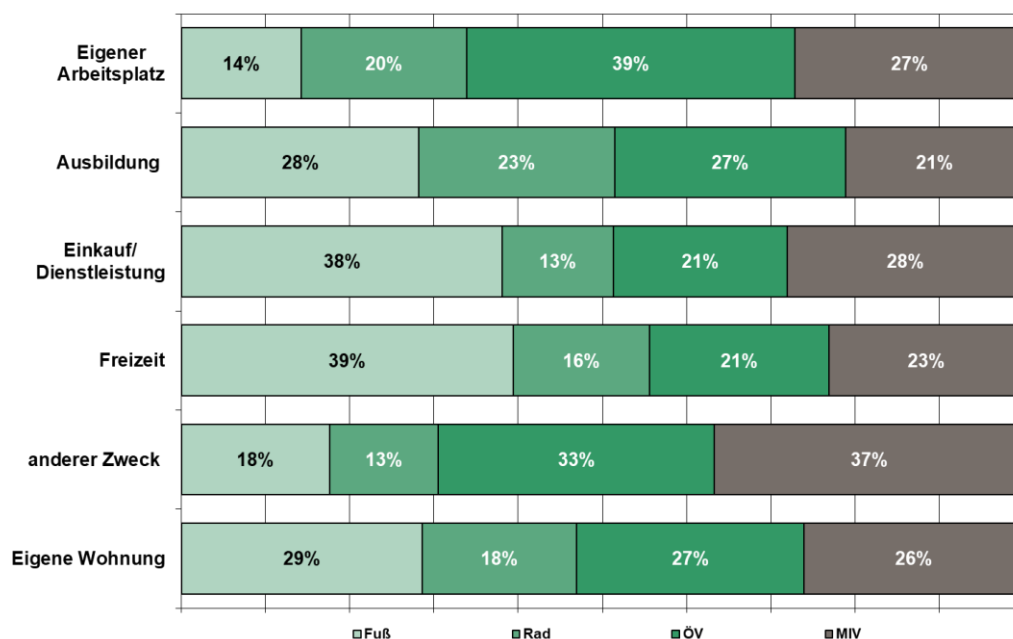
Abbildung 17: Modal Split Entwicklung: Anteil der Verkehrsmittel an den Wegen der Berliner Wohnbevölkerung 2008, 2013 und 2018



2008 mit Umrechnung methodenbedingter Effekte in 2013. Angaben in Prozent, Werte gerundet, Abweichungen von 100 rundungsbedingt.

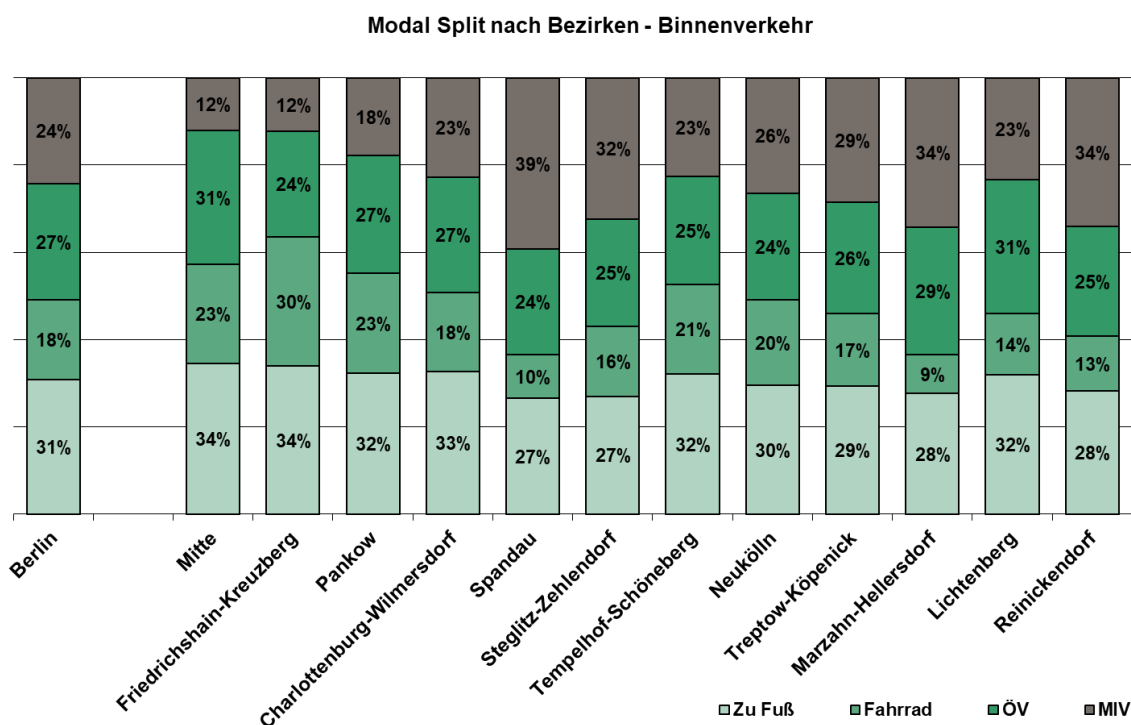
¹⁹ Die aktuelle Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten („Mobilität in Städten – SrV 2018“) steht kurz vor dem Abschluss der Feldphase. Die Daten werden nach Abschluss des Gesamtprojekts Anfang 2020 zur Verfügung stehen.

Abbildung 18: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck 2018



Der ÖPNV kommt am häufigsten für Wege zum Arbeitsplatz und zu anderen zwecken zum Einsatz. Bei letzterem, zu dem bspw. auch berufsbedingte Wege u.ä. gehören, ist der Anteil des MIV deutlich am höchsten. Die Fahrradnutzung ist bei Ausbildungswegen sich in etwa gleich über alle Wegezwecke. Fußwege dominieren vor allem bei Freizeit- und bei Einkaufswegen.

Abbildung 19: Modal Split 2018 nach Bezirken



(Binnenverkehr in den Bezirken durch die Wohnbevölkerung)

In der Verkehrsmittelwahl bestehen nach wie vor Unterschiede zwischen Bezirken der Inneren und der Äußeren Stadt. Bewohnerinnen und Bewohner von Bezirken in der Inneren Stadt nutzen zumeist für mehr als 80 Prozent ihrer Wege innerhalb des eigenen Bezirks die Verkehrsmittel des Umweltverbunds. In der Äußeren Stadt hat der MIV, auch für die Wege innerhalb des eigenen Bezirks, eine höhere Bedeutung, dennoch wird auch hier der Umweltverbund für 61 oder mehr Prozent der Wege genutzt.

Bei der Wegelänge kommt dem MIV mit jedem zusätzlichen Kilometer eine höhere Bedeutung zu, gleiches gilt aber auch für den ÖPNV. Das Fahrrad wird immer häufiger auch für lange Wege über zwischen 5 und 10 km eingesetzt.

III.2.3 Verkehrsmittelbezogene Entwicklungen im privaten Personenverkehr

Ob mit dem Rad, zu Fuß, dem Auto oder dem Bus, ob zur Arbeit, ins Kino oder zum Einkaufen: Mobilität und Verkehr in Berlin sind keine stabile Größe. Sie verändern sich im Laufe der Jahre, schwanken in ihren Ausprägungen aber auch innerhalb eines Jahres. Neben den Ergebnissen aus den Haushaltsbefragungen lassen sich hierzu Erkenntnisse aus den verkehrsträgerbezogenen Zählungen ableiten. Wesentliche Entwicklungen werden nachfolgend dargestellt.

Radverkehr

Die vielen Radfahrenden besonders in der Innenstadt, nicht abbreißende Fahrrad-Kolonnen auf einzelnen Straßen und manchmal sogar mehr sich aneinander reihende Zweiräder als Pkw an Kreuzungen sind nicht nur subjektive Wahrnehmungen, sondern werden durch die erhobenen Daten bestätigt:²⁰ Von 2001 bis 2016 ist die Nachfrage im Radverkehr stetig gestiegen, so kann in diesem Zeitraum ein Zugewinn von 53 Prozent verzeichnet werden. Das ist u.a. mit einer veränderten Verkehrsmittelwahl, dem Zuzug neuer Einwohner und steigenden Touristenzahlen zu erklären.

Aus den Ergebnissen des Jahres 2018²¹ ist erkennbar, dass der Radverkehr einem deutlichen Wochenrhythmus folgt und die Tagesganglinie sich ähnlich dem Kfz-Verkehr verhält. Die typischen Morgen- und Abendspitze sind beim Radverkehr allerdings viel deutlicher ausgeprägt und fallen über die Mittagszeit stärker ab. Die Zahl der Radfahrenden unter der Woche ist dabei doppelt so hoch wie am Wochenende. Samstage und Sonntage unterscheiden sich dabei kaum voneinander und die Nachfrage verteilt sich gleichmäßiger über den Tag als an Werktagen.

Beim Freizeit- und Ausflugsverkehr gibt es die Besonderheit, dass die Werte am Samstag innerhalb des S-Bahnringes höher liegen und außerhalb des S-Bahnringes am Sonntag höher sind, was durch erhöhte Einkaufs- und Eventverkehre in der Innenstadt und den Ausflugsverkehren in der Außenstadt erklärbar wäre.

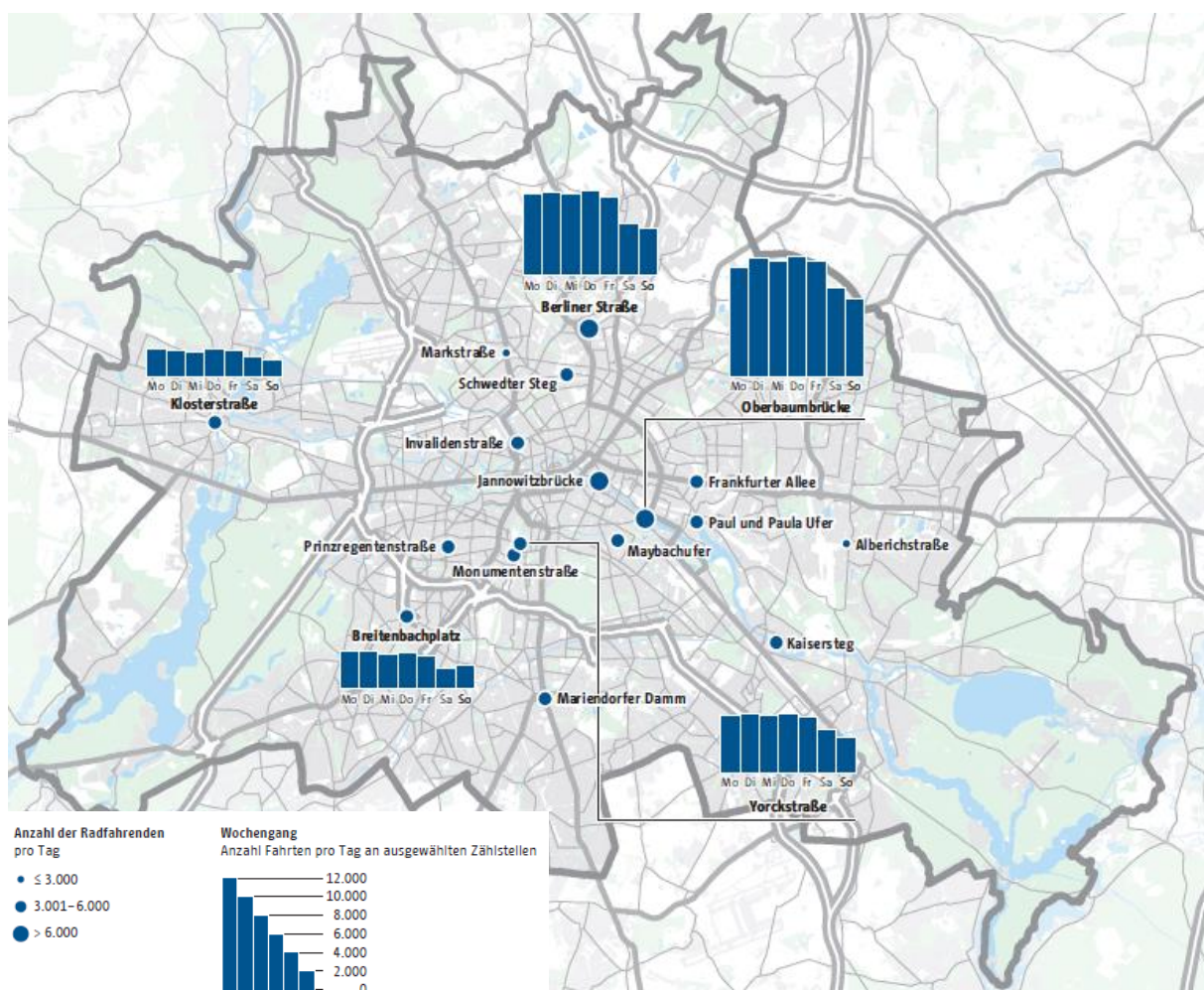
²⁰ Bei den Zählungen im Straßenraum werden seit Jahren neben Kfz auch Radfahrende erfasst. Darüber hinaus werden Pegelzählungen an festen Standorten durchgeführt, aus denen vor allem langfristige Entwicklungen ableitbar sind. Mit den neuen automatischen Dauerzählstellen lassen sich detaillierte Erkenntnisse zur Radverkehrsnachfrage bspw. zu Wochen- und Jahresganglinien, die Erfassung lokaler Besonderheiten und die Auswirkungen des Wetters auf den Radverkehr ableiten.

²¹ 2017 ist das erste Jahr für das für alle 17 Standorte der automatischen Dauerzählstellen Daten für ein komplettes Jahr vorliegen.

Die Daten zeigen auch, dass die Ferienzeit nur geringfügige Auswirkungen auf die Anzahl an Radfahrenden im Berufsverkehr hat. Dies macht deutlich, dass das Fahrrad auch im Arbeits- und nicht nur im Freizeitverkehr ein wichtiges Fortbewegungsmittel in Berlin ist. Hieraus ergeben sich aufgrund der zeitlichen Parallelität deutliche Flächenkonkurrenz, was besonders in den Spitzenstunden spürbar ist.

Ähnlich wie es tages- und jahreszeitliche Unterschiede gibt, sind auch lokale Besonderheiten erkennbar. Bereits aus dem SrV 2013 wurde deutlich und das hat sich 2018 bestätigt, dass der Radverkehrsanteil in der Inneren Stadt höher ist als der in der Äußeren Stadt. Dies lässt sich sowohl durch die Pegelzählstellen als auch die automatischen Dauerzählstellen nachweisen, da z.B. in den Bezirken Friedrichshain-Kreuzberg und Mitte deutlich mehr Radfahrende gezählt werden als durch die Zählstellen in der Außenstadt. Besonders die automatischen Dauerzählstellen an der Oberbaumbrücke und der Jannowitzbrücke mit maximalen Tageswerten von über 15.000 Überfahrten stellen die Spitzenwerte dar. Die Verbindung über die Spree und der beiden Stadtteile Kreuzberg und Friedrichshain sowie die Fahrradaffinität bedingen diese hohen Zahlen. Der Durchschnitt liegt bei 3.000 Überfahrten und an den höher nachgefragten Querschnitten eher bei ca. 6.000 – 7.000 Radfahrenden am Tag.

Abbildung 20: Radverkehrsnachfrage an ausgewählten automatischen Dauerzählstellen (2016)



Darstellung: Mobilitätsbroschüre 2017, Daten: SenUVK, VLB C 2 (neu: VI C 2)

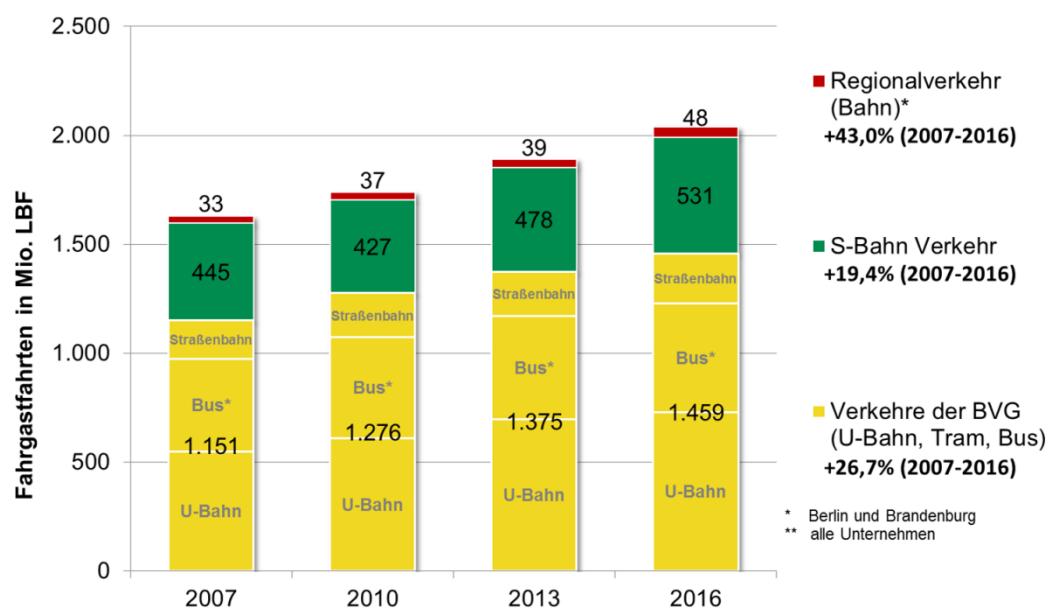
Bei der richtungsbezogenen Auswertung der automatischen Dauerzähldaten sind oftmals große Unterschiede bzgl. der Überfahrten erkennbar, die sich pro Richtung um mehr als ein Drittel unterscheiden können. Das hängt oft mit ortsspezifischen Bedingungen zusammen und ist nicht generell erklärbar. Trotzdem macht es deutlich, dass die Routenwahl im Radverkehr von vielen Bedingungen abhängt und nicht unbedingt nur von der kürzesten Entfernung.

Weitere wichtige Einflussfaktoren sind das Wetter und die Jahreszeiten. Da das Fahrrad ein sehr wetterabhängiges Verkehrsmittel ist, wirken sich Regen, Kälte wie auch Wind auf die Nutzung viel stärker aus als das beim ÖPNV oder MIV nachweisbar ist. In den Wintermonaten also speziell im Dezember, Januar und Februar werden nur noch ca. ein Drittel der Wege mit dem Rad zurückgelegt im Vergleich zum Sommer. Die Nachfrage ist insgesamt in den Monaten Mai, Juni, Juli, August am größten. Beim Freizeitverkehr am Wochenende und in den Ferien ist die Bereitschaft im Winter oder bei schlechtem Wetter das Fahrrad zu nutzen wesentlich weniger ausgeprägt als beim Arbeits- und Ausbildungsverkehr.

Öffentlicher Personennahverkehr

Die Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr sind seit 2011 kontinuierlich angestiegen. Neben dem Bevölkerungswachstum und dem damit verbundenen Anstieg von Personen im Stadtgebiet ist dies auch auf andere Faktoren, vor allem Wandel im Mobilitätsverhalten, Zunahmen im Tourismus, Zunahme der Beschäftigtenzahlen, zurück zu führen.

Abbildung 21: Entwicklung der Fahrgastfahrten im ÖPNV (2011-2016)



Daten: VBB Verkehrserhebungen 2007, 2010, 2013 & 2016, Berlin AB, Jahreshochrechnung CNB

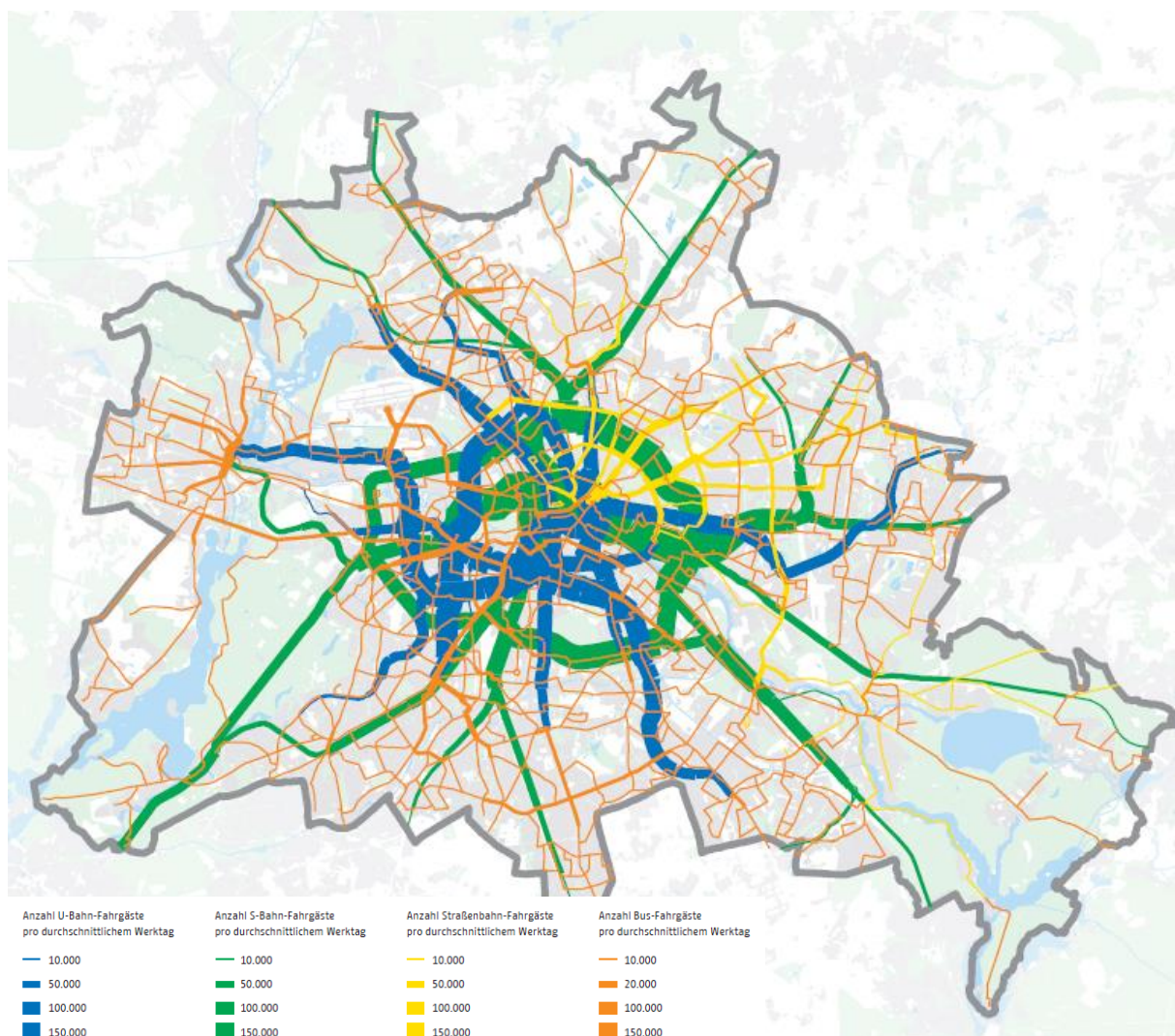
Das Land Berlin hat auf das Nachfragewachstum reagiert und dieses durch die Bestellung zusätzlicher Verkehrsleistungen bei den Unternehmen sowohl aufgefangen als auch weiter ermöglicht.

Die Entwicklungen der letzten Jahre zeigen allerdings, dass Leistungsaufwuchs an sich jedoch nur teilweise dazu führt, alle Folgeeffekte des Fahrgastwachstums im ÖPNV aufzufangen. Ins-

besondere bei den Verkehrsmitteln im Oberflächenverkehr (Straßenbahn, Bus) führte der Anstieg der Fahrgäste zusammen mit der Zunahme des Aufkommens im Kfz- und Lieferverkehr und der zunehmenden Zahl an baustellen- oder veranstaltungsbedingten Störungen und Sperren dazu, dass die Qualität der Leistungen vor allem hinsichtlich Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit rückläufig ist. Daher hat die Beschleunigung des ÖPNV eine besondere Priorität.

Die Straßenbahn hat sich vor allem im Ostteil der Stadt als attraktives und leistungsstarkes ÖPNV-Verkehrsmittel weiter etabliert. Mit der Auslieferung der Neufahrzeuge der Reihe „Flexity“ ist die barrierefreie Zugänglichkeit mittlerweile fast vollständig gegeben. Eine Ausnahme bilden einige wenige Strecken, wo dies aus infrastrukturellen Gründen nicht möglich ist. Eine besonders starke Nachfrage im Straßenbahnnetz verzeichnen die Metrolinien von/nach Alexanderplatz.

Abbildung 22: Durchschnittliches werktätiges Fahrgast-Aufkommen im ÖPNV (2013)



Darstellung: Mobilitätsbroschüre 2017, Daten: Verkehrserhebung 2013, VBB i.A. SenUVK

Bei der U-Bahn können Leistungsmehrungen vor allem zu Spitzenzeiten der Nachfrage erst umgesetzt werden, wenn neue Fahrzeuge als Ersatz und Ergänzung der bestehenden Flotten in Betrieb sind. Die Auslieferung der Neufahrzeuge wird in den 2020er Jahren beginnen.

Bei der S-Bahn werden erste Neufahrzeuge ab dem Jahr 2021 in Betrieb gehen. Dies steht im Zusammenhang mit der Betriebsaufnahme auf dem ersten, wettbewerblich vergebenen Teilnetz (Ring inkl. Zulaufstrecken), die gestaffelt bis zum Jahr 2023 erfolgen wird.

Absehbar wird der ÖPNV in der wachsenden Stadt auch zukünftig als Rückgrat des Umweltverbunds eine herausragende Rolle spielen, um einer wachsenden Anzahl von Menschen stadtverträgliche Mobilität zu ermöglichen. Insbesondere bei neuen Baugebieten für Wohnen und Arbeiten, teilweise aber auch bei weiteren Verdichtungen im Bestand, ist daher auf eine frühzeitige Anbindung mit dem ÖPNV zu achten. Da unter anderem aufgrund fehlender Schienenfahrzeuge, aber auch wegen seiner größeren Flexibilität, der Bus weiterhin eine wesentliche Last der Neuerschließung und Verdichtung tragen wird, ist zudem auf die Verbesserung der Bedingungen für die Erbringung der Oberflächenverkehre zu achten. Dazu gehört die Umsetzung der ÖPNV-Beschleunigung ebenso, wie die Vorhaltung von Flächen für die Neuanlage und/oder Erweiterung busrelevanter Infrastruktur (Betriebshöfe, Wendeschleifen, Abstellflächen, etc.) und die Nutzung der Potenziale der Digitalisierung für die Optimierung betrieblicher Abläufe (Betriebshofmanagement, Einsatz- und Umlaufplanung, Fahrgastinformation, kurzfristig nachfragegesteuerte Bereitstellung von Angeboten etc.).

Kfz-Verkehr

Der erste Stadtentwicklungsplan Verkehr aus dem Jahr 2003 ging von einer steigenden Verkehrsnachfrage im Kfz-Verkehr aus. Tatsächlich ist der Verkehr auf den Hauptverkehrsstraßen bis 2010 zwischen 8 und 10 Prozent zurückgegangen. Die Rückgänge vollzogen sich vor allem in der Innenstadt. Auf radialen Hauptverkehrsstraßen und im äußeren Stadtraum stieg die Verkehrsleistung dagegen noch leicht an. Die Werte korrespondierten mit der Entwicklung des Modal Splits: Dieser hatte sich bis 2013 in Richtung der Zielstellung des StEP Verkehr zu 70:30 (Umweltverbund zu motorisiertem Individualverkehr) und 80:20 in der Inneren Stadt entwickelt.

Aus den SrV-Ergebnissen aus dem Jahr 2018, 2013 und 2008 im Vergleich wird deutlich, dass die Bedeutung des Autoverkehrs weiter zurückgegangen ist. Der Anteil des Autos an den von den Berlinerinnen und Berlinern zurückgelegten Wegen lag 2018 für die Gesamtstadt bei 26 Prozent, das sind 4 Prozentpunkte weniger als 2013 und 7 Prozentpunkte weniger als 2008.

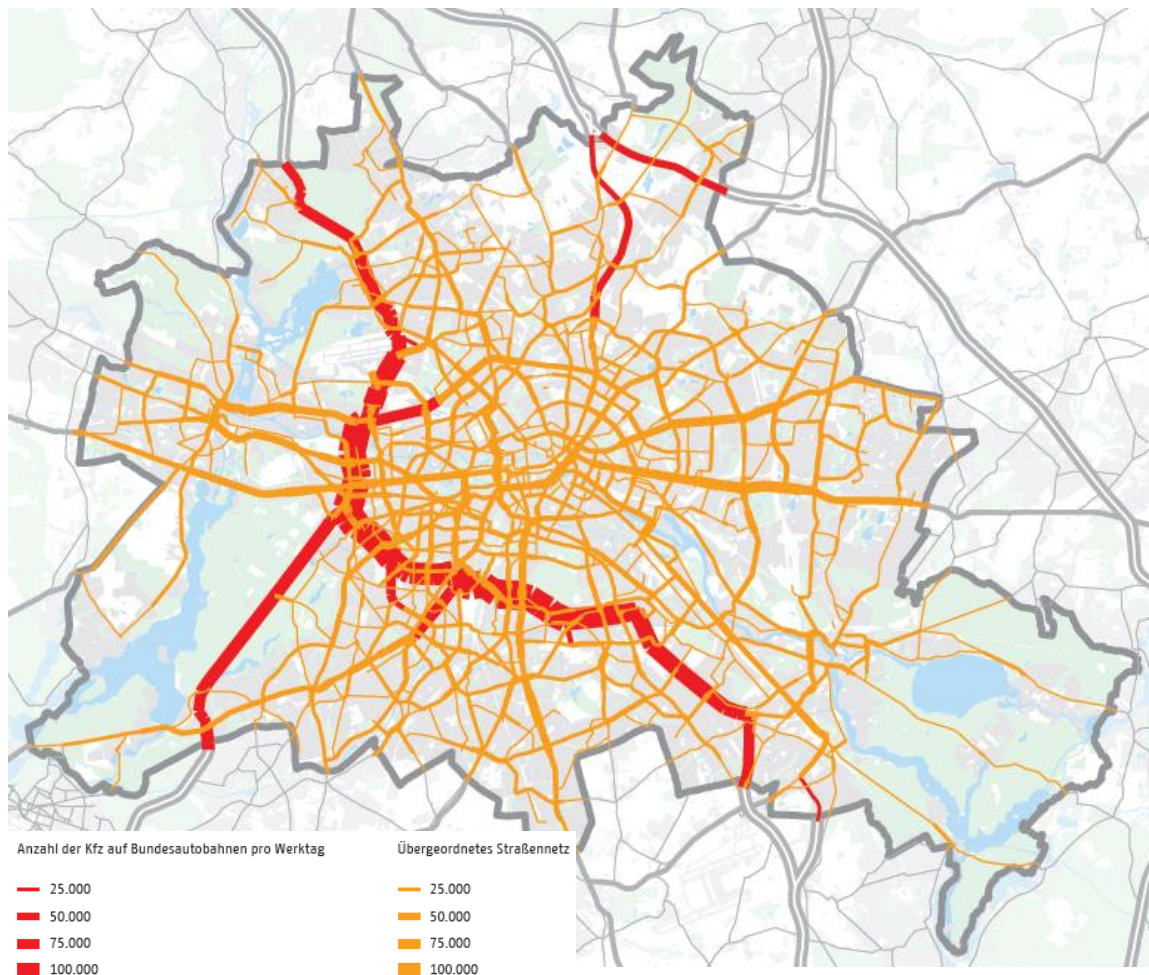
Der Pkw nimmt in der Außenstadt eine andere Rolle ein als in der inneren Stadt. In der Inneren Stadt lag 2013 der Kfz-Anteil (17 Prozent) sogar unter dem des Radverkehrs (18 Prozent). 2018 können hier u.a. die Bezirke Mitte und Friedrichshain Kreuzberg als Indikator genutzt werden, wo der MIV-Anteil bei 13 bzw. 14 Prozent lag, mit Radverkehrsanteilen von 22 und 28 Prozent. In der Äußeren Stadt lag dieser Wert 2013 bei 35 Prozent, bei den höchsten MIV-Anteil hat 2018 Spandau (42 Prozent) gefolgt von Reinickendorf mit 36 Prozent. Dies hängt mit den anderen räumlichen Strukturen und Gegebenheiten, und daraus resultierenden längeren Wegen, einem weniger dichten ÖPNV-Angebot und dem höheren Motorisierungsgrad zusammen. Doch auch in diesen Bezirken ist der Anteil des MIV gegenüber Daten aus 2008 rückläufig.

Seit 2011 verzeichnet Berlin deutliche Bevölkerungszuwächse in der gesamten Stadt. Damit stellte sich bei der letzten Haushaltsbefragung die Frage, wie sich dies auf die Verkehrsnachfrage ausgewirkt habe. Deutlich wurde, dass die Verkehrsnachfrage in der Stadt gestiegen ist, dass das Gros der zusätzlichen Nachfrage auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds entfiel.

Die oben angeführten Nachfrageentwicklungen im Radverkehr und im ÖPNV belegen diese Erkenntnisse.

So eine eindeutige Aussage zu rückläufigen Verkehrsleistungen im Straßenverkehr, wie sie sich seit 2000 bis 2011 ableiten ließ, ist heute nicht mehr möglich. Grund hierfür sind verschiedene sich überlagernde Effekte, wie der allgemeine Bevölkerungszuwachs, teils räumliche Entwicklungen aus dem Wohnungsbau, eine veränderte Verkehrsnachfrage u.ä.

Abbildung 23: Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (2014)



Darstellung: Mobilitätsbroschüre 2017, Daten: SenUVK, VLB C 2 (neu: VI C 2)

Ein Vergleich der Verkehrsmengenkarte 2014 zur Verkehrsmengenkarte 2009 zeigt kein einheitliches Bild, sondern je nach Raum, Umfeldentwicklung und lokalen Besonderheiten entweder Verkehrszu- oder -abnahmen.

Gegenüber der letzten Straßenverkehrszählung 2009 hat sich die Verkehrsbelastung 2014 im gesamten Zählnetz (BAB und Stadtstraßen) um 2,7 Prozent reduziert, obwohl die Verkehrsstärken der sehr hoch belasteten Straßen (> 100.000 Kfz/24 Std., ausschl. BAB) zugenommen haben. Über alle BAB-Strecken gab es im Jahr 2014 jedoch insgesamt kaum eine Veränderung der Fahrleistung gegenüber der letzten Straßenverkehrszählung 2009. Dagegen haben sich die Verkehrsbelastungen der Stadtstraßen im Vergleichszeitraum im Mittel um 3,5 Prozent reduziert und dies, obwohl auch in dem Zeitraum bereits ein Bevölkerungszuwachs zu

verzeichnen war. Erste Indikatoren aus den kontinuierlichen Zählungen deuten auf einen Anstieg seit 2014 hin. Gleiches gilt für die Verflechtungen mit dem Land Brandenburg. Welche Auswirkungen der Bevölkerungszuwachs seit 2014 hat, kann erst mit der neuen Verkehrsmengenkarte²² gesamtstädtisch bewertet werden.

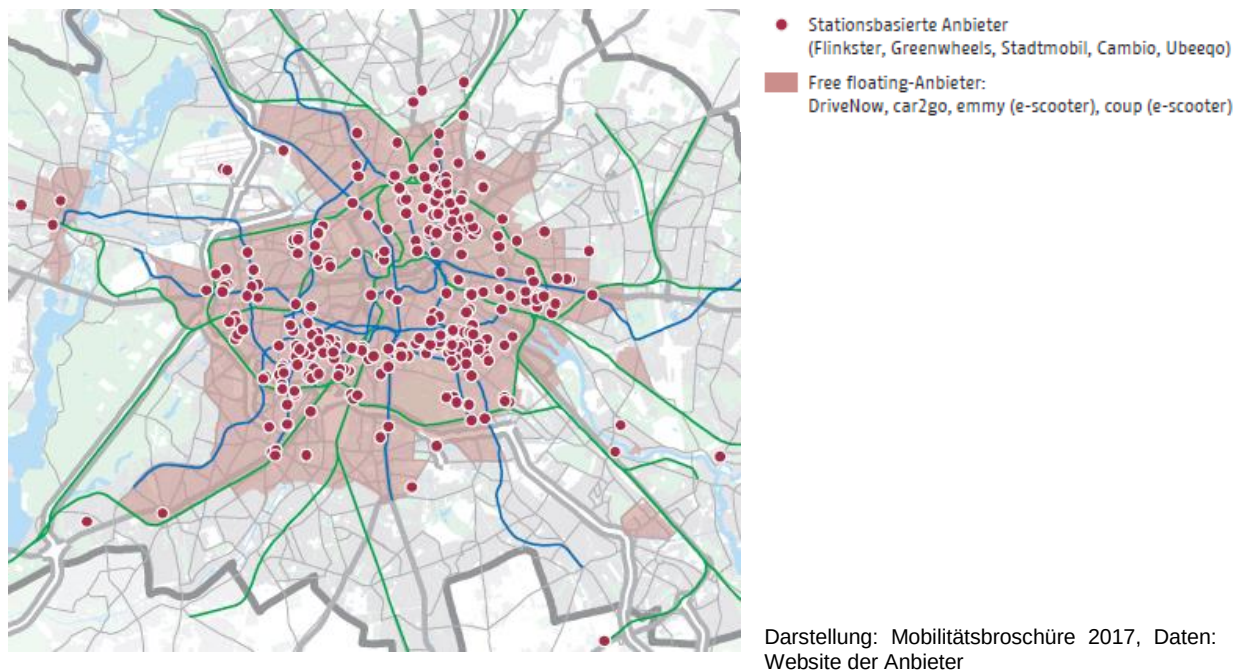
Der Kfz-Verkehr und die Verkehrsleistung nehmen derzeit, wie alle anderen Verkehrsarten in Berlin zu, dabei sind Zehlendorf, Marzahn-Hellersdorf und Treptow-Köpenick die Stadtteile mit den höchsten Belastungen. Dies korrespondiert mit den Erkenntnissen aus den Arbeiten zum Nahverkehrsplan 2019-2023, die zeigen, dass die Zunahme der Fahrgastnachfrage in den äußeren Stadtbezirken stagniert.

Neue Mobilitätsformen - Sharingkonzepte

Neue Mobilitätskonzepte, obwohl noch immer eine Nische, sind heute zu einem selbstverständlichen Teil des urbanen Verkehrsangebots geworden. Neben den etablierten Angeboten, wie dem stationsgebundenen Carsharing, gibt es viele neue Ansätze. Hierzu zählen seit einigen Jahren das stationsungebundene Carsharing, aber auch Bikesharing von öffentlichen und privaten Fahrradverleihsystemen sowie neuere und meist noch saisonal konzentrierte Scooter-Sharingangebote. Neue Carsharing-Angebote kombinieren seit einigen Jahren feste Abgabequartiere mit dem freien Parken im öffentlichen Raum. Nach starken Anstiegen bei der Anzahl an Kunden und Fahrzeugen in den Carsharing-Systemen ist zuletzt eine Konsolidierung der Anbieter und bei den stationsgebundenen Konzepten auch der zur Verfügung stehenden Fahrzeuge zu erkennen. Die Zahl der registrierten Kunden steigt dagegen weiterhin, auch wenn es eine hohe Zahl an Gelegenheitsnutzenden gibt. Neben den Verleihangeboten mit eigenen Flotten steigt auch die Anzahl und Nutzung von Plattformen für privates Carsharing sowie sog. Ridesharing- bzw. Rideselling-Angebote in Berlin. Beim privaten Carsharing können Nutzende meist private Fahrzeuge außerhalb der eigenen Nutzungszeiten an Dritte verleihen. Moderne Kommunikations- und Identifikationstechnologien (Mobilitätsplattformen mit Smartphone-Anwendung sowie die Verbreitung von RFID- und NFC-fähigen Medien mit neuen Schlosssystemen) haben ihren Markteintritt deutlich befördert. Kombiniert einsetzbar werden diese neuen Angebote durch die ausgeweitete Verfügbarkeit und Nutzung neuer Echtzeit-Informationsmöglichkeiten zur besseren inter- und multimodalen Verkehrsnutzung (beispielsweise „Mobilitäts-Apps“).

²² Die Verkehrsmengenkarte 2019 liegt noch nicht vor.

Abbildung 24: Carsharing-Angebote in der inneren Stadt (2017)



So populär und medial intensiv begleitet diese neuen Mobilitätsangebote sind, so viele Fragen zu den Auswirkungen und dem jeweiligen Nutzen sind weiterhin ungeklärt. Sicher ist, dass die neuen Angebote die individuelle Mobilität der Nutzenden erhöhen. Am besten erforscht sind hier noch die Auswirkungen der Carsharing-Angebote. So wählen Nutzende zwar im Vergleich zu Nichtnutzenden häufiger den Umweltverbund, vor allem den ÖPNV, ersetzen aber auch einzelne ÖV-Fahrten mit dem Carsharing-Fahrzeug. Inwieweit vor allem mithilfe der Nutzung der stationsunabhängigen Systeme substantiell MIV-Fahrten reduziert sowie positiv auf eine Pkw-Abschaffung bzw. eine nicht getätigten Pkw-Anschaffung eingewirkt werden kann, ist weiterhin nicht eindeutig.

Die aktuell über 2.700 stationsunabhängigen Carsharing-Fahrzeuge werden optimistisch geschätzt in Berlin täglich für rund 15.000 Fahrten genutzt, was gegenüber den bspw. fast 1,5 Mio. täglichen Fahrradwegen die aktuelle Bedeutung des Carsharings für das Gesamtsystem Verkehr verdeutlicht. Die Carsharing- und Bikesharing-Konzepte sprechen sehr klar abgegrenzte Nutzungsgruppen der jungen, meist männlichen Gutverdiener mit geringerer Pkw-Besitzquote an und müssten für relevante, d.h. städtische spürbare Auswirkungen auch stärker von anderen Personenkreisen genutzt werden. Erkenntnisse zur Nutzungsintensität und möglichen langfristigen Auswirkungen von privatem Carsharing und Ridesharing- bzw. Ride-selling-Angeboten fehlen bisher vollständig.

Insgesamt haben Kooperationen von neuen Mobilitätsoptionen wie Carsharing, Scootersharing und Ridesharing mit dem ÖPNV das Potenzial, durch kombinierte Nutzung ein sich ergänzendes und attraktives Angebot als Alternative zum Pkw in Gebieten mit schwachem ÖPNV-Angebot zu ermöglichen. Ob private Carsharing-Plattformen einen Beitrag zur effizienteren Pkw-Nutzung und ggf. zu einem reduzierten Motorisierungsgrad in Haushalten leisten können, ist aktuell kaum abschätzbar. Für viele Mobilitätsoptionen bleibt der ÖPNV trotz einzelner Verlagerungseffekte das essenzielle Rückgrat.

III.2.4 Entwicklungen im Fernverkehr

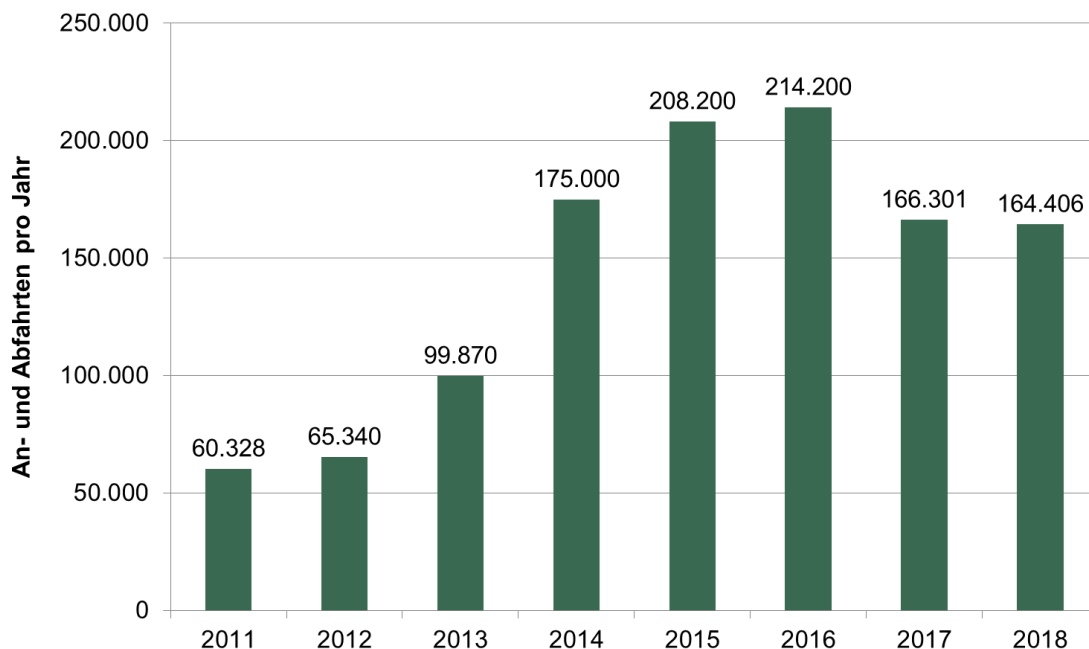
Das Wachstum der Verkehrsnachfrage im Fernverkehr hat sich seit 2011 bei allen Verkehrsträgern fortgesetzt.

Fernbus

Mit der zum 1. Januar 2013 in Kraft getretenen Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) erfolgte die Liberalisierung des inländischen Fernbuslinienverkehrs, das Fernreisemonopol für den Schienenverkehr ist damit entfallen. In den Folgejahren verzeichnete der Fernbusverkehr eine hohe Dynamik, die u.a. die Gründung zahlreicher neuer Fernlinienbusunternehmen zur Folge hatte. Seit 2015/2016 ist jedoch ein gewisses Maß an Marktberuhigung zu verzeichnen, die Zahl der Unternehmen hat sich durch die Geschäftsaufgabe bzw. die Geschäftsübernahme durch andere Anbieter deutlich reduziert. Die verbleibenden Fernbusunternehmen verzeichnen weiterhin steigende Fahrgastzahlen.

Die zunehmende Nutzung des Fernbusses lässt sich zudem an den Nutzungszahlen (An- und Abfahrten) des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) in Berlin ablesen. Zwischen 2012, dem Jahr vor der Liberalisierung, und 2014 verzeichnete der ZOB einen Anstieg um mehr als 100.000 Abfahrten, entsprechend ca. 170 Prozent. Im Jahr 2016 wurden über 208.000 An- und Abfahrten am ZOB verzeichnet. Im Jahr 2017 gab es einen deutlichen Rückgang der An- und Abfahrten auf weniger als 170.000 Fahrten. 2018 liegt die Zahl noch mal geringfügig unter den Werten von 2017.

Abbildung 25: Entwicklung der Nutzungszahlen am ZOB Berlin 2011-2018



Daten: IOB, für 2015: BVG Plus Nr. 9/2016, für 2016-17 BVG Geschäftsbericht 2017, 2018 aus BVG Zahlenspiegel 2019

Die für den Betrieb des ZOB zuständige BVG-Tochter IOB mbH rechnet für das Jahr 2019 mit zwischen 230.000 und 344.000 An- und Abfahrten.²³ Die Prognosen sind wesentlich von verkehrspolitischen Rahmenbedingungen abhängig (Anlastung der Infrastrukturkosten, soziale Standards für das Personal).

Nach Angaben des für Genehmigungsfragen im Fernbusverkehr zuständigen Landesamtes für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten Berlin (LABO) halten ca. 80 - 90 Prozent der Fernbusse am ZOB. Die restlichen 10 - 20 Prozent der Halte verteilen sich auf die Standorte Bahnhof Südkreuz, Alexanderplatz, Ostbahnhof, Hauptbahnhof, Zoologischer Garten, Wannsee, Treptower Park, Alt-Tegel und Flughafen Tegel. Darüber hinaus liegt ein Genehmigungsantrag für eine Haltestelle am S- und U-Bahnhof Gesundbrunnen vor.

Mit Inkrafttreten der PBefG-Novelle am 1. Januar 2013 kann eine Genehmigung im Fernbusverkehr nicht mehr wegen entgegenstehender öffentlicher Verkehrsinteressen versagt werden. Entgegen früherer Praxis können die Unternehmer von Fernbuslinien damit auch nicht mehr zum Anfahren des ZOB verpflichtet werden. Es kann nur noch das Anfahren einzelner Haltestellen verboten werden, wenn der Verkehr auf Straßen durchgeführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes hierfür nicht eignen. Im Übrigen besteht ein Rechtsanspruch des Unternehmers auf Zustimmung der Genehmigungsbehörde zu den Fahrplänen und den darin aufgeführten Haltestellen.

Schienenpersonenfernverkehr

Das Wachstum im Schienenpersonenfernverkehr wird durch den ICE-Verkehr getragen. Nach insgesamt leichten Verlusten im Jahr 2014 und 2015 u.a. bedingt durch Streiks und die Konkurrenz mit dem Fernbus hat sich 2016 wieder ein deutliches Wachstum von 7 Prozent eingestellt. Weitere Zuwächse gab es auch im grenzüberschreitenden Fernverkehr nach Posen und Warschau (2016: + 5 Prozent). Die Auslastung der Züge in den Grenzbahnhöfen liegt bei 40 Prozent. In Richtung Dresden–Prag–Wien/Budapest gab es Abnahmen im Schienenpersonenfernverkehr. Teile des internationalen Nachtverkehrsangebots von und nach Berlin wurden zwischen 2014 und 2016 eingestellt. Mit der Einstellung des letzten Fernzuges nach Breslau hat sich hier der Verkehrsanteil der Schiene von 3 Prozent auf unter 1 Prozent marginalisiert. Das Verkehrswachstum findet hier allein auf der Straße statt.

Zwischen der Entwicklung des Schienenfernverkehrs und des Busfernverkehrs von und nach Berlin gibt es enge Wechselwirkungen. Auf den Relationen, auf denen die Bahn keine oder nur geringe Fahrzeitleistungen gegenüber dem Bus bieten kann, waren zunächst deutliche Verluste der Marktanteile der Bahn zu beobachten. Nach Angaben der DB Fernverkehr gab es im Jahr 2014 auf der Relation Berlin–Dresden und anderen ostdeutschen Relationen Fahrgastverluste von 10-12 Prozent. Dagegen konnten auf den Relationen im Hochgeschwindigkeitsverkehr Berlin–Hamburg, Berlin–Hannover und Berlin–Frankfurt/Main sowohl der Fernbus als auch die Bahn Verkehrszuwächse verzeichnen. In Summe sind keine Fahrgastverluste auf der Schiene zu beobachten. Nur im Jahr 2015 kam es aufgrund von Verlusten zum Fernbus zu Fahrgastverlusten auf diesen Relationen zwischen - 0,5 und - 1,5 Prozent. Seit 2016 konnte die Deutsche Bahn durch eine neue Preispolitik (Stichwort Sparpreise) dem Trend der Verlagerung zum Fernbus entgegenwirken und die Nachfrage im ICE/IC-Netz stärken. Mit der Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecke Halle (Saale)–Erfurt im Jahr 2016 konnten

²³ BVG Plus Nr. 9/2016

auf dieser Relation Marktanteile vom Fernbus zurückgewonnen werden. 2016 lag der Modal Split für die Strecke Berlin–München bei 10 Prozent Fernbus, 20 Prozent Bahn, 25 Prozent MIV und 45 Prozent Flugverkehr. Für die Fertigstellung der Hochgeschwindigkeitstrecke erwartete die DB AG folgende Marktanteile: Fernbusverkehr: 5 Prozent, Schiene: 40 Prozent, MIV: 20 Prozent, Flugverkehr: 35 Prozent. Erste Fahrgastzählungen auf der Schiene zwischen Berlin und München bestätigen die steigende Nachfrage.

Der Busfernverkehr spielt auf diesen Relationen eine große Rolle und ist im Verkehr von Berlin ins Baltikum alternativlos. Neuere Untersuchungen und Prognosen der nationalen Verkehrsministerien, der Europäischen Union und des VBB deuten darauf hin, dass im Verkehr nach Polen und ins Baltikum eine Verlagerung vom Fernbus- auf den Schienenverkehr erreicht werden kann. Zu den Maßnahmen gehören z.B. der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecke Berlin–Stettin sowie der Ausbau der „Rail Baltica“ von Berlin–Warschau–Riga–Tallinn zur Schnellfahrstrecke. Dieser Trend würde durch den Abbau des Lohnkostenvorteils im Busfernverkehr nach Osteuropa und durch die Einbeziehung des Busfernverkehrs in die Mautpflicht auf Autobahnen verstärkt.

Luftverkehr

Das Wachstum von und nach Berlin im Flugverkehr hat sich kontinuierlich fortgesetzt. Die Zahl der Fluggäste der beider Flughäfen Tegel und Schönefeld hat sich von 2012 bis 2016 von 24,2 auf 32,9 Mio. erhöht. Mit einer Eröffnung des BER werden sich Arbeitswege in der Region und Passagierströme wesentlich verändern. Detailfragen zur Entwicklung des BER – inkl. Nachfrageüberlegungen und Handlungserfordernisse - werden im Rahmen der Fortschreibung des „Gemeinsamen Strukturkonzeptes (GSK) Flughafenregion Berlin Brandenburg 2030“ erarbeitet und spezifiziert.

III.2.5 Entwicklungen im Wirtschaftsverkehr

Die Struktur des Wirtschaftsverkehrs sowie das resultierende Verkehrsaufkommen sind das Ergebnis gesamtwirtschaftlicher Entwicklungen. Die Veränderungen des Wirtschaftsstandortes Berlin seit der Erarbeitung und dem Beschluss des letzten StEP Verkehr im Jahr 2011 schlagen sich auch verkehrlich nieder. Anhaltende Prozesse, wie der strukturelle Wandel der Wirtschaft in der Hauptstadtregion, neue Organisationsformen und logistische Konzepte sowie nicht zuletzt auch Veränderungen in den Nachfragestrukturen und -mustern auf Konsumentenseite, führen auch weiterhin zu einer kontinuierlichen Umgestaltung des Wirtschaftsverkehrs.

Der Wirtschaftsverkehr in Berlin nutzt alle verfügbaren Verkehrsträger. Güter werden auf den Wasserstraßen, der Schiene, auf dem Luftweg und durch Rohrleitungen bewegt. Die meisten Güter werden aber nach wie vor über die Straße transportiert.

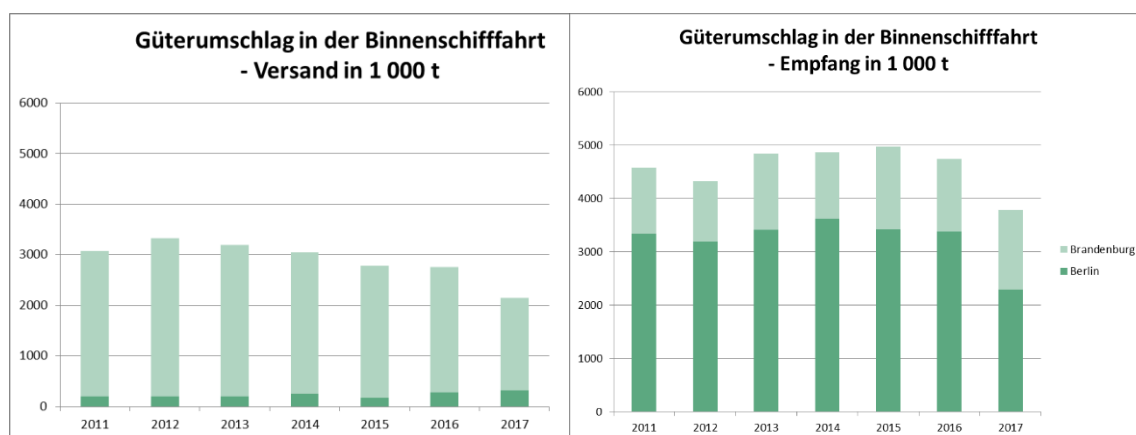
Das Aufkommen der Luftfracht spielt in der Summe der Berliner Wirtschaftsverkehre eine geringe, aber stetig wachsende Rolle. Im Jahr 2017 wurden insgesamt rund 89.000 Tonnen Luftfracht in Berlin umgeschlagen, wovon 47.000 Tonnen Luftfracht per Flugzeug transportiert, sowie 4.600 Tonnen per Nachtluftpost geflogen wurden. Daneben existiert ein signifikanter Anteil an Tonnage (37.000 Tonnen) die als Luftfracht per Lkw transportiert werden. Mit der steigenden Anzahl von interkontinentalen Direktflügen steigt das Interesse der Logistik und

der Verlader an der Transportoption Luftfracht, die als Frachtbeiladung auf den Langstrecken (u.a. nach New York, Chicago, Miami, Los Angeles, San Francisco, Peking, Ulan Bator, Doha und Abu Dhabi) abgewickelt werden. Neben den sich eröffnenden wirtschaftlichen Potenzialen ergibt sich hieraus eine Reihe von Herausforderungen. Einerseits betrifft dies die lokalen Lärm- und Schadstoffemissionen durch den Lufttransport. Andererseits erhöht der Anteil an Luftfracht-Ersatzverkehren mit (schweren) Nutzfahrzeugen die Auslastung im Netz und erhöht verkehrsbedingte Emissionen.

Insgesamt ist das seit den 1990er Jahren rückläufige Transportaufkommen von Massengütern, welches den Modal Split des Güterverkehrs in Richtung Straße verändert hat, derzeit weitestgehend stabil. Umstellungen im Kraftwerksbereich, wie beispielsweise des Heizkraftwerks Klingenberg von Braunkohle auf Erdgas, schlagen sich im Transportaufkommen der Binnenschifffahrt nieder.

Das innerstädtische tri-modale City-GVZ Westhafen fertigt derzeit tägliche Containerzugverkehre auf den Relationen Unna/Bönen (Westfalen), Hamburg und Bremerhaven ab, was einerseits für eine gute Auslastung des KV-Terminals sorgt, andererseits im Seehafenhinterlandverkehr einen Teil der Fracht auf dem Verkehrsträger Schiene abwickelt. Der Anteil der umgeschlagenen Container ist weiterhin steigend und liegt derzeit bei deutlich über 120.000 TEU (twenty foot equivalent unit; 2016: 129.440 TEU; 2015: 117.929 TEU) pro Jahr. Das Containerterminal wurde gerade um ein Leercontainerdepot erweitert, was die Attraktivität und Funktionalität weiter erhöht.

Abbildung 26: Entwicklung des Güterumschlags in der Binnenschifffahrt 2008-2017 (Versand und Empfang)



Der Güterumschlag auf umweltverträgliche und leistungsfähige Verkehrsträger bzw. eine Bündelung der Lieferungen in die Innenstadt liegt weiter hinter den Zielvorstellungen des Landes Berlin. Die Verteilung in die Stadt erfolgt ausschließlich über das Straßennetz und trägt damit nicht im gewünschten Maße zur verkehrlichen Entlastung Berlins bei. Daneben befinden sich die Regionallager und Umschlageinrichtungen der großen Stückgutspeditionen und Einzelhandelsunternehmen zumeist im Berliner Umland. Von hier erfolgt die Versorgung des Marktes Berlin, verbunden mit den Herausforderungen für die Straßeninfrastruktur, welche sich aus oft räumlich wie zeitlich geballter Nutzung der Verkehrsachsen durch Personen- wie Wirtschaftsverkehr ergibt.

Die Nachfrage nach schnellen und kleinteiligen Waren- und Güterlieferungen ist ungebrochen. Sie ist u.a. das Ergebnis eines veränderten Konsum- und Einkaufsverhaltens der Bevölkerung, beispielsweise durch E-Commerce. Sichtbar wird dies vor allem im Bereich des KEP-Marktes (Kurier-, Express- und Paketdienste/-unternehmen). Nach Abschätzung des Branchenverbandes BIEK gibt es derzeit in Berlin rund 415.000 KEP-Sendungen in der werktäglichen Zustellung, welche von rund 2.500 KEP-Zustellfahrzeugen realisiert werden. Hierbei handelt es sich überwiegend um Dieselfahrzeuge bis 3,5 Tonnen. Einige Paketdienstleister nutzen daneben aber auch CNG- und Elektrofahrzeuge, wobei die Marktdurchdringung noch relativ gering ist. Das kontinuierliche Wachstum der Sendungsvolumina wird sich weiter fortsetzen, insbesondere im B2C (business-to-consumer) Segment. Daneben bieten mittlerweile diverse Lieferdienste ihre Leistungen für Endverbraucher in Berlin an, von der Lieferung von Lebensmitteln, Getränken bis zu Lieferung von Mahlzeiten. Erste Marktkonsolidierungen haben auch in diesem Bereich stattgefunden. Mit der Vielzahl an Lieferdiensten einher geht eine Reihe von Herausforderungen im urbanen Raum, seien es die steigende Nutzungskonkurrenz im öffentlichen Straßenraum oder die Emissionen im hochverdichteten städtischen Umfeld. Gerade in diesem Bereich setzt eine Reihe von Unternehmen bereits verstärkt auf den Einsatz von Lastenrädern, welche einen Beitrag zu regionalen Entlastungen leisten können.

Wirtschaftsverkehr beinhaltet auch Verkehre, die in direktem Zusammenhang mit Berlins steigender Bedeutung als europäischer Tourismusmetropole stehen. Mit weiterhin wachsenden Übernachtungs- und Besucherzahlen (2017 + 1,8 Prozent) und Übernachtungen (+ 0,3 Prozent) bleibt der Tourismus einer der bedeutendsten Wirtschaftsfaktoren für Berlin. Gerade die Ver- und Entsorgung der zahlreichen innerstädtischen Hotel- und Gaststättenstandorte führt vor allem zu Stoßzeiten zu Nutzungskonflikten.

Im Personenwirtschaftsverkehr ist aufgrund der weiter steigenden absoluten und relativen Bedeutung des Dienstleistungssektors und der Dienstleistungsberufe in Berlin und der Region von einer weiteren Einflusszunahme auszugehen. Das bedeutendste Verkehrsmittel im Personenwirtschaftsverkehr ist das Auto, wobei gewerblich wie privat zugelassene Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Dennoch wird bereits heute ein Teil der Wege im Personenwirtschaftsverkehr mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Bei überregionalen Verkehren spielt hier die Bahn die entscheidende Rolle, wobei gerade für Dienst- und Geschäftsreisen die schnellen Bahnverbindungen von und nach Berlin attraktive Alternativen zum MIV und dem Flugzeug darstellen. Veränderungen im Angebot der Fernerreichbarkeit Berlins mit der Bahn schlagen sich gerade auch in diesem Bereich nieder (beispielsweise ICE-Verbindung Berlin-München). Im Binnenverkehr werden Teile des Personenwirtschaftsverkehrs, die nicht durch intensive Materialmitnahme gekennzeichnet sind, auch mit dem ÖPNV, dem Rad oder sogar zu Fuß abgewickelt. Gerade in diesem Bereich ist auch der Einsatz von Elektrofahrzeugen vergleichsweise verbreitet.

III.3 Die Verkehrsfolgen

III.3.1 Umweltfolgen

Luftschadstoffe

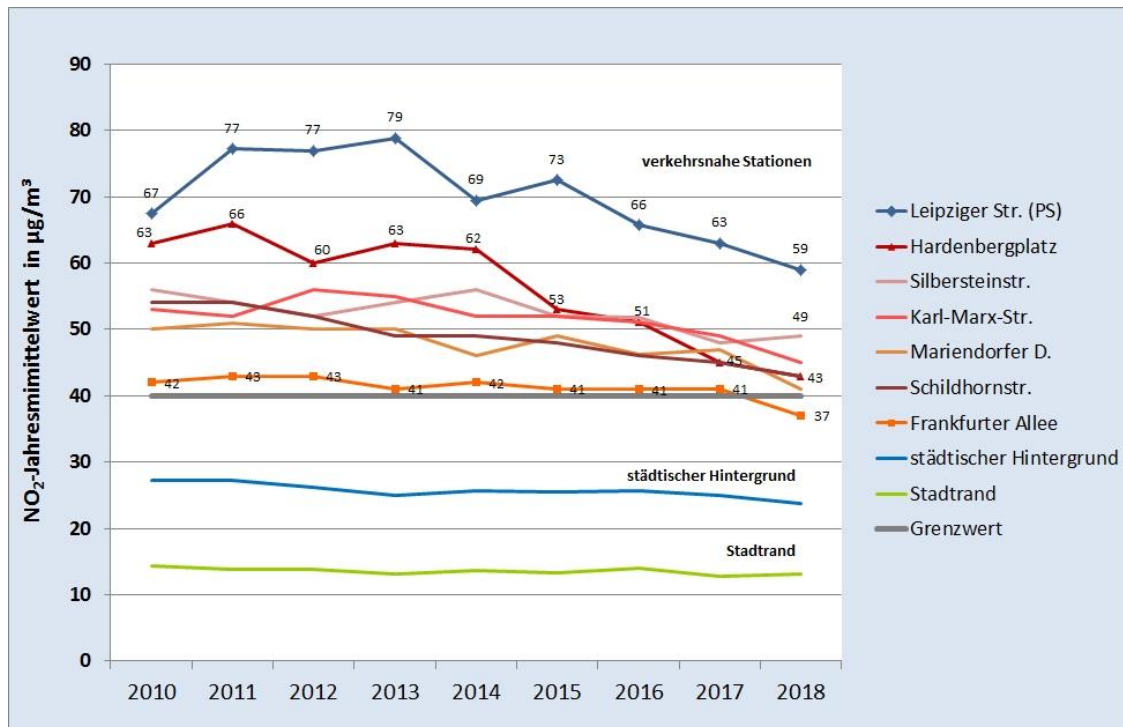
Der motorisierte Straßenverkehr ist weiterhin eine bedeutende Quelle von Luftschadstoffen.

Durch die Stufe 2 der Umweltzone wurden circa 70.000 Fahrzeuge in Berlin mit Partikelfiltern nachgerüstet und die Modernisierung der Fahrzeugflotte beschleunigt. Damit konnte gegenüber 2009 der Ausstoß von Rußpartikeln um 51 Prozent von 225 Tonnen auf 110 Tonnen pro Jahr reduziert werden. Der Feinstaubbeitrag durch Abrieb und Aufwirbelung von Partikeln sank im gleichen Zeitraum um 24 Prozent von 669 Tonnen auf 516 Tonnen pro Jahr. Der Rückgang der Feinstaubemissionen im Verkehr hat dazu beigetragen, dass Jahre mit mehr als 35 zulässigen der Überschreitungen des Tagesgrenzwerts für PM10 immer seltener auftreten. Zuletzt war dies im Jahr 2015 mit 36 Überschreitungstagen an der Frankfurter Allee der Fall. Allerdings besteht in Jahren mit ungünstigen meteorologischen Austauschbedingungen auch weiterhin die Gefahr von PM10-Grenzwertüberschreitungen an Hauptverkehrsstraßen.

Deutlich ungünstiger stellt sich die Entwicklung der Belastung durch Stickstoffdioxid (NO₂) dar. Der Ausstoß von Stickoxiden (NO_x) sank seit 2009 nur um 7 Prozent. Prognostiziert war im Luftreinhalteplan 2011-2017 ein Rückgang um 22 Prozent. Ursache für die geringere Minderung sind die hohen Emissionen von Diesel-Pkw und leichten Nutzfahrzeugen, bei denen der Schadstoffausstoß im realen Verkehr durch Abschaltung oder Funktionseinschränkungen von Emissionsminderungssystemen stärker von den Werten abweicht, die im Labor im Typ-Genehmigungsverfahren gemessen werden. Durch diese Abgasmanipulation emittieren Diesel-Pkw des Abgasstandards Euro 5, der bis September 2015 galt, 25 Prozent mehr Stickoxide als ältere Diesel-Pkw. Mit dem Abgasstandard Euro 6 sollen die Stickoxidemissionen der Diesel-Pkw im Vergleich zu Euro 5 im realen Verkehr um gut 40 Prozent sinken; sie liegen aber immer noch um den Faktor sechs über dem Emissionsgrenzwert. Erfolgreicher war die Emissionsminderung bei schweren Nutzfahrzeugen und Bussen, da dort die Typ-Genehmigung für Euro VI Emissionsmessungen im realen Verkehr vorschreibt. Die Stickoxid-Emissionen dieser Lkw und Busse sanken damit auf das Niveau von Diesel-Pkw.

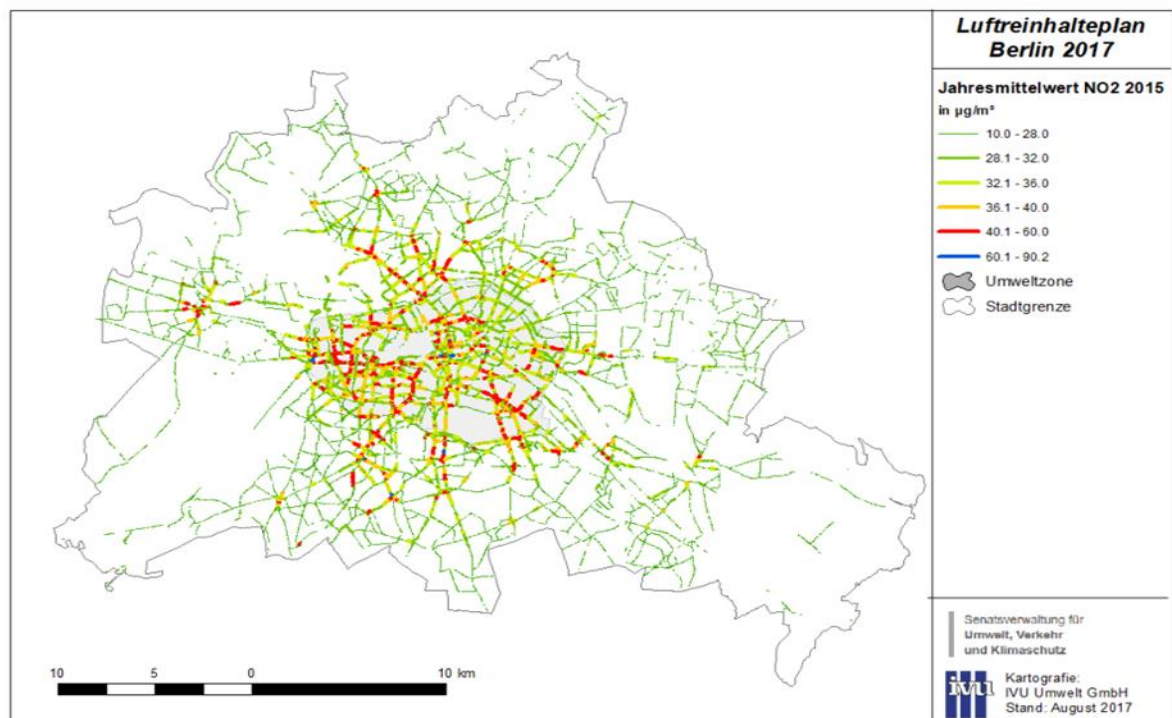
Die nach wie vor hohen Stickoxidemissionen führen dazu, dass der Luftqualitätsgrenzwert für den NO₂-Jahresmittelwert von 40 µg/m³ bisher an keiner Straßenmessstation eingehalten werden konnte. Im Jahr 2017 betrugen die Jahresmittelwerte an den sechs automatischen Straßenmessstationen 41 bis 49 µg/m³, an den Messpunkten mit Passivsammlern wurden bis zu 63 µg/m³ gemessen. An vielen Stationen konnte in den letzten Jahren ein leichter Rückgang gemessen werden. Der stärkste Rückgang in den vergangenen drei Jahren war mit 17 µg/m³ am Hardenbergplatz zu beobachten, was auf die Nachrüstung und Neubeschaffung von Bussen zurückzuführen ist.

Abbildung 27: Entwicklung der NO₂-Jahresmittel in µg/m³ an den BLUME-Messstationen und der höchst belasteten Passivsammlerstation (PS) in Berlin 2010 bis 2018



Die hohe NO₂-Belastung ist nicht auf die Bereiche rund um die Messstellen beschränkt. Zur Beurteilung der stadtweiten Situation der Luftqualität dienen Modellrechnungen. Sie werden auf Grundlage der neuesten Daten zum Verkehrsaufkommen, zur Stauhäufigkeit, zu den Anteilen der verschiedenen Fahrzeugtypen und deren Schadstoffausstoß erstellt. Außerdem wurden alle aktuell verfügbaren Informationen über die erhöhten realen Fahremissionen von Diesel-Kfz berücksichtigt. Die Rechnungen ergeben für das Jahr 2015 Grenzwertüberschreitungen an ca. 60 km Straßen. An knapp 2 km bzw. 0,5 Prozent der Hauptverkehrsstraßen traten 2015 Jahresmittel von über 60 µg/m³, im Extremfall sogar von bis zu 80 bis 90 µg/m³ (Leipziger Straße) auf. An gut 33 km Straßen wird der Grenzwert um bis zu 5 µg/m³ überschritten. Die Überprüfungen im Rahmen des derzeit in Aufstellung befindlichen Luftreinhalteplans haben hier in Abhängigkeit des Maßnahmensets noch mal neue Erkenntnisse ergeben.

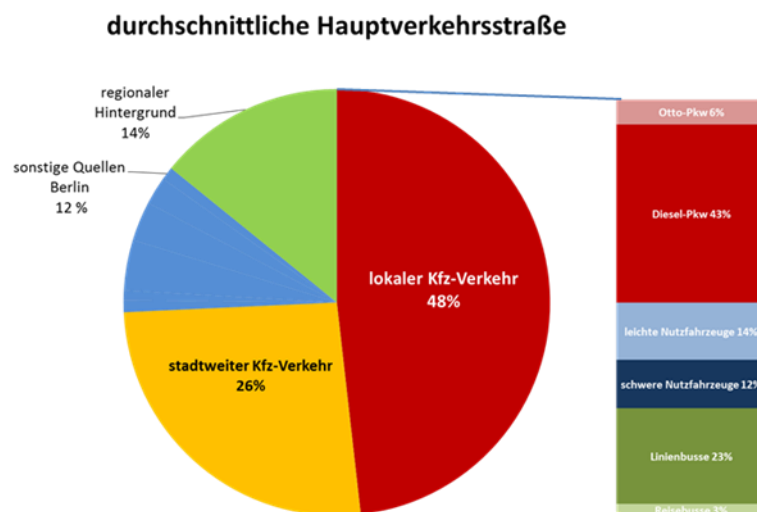
Abbildung 28: Berechnete NO₂-Jahresmittelwerte im Berliner Hauptverkehrsstraßennetz (Stand 2015)



Erläuterung: In allen Abschnitten mit roter oder blauer Kennzeichnung ist der Grenzwert von 40 µg/m³ (Jahresmittel) überschritten. Insgesamt treten Grenzwertüberschreitungen auf einer Gesamtlänge von ca. 60 km auf.

Die hohe NO₂-Belastung an Hauptverkehrsstraßen wird zu etwa 75 Prozent durch den motorisierten Straßenverkehr in Berlin verursacht. Gut die Hälfte der Stickoxide stammt dabei aus Diesel-Pkw. Die im Jahr 2015 noch sehr hohen Beiträge von Linienbussen konnten durch die Nachrüstung von Bussen mit Stickoxidminderungssystemen und Modernisierung der Busflotte reduziert werden, wie die Entwicklung der NO₂-Belastung am Hardenbergplatz zeigt.

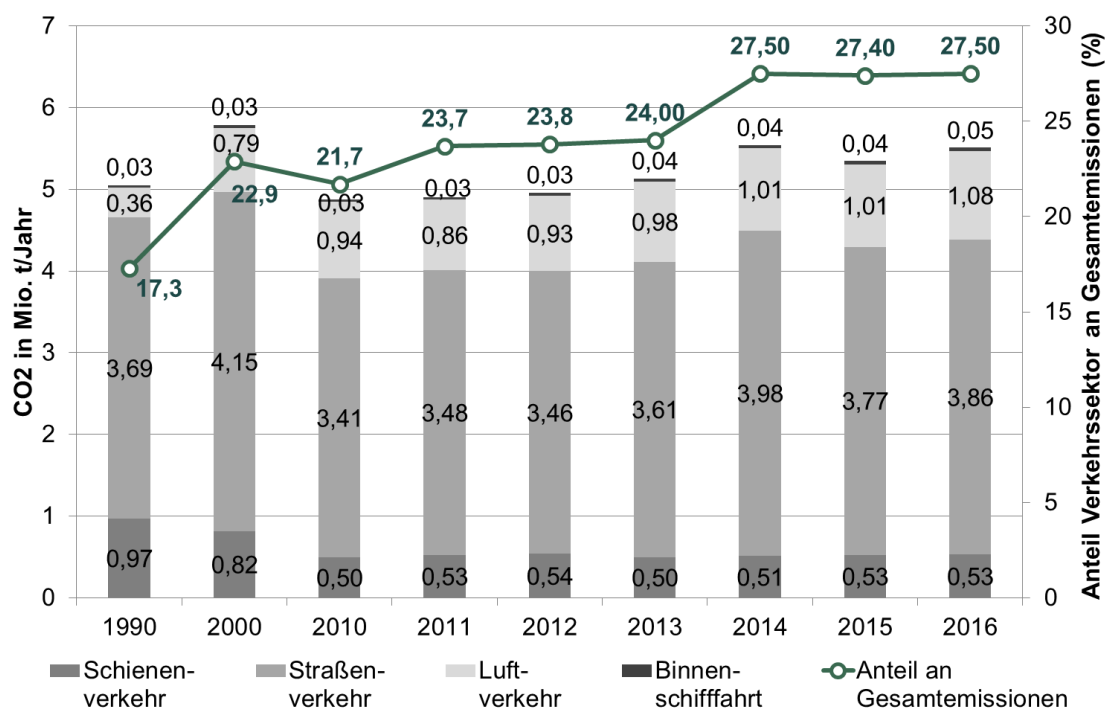
Abbildung 29: Herkunft der NO₂-Belastung an Hauptverkehrsstraßen als Mittelwert über 24 Straßen mit NO₂-Messungen (für 2015)



CO₂

Darüber hinaus hat der Verkehrsbereich einen erheblichen und wachsenden Anteil an den im Stadtgebiet freigesetzten, klimaschädlichen CO₂-Emissionen. Während die Gesamtemissionen in Berlin seit 1990 um rund ein Drittel gesenkt werden konnten, sind die CO₂-Emissionen aus dem Verkehrssektor im gleichen Zeitraum nicht zurückgegangen, sondern angestiegen. Infolgedessen stammt inzwischen über ein Viertel der Gesamtemissionen, die im Land Berlin erzeugt werden, aus dem Verkehrsbereich. Innerhalb des Verkehrssektors stehen deutliche Emissionsminderungen im Schienenverkehr steigenden Emissionen des Straßenverkehrs und deutlichen Emissionssteigerungen bei Binnenschifffahrt und Luftverkehr gegenüber. Die Schlüsselrolle spielt dabei mit rund 3,8 Mio. Tonnen CO₂-Ausstoß pro Jahr der Straßenverkehr.

Abbildung 30: CO₂-Emissionen aus dem Endenergieverbrauch (Verursacherbilanz) des Verkehrssektors in Berlin 1990 bis 2016



Daten: Statistischer Bericht - Energie- und CO₂-Bilanz in Berlin 2015

Das Land Berlin hat sich zum Ziel gesetzt, die CO₂-Emissionen bis 2020 um 40 Prozent und bis 2030 um 60 Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren. Bis zum Jahr 2050 soll Berlin zudem eine klimaneutrale Stadt werden. Das BEK geht davon aus, dass zu diesem Zweck die Emissionen im Verkehrsbereich bis 2050 um 77 Prozent zurückgeführt werden müssen. Insbesondere mit Blick auf die Entwicklung der letzten Jahre sind daher große Anstrengungen und eine grundlegende Trendwende im Verkehrsbereich erforderlich, um diese Zielsetzung zu erreichen. Als wesentliche Ansätze dafür identifiziert das BEK die Veränderung des Modal Split hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, die Erhöhung des Anteils von Fahrzeugen mit alternativen, klimafreundlichen Antriebsarten und die Senkung des Kraftstoff- und Energieverbrauchs der Fahrzeuge. Aktuelle Entwicklungen wie der Trend zu immer größeren Fahrzeugen (wie SUV) sowie die steigende Nachfrage nach Autos mit Benzinmotoren konterkarieren diese Anstrengungen.

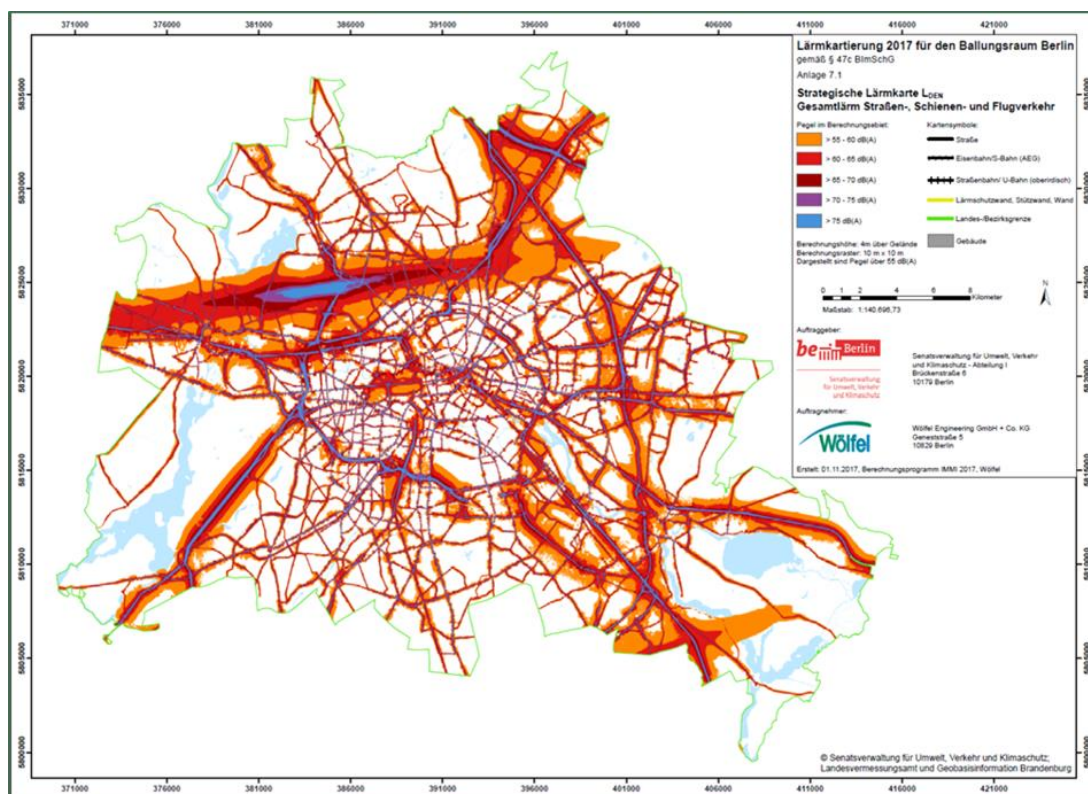
Lärm

Verkehrslärm ist in Berlin wie auch in anderen Ballungsräumen eine der hauptsächlichen Umweltbelastungen. Vor allem der Kraftfahrzeugverkehr, aber auch Schienen- und Flugverkehr bewirken dauerhafte hohe Lärmpegel, die die Gesundheit der betroffenen Anwohner gefährden. Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung belegen, dass Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit bei Überschreitungen der Schwellenwerte von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts möglich sind.

Die im Jahr 2017 entsprechend den Vorgaben des § 47c Bundes-Immissionsschutzgesetz erstellten strategischen Lärmkarten demonstrieren wie bereits 2007 und 2012 die stadtweit hohe Belastung durch Verkehrslärm. Allein durch den motorisierten Straßenverkehr sind stadtweit in der Nacht fast 340.000 Anwohner von Lärm oberhalb der gesundheitsrelevanten Schwelle betroffen.

Die nachstehende Abbildung zeigt die Lärmbelastungen im Jahr 2017 in der überlagerten Darstellung von Straßen-, Schienen- und Flugverkehr.

Abbildung 31: Überlagerte Lärmbelastungen aus Straßen-, Schienen- und Flugverkehr, strategische Lärmkartierung 2017, dargestellt ist der Ganztagesindex L_{DEN}



Hinsichtlich der gesundheitsgefährdenden Wirkung von zu starken Lärmbelastungen während der Nachtstunden weist die nachstehende Tabelle die Anzahl belasteter Menschen in den verschiedenen Pegelbereichen aus.

Abbildung 32: Übersicht über die Pegelbereiche nachts, Lärmindex L_{night}

Lärmindex L_{night}					
Pegelbereich LN in dB(A)	>50 bis 55	>55 bis 60	>60 bis 65	>65 bis 70	>70
Anzahl belasteter Menschen					
Straßenverkehrslärm	193.700	165.200	139.300	29.700	300
Straßenbahn- und U-Bahnlärm	35.800	20.700	9.200	800	0
Fluglärm Tegel	74.000	15.200	1.000	0	0
Fluglärm BER (Prognose 2023)	2.600	100	0	0	0
Eisenbahn (Kartierung durch Eisenbahnbundesamt)	46.510	24.530	8.730	2.240	290

Die Lärminderungsplanung des Landes Berlin hat zum Ziel die Zahl der Betroffenen von Lärm zu reduzieren. Entsprechend der gesetzlichen Vorgabe²⁴ hat Berlin im Jahre 2008 einen ersten gesamtstädtischen Lärmaktionsplan aufgestellt. Eine Fortschreibung erfolgte in 2013 für den Zeitraum 2013 bis 2018. Im Jahr 2019 wird der Lärmaktionsplan Berlin 2019 bis 2023 vorgelegt.

Die Lärmaktionspläne des Landes Berlin enthalten schwerpunktmäßig Maßnahmenempfehlungen zur Minderung des Straßenverkehrslärms. Betrachtet werden hierbei Handlungsfelder, in denen Kommunen Möglichkeiten zur Lärminderung geboten sind. Dabei soll der Verkehr möglichst stadt- und damit umweltverträglich gestaltet werden ohne die Mobilitätsbedürfnisse einzuschränken. Hierzu sollen gesamtstädtisch wirksame Maßnahmen dazu beitragen, motorisierten Verkehr zu vermeiden, um so den Lärm zu vermindern. Dies sind z.B. Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes oder zur Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung. Bei besonders großer Lärmbelastung (Überschreitungen von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts) werden lokal möglichst kurzfristig Maßnahmen zur Verringerung der Gesundheitsgefährdung ergriffen, z.B. durch bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur (Fahrbahnbelag, Straßenraumaufteilung) oder auch straßenverkehrsrechtliche Anpassungen. Sofern keine oder keine ausreichend wirksamen Maßnahmen möglich sind, verbleibt die Möglichkeit zumindest durch passive Maßnahmen, in der Regel Schallschutzfenster, zumindest den Wohnraum vor Lärm schützen

Öffentliche Verkehrsmittel wie Straßenbahn und U-Bahn (soweit oberirdisch) verursachen zwar oft auch hohe Lärmpegel; als Bestandteil des Umweltverbundes, tragen sie gleichermaßen zur Lösung von Lärmkonflikten bei. Technische Maßnahmen an den Gleisen und Fahrzeugen können die Lärmerzeugung reduzieren. Bei der Beschaffung von Neufahrzeugen wird

²⁴ Die Lärmaktionsplanung erfolgt gemäß der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie), die 2005 durch Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in nationales Recht überführt wurde. Hiernach sind Lärmaktionspläne für Ballungsräume beginnend ab 2008 alle fünf Jahre fortzuschreiben.

die Einhaltung von Geräuschkennwerten eingefordert. Gegen das besonders störende Kurvenquietschen hat die BVG bereits einen Teil der Straßenbahnflotte mit einer sogenannten Fahrflächenkonditionierung ausgestattet. Hinsichtlich des Fluglärms ist mit der geplanten Schließung des Flughafens Tegel für das Berliner Stadtgebiet eine deutliche Entlastung zu erwarten.

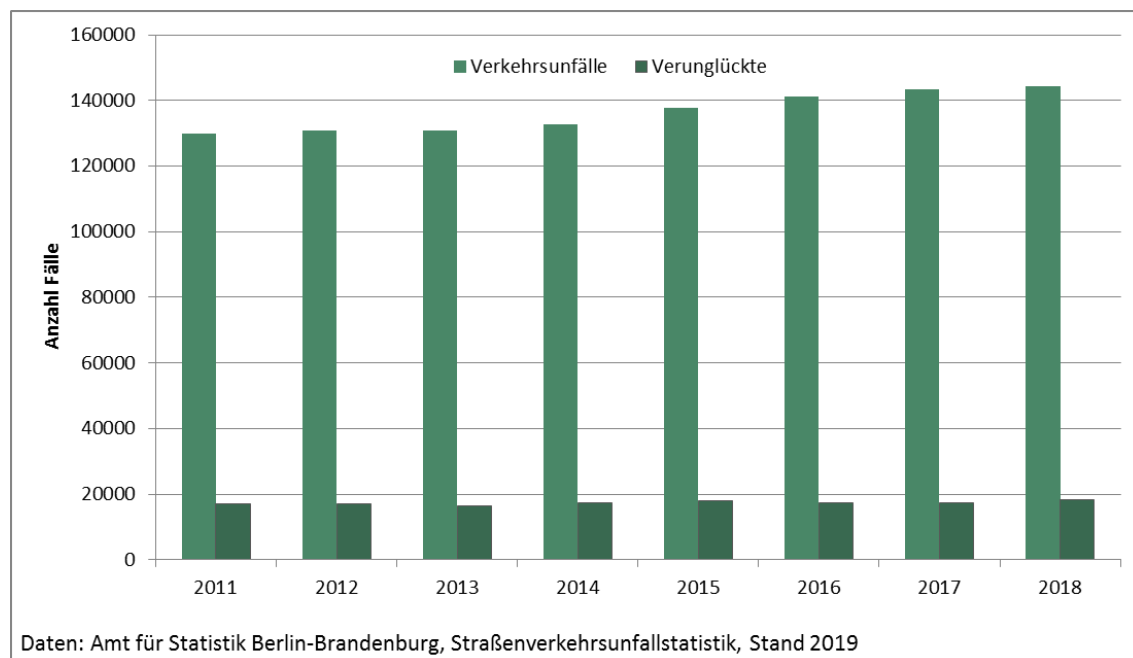
In den letzten Jahren wurden in Berlin viele Einzelmaßnahmen durchgeführt, insbesondere wurden bei Fahrbahnsanierungen auch vermehrt lärmoptimierte Asphalte eingebaut und ein Schallschutzfensterförderprogramm realisiert. Dies hat die Lärmsituation an einigen Lärmschwerpunkten verbessert. Um gesamtstädtische signifikante Lärmreduzierungen zu erreichen, ist zukünftig eine Intensivierung der Aktivitäten erforderlich.

III.3.2 Verkehrssicherheit

Neben den Verkehrsfolgen für Luft, Lärm und CO₂ gehören Verkehrsunfälle zu den negativen Verkehrsfolgen. Jeder Mensch sollte frei und sicher am Verkehr teilnehmen können und sein Ziel sicher erreichen. Dem ist zurzeit nicht so, die Ursachen hierfür sind vielfältig.

Im Jahr 2018 haben sich in Berlin mehr als 144.000 Verkehrsunfälle, damit rund 0,6 Prozent mehr als im Vorjahr und 14.000 mehr als 2011 ereignet. Der vormals rückläufige Trend der Verkehrsunfallzahlen konnte mit dem Wachstum der Stadt und den gestiegenen Einwohnerzahlen und daraus resultierenden Verkehrsbewegungen nicht fortgeführt werden. Rund 90 Prozent der Verkehrsunfälle haben glücklicherweise lediglich Sachschäden zur Folge.²⁵

Abbildung 33: Entwicklung der Unfallzahlen im Berliner Straßenverkehr 2011-2018



2018 sind 18.217 Personen auf Berliner Straßen verunglückt, davon wurden 2.542 schwer verletzt und 45 getötet. Die Werte liegen unter den Zahlen aus dem Jahr 2016.

²⁵ <https://www.berlin.de/polizei/aufgaben/verkehrssicherheit/verkehrsunfallstatistik/>

Verkehrsunfallursachen 2018 sind:

- Fehler beim Abbiegen
- Nichtbeachten der Vorfahrt
- nicht angepasste Geschwindigkeit
- Alkoholeinfluss
- Missachtung von Verkehrsregeln

Dies sind nahezu die gleichen Hauptunfallsachen wie bereits 2010, in den Jahren dazwischen haben die Ursachen Alkoholeinfluss und falsches Verhalten von zu Fuß Gehenden fallweise die Plätze getauscht.

Etwa 76 Prozent der Unfallbeteiligten sind Pkw und in gut 69 Prozent der Fälle sind Pkw-Fahrende die Unfallverursacher. Bei Unfällen auf Berliner Straßen machen Zufußgehende, Radfahrende und motorisiert Zweiradfahrende allerdings zusammen genommen rund drei Viertel der Getöteten und Schwerverletzten aus. Zweiradfahrende, ob motorisiert oder nicht, werden zudem im Vergleich zu ihrem Anteil an den täglichen Wegen im Straßenverkehr ("Modal Split") überproportional häufig schwer verletzt. 88 Prozent der Getöteten sind Erwachsene oder Seniorinnen und Senioren. Der Anteil der getöteten Kinder liegt unter 3 Prozent.

Die nachstehende Reihe der Verkehrsunfallstatistik macht deutlich, dass hinsichtlich der im Verkehr getöteten Personen, die Werte jährlich stark schwanken, die Zahl der Verkehrsunfälle und der schwer verletzten Personen im Vergleich zu 2011 deutlich gestiegen sind.

Abbildung 34: Entwicklung der Verkehrsunfälle und der Verunglückten im Berliner Straßenverkehr 2000-2018²⁶

	Verkehrsunfälle	Getötete Personen	Schwer verletzte Personen	Verunglückte (insgesamt)
2000	148.107	89	2.181	19.548
2005	121.149	67	1.767	16.675
2010	130.502	44	1.694	14.913
2011	130.463	54	1.990	17.034
2012	130.782	42	2.049	16.898
2013	130.930	37	1.905	16.353
2014	132.718	52	2.034	17.492
2015	137.713	48	2.073	17.839
2016	141.155	56	2.086	17.394
2017	143.424	36	2.317	17.415
2018	144.325	45	2.542	18.217

²⁶ <https://www.berlin.de/polizei/aufgaben/verkehrssicherheit/verkehrsunfallstatistik/>

Im Januar 2014 wurde das Verkehrssicherheitsprogramm "Berlin Sicher Mobil" 2020 vom Senat beschlossen. Die Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms lauten „Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen im Berliner Stadtgebiet getöteten und schwer verletzten Menschen soll bis Ende 2020 gegenüber dem Basisjahr 2011 um 30 Prozent verringert werden. Dahinter steht die Vision, dass auf Berliner Stadtgebiet langfristig keine Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden mehr geschehen. Ziel ist es, diesem Idealzustand der "Vision Zero" möglichst nahe zu kommen.“

Das Berliner Mobilitätsgesetz hat die Vision Zero erstmals gesetzlich verankert, d.h. kein Mensch soll im Straßenverkehr getötet werden.

Die obenstehenden Zahlen zeigen, dass sich die Werte der letzten Jahre eher weg vom als hin zum formulierten Ziel entwickelt haben. Ohne deutliche Anstrengungen hinsichtlich der Regeleinhaltung, des respektvollen Umgangs miteinander, zur baulichen Umgestaltung des öffentlichen Raums, um auch individuelle Fehler reduzieren zu können, werden diese Ziele nicht erreicht werden.

Der volkswirtschaftliche Schaden der Verkehrsunfälle lag 2016 bei gut 1,3 Mrd. Euro. Der persönliche Schaden für die Angehörigen ist nicht beschreibbar: „Bei jedem Todesfall zerbricht mehr als ein Leben. 113 Menschen sind im Durchschnitt betroffen, wenn ein Mensch bei einem Verkehrsunfall ums Leben kommt: elf Familienangehörige, vier enge Freunde, 56 Freunde und Bekannte sowie 42 Einsatzkräfte wie Rettungssanitäter oder Polizisten.“²⁷

²⁷ <https://www.runtervomgas.de/perspektiven-der-betroffenheit/til-s.html>

Anhang IV: Finanzrahmen und Finanzbedarf

Die Frage der Realisierbarkeit des StEP MoVe bzw. der darin enthaltenen Maßnahmen hängt, wie die Fortschrittsberichte zu den bisherigen Stadtentwicklungsplänen gezeigt haben, maßgeblich von den zur Verfügung stehenden Ressourcen ab. Um sicher zu stellen, dass die Maßnahmen des StEP MoVe finanzierbar und damit umsetzbar sind, wird nachfolgend ein grober Abgleich zwischen Mittelbedarf und Mittelverfügbarkeit durchgeführt. Dabei ist zu beachten, dass die Aussagen zur zukünftigen Entwicklung des für Verkehrsmaßnahmen im Land Berlin zur Verfügung stehenden Finanzrahmens u.a. aufgrund der langfristig schwer einschätzbaren Finanzzuflüsse von der Bundesebene und der wirtschaftlichen Entwicklung mit großen Unsicherheiten behaftet sind. Die nachstehenden Ausführungen sind damit grobe und vorläufige Abschätzungen, da zahlreiche Faktoren, die den Mittelbedarf beeinflussen, nicht mit ausreichender Sicherheit vorhersagbar sind. Konkrete, auf kurzfristigere Handlungszeiträume und aktuelle Gegebenheiten ausgerichtete Finanzplanungen werden durch die nachfolgenden Berechnungen weder ersetzt noch vorweggenommen.

Die Mittel, die dem Land Berlin für Fragen der Mobilität und des Verkehrs zur Verfügung stehen, setzen sich aus verschiedenen Bausteinen zusammen:

- dies ist zum einen der Landeshaushalt selber, dazu kommen
- Mittel aus dem Entflechtungsgesetz
- Zuwendungen aus dem Bundesprogramm des Gemeindefinanzierungsgesetzes (GVFG)
- Regionalisierungsmittel gemäß des Regionalisierungsgesetzes (RegG)
- Zuweisungen aus dem Hauptstadtvertrag
- Mittel aus der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (sogenannte „GRW-Mittel“)
- Mittel aus EU-Förderprogrammen, wie dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), der Maßnahmen im Rahmen des "Berliner Programm für Nachhaltige Entwicklung" (BENE) kofinanziert sowie "Connecting Europe Facility" (CEF), Bereich Transport
- Mittel aus dem „Sondervermögen Infrastruktur der Wachsenden Stadt“ und dem Nachhaltigkeitsfond (SIWANA)

Der Landeshaushalt wird maßgeblich durch die Steuereinnahmen des Landes sowie die Einnahmen aus den angeführten (Bundes)Programmen gespeist und alle zwei Jahre als Doppelhaushalt verabschiedet.

Die Mittel nach dem Entflechtungsgesetz dienen der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden und werden in Berlin vor allem für Investitionen in den ÖPNV (Netzerweiterungen, barrierefreier Ausbau, Grundsanierung, Fahrzeuge, etc.) sowie Radverkehrsinfrastruktur und die Unterhaltung des Straßennetzes bzw. den barrierefreien Ausbau von LSA investiert. Mit dem GVFG-Bundesprogramm fördert der Bund zweckgebunden für ausgewählte Einzelvorhaben den Bau von ÖPNV-Großprojekten ab mindestens 50 Mio. Euro. Fördervoraussetzung ist u.a. auch der Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens nach der Methode der „Standardisierten Bewertung“. Die Regionalisierungsmittel sind Mittel des Bundes an die Länder und sind insbesondere für die Finanzierung des SPNV vorgesehen. Sie sind

über das Regionalisierungsgesetz (RegG) bis 2031 abgesichert. Gemäß dem Hauptstadtfinanzierungsvertrag von 1994 stellt der Bund einen maßnahmenbezogenen Zuschuss zur Finanzierung des Neubaus der U5 (Alexanderplatz-Brandenburger Tor) zur Verfügung.

Die sog. GRW-Mittel entstammen Bundesmitteln und unterstehen der Wirtschaftsverwaltung: Sie können unter bestimmten Maßgaben für die Erweiterung des Straßennetzes und der Radverkehrsinfrastruktur genutzt werden. 50 Prozent der Kosten müssen als Komplementärmittel von Berlin finanziert werden. Die Bezirke können die Mittel, z.B. für Straßeninfrastruktur bei Gewerbe- und Neubaugebieten, direkt beantragen.

Das „Berliner Programm für Nachhaltige Entwicklung“ (BENE) stellt im Zeitraum von 2015 bis 2020 Fördermittel für innovative Maßnahmen, Projekte und Initiativen bereit, die zu einem klimaneutralen und umweltfreundlichen Berlin beitragen. Ziel des Programmes ist es, nachhaltig und gewinnbringend die Verringerung der CO₂-Emissionen im gewerblichen und öffentlichen Bereich zu unterstützen, um Wirtschaftswachstum und Ressourcenschonung in Einklang zu bringen. Durch eine umweltentlastende Infrastruktur soll der ökologische Strukturwandel beschleunigt und die Lebens- und Umweltqualität Berlins verbessert werden. Dazu werden u.a. Vorhaben zur Förderung des Umweltverbundes (z.B. Neubau von Radwegen und Straßenbahnstrecken) anteilig aus diesen EU-Mitteln finanziert. Das Programm „Connecting Europe Facility for Transport“ ist ein zentrales Förderinstrumentarium der EU zur Förderung von Wachstum und Arbeitsplätzen und sieht für den Verkehrsbereich den Ausbau städtischer Knoten in den TEN-Korridoren sowie die Förderung von Innovationen vor. Für Infrastrukturvorhaben werden anteilig die Kosten für Vorplanungen erstattet.

Das „Sondervermögen Infrastruktur der Wachsenden Stadt“ und dem Nachhaltigkeitsfond (SIWANA) wurde 2014 als „Sondervermögen Infrastruktur der Wachsenden Stadt“ (SIWA) eingerichtet. SIWANA bzw. sein Folgeprogramm SIWA dient der Finanzierung von Investitionen in Infrastruktur des Landes Berlin, um den Chancen und Herausforderungen der aktuell Wachsenden Stadt begegnen zu können.

Entwicklung des finanziellen Rahmens

Der finanzielle Rahmen bis 2030 wurde anhand eines optimistischen und eines pessimistischen Eckszenarios abgeschätzt, die beiden Szenarien beschreiben einen Korridor möglicher Entwicklungen. Ergänzt werden diese beiden Eckszenarien um ein mittleres Szenario. Grundlage für die Szenarienberechnung war die Entwicklung der Finanzen des Landes Berlin der letzten Jahre bzw. der Erkenntnisse seit Verabschiedung des letzten StEP Verkehr.

Für die langfristige Kalkulation wurde eine Reihe von Annahmen zur Entwicklung der zur Verfügung stehenden Mittel zugrunde gelegt.

Abbildung 35: Gegenüberstellung der Annahmen zur Finanzentwicklung in den Szenarien

	Optimistisches Eckszenario	Mittleres Eckszenario	Pessimistisches Eckszenario
Landeshaushalt	Erhöhung der Mittel in der laufenden Legisla-tur, danach Einfrieren eines Betrags über dem heutigen Niveau	Beibehalt des Umfangs von 2018.	Risiken bei Einnahme-entwicklung können nicht aufgefangen wer-den. Kumulation der Ein-nahmerisiken. Darstel-lung über einen pau-schalen und stufenwei-sen Rückgang über alle Positionen von –10 Prozent für den Zeitraum 2020 bis 2030
Regionalisierungsmittel	Anstieg der Regionali-sierungsmittel bis 2031 um jährlich 1,8%	Benannte Risiken bei Einnahmeentwicklung können nur teilweise aufgefangen werden. Darstellung der Rück-gänge erfolgt nicht be-zogen auf die einzel-nen Posten, sondern gleichmäßig über die Gesamtsumme.	
Entflechtungsmittel	Mittel kommen trotz fehlender Zweckbin-dung den Maßnahmen des Stadtverkehrs in der bisherigen Form zugute.		
EFRE-Mittel	Auslaufen in der För-derperiode nach 2023, danach Kompensation des Wegfalls aus ande-ren Quellen		

Die Randbedingungen für die Szenarien sind mit verschiedenen Risiken verbunden.

Das Entflechtungsgesetz läuft zum 31. Dezember 2019 aus. Die darin aufgeführten zweckgebundenen Mittel wurden bei der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen ab 2020 mit eingerechnet. Sie stehen den Ländern dann als allgemeine Einnahmen ohne Zweckbindung zur Verfügung. Mit der Einigung zum Regionalisierungsgesetz im Jahr 2016 sind die finanziellen Rahmenbedingungen bis 2031 geregelt. Danach steigen die Regionalisierungsmittel bis 2031 um jährlich 1,8 Prozent. Trotz Begrenzung der Preissteigerung der Trassen- und Stationspreise durch das Eisenbahnregulierungsgesetz steigen diese Mittel jedoch geringer als die Kosten im SPNV und ÖPNV. Durch zusätzliche Aufwände vor dem Hintergrund der wachsenden Stadt und der Netzerweiterungen sinkt der Anteil der Mittel, die für Investitionen, Fahrzeuge und ÖPNV zur Verfügung stehen. Die Regionalisierungsmittel werden dann vollständig für Bestellungen von Verkehrsleistungen im SPNV benötigt aufgrund gestiegener Trassenpreise für weniger Leistung als bislang reichen.

Der Hauptstadtvertrag aus dem Jahr 1994 wird zwischen dem Bund und Berlin zurzeit neu verhandelt. Derzeit sind keine weiteren Zuweisungen für Verkehrsinfrastruktur vorgesehen.

Der „Europäische Fonds für regionale Entwicklung“ ist derzeit in seiner dritten Förderperiode. Das derzeitige BENE-Programm läuft bis 2020 aus. Das Förderprogramm „Connecting Europe Facility for Transport“ läuft derzeit bis 2020. Eine Fortführung hängt von den künftigen Förderschwerpunkten der EU ab.

Finanzbedarf für die Maßnahmen des StEP MoVe

Neben der Frage wie viele Mittel ggf. zur Verfügung stehen, stellt sich außerdem die Frage, welche Mittel zur Realisierung des StEP MoVe vermutlich benötigt werden. Die voranstehenden Ausführungen zeigen, vor allem im Vergleich zum früheren StEP Verkehr für das Jahr

2025, dass sich neben den wesentlichen planerischen Randbedingungen (Bevölkerungswachstum, Stadtentwicklung, benötigte zunehmende Ver- und Entsorgung u.a.) auch die finanziellen Rahmenbedingungen geändert haben. Während der StEP Verkehr 2025 von einer Optimierung des Bestands bei nahezu stabilen, aber vor allem alternden Bevölkerungszahlen und damit aus der Historie und den „Sparauflagen“ bedingten, begrenzten Finanzmitteln ausgeht, sind aktuell die Randbedingungen geschaffen, um das Wachstum nachhaltig zu gestalten. Hieraus resultiert ein deutlich höherer Verfügungsrahmen als noch 2011 für 2025 angenommen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass trotz allem eine Vielzahl der Mittel auch für spezielle Themen – wie die SPNV-Bestellungen – vorgesehen bzw. gebunden sind.

Die Zusammensetzung des Finanzierungsbedarfs bzw. die Anteile der einzelnen Maßnahmen zeigen, dass die als „Daueraufgabe“ bezeichneten Ausgaben für Betrieb und Instandhaltung der landeseigenen Netze (Straße und ÖPNV) sowie die Bestellerentgelte für Verkehrsleistungen bei U-Bahn, Straßenbahn, Bus und Fähre den überwiegenden Teil des Mittelbedarfs ausmachen. Hinzu kommen Mittel, die für den Abbau des Instandhaltungsrückstands in allen Netzen erforderlich sind. Der vergleichsweise kleinere Anteil entfällt auf Neubauprojekte (Straßenbahn, i2030, Radverkehr). Der überdurchschnittliche Anteil, den der Lückenschluss der U5 in den vergangenen Jahren beansprucht hat, verliert an Bedeutung. Dafür wächst der Anteil der Investitionen zur Verbesserung der Fuß- und Radinfrastruktur sowie für die Maßnahmen im Bereich Wachsende Stadt (Erschließung neuer Wohnquartiere, einzelne Straßen-Neubauvorhaben u.ä.).

Schlussfolgerungen für die Umsetzbarkeit des StEP MoVe

Die letzten Jahre haben gezeigt, dass auch finanzielle Rahmenbedingungen in kontinuierlicher Entwicklung sein können. Offene Fragen, wie die Regionalisierungsmittel, konnten bis 2031 einer Lösung zugeführt werden, es gibt neue Finanzierungsmöglichkeiten, wie das Sonderprogramm SIWANA, und der Landeshaushalt bietet mehr Spielräume als zuletzt 2011. Konkrete Finanzierungen von Vorhaben sind damit den jeweiligen Detailabstimmungen vorbehalten. Der szenarische Abgleich der verfügbaren Mittel mit dem absehbaren Mittelbedarf hat allerdings gezeigt, dass die Finanzierbarkeit des Handlungskonzepts grundsätzlich möglich ist. Allerdings hängt dies stark davon ab, ob es gelingt, den absehbaren Risiken auf der Einnahmeseite so zu begegnen, dass Spielräume für die Gestaltung des Stadtverkehrs bestehen und weiterhin genutzt werden können.

Auch wenn es derzeit so scheint als wären alle Vorhaben vorstellbar und realisierbar, darf a) die Instandhaltung bestehender Netze nicht außer Acht gelassen werden und ist b) eine strukturierte Bearbeitung der Maßnahmen nach einem klaren Kriterienkatalog erforderlich. Hierbei sind Maßnahmen, die ein hohes Zielerreichungspotenzial und einen langfristigen verkehrlichen Nutzen haben, zeitnah umzusetzen, bevor sich finanzielle Rahmenbedingungen ggf. wieder ändern.

Gemäß der aktuellen Diskussion um die Wachsende Stadt geht es darum, die neuen Wohnquartiere qualitativ hochwertig anzubinden und zu erschließen und mit Infrastruktur auszustatten, die Stadtgebiete, die durch Verdichtung gekennzeichnet sind, zu gestalten, um eine nachhaltige Verkehrsentwicklung gewährleisten zu können. Auch unter den heutigen Randbedingungen kommt dem weiteren Abbau des Instandhaltungsrückstands eine wesentliche Bedeutung zu. Der „Werteverzehr“ durch unterbliebene Instandhaltung muss über eine weitere Ver-

stetigung der zur Verfügung stehenden Finanzmittel gestoppt werden, um wirtschaftliche, umweltfreundliche und den sozialen Zielstellungen des Landes entsprechende Verkehre anbieten zu können. Neben diesen Instandhaltungsmaßnahmen und den Maßnahmen, die sich direkt aus der Wachsenden Stadt ergeben, müssen weitere Netzqualifizierungen, -anpassungen und -ergänzungen für die Verbesserung von Verbindungsqualitäten, den Abbau von Reisezeitdifferenzen, Herstellung der notwendigen Erreichbarkeiten für Personen- und Wirtschaftsverkehr finanziert werden. Darüber hinaus darf der Wert von Maßnahmen, die der Förderung neuer Ansätze und Innovationen zukommen oder den Maßnahmen, die eher den „soften“ Maßnahmen zugerechnet werden, nicht vergessen werden.

Um Gestaltungsspielräume auch langfristig zu erhalten oder zu öffnen, muss langfristig auch über ergänzende Finanzierungsinstrumente nachgedacht werden.

Anhang V: Vorrangnetz Straße

Das in den Karten dargestellte übergeordnete Straßennetz wird mit dem StEP MoVe 2030 beschlossen. Im Rahmen der Erarbeitung des StEP MoVe 2030 wurden die Karten des übergeordneten Straßennetzes von Berlin aktualisiert. Das gesamte Straßennetz von Berlin umfasst insgesamt rund 5.350 km, davon ist das übergeordnete Straßennetz momentan rund 1.530 km lang.

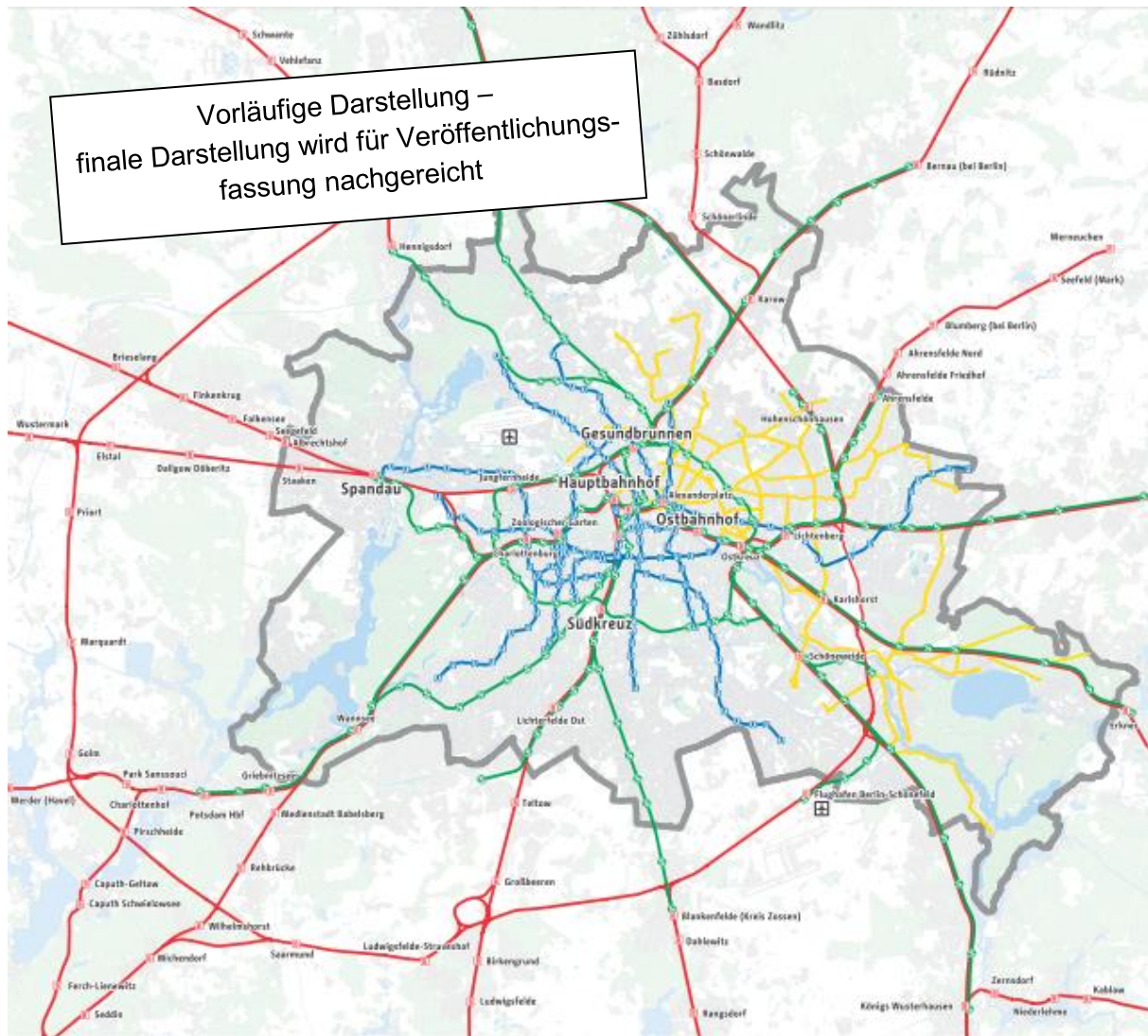
Das Straßennetz wird anhand der Verbindungsfunktionsstufen und der zu verknüpften Raumeinheiten klassifiziert. Es gibt neben dem übergeordneten Straßennetz auch das sog. Neben-netz. In Berlin liegt dieses Straßennebennetz in der Zuständigkeit der Bezirke. Das „übergeordnete Straßennetz“ wird auch als „StEP-Netz“ bezeichnet, da es in Verbindung mit dem Stadtentwicklungsplan veröffentlicht wird. Das übergeordnete Straßennetz unterliegt einem ständigen Fortschreibungs- und Aktualisierungsprozess.

Neu ist im StEP MoVe 2030 die Definition des im Mobilitätsgesetz festgelegten Vorrangnetzes Straße. Das Vorrangnetz Straße besteht vorerst aus den Stufen 0, I und II des übergeordneten Straßennetzes. Sobald das Vorrangnetz Radverkehr vorliegt, werden die Vorrangnetze Straße, ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr, wie in § 25 vorgesehen, miteinander abgeglichen und angepasst, um im Rahmen planerischer Konfliktbewältigung Realisierungskonflikte bei Maßnahmen in den Vorrangnetzen der unterschiedlichen Verkehrsmittel zu vermeiden.

Anhang VI: Kartenmaterial

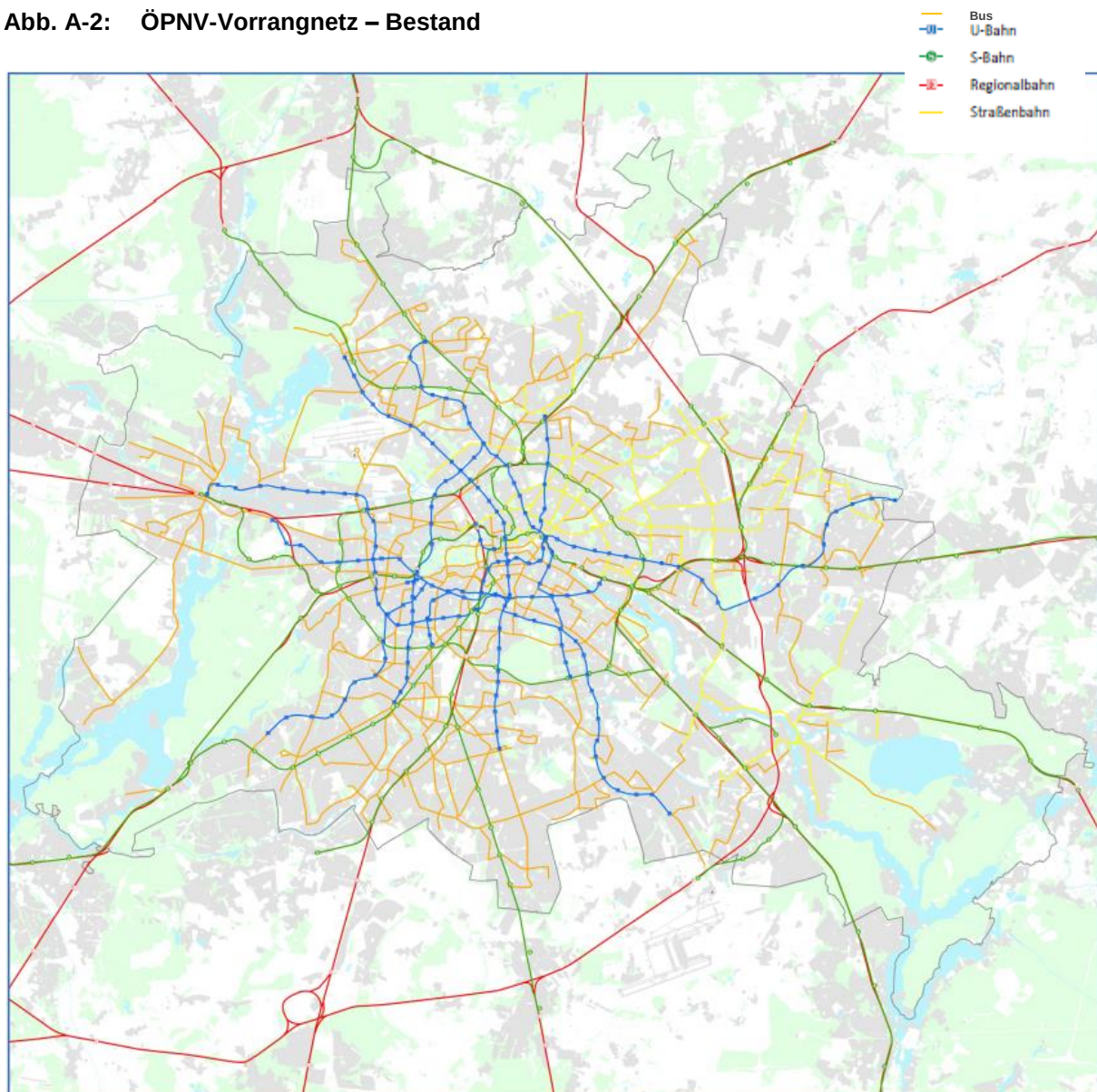
- U-Bahn
- S-Bahn
- Regionalbahn
- Straßenbahn

Abb. A-1: ÖPNV-Netz – Bestand



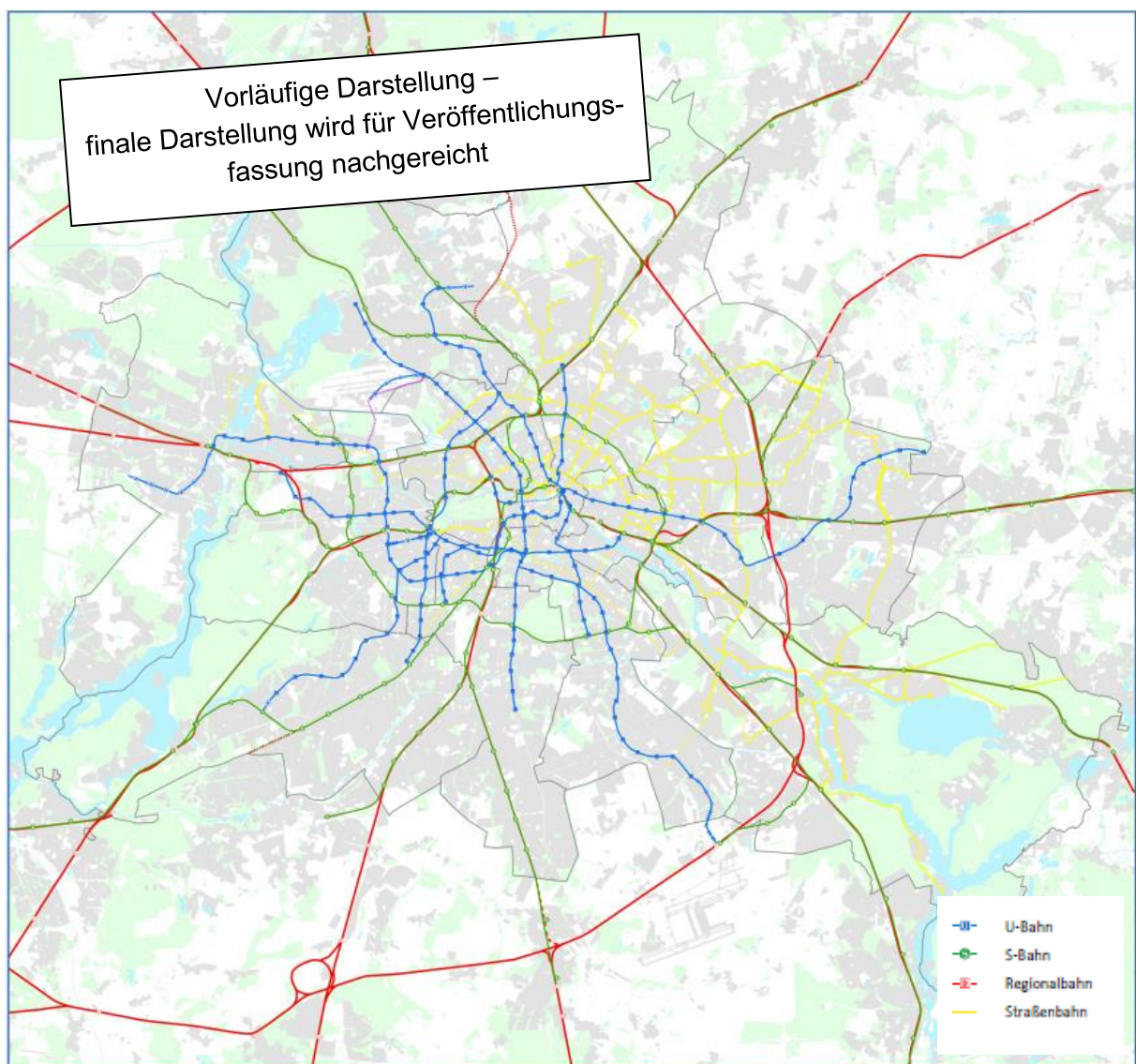
Quelle: Mobilitätsbroschüre 2017, Angaben für 2016, graphische Aufbereitung LK Argus

Abb. A-2: ÖPNV-Vorrangnetz – Bestand



Quelle: SenUVK, graphische Aufbereitung LK Argus

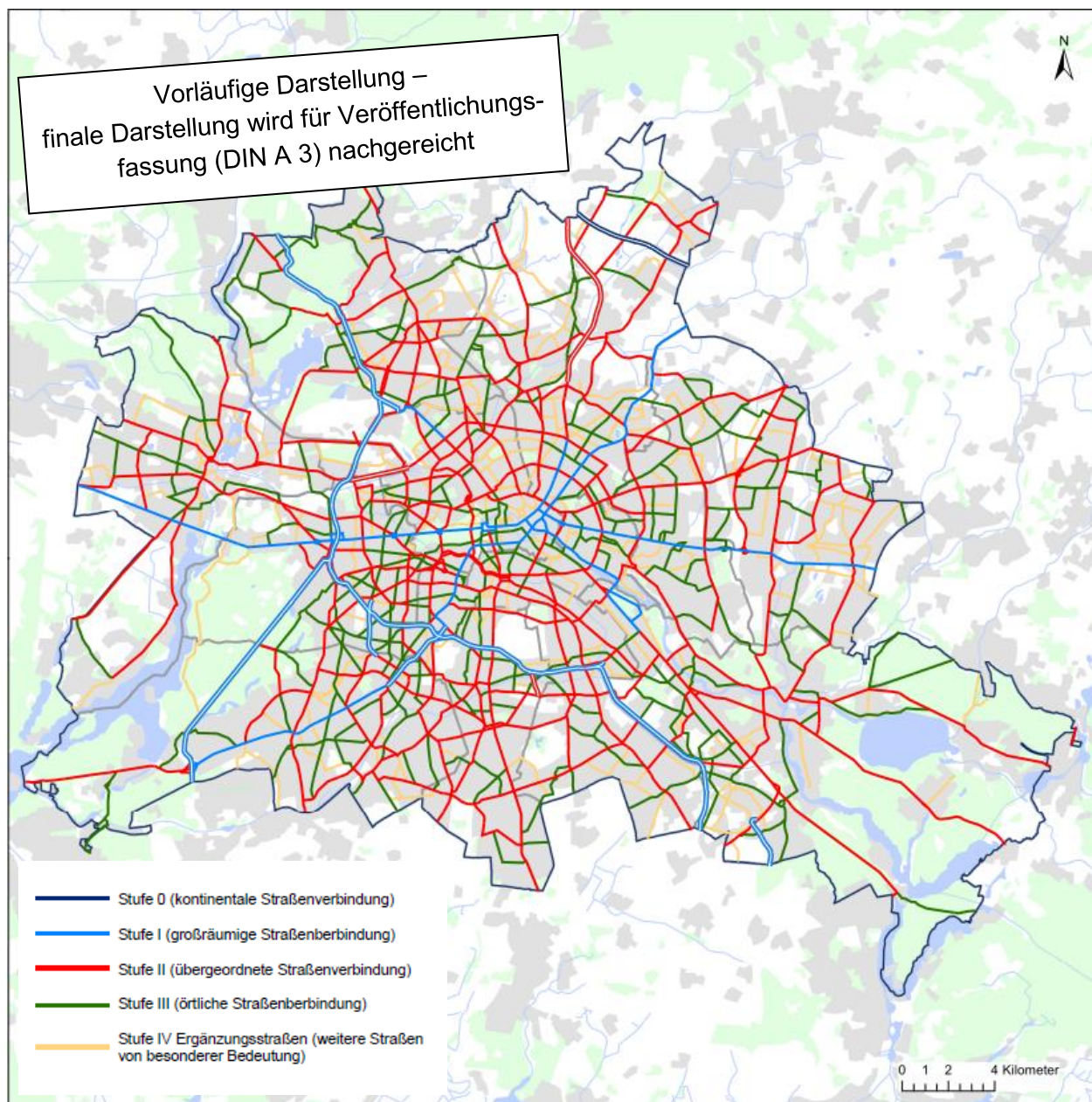
Abb. A-3: ÖPNV-Netz – Planung 2030



Quelle: SenUVK, graphische Aufbereitung LK Argus

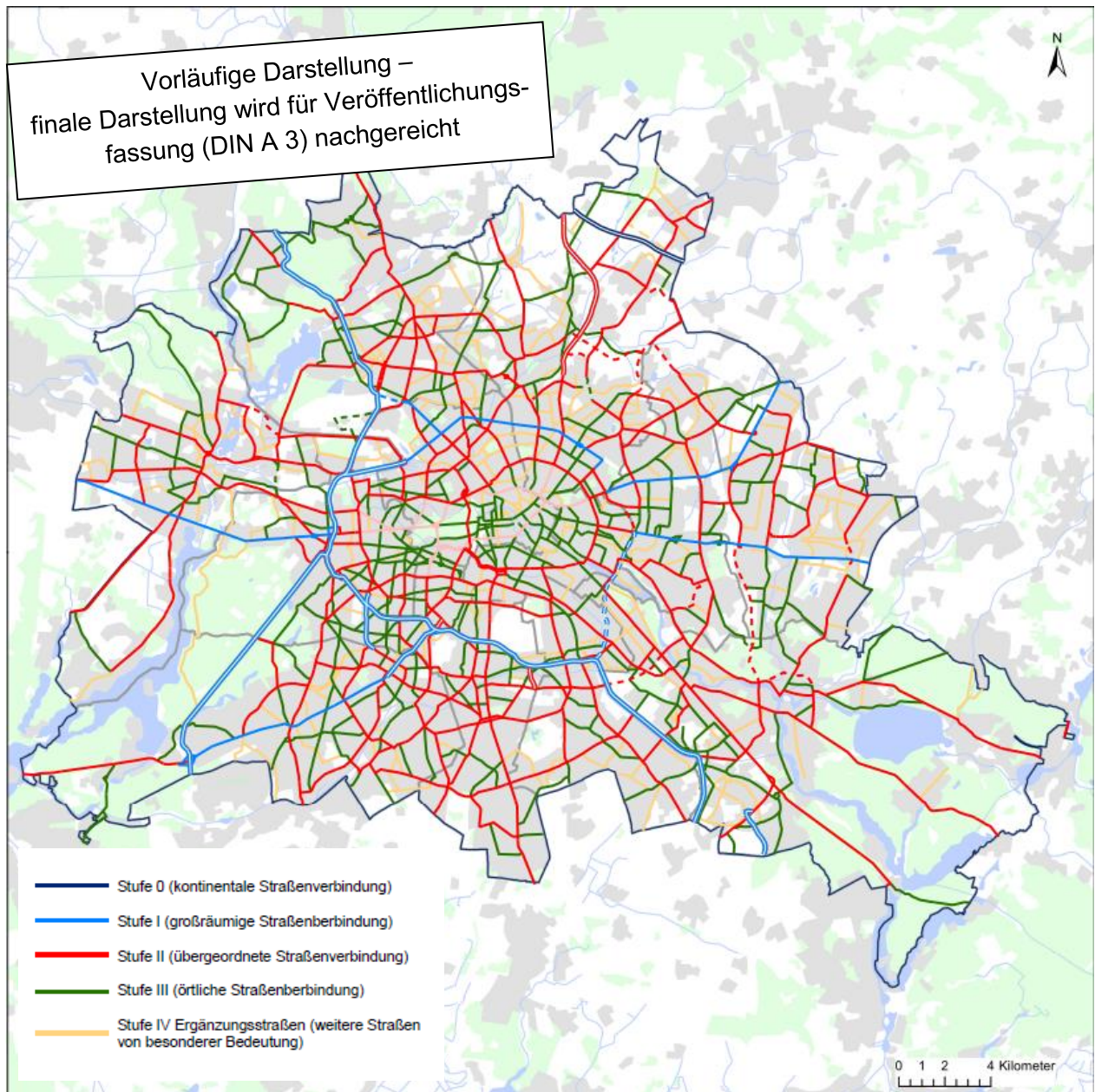
Hinweis: Die dargestellten U-Bahn-Verlängerungen (U3, U 6, U7, U 8) bilden die derzeitigen Betrachtungen ab und entsprechen den derzeitigen Prüfstrecken zur baulichen Machbarkeit. Es ist nicht von einer Umsetzung aller Strecken bis 2030 auszugehen, verabredungsgemäß wird 2020 die weitere Entscheidung zum U-Bahnbau getroffen.

Abb. A-4: Übergeordnetes Straßennetz – Bestand 2018



Quelle: SenUVK

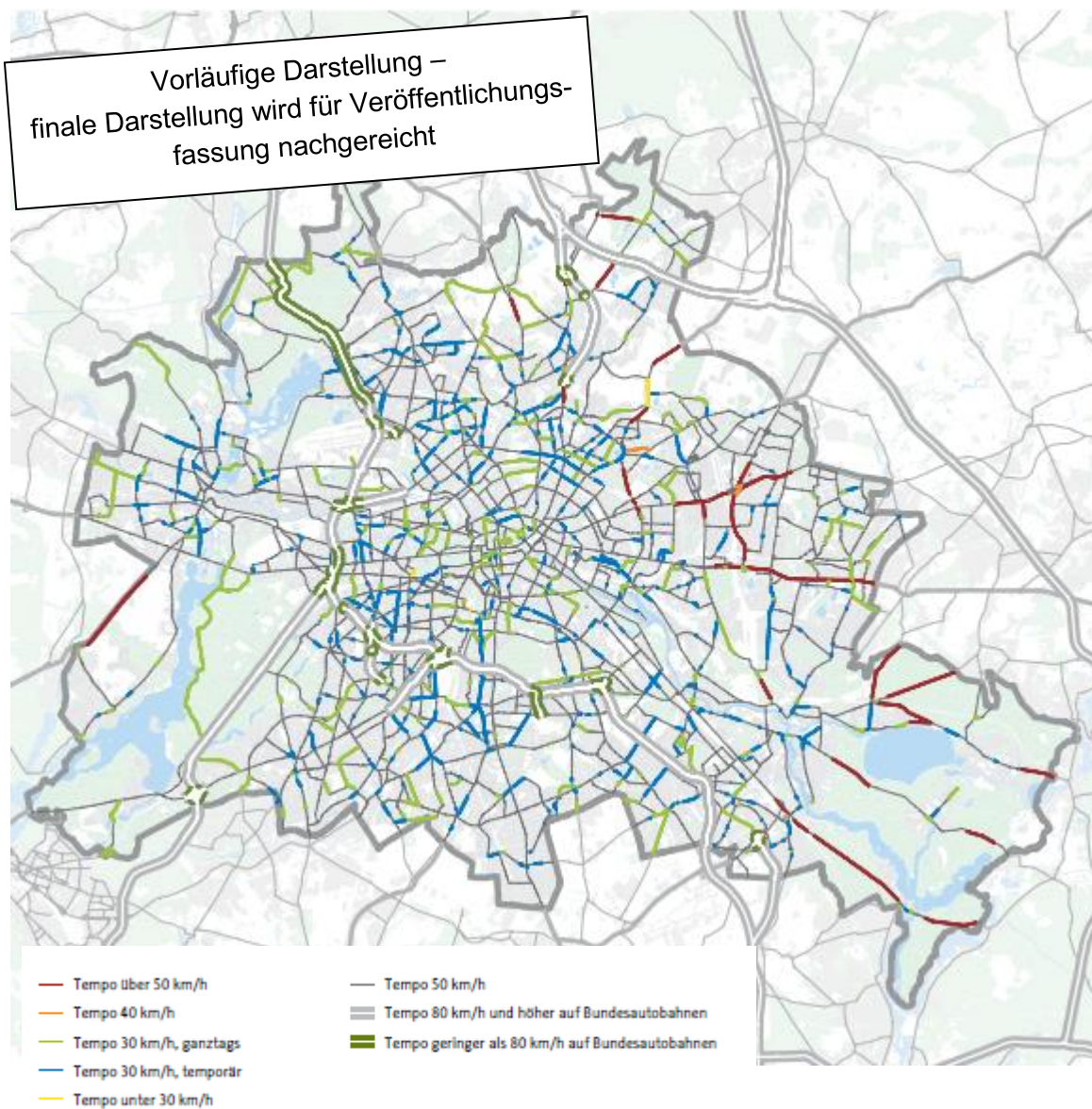
Abb. A-5: Übergeordnetes Straßennetz – Planung 2030



Quelle: SenUVK

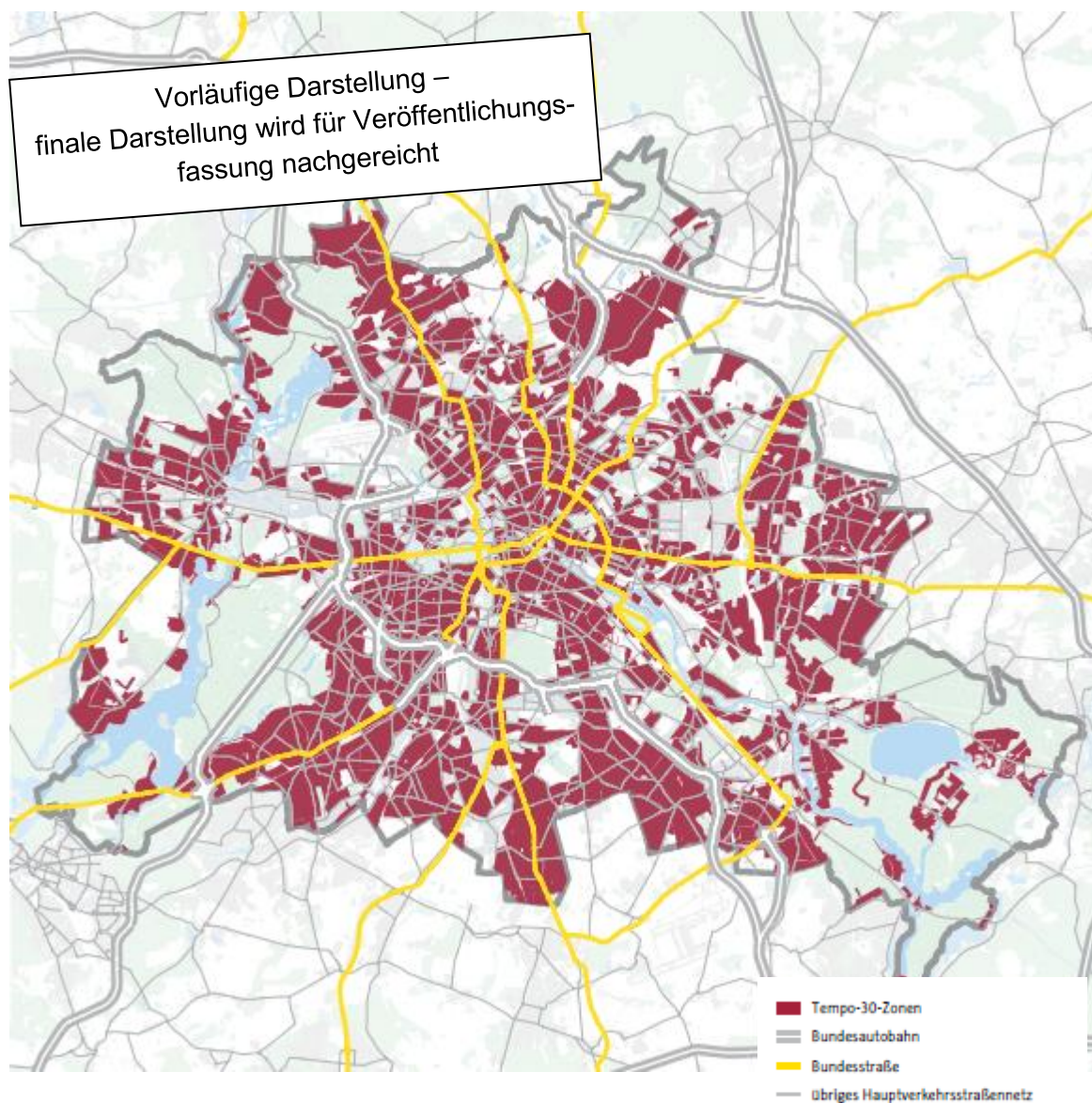
Protokollnotiz Berlins zum BFStrAG: „Der Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes – Drucksachen 18/9523, 18/9853 – bzw. die Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz (auf Basis des BVWP 2030) sieht für Bundesfernstraßen im Land Berlin den Bauabschnitt von „AD Neukölln bis Storkower Str.“ der A 100 als „Laufend bzw. fest disponiert“ vor. Das Land Berlin nimmt dies zur Kenntnis. Der Koalitionsvertrag der den Berliner Senat tragenden Parteien sieht vor, dass die bauliche Umsetzung des 16. Bauabschnitts der A 100 von „AD Neukölln bis Am Treptower Park“ umgesetzt wird und dass außerdem in der laufenden Legislaturperiode keinerlei Planungsvorbereitungen bzw. Planungen für den 17. Bauabschnitt durchgeführt werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im Zuge des anstehenden Transformationsprozesses der Zuständigkeiten für Planung und Bau der Bundesautobahnen von den Auftragsverwaltungen der Länder zu einer Bundesfernstraßengesellschaft ohnehin eine Neubewertung von Planungszeiträumen und Prioritäten zu erfolgen hat. Das Land Berlin bewegt sich vor diesem Hintergrund mit seinen Festlegungen innerhalb des gesetzten Rechtsrahmens.“

Abb. A-6: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten im übergeordneten Straßennetz – Bestand



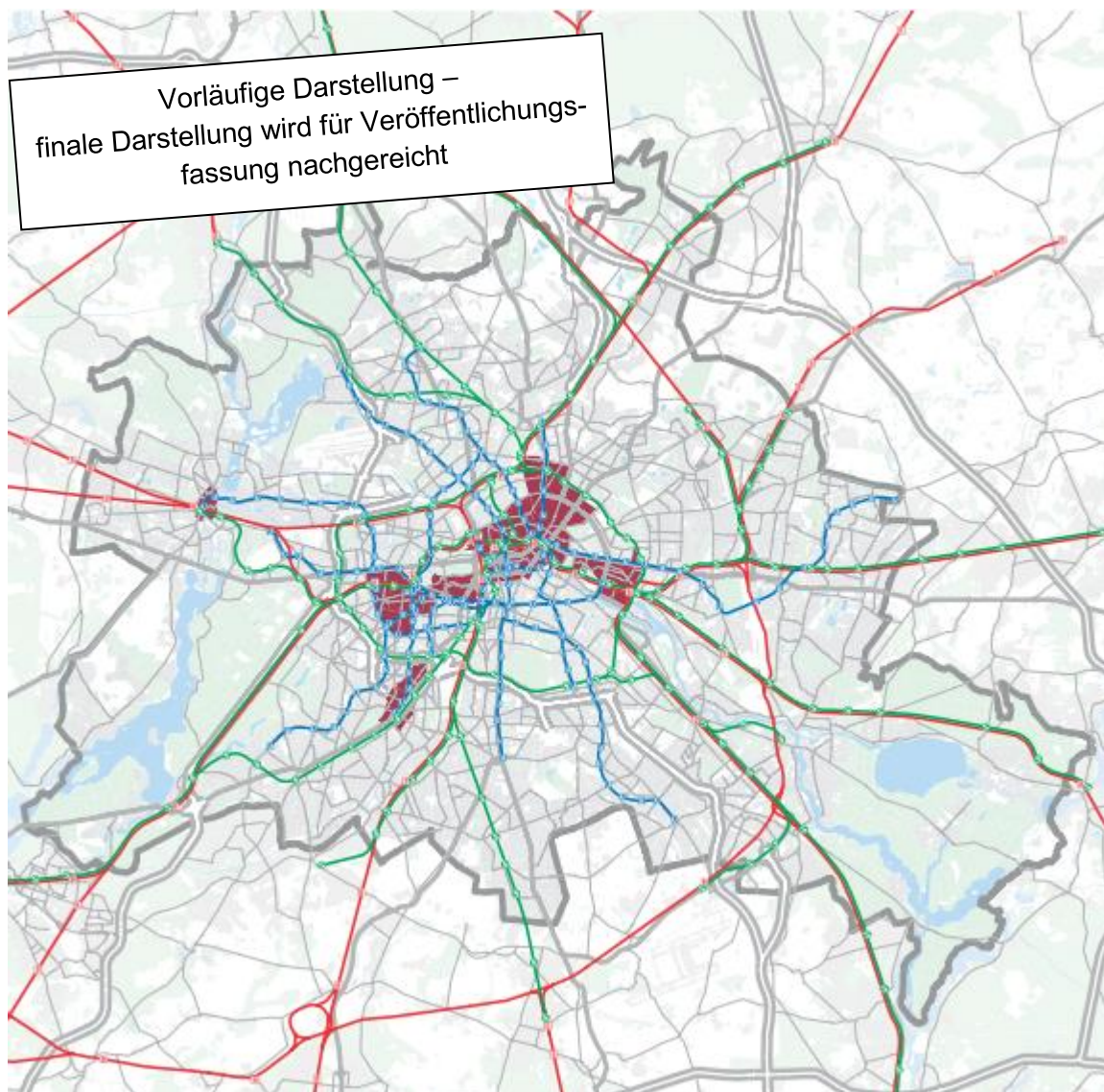
Quelle: Mobilitätsbroschüre 2017, Angaben aus 2015, graphische Aufbereitung LK Argus

Abb. A-7: Tempo 30-Zonen – Bestand



Quelle: Mobilitätsbroschüre 2017, Angaben aus 2016, graphische Aufbereitung LK Argus

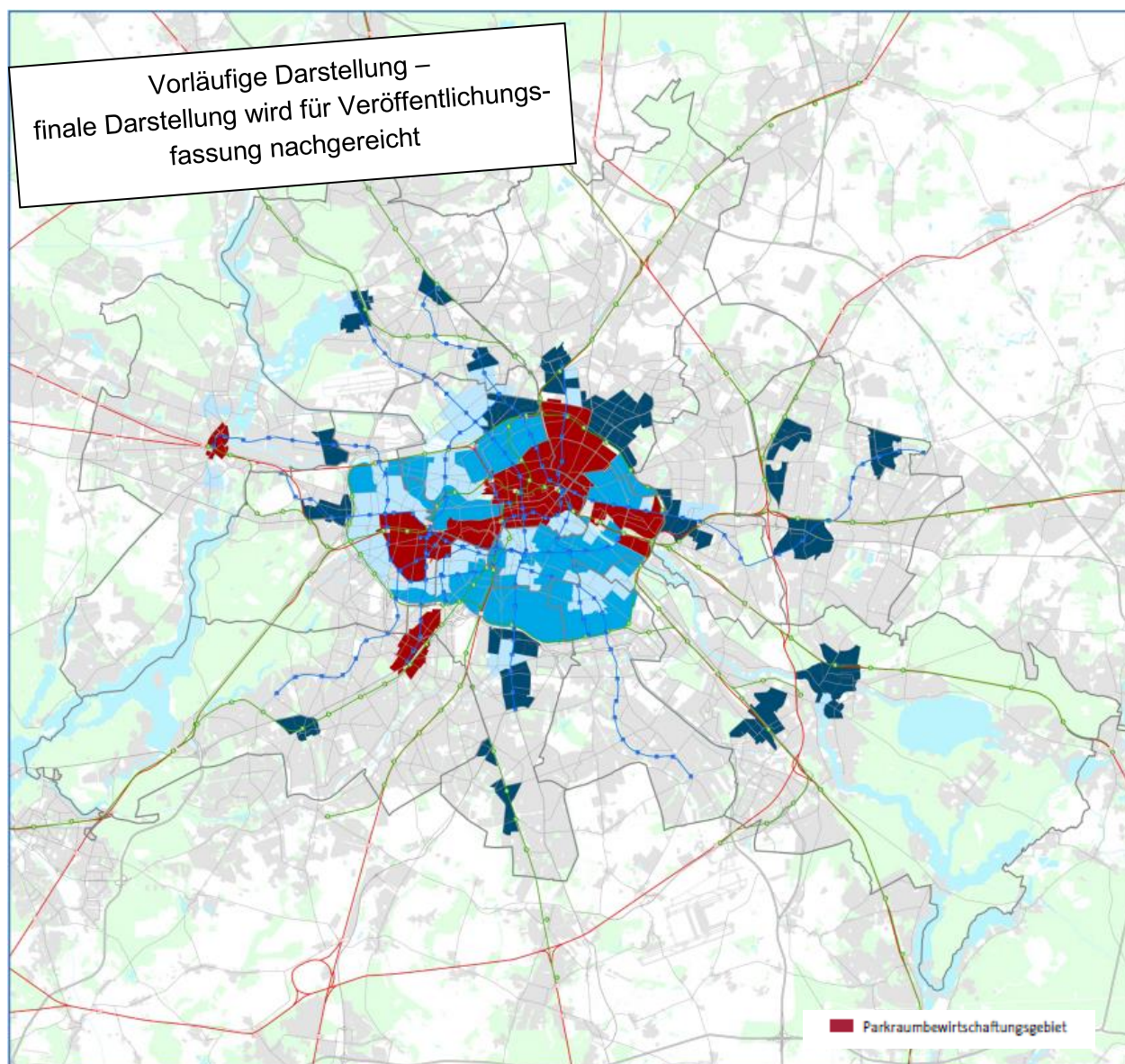
Abb. A-8: Parkraumbewirtschaftung – Bestand



Quelle: Mobilitätsbroschüre 2017, Angaben aus 2017, graphische Aufbereitung LK Argus

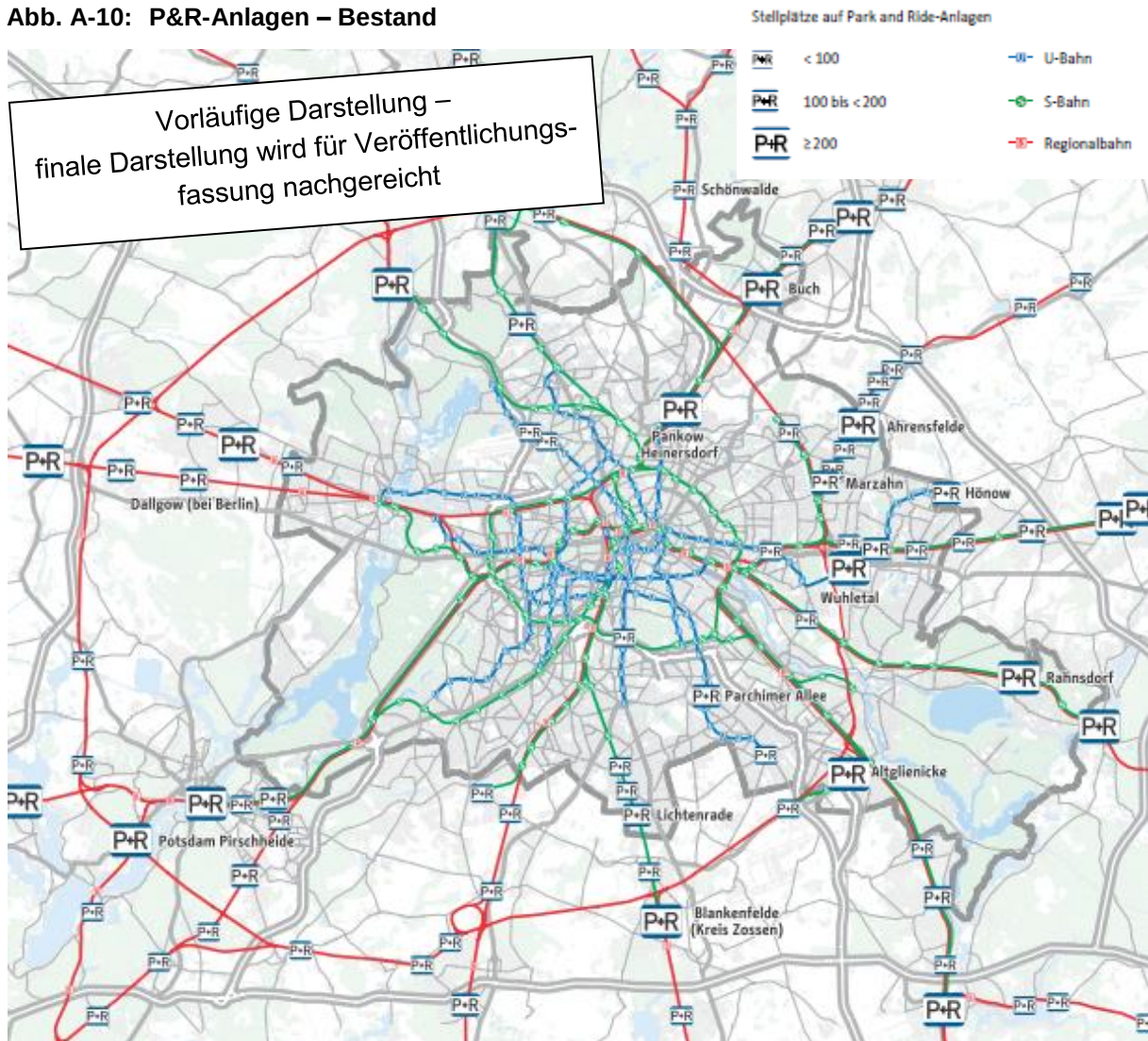
- B- U-Bahn
- S- S-Bahn
- R- Regionalbahn
- Parkraumbewirtschaftungsgebiet

Abb. A-9: Parkraumbewirtschaftung – Prüfkulisse für 2030



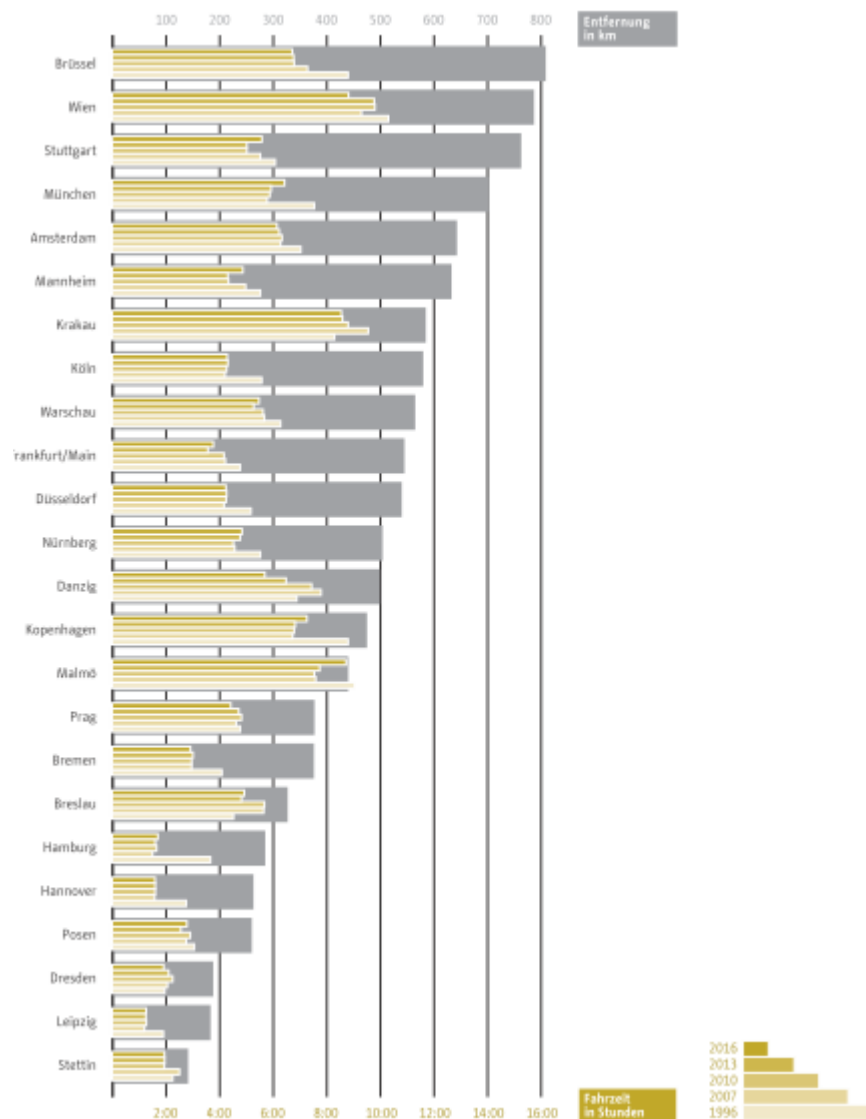
Quelle: SenUVK, graphische Aufbereitung LK Argus

Abb. A-10: P&R-Anlagen – Bestand



Quelle: Mobilitätsbroschüre 2017, Angaben aus 2016, graphische Aufbereitung LK Argus

Abb. A-11: Entwicklung der Fahrzeiten im Fernverkehr



Quelle: Mobilitätsbroschüre 2017, graphische Aufbereitung LK Argus

Anlage 2) Mobilitätsprogramm 2023¹ – Maßnahmenliste ohne Daueraufgaben

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
	Raumstrukturelle Maßnahmen					
R4	Entwicklung von Strategien zur Nachverdichtung an bzw. Entwicklung von Flächen entlang bestehender Schieneninfrastruktur	Hauptverwaltung (SenStadtWohn, SenUVK)	-	Bund	laufend	z.B. ExWoSt-Vorhaben, Untersuchungen des KNF u.a. für Brandenburg
R8	Ermittlung der Flächenbedarfe und Sicherung der Flächen für Betriebshöfe im ÖPNV/SPNV	Hauptverwaltung (SenUVK)	ohne Ansatz	-	bis 2023	SenUVK mit BVG: Bedarfe SenStadtWohn: Flächensicherung -> u. a. FNP
R9	ggf. Flächenfreihaltung für spätere Option eines 2. ZOB	Hauptverwaltung (u.a. SenStadtWohn)	Planungsaufwand ohne Einzelsatz	-	offen	in Zusammenhang mit Prüfungsauftrag zum Bedarf durch SenUVK und zu möglichen Flächen
R10	Ermittlung des Flächenbedarfs für Logistiknutzungen in den unterschiedlichen Stadträumen	Hauptverwaltung (SenUVK, SenStadtWohn)	ohne Ansatz	-	bis 2023	in Abstimmung mit StEP Wirtschaft
R12	Unterstützung von städtebaulichen Projekten mit neuen Mobilitätskonzepten inkl. autoreduziertem Wohnen	Bezirke, Hauptverwaltung (SenStadtWohn, SenUVK)	Planungsaufwand ohne Einzelsatz	-	ab 2019	z.B. Neues Stadtquartier „Ehem. Rbhf. Pankow“ oder Entwicklungsvorhaben Insel Gartenfeld

¹ Durch die besondere Relevanz der Verkehrsentwicklung für die Luftreinhalte- und Lärmaktionsplanung wird in der Tabelle gekennzeichnet, welche Maßnahmen zur Erreichung der Schadstoff- und Lärminderungsziele wesentlich sind und deshalb im LRP und LAP zeitlich oder inhaltlich konkretisiert werden, um insbesondere einen Beitrag zur schnellstmöglichen Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte leisten zu können.

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
R13	Erarbeitung bezirklicher Verkehrsentwicklungspläne	Bezirke	ohne Ansatz	Bezirke	bis 2023	bei Bezirken der äußeren Stadt unter Berücksichtigung der Umlandgemeinden
	Organisatorische Maßnahmen					
O1	Erarbeitung eines neuen Fußverkehrsplans	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke, Verbände	Planungsaufwand zzgl. Mittel für Beteiligung	Land (Hauptverwaltung)	ab 2020	aufbauend auf Teil „Fußverkehr“ des Mobilitätsgesetzes (MobG BE)
O2	Erarbeitung eines neuen Radverkehrsplans	Hauptverwaltung (SenUVK), Bündnis Radverkehr, FahrRat	150.000 € (zzgl. Mittel für Erarbeitung Radnetz und Vorrangnetz)	Land (Hauptverwaltung)	In Erarbeitung, danach alle 5 Jahre	laut MobG BE 2 Jahre nach dessen Verabschiedung vorzulegen
O3	Erarbeitung des Nahverkehrsplans	Hauptverwaltung (SenUVK)	Planungsaufwand zzgl. Mittel für Beteiligung	Land (Hauptverwaltung)	NVP 2019-2023 liegt vor, danach alle 5 Jahre	weitere Ausführungen siehe MobG BE Überprüfung der Maßnahmen des ÖPNV-Bedarfsplans nach 5 Jahren
O4	Erarbeitung des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzepts (IWVK)	Hauptverwaltung (SenUVK), Verbände/Innungen	200.000 €	Land (Hauptverwaltung)	2017-2020, Fortschreibung nach Bedarf, spätestens in 10 Jahren	Finanzierung 2017-2020 über BENE; Einbeziehung SenWiEnBe

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
O5	Weiterentwicklung und kontinuierliche Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms	Hauptverwaltung (SenUVK, Sen-BildJugFam, Sen-InnDS/Polizei), Charta für Verkehrssicherheit	150.000 € (ohne Mittel für Umsetzung)	Land (Hauptverwaltung)	bis 2023	
O6	Erarbeitung und Umsetzung einer „Strategie Parken Berlin“	Hauptverwaltung (SenUVK, Sen-InnDS/Polizei), Bezirke, Verbände	120.000 €	Land (Hauptverwaltung)	bis 2023	Einbeziehung u.a. von SenWiEnBe
O7	Erarbeitung von Planungszielen und Leitlinien für eine Neuordnung und Gestaltung des öffentlichen Raums	Hauptverwaltung (SenUVK, Sen-StadtWohn, Sen-KultEuropa)	Planungsaufwand ohne Einzelsatz	Land (Hauptverwaltung)	offen	u.a. über Aktualisierung AV Geh- und Radwege
O8	Überarbeitung der Ausführungsvorschrift zu § 11 BerlStrG (Sondernutzungen) mit dem Ziel der Sicherung der Qualität des öffentlichen Raums	Hauptverwaltung (SenUVK)	ohne Ansatz	Land (Hauptverwaltung)	Prüfauftrag bis 2020	Prüfauftrag vor dem Hintergrund neuer Ansprüche und Angebote
O9	Erarbeitung eines Leitfadens für Mobilitätskonzepte	Hauptverwaltung (SenUVK)	50.000 €	Land (Hauptverwaltung)	2019 bis 2021	
O11	Entwicklung einer Mobilitätsdatenplattform für Inter- und Multimodalität	Hauptverwaltung (SenUVK), VBB, BVG	offen	Land	ab 2019	Einbeziehung SenWiEnBe

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
O12	Kontinuierliche Weiterentwicklung der Jugendverkehrsschulen	Hauptverwaltung (SenBildJugFam), Bezirke, Schulen, freie Träger	offen	Land (Hauptverwaltung)	Daueraufgabe	Einführung, Erprobung und Weiterentwicklung von Qualitätsstandards (unter Beteiligung Bezirke, SenUVK und SenInnDS/Polizei)
O13	Ergänzende Dienstleistungen für den Radverkehr: Schnee- und Laubberäumung auf Radverkehrsanlagen, in Grünanlagen und Wäldern, etc.	Hauptverwaltung (SenUVK), infra-Velo	offen	Mischfinanzierung mit Landesanteil	laufend	
O15	„Grüne Welle“ für den Radverkehr auf Strecken bspw. des Vorrangnetzes	Hauptverwaltung (SenUVK)	ohne Ansatz	Land (Hauptverwaltung)	laufend	
O20	Optimierung länderübergreifender Busverkehre inkl. Entwicklung von gemeinsamen Standards	Hauptverwaltung (SenUVK), MIL / VBB	ohne Ansatz	Länder Berlin und Brandenburg	bis 2023, danach Daueraufgabe	
O22	Ermöglichung von Innovationen und Pilotprojekten an der Schnittstelle zum ÖPNV	Hauptverwaltung (SenUVK), Dritte	ohne Ansatz	Land, Unternehmen	bis 2023	Identifikation neuer stadtvträglicher Angebote sowie Schlussfolgerungen für eine Änderung des Rechtsrahmens
O23	Ausbau der länderübergreifenden dynamischen (hoheitlichen) Verkehrslenkung	Hauptverwaltung (SenUVK), MIL	ohne Ansatz	Länder Berlin und Brandenburg	ab 2019	aufbauend auf AIRVIS, Ausweitung u.a. im Kontext von großräumig wirkenden Baustellen

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
O24	Verbesserung der Koordination von Baustellen gerade bei großräumig wirksamen Maßnahmen	Hauptverwaltung (SenUVK), DB AG, BVG, Bezirke	ohne Ansatz	Land (Hauptverwaltung)	ab 2019	mit Gründung der IGA Berlin sind hier Abstimmungen zu führen
O25	Erarbeitung neuer Standards für die Verkehrsführung (inkl. Markierung) bei Baustellen	Hauptverwaltung (SenUVK)	Planungsaufwand ohne Einzelsatz	Land (Hauptverwaltung)	bis 2023	Erstellung eines Leitfadens
O27	Entwicklung von Leitlinien für stadtv-tragliches automatisiertes Fahren	Hauptverwaltung (SenUVK, SenWiEnBe)	ohne Ansatz	Land	beginnend 2017	aufbauend auf den aktuellen Pilotprojekten unter Bundesförderung; Einbeziehung SenWiEnBe
O28	Erarbeitung eines Reisebuskonzepts für die Berliner Innenstadt	Hauptverwaltung (SenUVK)	Erstellung Konzeption ca. 70.000 €	Land	bis 2023	Anlass: Reisebussituation im Bereich Museumsinsel; Einbeziehung SenWiEnBe
O29	Umsetzung Reisebuskonzept, u. a. 1. modellhafte Anwendung für Museumsinsel 2. Einrichtung eines Telematik-gestützten Reisebusverkehrsmanagement für die zentralen Stadtbereiche und perspektivisch Ausdehnung auf die gesamte Innenstadt	Hauptverwaltung (SenUVK), Staatliche Museen zu Berlin, Stiftung Humboldtforum	1. Umsetzung der Maßnahme ca. 500.000 € 2. noch nicht bekannt	Land	ab 2019	Abstimmungen mit Stiftung Humboldtforum und Stiftung Preußischer Kulturbesitz läuft; Einbeziehung SenWiEnBe
O30	Standortuntersuchung und ggf. Entscheidung über Flächenfreihaltung 2. Zentraler Omnibusbahnhof	Hauptverwaltung (SenUVK i.V.m. SenStadtWohn)	ohne Ansatz	Land	offen	Standortuntersuchung unter den aktuellen Rahmenbedin-

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
						gungen und Flächenverfügbarkeiten; Einbeziehung SenWiEnBe
O33	Schaffung von Grundlagen und Erhebung von relevanten Kennwerten für das Monitoring der verschiedenen Planwerke	Hauptverwaltung (SenUVK)	ohne Ansatz	Land	bis 2023	inkl. Erstellung einer Radmengenkarte für das übergeordnete (Straßen-)Netz
O34	Erhebung von Daten zur Verkehrsteilnahme der Berliner Wohnbevölkerung	Hauptverwaltung (SenUVK)	~ 1,2 Mio. € pro Erhebung	Land	2018-2019, alle 5 Jahre, nächste Erhebung 2023	Kosten fallen alle 5 Jahre über 3 Jahre an, Ziel: ausreichend verlässliche Daten auch auf Bezirksebene
O35	Verbesserung der Datenlage im Radverkehr, u.a. durch Nutzung bestehender Daten sowie neuer Datenquellen, Ausbau automatischer Zählstellen	Hauptverwaltung (SenUVK)	ohne Ansatz	Land	bis 2023	inkl. Erstellung einer Radmengenkarte für das übergeordnete (Straßen-)Netz
O36	Befragung zur Änderung der wahrgenommenen (subjektiven) Sicherheit im Radverkehr	Hauptverwaltung (SenUVK)	offen	Land (Hauptverwaltung)	alle 2 Jahre	aufbauend auf Vorgaben des MobG BE, bspw. über Teilnahme am Fahrradklimatest
O37	Ermittlung von Daten zur Verkehrsmittelwahl im Pendlerverkehr	Hauptverwaltung (SenUVK), VBB	offen	Land (Hauptverwaltung)	bis 2023	siehe Ausführungen NVP 2019-2023
O39	Erarbeitung regelmäßiger Fortschritts- und Evaluationsberichte für dieverkehrlichen Planwerke Berlins	Hauptverwaltung (SenUVK)	ohne Ansatz	Land	bis 2023	inkl. Erstellung einer Radmengenkarte für das übergeordnete (Straßen-)Netz

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
	Ordnungsrechtliche und Preispolitische Maßnahmen					
OP1	Erarbeitung eines Teils „Fußverkehr“ für das Mobilitätsgesetz	Hauptverwaltung (SenUVK)	Planungsaufwand zzgl. Beteiligung	Land (Hauptverwaltung)	2018-2019	aufbauend auf allgemeinem Teil des MobG BE
OP2	Erarbeitung eines Teils „Neue Mobilität“ (Arbeitstitel)	Hauptverwaltung (SenUVK)	Planungsaufwand zzgl. Beteiligung	Land (Hauptverwaltung)	ab 2019	aufbauend auf allgemeinem Teil des MobG BE, Einbeziehung SenWiEnBe
OP3	Erarbeitung der für den Wirtschaftsverkehr relevanten Regelungen für das Mobilitätsgesetz	Hauptverwaltung (SenUVK), Verbände/Innungen	Planungsaufwand zzgl. Beteiligung	Land (Hauptverwaltung)	ab 2019	aufbauend auf allgemeinem Teil des MobG BE, Einbeziehung SenWiEnBe
OP4	Mitwirkung bei der Erarbeitung neuer Regelwerke und Richtlinien zur Absicherung neuer Entwurfsprinzipien (Radschnellverbindungen, protected bike lanes o.ä.)	Hauptverwaltung (SenUVK, SenInnDS/Polizei, SenJustVA, u.a.)	offen	Land und Bund	laufend	Anpassung der Richtlinien für neue Formen von Infrastruktur
OP5	Anpassung der Rechtsverordnung zur Errichtung von Fahrradstellplätzen bei Neubau, An- u. Umbauten und Nutzungsänderungen Dritter	Hauptverwaltung (SenUVK, SenStadtWohn), Bezirke	Planungsaufwand ohne Einzelsatz	Land (Hauptverwaltung)	bis 2023	Aktualisierung der Ausführungsvorschriften
OP6	Förderprogramm zur Anschaffung von Lastenrädern	Hauptverwaltung (SenUVK)	2018: 200.000 € 2019: 500.000 €	Land (Hauptverwaltung)	ab 2018	

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
OP9	Überprüfung und ggf. Überarbeitung der Tarifgestaltung im ÖPNV (AG Tarife)	Hauptverwaltung (SenUVK, SenFin), VBB	ohne Ansatz	Land	laufend	im Rahmen der AG Tarife, inkl. Prüfung Tarifintegration neuer Mobilitätsdienstleistungen
OP10	Erarbeitung und Einführung einer Stellplatzsatzung für gut mit dem ÖPNV erschlossene Standorte	Hauptverwaltung (SenUVK, SenJustVA)	Planungsaufwand ohne Einzelsatz	Land (Hauptverwaltung)	bis 2023	
OP11	Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung innerhalb des S-Bahn-Rings und an ausgewählten Orten in der äußeren Stadt in Bereichen mit hohem Parkdruck	Bezirke	ohne Ansatz	Land	Daueraufgabe	erhöhter Personalbedarf besonders für die Überwachung
OP12	Prüfung und ggf. Verbesserung der Regeleinhaltung (z.B. Parkraumbewirtschaftung, 2. Reihe-Halten, Freihaltung von Lieferzonen, Falschparken) im Rahmen der ressourcenabhängigen und einsatztaktischen Möglichkeiten	Hauptverwaltung (SenUVK, SenInnDS/Polizei, SenFin), Bezirke	offen	Land	bis 2023	ggf. erhöhter Personalbedarf bei Änderung der Prozesse und Ausweitung der Kontrolltätigkeiten
OP14	Überprüfung und ggf. Anpassung der Parkgebührenordnung	Hauptverwaltung (SenUVK)	ohne Ansatz	Land	Ab 2020	inkl. Klärung zum künftigen Umgang mit Reisebussen

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
OP17	Überprüfung der bisherigen Instrumente zur Förderung von P&R-Anlagen und Überführung in ein regionales Konzept inkl. B+R	Hauptverwaltung (SenUVK), Brandenburg (MIL)	Planungsaufwand ohne Einzelsatz	Länder Berlin und Brandenburg	bis 2023	basierend auf den aktuellen Leitlinien und Förderprogrammen Brandenburgs
OP18	Prüfung von möglichen weiteren Übergabepunkten an der Landesgrenze B/BB für Groß- und Schwerlasttransporte	Hauptverwaltung (SenUVK, SenWiEnBe, SenInnDS/Polizei, GL/MIL)	ohne Ansatz	Land	bis 2023	
OP19	ggf. Einführung von weiteren Übergabepunkten an der Landesgrenze B/BB für Groß- und Schwerlasttransporte	Hauptverwaltung (SenUVK, SenWiEnBe, SenInnDS/Polizei, GL / MIL)	ohne Ansatz	Land	bis 2023	aufbauend auf Prüfauftrag
OP20	Prüfung von Konzessionssystemen für den Wirtschaftsverkehr	Hauptverwaltung (SenUVK, SenWiEnBe, SenJustVA)	ohne Ansatz	Land	ab 2020	Prüfauftrag
OP21	ggf. Einführung von Konzessionssystemen für den Wirtschaftsverkehr	Hauptverwaltung (SenUVK, SenWiEnBe)	ohne Ansatz	Land	bis 2023	aufbauend auf Prüfauftrag

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
	Information und Kommunikation					
K1	Mobilitätsberatung für Neubürgerinnen und Neubürger bzw. Menschen in Umbruchsituationen	Hauptverwaltung (SenUVK, SenStadtWohn)	ohne Ansatz (hängt von den Maßnahmen ab)	Land (Hauptverwaltung)	bis 2023	
K2	Informations- und Beratungsangebot zu Mobilitätsoptionen und Wohnortstandortwahl für Zu- und Umziehende	Hauptverwaltung (SenUVK), VBB	50.000 €	Land (Hauptverwaltung)	laufend	Weiterentwicklung und Pflege des Mobilitätskostenrechners
K3	Unterstützung von Betrieben bei der Entwicklung von Mobilitätskonzepten (z.B. <50 Mitarbeitende)	Hauptverwaltung (SenWiEnBe, SenUVK), IHK	Anschubfinanzierung ohne Ansatz	Land (Hauptverwaltung)	Absicherung über nächsten Haushalt	Finanzielle oder organisatorische Unterstützung der Aktivitäten von Betrieben
K5	Entwicklung zielgruppenspezifische Informationen für Besucherinnen und Besucher zum Thema Mobilität	visitBerlin mit Hauptverwaltung (SenUVK, SenWiEnBe)	ohne Ansatz	Land (Hauptverwaltung)	bis 2023	siehe auch Tourismuskonzept Berlin
K11	Initiierung und Koordinierung des Bündnisses für den Radverkehr	Hauptverwaltung (SenUVK)	offen	offen	ab 2019	unter Einbindung der Leitungsträger und Bezirke, zur beschleunigten Umsetzung von Maßnahmen
	Infrastrukturelle Maßnahmen					
I6	Ausbau der E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen und nicht-öffentlichen Raum	Hauptverwaltung (SenUVK, SenWiEnBe), Bezirke	SenUVK: ca. 1,8 Mio. € p.a. SenWiEnBe:	Land (Hauptverwaltung)	laufend	u.a. durch Umsetzung des laufenden Vertrags

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
			6 Mio. € (Ladeinfrastruktur, E-Kfz)			
Fußverkehr						
I9	Fortsetzung des Programms ‚Fußgängerüberwege‘	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke	3 Mio. €/Jahr ab 2018	Land (Hauptverwaltung)	lfd. Programm 2012-2025	Maßnahme der bisherigen Fußverkehrsstrategie
I10	Umsetzung von Modellprojekten	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke	0,4 Mio. €/Jahr 2,5 Mio. € ab 2018 f. Fußverkehr	Land (Hauptverwaltung)	lfd. Programm 2012-2016	Maßnahme der bisherigen Fußverkehrsstrategie
I11	Programm „Barrierefreie öffentliche Räume“	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke	Finanzierung aus Mitteln zu I10	Land (Hauptverwaltung)	lfd. Programm 2012-2020	Maßnahme der bisherigen Fußverkehrsstrategie
I12	Verstetigung von Förderprojekten zum Fußverkehr	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke	1,5 Mio. €/Jahr	Land (Hauptverwaltung)	lfd. Programm 2017-2025	Maßnahme der bisherigen Fußverkehrsstrategie
I13	Umsetzung des künftigen Fußverkehrsplans	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke	offen	Land (Hauptverwaltung)	nach Beschluss Fußverkehrsplan	Ermittlung Finanzbedarf über Erarbeitung Fußverkehrsplan
I14	Konzept zur fußgängerfreundlichen Umgestaltung der östlichen Innenstadt sowie vorfristige Umsetzung einzelner Maßnahmen für fußgängerfreundliche Bereiche	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke	Planungsaufwand ohne Einzelsatz	Land (Hauptverwaltung)	bis 2023	
I15	Prüfung und Einrichtung weiterer Fußgängerzonen entsprechend verkehrlicher und städtebaulicher Situation	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke	Planungsaufwand ohne Einzelsatz	Land (Hauptverwaltung)	bis 2023	

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
Radverkehr						
I20	Weiterentwicklung des bestehenden Haupt- und Ergänzungsroutennetzes zum Berliner Radverkehrsnetz entsprechend dem Mobilitätsgesetz und Bau der dafür notwendigen Radverkehrsanlagen: 1. bestehend aus vorhandenen und neuen sicheren Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen, Fahrradstraßen, Nebenstraßen, geöffneten Einbahnstraßen und Sackgassen für den Radverkehr sowie neuen Radschnellverbindungen. 2. Integration aller für den Radverkehr ausgewiesenen Straßen und Wege, wie z.B. Radfernwege 3. Besonders wichtige Verbindungen für den Radverkehr mit gesamtstädtischer Bedeutung sollen dem Vorrangnetz zugeordnet werden. 4. Definition von Erschließungsstandards für das Radverkehrsnetz (analog zum Nahverkehrsplan).	Hauptverwaltung (SenUVK)	offen	Land (Hauptverwaltung)	ab 2018 bis 2030	aufbauend auf Vorgaben des MobG BE Hier hinter verbergen sich damit eine Vielzahl einzelner Infrastrukturmaßnahmen im Radverkehr. Das Vorrangnetz hat einen prioritären Umsetzungsbedarf und hohen Qualitätsstandard.

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
I22	Planung und Bau von Radschnellverbindungen	Hauptverwaltung (SenUVK)	offen	Land (Hauptverwaltung)	bis 2030	
I23	Ausbau der Ländergrenzen-überschreitenden Radwegeinfrastruktur/Radschnellwege	Hauptverwaltung (SenUVK, GL und ggf. MIL)	offen	Land (Hauptverwaltung)	laufend	Unter Einbeziehung der Bezirke und Brandenburger Gemeinden / Kommunen
I24	Planung touristischer interregionaler und internationaler Radwegeverbindungen	Hauptverwaltung (SenUVK, GL und MIL)	offen	Land (Hauptverwaltung)	laufend	
I25	50.000 Fahrradstellplätze an den Stationen und Haltestellen des ÖPNV sowie weitere 50.000 Fahrradabstellplätze im öffentl. Raum Bau von Fahrradparkhäusern und Fahrradstationen an wichtigen Regionalbahnhöfen und ÖV-Haltepunkten Förderung des gesicherten Fahrradparkens	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke, infraVelo, [BVG, S-Bahn]	mind. 30 Mio. €	Mischfinanzierung mit Landesanteil	bis 2025	Zielvorgaben zur Umsetzung gemäß MobG BE, Teil Radverkehr
I26	Ausbau des öffentlichen Leihfahrradsystems	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke	1,5 Mio. €/Jahr	Land (Hauptverwaltung)	laufend	Umsetzung des laufenden Vertrags sowie Überprüfung der Weiterführung und ggf. Fortführung / Ausweitung
I27	Bau ergänzender Infrastruktur für den Radverkehr, z.B. Mobilitätsstationen	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke	offen	Mischfinanzierung mit Landesanteil	laufend	

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
I28	Pilotprojekt und ggf. Einführung Grüner Pfeil Radverkehr	Hauptverwaltung (SenUVK)	offen	Bund, Land	ab 2019	
Öffentlicher Verkehr						
I31	Flexibilisierung und Leistungsfähigkeitserhöhung im ÖPNV/SPNV	Hauptverwaltung (SenUVK), DB AG/S-Bahn, BVG	Straßenbahn: 30 Mio. € U-Bahn: 150 Mio. €	Mischfinanzierung mit Landesanteil	2020 bis nach 2035	S: Einrichtung von Gleiswechseln, Kehrgleisen sowie Knotenpunktanpassungen; Annahme: 2 Mio. € p.a. U: Abstellgleise, Leit- und Sicherungstechnik; Annahme: 10 Mio. € p.a.
I32	Barrierefreier Ausbau ÖPNV	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	U-Bahn: 80 Mio. € Straßenbahn: 100 Mio. € Bus: 300 Mio. € für 2020-2035	Land	laufend	
I34	Beschaffung von E-Bussen	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	offen	Mischfinanzierung mit Landesanteil	erste Marge bis 2023, danach bis 2030 gemäß Verkehrsvertrag	Ziel der Umsetzung einer vollständigen Umrüstung bis 2030, Finanzierung über Mantelvertrag des BVG-Verkehrsvertrags geregelt; Einbeziehung SenWiEnBe

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
I35	Umrüstung Betriebshöfe und Ladeinfrastruktur für E-Busse	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	offen	Mischfinanzierung mit Landesanteil	erste Betriebshöfe bis 2023	Ermittlung des Bedarfs weiterer Betriebsflächen erforderlich; Einbeziehung SenWiEnBe und SenSW
I36	Prüfung und ggf. Einführung innovativer ÖV-Systeme (Elektrobusse mit streckenweiser Aufladung über Oberleitungen, BRT-Systeme, XXL-Busse, leitungsfreie Straßenbahn, Seilbahnen, etc.)	Hauptverwaltung (SenUVK)	offen	Land, ggf. Dritte	Umsetzung offen	Prüfung läuft für einzelne Fragen wie Elektrobusse mit streckenweiser Aufladung über Oberleitungen
I37	Neubau der Straßenbahnstrecke Marktstraße - Ostkreuz - Wühlischplatz	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	offen	Land (Hauptverwaltung)	laufend	lfd. Planfeststellungsverfahren, bauliche Umsetzung bis 2022
I38	Neubau der Straßenbahnstrecke Hauptbahnhof - U-Bf Turmstraße	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	offen	Land (Hauptverwaltung)	laufend	lfd. Planfeststellungsverfahren, bauliche Umsetzung bis 2022
I39	Neubau der Straßenbahnstrecke Karl-Ziegler-Straße - Schöneeweide	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	offen	Land (Hauptverwaltung)	laufend	Planfeststellungsverfahren in zwei Abschnitten a) bis Sterndamm, b) Verkehrslösung Schöneeweide; bauliche Umsetzung bis 2021
I40	Neubau der Straßenbahnstrecke Alexanderplatz - Potsdamer Platz	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	65 Mio. €	Land (Hauptverwaltung)	laufend	aktuell laufen die Vorplanungen für Leipziger Straße, anschließend Vorbereitung der

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
						Planfeststellung; bauliche Umsetzung bis 2027
I41	Zweigleisiger Ausbau der Straßenbahnstrecke Hultschiner Damm / Rahnsdorfer Straße – Bf Mahlsdorf	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	20 Mio. €	Land (Hauptverwaltung)	laufend	Planungsauftrag an die BVG ergangen, bauliche Umsetzung bis 2025, die Maßnahme steht im unmittelbaren Zusammenhang mit der Maßnahme I92
I42	Neubau der Straßenbahnstrecke Potsdamer Platz - Rathaus Steglitz	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	135 Mio. €	Land, ggf. Teilfinanzierung durch Bund angestrebt	Beginn der Planungen bis 2023	in Abhängigkeit vom Vorläuferprojekt Alexanderplatz-Potsdamer Platz
I43	Neubau der Straßenbahnstrecke Turmstraße - Mierendorffplatz - Jungfernheide	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	50 Mio. €	Land (Hauptverwaltung)	laufend	Senatsbeschluss liegt vor, Planfeststellungsverfahren steht aus, Umsetzung in Abhängigkeit vom Vorläuferprojekt Turmstraße I
I44	Neubau der Straßenbahnstrecke Warschauer Straße - Hermannplatz	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	55 Mio. €	Land, Teilfinanzierung angestrebt	laufend	bauliche Umsetzung bis 2027
I45	Neubau der Straßenbahnstrecke Anbindung Blankenburger Süden vom derzeitigen Endpunkt der M2 bis Bf Blankenburg	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	60 Mio. €	Land, ggf. Teilfinanzierung durch Bund angestrebt	laufend	Senatsbeschluss liegt vor, Klärung der offenen Fragen aus dem Beteiligungsverfahren über die ausstehenden

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
						Gutachten durch den Vorhabenträger; die Maßnahme steht im unmittelbaren Zusammenhang mit der Maßnahme I89
I46	Neubau der Straßenbahnstrecke Panikow - Heinersdorf - Weißensee	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	60 Mio. €	Land, ggf. Teilfinanzierung durch Bund angestrebt	laufend	Durchführung der grundlegenden Untersuchungen in 2018-2020 zur Erteilung des Planungsauftrags; bauliche Umsetzung bis 2026, die Maßnahme steht im unmittelbaren Zusammenhang mit der Maßnahme I89
I49	Neubau der Straßenbahnstrecke Jungfernheide - Urban Tech Republic - Schumacher Quartier	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	90 Mio. €	Land (Hauptverwaltung)	laufend	Durchführung der grundlegenden Untersuchungen 2019-2020; bauliche Umsetzung in Abhängigkeit von Vorläuferprojekt bis Jungfernheide
I50	Neubau einer Straßenbahnerschließung innerhalb Spandaus u.a. zur Anbindung Wasserstadt Oberhavel-Gartenfeld	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	offen	Land, ggf. Teilfinanzierung durch Bund angestrebt	ab 2021	mögliche Überlegungen siehe NVP 2019-2023

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
I52	Neubau der Straßenbahnstrecke Johannisthal - U-Bahnhof Zwickauer Damm	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	50 Mio. €	Land, ggf. Teilfinanzierung durch Bund angestrebt	offen	Prüfung der Endstelle (bspw. Johannisthaler Chaussee, s. ÖPNV-Bedarfsplan) im Rahmen der Planungen; bauliche Umsetzung bis 2028
I54	Neubau Straßenbahn-Betriebshof Adlershof	Hauptverwaltung (SenUVK)	70 Mio. €	Land (Hauptverwaltung)	laufend	bauliche Umsetzung bis 2025
I57	Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen Verkehrsträgern (Verkürzung Umsteigewege z.B. U- und S-Bf Warschauer Straße, zusätzliche Zugänge etc.)	Hauptverwaltung (SenUVK), S-Bahn, BVG	ca. 25 Mio. € S-Bahn (ab 2018) ca. 3 Mio. €/Jahr U-Bahn	Mischfinanzierung mit Landesanteil	laufend	verbesserte Erschließung
I58	Lückenschluss U5 zwischen Alexanderplatz und Brandenburger Tor	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	ca. 490 Mio. €	Mischfinanzierung mit Landesanteil	im Bau	Teil des Hauptstadtvertrags
I59	Machbarkeitsuntersuchungen für U-Bahn-Verlängerungen zur U6 Schumacher-Quartier, U7 Schönefeld bzw. BER sowie in Spandau, U8 Märkisches Viertel	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	offen	Land (Hauptverwaltung)	2018-2020	Machbarkeitsstudien zu verschiedenen Vorhaben als Voraussetzung für weitergehende Entscheidungen, ggf. konkrete Planungen ab 2021
I60	Vorbereitung von U-Bahn-Verlängerungen	Hauptverwaltung (SenUVK)	offen	Land (Hauptverwaltung)	2021-2022	in Abhängigkeit vom Ergebnis der Machbarkeitsstudien

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
I62	Neubau der S-Bahn-Strecke vom Westhafen - Hauptbahnhof - Potsdamer Platz – Yorckstr. (Linie S21): a) Neubau der Strecke Westhafen / Wedding - Hauptbahnhof und Neubau der Bahnhöfe Perleberger Brücke und Hauptbahnhof b) Neubau der Strecke Hauptbahnhof - Potsdamer Platz c) Neubau/Ausbau der Strecke Potsdamer Platz – Yorckstr. (Großgörschenstraße) mit Neubau Bf Gleisdreieck	Hauptverwaltung (SenUVK), DB AG	900 Mio. € für a) bis c)	Mischfinanzierung mit Landesbeteiligung (GVFG-Bundesprogramm)	a) im Bau b) und c) abhängig von Fertigstellung 1. BA	bauliche Umsetzung der Folgeabschnitte bis 2035
I63	Umbau der S-Bahn-Strecke Ostkreuz - Ostbahnhof einschl. Umbau Warschauer Straße	DB AG	ca. 35 Mio. €	Bund (LuFV)	im Bau	
I64	Verlängerung der S-Bahn über Spandau hinaus: a) Spandau - Nauener Straße – Albrechtshof b) Spandau - Falkenhagener Feld	Hauptverwaltung (SenUVK), DB AG	a) 70 Mio. € b) 65 Mio. €	offen / Mischfinanzierung mit Landesanteil (GVFG angestrebt)	laufend (i2030)	a) Bestandteil i2030 Abhängigkeiten zur Frage des 3. Gleises entlang der Hamburger Bahn zwischen Spandau und Landesgrenze B/BB; Realisierung bis 2035

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
I65	Nahverkehrstangente entlang des Berliner Außenrings: S-Bahn-Verlängerung Wartenberg – Karower Kreuz ggf. bis zum Gewerbegebiet Buchholz Nord	Hauptverwaltung (SenUVK), DB AG	140 Mio. €	offen	laufend	aktuelle Prüfung im Rahmen von i2030
I66	Wiederinbetriebnahme der Siemensbahn	Hauptverwaltung (SenUVK), DB AG	offen	offen	laufend	Genehmigungsplanung bis 2025, Bau ab 2026, Inbetriebnahme bis 2029; Bestandteil von i2030
I68	Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung S-Bahnnetz durch z.B. zweigleisigen Streckenausbau, Blockverdichtungen, Schaffung von Abstellkapazitäten, zusätzl. Bahnsteigkanten	Hauptverwaltung (SenUVK), DB AG	offen	offen	laufend	Bestandteil i2030
I69	Wiederaufbau der Stammstrecke der Heidekrautbahn	a) Berlin/Brandenburg (Stammstrecke NEB) b) Bund, Berlin (Wilhelmsruh - Gesundbrunnen)	a) ca. 21 Mio. € (ohne Lärmschutz, EÜ Schönholz, ggf. 2. Gleis) b) 30 Mio. €	offen	laufend	Bestandteil i2030 a) „Vorlaufbetrieb der Stammstrecke“ 2020-2025 b) bis 2035
I70	Einbindung des Prignitzexpress über die Kremmener Bahn	Berlin/ Brandenburg	60 Mio. €	Bund (LuFV angestrebt)	laufend	Bestandteil i2030 inkl. zweigleisigem Ausbau der Kremmener Bahn; Realisierung bis 2035

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
I71	Potsdamer Stammbahn, inkl. Neubau Bahnhöfe	Berlin/ Brandenburg	150 Mio. €	offen	laufend	Bestandteil i2030: Klärung S-Bahn oder Regionalverkehr offen; Realisierung bis 2035
I72	Neubau des Turmbahnhof Karower Kreuz für den Regional- und S-Bahn-Verkehr	Hauptverwaltung (SenUVK), DB AG	33 Mio. €	Bund (LuFV)	laufend	Realisierung bis 2030
I73	Neubau Regionalbahnhof Köpenick	Hauptverwaltung (SenUVK), DB AG	10 Mio. €	Mischfinanzierung mit Landesanteil	laufend	u.a. LuFV, Realisierung bis 2026
I74	Neubau eines Bahnsteiges Bahnhof Spandau	Hauptverwaltung (SenUVK), DB AG	30 Mio. €	Bund (LuFV angestrebt)	laufend	Bestandteil i2030; Realisierung bis 2035
I75	Neubau Regionalbahnhof Buckower Chaussee	Hauptverwaltung (SenUVK), DB AG	10 Mio. €	Bund (LuFV angestrebt)	nach 2020	in Abhängigkeit von fahrplan-technologischen Untersuchungen DB AG
Straße						
I80	Realisierung der geplanten Voll-Anschlussstelle Bucher Straße im Zusammenhang mit der grundhaften Erneuerung der A 114	BMVI	offen	Land	offen	
I81	L 33 Landsberger Chaussee	Land Brandenburg, Hauptverwaltung (SenUVK)	5 Mio. € (Anteil Berlin)	Mischfinanzierung mit Landesanteil, Brandenburg	Umsetzung frühestens ab 2019	bestehender Staatsvertrag Berlin/Brandenburg, laufendes Planfeststellungsverfahren

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
I82	Umgestaltung von Straßen, die durch Rückgänge im Verkehrsaufkommen gekennzeichnet sind	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke	Konzeptentwicklung ohne eigenen Ansatz, Kosten für Umbau nicht bekannt	Mischfinanzierung mit Landesanteil	Daueraufgabe	Ziel: Umverteilung des Verkehrsraumes (Umbau und Reorganisation im Zuge obligatorischer Arbeiten im Straßenraum)
I83	Netzergänzungen zur Erschließung neuer Wohn- und Gewerbegebiete	Hauptverwaltung (SenUVK, SenStadtWohn), Bezirke	offen	Mischfinanzierung mit Landesanteil	laufend	im Zusammenhang mit Entwicklung der neuen Wohn- und Gewerbegebiete
I84	Verlagerung der Michelangelostraße nach Süden	Hauptverwaltung (SenStadtWohn, SenUVK)	offen	Land (Hauptverwaltung)	ab 2023	steht im Zusammenhang der Realisierung des neuen Stadtquartiers Michelangelostraße
I85	Neubau Neue Meteorstraße zwischen AD Reinickendorf und Kapweg	Hauptverwaltung (SenStadtWohn, SenUVK)	offen	Land (Hauptverwaltung)	laufend	In Abhängigkeit von Zustimmung des Bundes zum Rückbau des Autobahnzubringers zur A 111
I86	Straßenbau bzw. -erneuerung im Entwicklungsbereich „Hauptstadt Berlin – Parlaments- und Regierungsviertel“: z.B. Umgestaltung Humboldt-Forum / Schlossplatz	Bund, Hauptverwaltung (SenStadtWohn)	ca. 35 Mio. €	Mischfinanzierung mit Landesanteil (~ 1/3 Land, 2/3 Bund)	laufend	

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
I87	Umbau Molkenmarkt mit neuer Verkehrsführung	Hauptverwaltung (SenStadtWohn, SenUVK)	ca. 17 Mio. €	Land (Hauptverwaltung)	Bauliche Umsetzung 2019 (ca. 3 Jahre)	Planfeststellungseretzender B-Plan 1-14 Molkenmarkt
I88	Umgestaltung von Straßen aufgrund neuer Anforderungen an den öffentlichen Raum, z.B. Checkpoint Charlie, Torstraße u.a.	Hauptverwaltung (SenUVK)	offen	Land (Hauptverwaltung)	Daueraufgabe	Konkretisierung von Maßnahmen unter anderem im Kontext LRP und LAP
I89	Verkehrslösung Heinersdorf, Realisierung der Teilstücke: An der Industriebahn (N2) Hödurstraße (N1) Am Schmöckpfuhlgraben (N4)	Hauptverwaltung (SenUVK)	ca. 7,1 Mio. € ca. 2,7 Mio. € ca. 11 Mio. €	Mischfinanzierung mit Landesanteil	ab 2022	GRW-Finanzierung zu prüfen; Die Maßnahme steht in unmittelbaren Zusammenhang mit den Maßnahmen I45 und I46
I90	Verkehrerschließung Blankenburg: Neubau einer Verbindung zwischen B2 und Pasewalker Straße auch zur Erschließung des neuen Wohnquartiers	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke	ca. 18 Mio. €	Land (Hauptverwaltung)	ab 2023	Machbarkeitsstudie in Bearbeitung, steht im unmittelbaren Zusammenhang zur Maßnahme B5
I91	Verbindungsstraße zwischen Alt-Karow und B2	Hauptverwaltung (SenUVK)	ca. >7. Mio. €	Land (Hauptverwaltung)	laufend	laufendes Planfeststellungsverfahren
I92	Neubau einer Straßenverbindung in Mahlsdorf vom S-Bahnhof Mahlsdorf bis Rahnsdorfer Straße (Hönower Straße – Hultschiner Damm)	Hauptverwaltung (SenUVK), BVG	ca. 11 Mio. €	Mischfinanzierung mit Landesanteil (GRW)	ab 2022	die Maßnahme steht im unmittelbaren Zusammenhang zur Maßnahme Neubau Straßenbahn Hönower Straße – Hultschiner Damm (I41), teilw. gemeinsamer Ausbau

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
I93	Neubau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und B1/5 (TVO)	Hauptverwaltung (SenUVK)	ca. 155. Mio. €	Land	laufend	aktuell Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens
I94	Westumfahrung Köpenick	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirk	offen	Land	laufend	Bauabschnitt zwischen Mahlsdorfer Straße und An der Wuhlheide zur Entlastung der Bahnhofstraße im Kontext des B-Plans zur Alten Försterei
I95	Ostumfahrung Bahnhofstraße (Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ehem. Güterbahnhof Köpenick)	Hauptverwaltung (SenStadtWohn, SenUVK)	ca. 38 Mio. €	Mischfinanzierung	laufend	VU zu Entwicklungsmaßnahme laufen im Zusammenhang mit Wohnungsbau; Ausführung voraussichtlich 2024-2028
I96	Verkehrslösung Schöneweide	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirk	offen	Land (Hauptverwaltung)	ab 2020	Umgestaltungskonzept im Kontext mit Planfeststellung Straßenbahnwendeschleife und DB, Zuwegungen etc.
I97	Umbau Dörfeldstraße	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirk	offen	Land (Hauptverwaltung)	laufend	im Kontext mit Zweigleisigkeit Straßenbahn und Programm Aktive Zentren
I98	Umgestaltung B 96a Am Treptower Park und Puschkinallee	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirk	offen	Land (Hauptverwaltung)	mit Realisierung BAB A 100, 16. BA	Umgestaltungskonzept im Kontext BAB A 100

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
I99	Neubau einer Straßenverbindung in Spandau (Haselhorst) von der Gartenfelder Straße über Insel Gartenfeld Richtung Wasserstadtbrücke	Hauptverwaltung (SenUVK/ SenSW)	ca. 46 Mio. €	Offen	offen	Machbarkeitsstudie vorhanden, Brückenneubau erforderlich
I101	Umsetzung Lärmminderungsplanung auf ausgewählten Straßen (Verbesserung der Straßenoberflächen zur Lärmreduzierung, Umgestaltung)	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke	offen	Land (Hauptverwaltung)	bis 2025	Konkretisierung der Maßnahmen über den Lärmaktionsplan
I102	Umsetzung von Maßnahmen zur Minderung von Luftschadstoffbelastung auf hochbelasteten Straßen	Hauptverwaltung (SenUVK), Bezirke	offen	Land (Hauptverwaltung)	laufend	Konkretisierung der Maßnahmen über den Luftreinhalteplan, z.B. T30, Straßenquerschnittsverringering, Radwegpriorisierung etc.
Wirtschaftsverkehr						
I103	Umsetzung der Maßnahmen und Pilotprojekte aus dem Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept	Hauptverwaltung (SenUVK, SenWiEnBe, SenInnDS/Polizei, SenStadtWohn), Verbände, Unternehmen	offen	Mischfinanzierung mit Landesanteil	nach Verabschiedung IWVK	

Lfd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
I105	Entwicklung und Einsatz neuer innerstädtischer Logistikkonzepte (City-Hubs, Mikro-Depots) sowie Test und ggf. Ausweitung innovativer Ansätze	Hauptverwaltung (SenUVK, SenWiEnBe), Unternehmen	offen	Land, Bund, Dritte	bis 2023	aufbauend auf Senatsbeschluss zum Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept
I106	Prüfung von Standorten für neue, anbieterneutrale Paketstationen	Hauptverwaltung (SenUVK, Bezirke), Unternehmen	Planungsaufwand ohne Einzelsatz	Land	bis 2023	
I107	ggf. Einrichtung neuer, anbieterneutraler Paketstationen	Hauptverwaltung (SenUVK), Unternehmen, Bezirke	offen	Dritte	aufbauend auf Prüfungsauftrag	Einbeziehung SenWiEnBe
I109	Ausbau von Abstellanlagen für Lastenfahrräder	Hauptverwaltung, (SenUVK), infra-Velo, Bezirke	offen	Land	offen	
I110	Förderung und Unterstützung des Einsatzes umweltfreundlicher Fahrzeuge und Antriebe (technologieoffen) im Wirtschaftsverkehr	Hauptverwaltung (SenWiEnBe)	offen	Land	laufend	siehe auch lfd. Förderprogramm SenWiEnBe

Anlage 3) Dokumentation der Beteiligung

Stakeholder-Beteiligung über den Runden Tisch zum Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr und Einbeziehung weiterer Fachleute in den Workshops

Runder Tisch Mobilität & Verkehr – beteiligte Organisationen
ACE Auto Club Europa e.V.
ADAC Berlin-Brandenburg e.V.
ADFC Berlin e.V.
Agora Verkehrswende
BUND, zeitgleich Vertretung für 10 verkehrsökologische Verbände
BVG, Bereich Angebot
Bezirksstadtrat für Bauen, Stadtentwicklung und Umwelt im Bezirk Treptow-Köpenick
Bezirksstadtrat für Bauen, Planen und Facility Management im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg
Bezirksstadtrat für Bauen, Planen und Gesundheit im Bezirk Spandau
Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung und Ordnungsangelegenheiten im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf
Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung und Bürgerdienste im Bezirk Pankow
Center Nahverkehr Berlin (CNB)
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), Institut für Mobilitätsforschung, Berlin
Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e.V.
Fuss e.V.
Handwerkskammer Berlin
Berliner Fahrgastverband IGEB
IHK Berlin-Brandenburg
Landeselternausschuss
Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion der AfD im Abgeordnetenhaus
Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus
Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion der CDU im Abgeordnetenhaus
Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion der FDP im Abgeordnetenhaus
Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion der LINKEN im Abgeordnetenhaus
Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion der SPD im Abgeordnetenhaus
Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL), Grundsatzreferat

SenStadtUm, Senator bzw. SenUVK, Senatorin
SenStadtUm, Staatssekretär für Verkehr und Umwelt bzw. SenUVK, Staatssekretär für Verkehr
SenStadtUm / SenUVK, Leitung der Abteilung Verkehr
SenStadtUm / SenUVK, Abteilung Umweltpolitik
Umwelt-Bundesamt Dessau
VBB Berlin-Brandenburg

Für die Projektgruppe der Senatsverwaltung / Senatsverwaltungen

Dr. Imke Steinmeyer	SenUVK, IV A „Grundsatzangelegenheiten der Verkehrspolitik, Verkehrsentwicklungsplanung“
Birgit Beck	SenUVK, IV A 2-4
Franziska Fronzke	SenUVK, IV A 2
Matthias Horth	SenUVK, IV C „ÖPNV“
Melanie Jachtner	SenUVK, IV D 34
Dr. Julius Menge	SenUVK, IV A W
Dr. Jürgen Murach	SenUVK, IV A F
Elke Plate	SenStadtWohn, I A 2
Horst Wohlfarth von Alm	SenUVK, IV B „Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen, Radverkehr, Fußverkehr“
Diana Runge	CNB (Projektsteuerung) bis Juni 2017
Paula Ruoff	CNB (Projektsteuerung)

Moderation und Protokoll

Dr. Eckhart Heinrichs	LK Argus
Andreas Reimann	LK Argus
Simon Stolz	LK Argus

Einbeziehung weiterer Fachleute in den Workshops zum Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr

Workshop Innere Stadt, 10.06.2016 - Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

Mitglieder des Runden Tisches

Mitglieder der Projektgruppe der Senatsverwaltung

Zusätzliche beteiligte Institutionen

SenStadtUm, IX C „Umweltpolitik, Abfallwirtschaft, Immissions- und Klimaschutz“

Workshop Äußere Stadt, 17.06.2016 - Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

Mitglieder des Runden Tisches

Mitglieder der Projektgruppe der Senatsverwaltung

Zusätzliche beteiligte Institutionen

SenStadtWohn, IV D „Wohnungsneubau - Projektmanagement und Bauleitplanung“

SenUVK, IV C „Planung ÖPNV-Infrastruktur, Bewilligungsbehörde sowie Kreuzungsrecht“

Workshop Verdichtung und sich ändernde und intensivierende Nutzungsansprüche am Beispiel der Inneren Stadt, 31.03.2017 - Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

Mitglieder des Runden Tisches

Mitglieder der Projektgruppe der Senatsverwaltung

Zusätzliche beteiligte Institutionen

Beauftragte für Menschen mit Behinderung im Bezirk Mitte

Berlin Partner

SenStadtWohn, I B „Flächennutzungsplanung und Stadtplanerische Konzepte“

SenStadtWohn, II A „Innere Stadt und Hauptstadtangelegenheiten“

SenStadtWohn, II D „Architektur, Stadtgestaltung, Wettbewerbe“

SenStadtWohn, IV C „Städtebauförderung / Stadterneuerung“

SenStadtWohn, IV D „Wohnungsneubau – Projektmanagement und Bauleitplanung“

SenUVK, I C „Immissionsschutz“

SenUVK, IV C „ÖPNV-Aufgabenträger, PBefG“

SenUVK, IV C „Planung ÖPNV-Infrastruktur, Bewilligungsbehörde sowie Kreuzungsrecht“

**Workshop Wachstumsachse Süd-Ost: Impulsgeber BER für stadtstrukturelle Entwicklungen,
19.05.2017 - Teilnehmerinnen und Teilnehmer:**

Mitglieder des Runden Tisches

Mitglieder der Projektgruppe der Senatsverwaltung

Zusätzliche beteiligte Institutionen

BerlinPartner für Wirtschaft und Technologie

Gemeinsame Landesplanungsabteilung MIL/SenStadtWohn

Radverkehrsbeauftragte Bezirk Treptow-Köpenick

SenUVK, IV A „Verkehrspolitik, verkehrspolitische Steuerungsstrategien, Konzepte“

SenUVK, IV C „ÖPNV-Aufgabenträger, PBefG“

**Workshop Stadtumlandverkehre in der Hauptstadtregion am Beispiel des Südwestraumes und
Erschließungsdefizite in sich wandelnden Räumen am Beispiel des Bezirkes Spandau,
15.09.2017 - Teilnehmerinnen und Teilnehmer:**

Mitglieder des Runden Tisches

Mitglieder der Projektgruppe der Senatsverwaltung

Zusätzliche beteiligte Institutionen

Stellv. Bezirksbürgermeister und Bezirksstadtrat für Ordnung, Verkehr und Bürgerdienste im Bezirk Steglitz-Zehlendorf

SenStadtWohn, I A „Stadtentwicklungsplanung“

SenStadtWohn, I B „Flächennutzungsplanung und Stadtplanerische Konzepte“

SenUVK, I C „Immissionsschutz“

SenUVK, IV A „Verkehrspolitik, verkehrspolitische Steuerungsstrategien, Konzepte“

SenUVK, IV B „Sonderprogramme des kommunalen Straßenbaus, Belange des übergeordneten Straßenverkehrs im Teilraum Südwest“

SenUVK, IV C „ÖPNV-Aufgabenträger, PBefG“

Workshop Bevölkerungswachstum und Alterung sowie daraus entstehende verkehrliche Handlungsfelder am Beispiel des Wachstumsraumes Nord-Ost, 13.10.2017 - Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

Mitglieder des Runden Tisches

Mitglieder der Projektgruppe der Senatsverwaltung

Zusätzliche beteiligte Institutionen

Bezirk Pankow, Stadtentwicklungsamt

BBB Management GmbH

Landkreis Barnim

SenStadtWohn, I A „Stadtentwicklungsplanung“

SenStadtWohn, I B „Flächennutzungsplanung und Stadtplanerische Konzepte“

SenStadtWohn, IV D „Wohnungsneubau – Projektmanagement und Bauleitplanung“

SenUVK, IV A „Verkehrspolitik, verkehrspolitische Steuerungsstrategien, Konzepte“

SenUVK, IV B „Fußverkehr, Grundsatzfragen der Straßenplanung, Straßenentwässerung, Belange des übergeordneten Straßenverkehrs im Teilraum Nordost“

SenUVK, IV C „ÖPNV-Aufgabenträger, PBefG“

Workshop Wirtschaftsverkehr, 08.12.2017 - Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

Mitglieder des Runden Tisches

Mitglieder der Projektgruppe der Senatsverwaltung

Zusätzliche beteiligte Institutionen

BEHALA GmbH

Bundesverband Paket und Expresslogistik (BIEK)

BerlinPartner für Wirtschaft und Technologie

SenUVK, I C „Immissionsschutz“

SenUVK, IV A „Verkehrspolitik, verkehrspolitische Steuerungsstrategien, Konzepte“

SenStadtWohn, I B „Flächennutzungsplanung und Stadtplanerische Konzepte“

Teilnehmerinnen und Teilnehmer

SenIAS, Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung

SenIAS, III B „SGB IX (Rehabilitation und Teilhabe, Eingliederungshilfe, Schwerbehinderten-recht), Politik für Menschen mit Behinderungen“

SenInn DS, III B „Aufsicht über den Polizei Berlin, Kriminalitätsbekämpfung, Einsatz, Lagezentrale“

SenWEB, III B „Innovation, Cluster, Industrie, Smart City, Digitalisierung, Kreativwirtschaft“

SenBildJugFam, II B „Fächer der Berliner Schule, Rahmenlehrpläne“

SKzl, III D „Verkehr, Religions- und Weltanschauungsgemeinschaften, Lotto, Bürgerberatung“

SenGesPfleGeGleichst., I E 1.1 „ÖGD, Prävention, Gesundheitsförderung, Familienplanung, Transplantationsmedizin, Infektionsschutz, Umwelthygiene, Arzneimittel, Medizinprodukte“

SenKult.Europa, Oberste Denkmalschutzbehörde / UNESCO Welterbe

PolPräs, PPr Stab (Verkehr)

Beteiligung anderer Senatsverwaltung am 24. Januar 2018

Auf Einladung von SenUVK wurden am **24. Januar 2018, 9:00 – 11:00 Uhr**, die anderen, beteiligten und interessierten Senatsverwaltung über den Verfahrensstand und erste Inhalte informiert und um erste Rückmeldungen gebeten.

Anlass der Fortschreibung

Berlin erlebt derzeit ein starkes Bevölkerungswachstum, das sich absehbar in den nächsten Jahren weiter fortsetzen wird. Damit gehen eine neue Dynamik in der Stadtentwicklung, die Ausweisung und Entwicklung/Verdichtung neuer Wohn- und Arbeitsstandorte, zunehmende Besucherzahlen in der Stadt etc. einher. Die Entwicklungen verlaufen teilräumlich differenziert, d.h. gesamtstädtisch eindeutig feststellbare Entwicklungstrends können lokal sehr verschiedene Ausprägungen annehmen. Verschiedene Entwicklungen und Rahmenbedingungen verändern Verkehrsaufkommen und -volumen in der Metropole und erfordern ein angemessenes Reagieren und Steuern durch Verkehrspolitik und -planung.

Der Termin bildet die Grundlage für eine weitergehende Einbeziehung der teilnehmenden Verwaltungen, Abteilungen und Referate in den Prozess der Fortschreibung des StEP MoVe. Für den StEP MoVe ist die Einbeziehung aller Akteure nicht nur bei der Umsetzung, sondern bereits bei der Aufstellung des Planwerks wichtig. Ziel der Veranstaltung: Diskussion und Erfragen erster Hinweise für bereits bestehende Unterlagen im Entwurf. Hierzu wurden im Vorfeld der Entwurf des Leitbilds für 2050 sowie der Ziele des neuen StEP MoVe 2030 übermittelt.

Ablauf

Nach einer Begrüßung durch Herrn Staatssekretär Kirchner hat Frau Dr. Steinmeyer einen kurzen Input zu Anlass und Rahmenbedingungen der Fortschreibung, zum Fortschreibungsprozess und bereits erarbeiteten Inhalten gegeben. Dem schloss sich jeweils eine intensive Diskussion an. Teilgenommen haben 11 Personen als Vertretungen aus acht Senatsverwaltungen sowie der Polizei.

Zentrale Ergebnisse

Hinweise aus dem Kreis der Teilnehmenden für die weitere Fortschreibung:

- Für die Berücksichtigung der stark zunehmenden Anzahl behinderter Menschen in der Stadt, insbesondere der Menschen mit einem Behinderungsgrad von mind. 50 Prozent, sollte sich im Planwerk ein geeigneter Stellenwert finden.
- Für die Gruppe der 65+-Jährigen ist das Thema e-Mobilität aufgrund der Problematik des Schlechthörens und Schlechtsehens/Erblinden ein besonderes.
- Teilhabe für Schwer- und Schwerstbehinderte am ÖPNV vorrangig für die Einwohnerinnen und Einwohner der äußeren Stadt verbessern
- Teilhabe am Prozess der Mobilitätsbildung/Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche nicht nur an Schulen erweitern
- Berücksichtigung des Senatsbeschlusses zum Gesunden Städtenetzwerk (Health Policy's)
- Denkmalschutz (Tourismus, Museumsinsel, Umwandlung alter Industriestandorte) als Auslöser für Verkehr
- Berücksichtigung des Wachstums im Berliner Umland und damit die Pendlerverkehre

Rückmeldungen zum Fortschreibungsprozess:

- Soziale Zieldimension sollte vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit immer ganz weit oben stehen – Bitte um Ergänzung im Leitbild 2050
- Da Nummerierungen (hier bei Zielen) oft als Prioritätenreihungen verstanden werden, hier bitte intensiv nachdenken
- Leitbild muss mehr als Leitbild erklärt werden – „Wir malen ein Bild und das sieht 2050 so aus...“

Beteiligung der Stadtgesellschaft durch Fokusgruppen

1 Einführung – Beteiligung bei der Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans Verkehr (StEP Verkehr)

1.1 Anlass der Fortschreibung und Beteiligung der Öffentlichkeit

Stadtentwicklungspläne sind Instrumente der städtebaulichen Planung. Sie werden für die räumliche Entwicklung Berlins erarbeitet und haben eine gesamtstädtische Perspektive. Stadtentwicklungspläne haben in Berlin insbesondere folgende städtebaulich relevanten Nutzungen im Blick: Wohnen, Wirtschaft, Einzelhandel, Klima sowie Verkehr. Der hier im Fokus stehende StEP MoVe ist ein strategisches Planwerk und umfasst die verkehrspolitischen Schwerpunkte, die in den nächsten 10-15 Jahren bearbeitet werden sollen. Im Jahr 2011 wurde der StEP Verkehr 2025 verabschiedet. Unter der Prämisse einer gleichbleibenden Bevölkerungszahl lag der Fokus auf der Optimierung bestehender Verkehrssysteme. Durch den konstanten Zuwachs der Bevölkerung in den darauffolgenden Jahren wurden Anpassungen und eine strategische Neuausrichtung des Planwerks notwendig, vor allem aufgrund des veränderten Flächenbedarfs, der Wohnungsmarktentwicklung, der Zielvorgaben im Umweltbereich und in Bezug auf die Wirtschafts- und Tourismusentwicklung sowie technische Innovationen. Durch Synergien und direkte Auswirkungen dieser Entwicklungen auf die Mobilität wird derzeit eine zweite Fortschreibung des StEP Verkehr durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz für den Zeitraum bis 2030 vorgenommen. Die Detaillierung von Maßnahmen ist in weitere Fachpläne integriert.

Wie im bisherigen Prozess der Erstellung des StEP Verkehr nutzt die Senatsverwaltung bewährte Strukturen der Stakeholder-Beteiligung. So wird auch die zweite Fortschreibung durch den „Runden Tisch Mobilität und Verkehr“ begleitet. Der Runde Tisch bringt regelmäßig Vertreter*innen der politischen Fraktionen im Abgeordnetenhaus, der Bezirke, der Wissenschaft, aus Verbänden sowie verschiedenen Interessengruppen mit ihren stadt- und verkehrspolitischen Positionen zusammen.

Zusätzlich zu dieser konstanten Beteiligung von Interessensvertretungen wurde bei der zweiten Fortschreibung entschieden, auch die Perspektiven der Berliner*innen und Bewohner*innen des Umlandes in die Entwicklung des Leitbildes für 2050 mit einzubeziehen. Ihre Vorstellungen von einer zukünftigen Mobilität sollten ebenfalls Berücksichtigung finden. Aus diesem Grund wurde das nexus Institut als neutraler Durchführungsträger von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz beauftragt, zu Beginn des Jahres 2018 drei Beteiligungsveranstaltungen nach der Methode der Fokusgruppen durchzuführen. Das methodische Vorgehen zur Erarbeitung eines strategischen Planwerks sieht im Fall des StEP Mobilität und Verkehr zunächst die Erarbeitung eines Leitbildes für Berlin im Jahr 2050 (Maßnahmenumsetzung bis 2030) vor. Mit Hilfe dieser formulierten Vision werden mögliche Ziele in der Verkehrsentwicklung bestimmt und daraus resultierend Wege, wie diese zu erreichen sind. Die aktive Beteiligung von Bürger*innen bei der Erarbeitung eines Leitbildes bedeutet somit viel mehr Einfluss auf die Entwicklung von Mobilität und Verkehr in Berlin, als wenn nur tagesaktuelle Einzelmaßnahmen diskutiert werden, da von dem Leitbild alle Entscheidungen und somit die Erarbeitung von Maßnahmen im Bereich Verkehr und Mobilität abhängen. Durch die Ein-

beziehung von Bürger*innen bei der Leitbildentwicklung überprüft die Senatsverwaltung darüber hinaus, ob bisher alle Perspektiven der Stadt- und Umlandbewohner*innen beachtet und Wünsche an ein lebenswertes Berlin berücksichtigt wurden.

Durch den Einbezug von Bürger*innen bei der Leitbildentwicklung überprüft die Senatsverwaltung darüber hinaus, ob bisher alle Perspektiven der Stadt- und Umlandbewohner*innen einbezogen wurden und Wünsche an ein lebenswertes Berlin berücksichtigt wurden.

1.2 Ziel der Beteiligung durch Fokusgruppen

Ziel der Beteiligung war es, der zuständigen Senatsverwaltung die Vielfalt an bestehenden Perspektiven der Bewohner*innen des urbanen sowie metropolräumlichen Berlins zum Thema Mobilität und Lebensqualität in der Stadt aufzuzeigen. Dabei sollten Personen mit verschiedenen Ausgangslagen und Mobilitätsverhalten zu Wort kommen, so dass ein guter Überblick über die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse der Berliner*innen sowie Personen aus dem Umland entsteht. Des Weiteren war es Ziel, Konsense und Kontroversen im Meinungsbild der Teilnehmenden zum zukünftigen Stadtverkehr herauszufiltern. Insgesamt soll die Fortschreibung des StEP Verkehr auf großmaßstäblicher Ebene diskutiert und eine Zukunftsversion für den gesamtstädtischen Verkehr erörtert werden.

Die Ziele in Kürze:

- Prüfung der Zielsetzung für die Weiterentwicklung des StEP MoVe
- Identifikation von Konsens und Kontroverse für die zukünftige Gestaltung des Verkehrs
- Antworten auf die Kernfragen: Wie wollen die Berlinerinnen und Berliner sowie Bewohnerinnen und Bewohner der Metropolregion zukünftig mobil sein und wie soll Mobilität ihrer Meinung nach auch für andere mit unterschiedlichen Voraussetzungen angeboten werden?

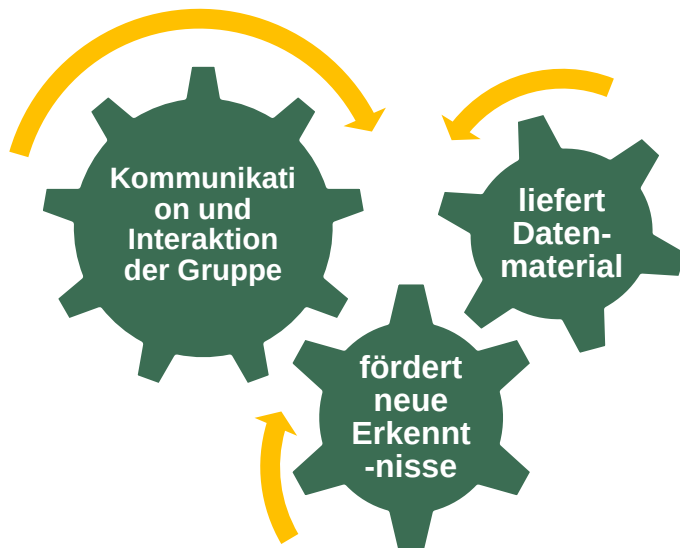
1.3 Methode Fokusgruppen

Fokusgruppendifkussionen zeichnen sich grundsätzlich durch ihren explorativ ausgerichteteten qualitativen Methodenansatz aus. Sie haben das Ziel, neue Erkenntnisse zu Tage zu fördern und liefern Datenmaterial, das aus der direkten Kommunikation und Interaktion einer Gruppe entsteht (siehe Abb. 1). Die Diskussion unter den Teilnehmenden führt dadurch zu einer tieferen Betrachtung einer bestimmten Thematik aus unterschiedlichen Blickwinkeln.

Die Fokusgruppen zur zweiten Fortschreibung des StEP Verkehr wurden im Frühjahr 2018 mit jeweils 10-11 per Zufall ausgewählten Teilnehmenden durchgeführt und dauerten etwa drei Stunden. Für die Durchführung kam dabei ein vorab ausgearbeiteter, standardisierter Leitfaden zum Einsatz, so dass die Ergebnisse verschiedener Fokusgruppen vergleichbar gemacht und aufeinander bezogen werden konnten. Der Prozess der Fokusgruppendifkussion wurde ergebnisoffen ausgerichtet, und der Moderationsrahmen bot trotz eines standardisierten Leitfragenkatalogs den Raum, eine mögliche thematische Schwerpunktlegung durch die Teilnehmenden in der Interviewsituation aufzugreifen.

Die Durchführung der Fokusgruppendifkussion erfolgte mit drei Mitarbeiter*innen: Eine Moderation erläuterte das Verfahren, stellt Fragen und leitet die Diskussion, zwei weitere Mitarbeiter*innen beobachten und protokollieren die Diskussion und den Ablauf der Fokusgruppenveranstaltung.

Abbildung 1: Prinzip Methode Fokusgruppen



Die Auswahl der Teilnehmenden der Fokusgruppen erfolgte durch eine Zufallsauswahl. Die Zufallsauswahl aus dem Einwohnermelderegister garantierte eine heterogene Zusammensetzung der teilnehmenden Bürger*innen (ab 18 Jahren), die durch verschiedene Altersstufen und soziale Schichten ging und beide Geschlechter gleichberechtigt berücksichtigte. Die Daten wurden ausschließlich zum Zweck der Einladung der Teilnehmenden verwandt. Mit Erhalt der Einladung konnten die entsprechenden Personen ihr Interesse an einer Mitwirkung an den Fokusgruppen bekunden. Hierzu gehörte auch die Angabe von weiteren Merkmalen, die sich u.a. auf das Mobilitätsverhalten bezogen (z.B. die Nutzung von Verkehrsmitteln im Alltag sowie die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation in Berlin), so dass die Aussagen in den Fokusgruppen ein möglichst vielfältiges Bild repräsentierten.

Das Verfahren der Fokusgruppen gab Bürger*innen im Rahmen der Fortschreibung des StEP Verkehr die Möglichkeit, ihre Kompetenzen, ihre Erfahrungen und ihr Alltagswissen zu zukunftsbezogenen Fragestellungen einzubringen und ihre Anliegen und Wünsche auszusprechen. Mit der Methode der Fokusgruppe treten Personen mit unterschiedlichen Merkmalen in den Dialog und bringen ihre verschiedenen lebensweltlichen Perspektiven ein. Durch die Zufallsauswahl wurde somit die Vielfalt an gesellschaftlichen Blickwinkeln auf das Thema Mobilität der Zukunft gewährleistet.

2 Vorbereitung der Fokusgruppen

Um eine möglichst heterogene Gruppenzusammensetzung zu erreichen, wurde im Vorfeld der Veranstaltungen zur Beteiligung von Bewohner*innen Berlins und des Berliner Umlands eine Zufallsauswahl gezogen. Dazu wurden Adresssätze von den Meldeämtern in Berlin, Teltow, Bernau bei Berlin und Falkensee angefordert, die ausschließlich zur Versendung der Einladungen verwendet wurden. Teltow, Bernau bei Berlin und Falkensee wurden im Vorfeld als Städte mit einem hohen Pendleraufkommen nach Berlin identifiziert und aufgrund des starken Bezugs zu Berlin im Bereich der Mobilität als einzubeziehende Perspektive für den Bürger*innen-Beteiligungsprozess befunden.

2.1 Zufallsauswahl und Merkmale der Teilnehmenden

Insgesamt haben 1.750 per Zufall aus dem Melderegister gezogene Personen eine Einladung erhalten, an den Bürger*innen-Beteiligungsveranstaltungen teilzunehmen. Rund 1.000 Einladungen wurden an Personen im Berliner Stadtgebiet verschickt und jeweils 250 an Bewohner*innen aus Teltow, Bernau bei Berlin und Falkensee.

Um einen tieferen Detaillierungsgrad bei der Zusammensetzung der Fokusgruppen zu erreichen, wurde dem Einladungsschreiben ein Antwortbogen beigelegt, der es den potenziellen Teilnehmenden ermöglichte, einen Wunschtermin anzugeben, soziodemografische Merkmale mitzuteilen sowie sich zu häufig genutzten Fortbewegungsmitteln zu äußern. Mit diesem Zwischenschritt sollte sichergestellt werden, dass verschiedene Altersgruppen und eine möglichst gleiche Anzahl an Frauen und Männern in jeder Gruppe vertreten sind. Des Weiteren sollten auch Personen mit verschiedenen Mobilitätspräferenzen an einem Tisch zusammenkommen und sowohl aus der innerstädtischen als auch aus der Perspektive des Umlandes die Zukunft des Berliner Verkehrs diskutieren.

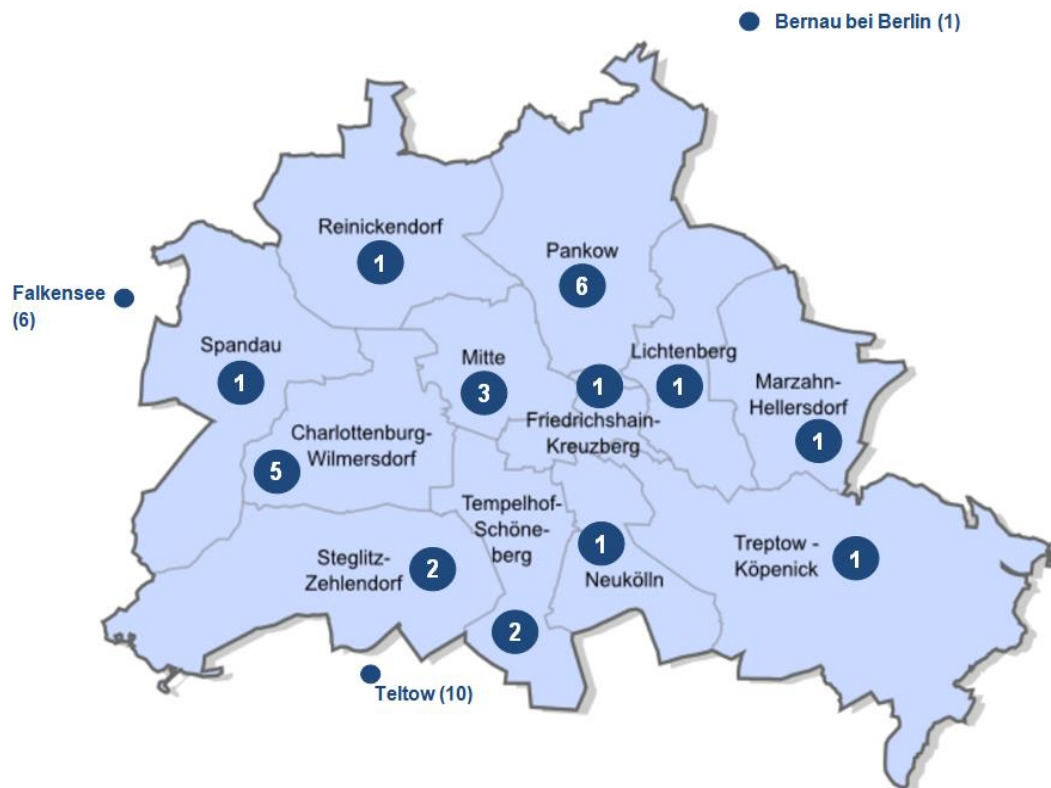
2.2 Teilnehmende

In untenstehender Abbildung (s. Abb. 2) wurden die Anzahl der Teilnehmenden der Fokusgruppen und ihre räumliche Verteilung visualisiert. Insgesamt haben aus der Stadt Berlin 25 Personen teilgenommen sowie 17 Personen aus dem Berliner Umland (Falkensee, Bernau bei Berlin, Teltow). Pro Gruppe wurden 14 Personen offiziell eingeladen, die möglichst viele verschiedene Attribute mitbringen sollten, um eine lebhaftere Gruppendiskussion mit verschiedenen Perspektiven zu ermöglichen. Bei dieser geringen Personenanzahl konnte es jedoch bei Absagen oder Nichterscheinen schnell zu einem Ungleichgewicht der zuvor ausgewählten Attribute kommen. Wie die Auswertung der Altersverteilung (siehe Abb. 3) zeigt, überwog sowohl bei der Rückmeldequote (15 Personen) als auch bei der Teilnahme (13 Personen) die Alterskohorte 50-59. Mit nur einer Person war die Altersklasse zwischen 70-79 Jahren unterrepräsentiert. Alle anderen Alterskohorten waren mit 4-6 Teilnehmenden anwesend. Die komplette anonyme Auflistung der eingeladenen und tatsächlichen Teilnehmenden ist im Anhang zu finden.

Des Weiteren muss an dieser Stelle angemerkt werden, dass trotz der hohen Einladungszahl im Berliner Raum die Rückmeldequote deutlich geringer war als aus dem Umland. Somit ergab

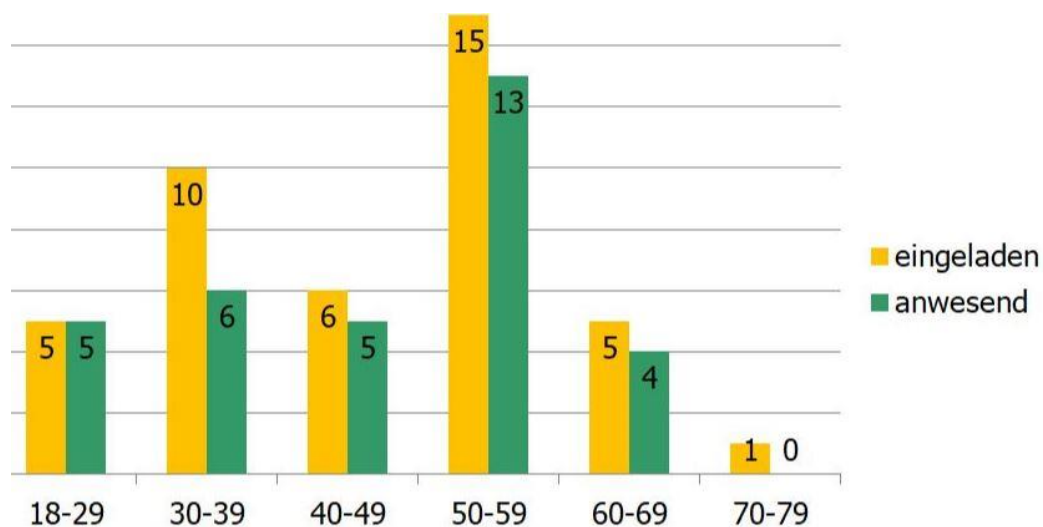
sich eine Tendenz zu mehr Teilnehmenden aus Teltow, Bernau bei Berlin und Falkensee in den Gruppen.

Abbildung 2: Teilnehmendenkreis - räumliche Verteilung



Teilnehmende im Überblick	
Berlin	25 TN
Brandenburg	17 TN

Abbildung 3: Altersverteilung der Teilnehmenden



Vorbereitend wurden von nexus in enger Abstimmung mit der Senatsverwaltung Leitfragen für die Fokusgruppendifkussion erarbeitet, die der Moderation und den Teilnehmenden als Orientierung für das Ziel der Diskussion dienen sollten. Gleichzeitig wurden die Fragen so offen formuliert, dass sie dem jeweiligen Kontext der Teilnehmenden im Gesprächsverlauf angepasst werden konnten. Die Fragen waren thematisch folgendermaßen untergliedert:

- „Verkehrsmittelwahl und Mobilität heute“
- „Faktoren für Lebensqualität in der Stadt“
- „Visionen für Berlin 2050“

3 Durchführung

Die Fokusgruppen wurden an den nachfolgenden drei Terminen durchgeführt. Als Wochentag wurde Samstag ausgewählt, da so auch die Möglichkeit für Beschäftigte steigt, an der Beteiligungsveranstaltung teilzunehmen.

- Fokusgruppe 1: 20.01.2018, 9.30-12.30 Uhr
- Fokusgruppe 2: 20.01.2018, 14.00-17.00 Uhr
- Fokusgruppe 3: 27.01.2018 9.30-13.30 Uhr

Abbildung 4: Diskussionen in der Fokusgruppe



Alle drei Veranstaltungen waren gleich strukturiert und nach folgendem Ablaufplan durchgeführt:

Dauer (min)	Programmpunkt
5	Ankommen, Kaffee & Kekse
10	Begrüßung der Teilnehmenden & Ablauf (<i>Moderation</i>)
15	Vorstellungsrunde und Erfragung individueller Mobilitätsverhalten (<i>Moderation</i>)
30	Einführung in das Thema (SenUVK)
5	Vorstellung der ersten Diskussionsfrage und Rückfragen (<i>Moderation/Teilnehmende</i>)
30	Diskussion der ersten Frage (<i>Teilnehmende</i>)
5	Zusammenfassung der Diskussion (<i>Moderation</i>)
5	Vorstellung der zweiten Diskussionsfrage und Rückfragen (<i>Moderation/Teilnehmende</i>)
30	Diskussion der zweiten Frage (<i>Teilnehmende</i>)
5	Zusammenfassung der Diskussion (<i>Moderation</i>)
5	Vorstellung der dritten Diskussionsfrage und Rückfragen (<i>Moderation/Teilnehmende</i>)
30	Diskussion der dritten Frage (<i>Teilnehmende</i>)
5	Zusammenfassung der Diskussion & Veranstaltung, Verabschiedung (<i>Moderation</i>)

Zu Beginn jeder Fokusgruppe begrüßte Frau Dr. Steinmeyer (Leiterin Referat „Grundsatzangelegenheiten der Verkehrspolitik, Verkehrsentwicklungsplanung“ bei SenUVK) die Teilnehmenden und gab einen kurzen Einblick in die Aufgabenbereiche, für die sie und ihr Referat verantwortlich sind. Des Weiteren erläuterte sie das Planungsinstrument Stadtentwicklungsplan, das strategische und langfristige Entwicklungen auf gesamtstädtischer Ebene für die kommenden 10-15 Jahre regelt und für die Verwaltung bindend ist. Neben der Darstellung von bisherigen Entwicklungen des StEP MoVe ging sie auch auf die Einbindung von Bürger*innen in den Fortschreibungsprozess sowie auf die Verwertung der Ergebnisse der Bürgerbeteiligung ein.

In der Kennenlernrunde wurden die Teilnehmenden zu Beginn gebeten, sich kurz mit ihrem Namen, Wohnort und den auf dem Weg zur Veranstaltung benutzten Verkehrsmitteln vorzustellen. Nach jeder Fragerunde erfolgte eine Zusammenfassung des Gehörten durch den Moderator, Herrn Prof. Urs Kohlbrenner.

In der ersten Diskussionsrunde sollten die Teilnehmenden berichten, wie sie in Berlin unterwegs sind und wie sie verschiedene Mobilitätsangebote wahrnehmen. Folgende Fragen wurden gestellt:

- Wie sind Sie in Ihrem Alltag (z.B. auf dem Weg zur Arbeit, mit Ihren Kindern, in der Freizeit, beim Einkaufen) unterwegs?
- Wann fühlen Sie sich im Verkehr(-smittel) wohl bzw. unwohl und warum?

In der zweiten Diskussionsrunde wurden die Teilnehmenden gefragt, was für sie eine Stadt mit Lebensqualität ist und wie diese von Mobilität beeinflusst wird. Folgende Frage wurden gestellt:

- Was bedeutet für Sie eine lebenswerte Stadt und welche Bedeutung hat hier die Mobilität?

In der dritten und letzten Runde wurde gemeinsam mit den Teilnehmenden in die Zukunft geblickt. Bei der Vorstellung von Zukunftsvisionen ging es nicht nur um die Darstellung der technischen Möglichkeiten, sondern vor allem um die Wunschvorstellungen der einzelnen Personen. Folgende Fragen wurden gestellt:

- Wie stellen Sie sich Berlin im Jahr 2050 vor?
- Was ist Ihre Vision für eine lebenswerte Stadt und wie wollen Sie sich dort fortbewegen?

3.1 Dokumentation

Zur möglichst genauen Dokumentation der Aussagen der Teilnehmenden bei den Beteiligungsveranstaltungen wurde zum einen von der Moderationsassistentin ein schriftliches Protokoll angefertigt. Gleichzeitig wurde eine digitale Audioaufnahme während des gesamten Zeitraums mit Einverständnis der Teilnehmenden gemacht. Diese wurde anschließend Wort für Wort transkribiert und anonymisiert. Die Transkripte der drei Veranstaltungen wurden anschließend in das Auswertungsprogramm atlas.ti eingefügt und anhand von im Auswertungsprozess erarbeiteten Kategorien kodiert und ausgewertet.

4 Inhaltliche Auswertung

Da die Diskussionen in allen drei Beteiligungsveranstaltungen an den gleichen Leitfragen orientiert waren, wurden die Ergebnisse der drei Fokusgruppen thematisch geordnet und gemeinsam ausgewertet. Die Auswertung gliedert sich übergeordnet an den Kategorien „Verkehrsmittelwahl und Mobilität heute“, „Faktoren für Lebensqualität in der Stadt“ und „Visionen für Berlin 2050“. Mit dem Auswertungsprogramm atlas.ti wurden alle Aussagen in den Kategorien thematisch zusammengefasst und in Unterkategorien gebündelt.

Nachfolgend ist die Vielfalt an Perspektiven und Zukunftsvorstellungen dargestellt, die sich aus den Diskussionen ergab. Gemeinsamkeiten wurden in der Beschreibung zusammengefasst, Kontroversen dargestellt und zur Veranschaulichung zu den Unterkategorien jeweils Zitate angeführt.

4.1 Fragerunde 1: Verkehrsmittelwahl und Mobilität heute

In der *ersten Fragerunde* berichteten die Teilnehmenden, wie sie in Berlin unterwegs sind und wie sie verschiedene Mobilitätsangebote wahrnehmen. Dazu wurden folgende Fragen beantwortet:

- *„Wie sind Sie in Ihrem Alltag (z.B. auf dem Weg zur Arbeit, mit Ihren Kindern, in der Freizeit, beim Einkaufen) unterwegs?“*
- *„Wann fühlen Sie sich im Verkehr(-smittel) wohl bzw. unwohl und warum?“*

Die Auswertung der ersten Fragerunde zeigte auf, dass es bezüglich der alltäglichen Nutzung verschiedener Verkehrsmittel eine gute Durchmischung der Teilnehmenden gab: es waren sowohl überzeugte Autofahrende als auch konsequente Radfahrende und ÖPNV-Nutzende in den Gruppen vertreten. Die meisten der Teilnehmenden bewegen sich mit verschiedenen Verkehrsmitteln fort, also multimodal. Es stellte sich außerdem heraus, dass viele der Teilnehmenden wiederkehrend und zweckgebunden bestimmte Verkehrsmittel nutzten, meist zum Einkaufen, für den Arbeitsweg oder für die Kinderbetreuung. Abweichende Verkehrsmittelnutzung konnte jedoch in der Unterkategorie Freizeitverkehr festgestellt werden.

Bei der Frage nach der Fortbewegung konnte auch eine Unterkategorie „mit Begleitung“ definiert werden. Hier wurde von einigen Teilnehmenden berichtet, ihre Verkehrsmittelwahl z.B. an den Alltag mit Kindern oder die Begleitung durch ältere Personen anzupassen. Wann und aus welchen Gründen sich die teilnehmenden Personen bei der Nutzung von Verkehrsmitteln wohl oder unwohl fühlen, hat verschiedene Gründe. Besonders häufig spielen jedoch die Faktoren Sicherheit, Komfort und Zuverlässigkeit eine Rolle.

Im Folgenden wird eine Zuordnung der in den Fokusgruppen getroffenen Aussagen in verschiedene Untergruppen vorgenommen und mit entsprechenden Zitaten belegt:

Unterkategorien zum Thema „Verkehrsmittelwahl“

- **Vorwiegend monomodale Fortbewegung**
- **Multimodale Fortbewegung**

Erläuterung:

Vorwiegend monomodale Fortbewegung

Einige der Teilnehmenden gaben an, vorwiegend monomodal – also hauptsächlich mit einem bevorzugtem Verkehrsmittel – unterwegs zu sein. Diese Angabe bezieht sich dabei auf die überwiegende Nutzung von Verkehrsmitteln. So sind beispielsweise auch überzeugte Radfahrende bei schlechtem Wetter gezwungen, auf alternative Fortbewegungsmöglichkeiten umzusteigen:

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Berlin): „Also ich bewege mich vorwiegend mit dem Fahrrad, auch zur Arbeit [...] Ab und zu benutze ich natürlich auch die öffentlichen Verkehrsmittel, wenn es jetzt wirklich mal glatt ist im Winter oder so.“

Viele der Teilnehmenden sind vorwiegend mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Eine besondere Rolle spielt bei dieser Verkehrsmittelwahl die Anbindung an das eigene Zuhause:

(Teilnehmerin, 34 Jahre, Berlin): „[...] das ist für mich der totale Luxus; zu jeder Tages-Nachtzeit komme ich irgendwie nach Hause [...] ich wohne jetzt an einem Knotenpunkt Richtung Westend, ich habe die S-Bahn, ich habe den Bus, ich komme auch halbwegs zur U-Bahn, ich komme immer irgendwie mit einer Alternative zurecht und ich mache mir da gar keine Gedanken [...]“

(Teilnehmer, 20 Jahre, Teltow): „[...] ich fahre zur Uni und das ganze mache ich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln [...]. In der Freizeit genau das gleiche. Ich komme eigentlich [...] mit dem Bus und der S-Bahn denke ich ganz gut überall hin, weil ich genau diese Hauptachse habe und mich von da dann überall hin ausweiten kann. Einkaufen, ich benutze ab und zu mal das Auto meiner Eltern, was ganz praktisch ist [...] Außerdem habe ich das Glück, dass direkt in der Straße ein Supermarkt ist, dann natürlich zu Fuß, was auch ganz angenehm ist.“

Das Auto wird vorwiegend von Personen genutzt, die sehr flexibel sein möchten oder lange Strecken zurücklegen müssen. Oft steht dies in direktem Zusammenhang mit dem beruflichen Alltag oder der Anzahl an Personen (z.B. bei Familien) befördert werden müssen.

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Teltow): „Ich wohne ja in Teltow, arbeite aber in Spandau, ich habe also einen weiten Weg und nutze fast immer das Auto, weil ich die Flexibilität brauche [...]“

(Teilnehmer, 51 Jahre, Teltow): „Ja, also zu den öffentlichen Verkehrsmitteln. Eigentlich finde ich sie super [...] Ich muss immer früher da sein, weil ich dann meine Leute da beschäftigen muss und da ist eben das Auto besser.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Teltow): „[...] ich fahre verschiedene Stätten an mit Kind und das kann ich, obwohl ich es wirklich gerne würde, mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht in einer Zeit die akzeptabel wäre machen - von daher bin ich absolut auf das Auto angewiesen [...]“

Multimodale Fortbewegung

Der größte Teil der Teilnehmenden ist jedoch hauptsächlich multimodal unterwegs. Oft werden dabei verschiedene Verkehrsmittel zu unterschiedlichen Wegezwecken genutzt. Fahrradfahren oder zu Fuß gehen spielen häufig dann eine Rolle, wenn die Wetterbedingungen die Nutzung zulassen und die zurückzulegende Distanz nicht zu groß ist:

(Teilnehmerin, 26 Jahre, Berlin): „Ich wohne ja im Wedding und ich mache eigentlich alles im Wedding zu Fuß. Ansonsten hauptsächlich öffentliche Verkehrsmittel, ich nutze Fahrrad, aber ich fahre auch eigentlich nur bei schönem Wetter [...]“

(Teilnehmer, 28 Jahre, Berlin): „Also ich habe so ein bisschen den entgegengesetzten Arbeitsweg und fahre meistens mit Fahrrad [...] wenn das mit Fahrrad nicht geht, fahre ich mit Bus, der ist ganz gut angebunden.“

In der Freizeit wird oft das Fahrrad oder die öffentlichen Verkehrsmittel genutzt. Insbesondere beim Besuch von Abend- und Kulturveranstaltungen wird dabei häufig auf den ÖPNV zurückgegriffen aufgrund der Parkplatzsituation in der Innenstadt. Das Auto wird meist entweder im beruflichen Kontext genutzt, oder um in der Freizeit Gebiete zu erreichen, die in der weiteren Umgebung von Berlin liegen und weniger gut über die öffentlichen Verkehrsmittel angebunden sind:

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Teltow): „[...] ich fahre jetzt relativ wenig die Woche über durch die Stadt durch, mit dem Auto. [...] Wenn ich mich freizeitmäßig in der Stadt bewege, versuche ich eigentlich die öffentlichen Verkehrsmittel (zu nutzen) [...]“

(Teilnehmerin, 53 Jahre, Berlin): „Ich habe das wahnsinnige Glück in Steglitz zu wohnen und Wilmersdorf zu arbeiten, das sind 20 Minuten mit dem Fahrrad. Ich liebe es, aber nur bei schönem Wetter. [...] ich nutze mein Fahrrad oder BVG. Habe auch so ein Umweltticket, bin damit eben super flexibel. Freizeit machen wir leider so, dass wir das Auto nehmen, rausfahren und rausspazieren im Umland. Also das ist dann nicht so richtig ökologisch, aber in Berlin haben wir alles abgegrast und am Wochenende wird ins Umland gefahren [...] abends unterwegs bin zu irgendwelchen Freunden oder

Theater, Kino sonst irgendwas und bin spät mit der U-Bahn irgendwie unterwegs [...] Und einkaufen ist bequemer mit Auto da sind wir noch nicht, dass wir das mit dem Fahrrad machen [...] ansonsten machen wir dann wirklich Kleinigkeiten dann schon auch gerne schon zu Fuß.“

(Teilnehmer, 51 Jahre, Falkensee): „Ich habe mich auch für die Öffentlichen entschieden, obwohl wir ein Auto haben. Wir lassen das Auto stehen. Innerhalb Falkensees mache ich eigentlich nahezu alles mit dem Fahrrad [...] mit dem Auto [...] fahren wir, wenn wir mal einen Ausflug machen wollen [...] Auch, dass man ständig eigentlich eine Alternative parat hat [...] dann nimmt man halt was Anderes und im Notfall auch den Bus [...]“

(Teilnehmerin, 55 Jahre, Berlin): „Ja, ich fahre viel mit dem Auto [...] Muss Kunden besuchen und so weiter, mache ich alles mit dem Auto in der Stadt [...] Am Wochenende lasse ich das Auto stehen und fahre mit den Öffentlichen und bin wie heute viel zu Fuß unterwegs um mich auch viel zu bewegen.“

Neben der Fortbewegung mit Auto, ÖPNV oder Fahrrad werden von einigen Teilnehmenden auch alternative Fortbewegungsmethoden wie Carsharing genutzt:

(Teilnehmer, 36 Jahre, Berlin): „[...] fahre grundsätzlich mit Bus und U-Bahn auf Arbeit [...] neige ich auch immer öfter dazu auf das Car2go umzusteigen, aber ich fahre dann gerade Einkäufe [...] auch mal mit einem Car2go, also da ist Carsharing finde ich ganz praktisch [...]“

Unterkategorien zum Thema „Verkehrsmittelnutzung in Begleitung“

- **Begleitung durch Kinder**
- **Begleitung durch ältere Personen**

Erläuterung:

Begleitung durch Kinder

Viele der Teilnehmenden waren in der Vergangenheit oder sind derzeit in Begleitung von Kindern unterwegs. Hierdurch entstehen meist zusätzliche Wege, die im Alltag bewältigt werden müssen. Zum Beispiel zu Infrastruktureinrichtungen wie Kindertagesstätten, Schulen oder medizinischen Versorgungseinrichtungen (Kinderärzte etc.). Darüber hinaus entstehen auch durch Hobbies und Freizeitaktivitäten der Kinder weitere Wege in Stadt und Umland:

(Teilnehmerin, 42 Jahre, Teltow): „Als meine Kinder kleiner waren - wir haben auch in Schöneberg gewohnt - und da habe ich auch festgestellt, ich vermeide öffentliche Verkehrsmittel [...] Es verursacht Stress [...] mit zwei kleinen Kindern [...] da war das eigentlich quasi für mich unmöglich die U-Bahn zu nutzen.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Teltow): „[...] ich fahre verschiedene Stätten an mit Kind und das kann ich, obwohl ich es wirklich gerne würde, mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht in einer Zeit die akzeptabel wäre machen - von daher bin ich absolut auf das Auto angewiesen [...]“

Begleitung durch Eltern/ ältere Personen

Einige Teilnehmende waren darüber hinaus mit älteren Personen, wie z.B. Verwandten im Stadtverkehr unterwegs und machten auf Schwierigkeiten dabei aufmerksam:

(Teilnehmer, 57 Jahre, Falkensee): „Also wir sind öfters mit meinen Eltern unterwegs. Die sind Mitte-Ende 80. Für die ist der öffentliche Nahverkehr hier einfach nicht nutzbar. Weil man häufig - es gibt keine Rolltreppen, die Wege sind weit, die Treppen sind schmal. Mit Gepäck oder Einkaufstaschen ist das schwer zu bewältigen. Die werden dann umgerempelt von Leuten, die eigentlich vorbeiwollen und so weiter.“

Unterkategorien zum Thema „Wegezweck“

- **Arbeitsweg/ Weg zur Ausbildungsstätte**
- **Transport (Einkäufe, Arbeitsmaterialien)**
- **Betreuungswege (Kindertagesstätte, Schule)**
- **Kulturveranstaltungen/ Freizeitevents/ Sozialleben**
- **Naherholung**

Erläuterung:

Arbeitsweg/ Weg zur Ausbildungsstätte

Der am häufigsten genannte Wegezweck im Alltag der Teilnehmenden war das Erreichen von Arbeits- oder Ausbildungsstätte. Die Wege werden je nach Bedürfnissen der einzelnen Personen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln bewältigt. Bewohner*innen des Innenstadtbereichs waren häufiger mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sowie zu Fuß und mit dem Rad. Bewohner*innen des Umlands hatten oft längere Strecken zu bewältigen und nutzten häufiger das Auto als Verkehrsmittel:

Mit dem Fahrrad

(Teilnehmerin, 53 Jahre, Berlin): „Ich fange mit meinem beruflichen Alltag an. Ich habe das wahnsinnige Glück in Steglitz zu wohnen und Wilmersdorf zu arbeiten das sind 20 min mit dem Fahrrad.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin): „Wenn ich auf das Fahrrad steige um zur Arbeit zu fahren [...]“

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Berlin): „Also ich bewege mich vorwiegend mit dem Fahrrad, auch zur Arbeit.“

Mit öffentlichen Verkehrsmitteln

(Teilnehmer, 36 Jahre, Berlin): „[...] (ich) fahre auch grundsätzlich mit Bus und U-Bahn auf Arbeit nach Schöneberg...“

(Teilnehmer, 26 Jahre, Berlin): „[...] zur Arbeit komme ich mit der U-Bahn, zur Uni komme ich mit der U-Bahn.“

(Teilnehmer, 20 Jahre, Teltow): „Ich fahre nicht zur Arbeit, ich fahre zur Uni und das ganze mache ich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln.“

(Teilnehmer, 50 Jahre, Bernau): „Ich arbeite auch gerne im Zug, also ich reise auch sehr viel, mache Dienstreisen [...]“

(Teilnehmer, 59 Jahre, Berlin): „Doch seit 3 Jahren habe ich meinen Arbeitsplatz in Mitte, in der Jannowitzstraße, und bin zum leidenschaftlichen öffentlichen Nahverkehrsfahrer geworden.“

Mit dem Auto

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Teltow): „Ich wohne ja in Teltow, arbeite aber in Spandau, ich habe also einen weiten Weg und nutze fast immer das Auto, weil ich die Flexibilität brauche [...]“

(Teilnehmerin, 37 Jahre, Teltow): „Ich kann das genauso unterstreichen, ich bin auch aus Teltow. Letztendlich eine pragmatische Entscheidung mit dem Auto zu fahren, weil ich muss nach Charlottenburg von Teltow, auch mit dem Auto morgens in 25 Minuten... dann nachmittags dauert es eine Dreiviertelstunde... steh ich im Stau - ätzend!“ (Anm. Red.: meint den Weg zur Arbeit)

(Teilnehmerin, 63 Jahre, Falkensee): „Ich [...] arbeite zeitversetzt und ich arbeite aus ganz bestimmten Gründen zeitversetzt, damit ich eben morgens nicht wahnsinnig in den Stau gerate.“

(Teilnehmerin, 55 Jahre, Berlin): „Ja, ich fahre viel mit dem Auto, bin viel auch... Muss Kunden besuchen und so weiter, mache ich alles mit dem Auto in der Stadt.“

Transport (Einkäufe, Arbeitsmaterialien)

Darüber hinaus werden die verschiedenen Verkehrsmittel sehr häufig für die Beschaffung von Lebensmitteln und anderen Einkäufen genutzt sowie zum Transport von Arbeitsmaterialien (z.B. in handwerklichen Berufen). Für den Zweck des Transports von Einkäufen, größeren Gegenständen und Arbeitsmaterialien greifen die Teilnehmenden meist auf das Auto zurück. Bei kürzeren Strecken, z.B. zum Supermarkt im eigenen Stadtviertel, vereinzelt auch auf das Fahrrad:

Mit dem Fahrrad

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Berlin): „[...] einkaufen erledige ich auch mit dem Fahrrad.“

Mit dem Auto

(Teilnehmer, 54 Jahre, Teltow): „Ich [...] habe anfänglich in Friedenau gearbeitet und war da eigentlich mit dem Bus, mit den Öffentlichen selten unterwegs, zunächst mal. [...] irgendwann - ging es dann einfach so, dass ich öfters dann auch Kundenbesuche hatte und da ging es einfach nicht anders, wegen der Technik die ich mithabe. Und deshalb bin ich umgestiegen auf das Auto [...]“

(Teilnehmer, 36 Jahre, Berlin): „Deswegen neige ich auch immer öfter dazu auf das Car2go umzusteigen, aber ich fahre dann gerade Einkäufe und größeren Einkäufen fahre ich dann auch mal mit einem Car2go...“

(Teilnehmer, 59 Jahre, Berlin): „Auto fahre ich [...] Ich bringe die Lebensmittel mit die einzukaufen sind auf dem Weg zur Arbeit gleich eingeladen und wieder mit nach Hause...“

(Teilnehmerin, 63 Jahre, Falkensee): „Zum Einkaufen fahre ich entweder mit dem Auto, weil Falkensee ist eine großflächige Stadt [...] oder mit dem Fahrrad“

(Teilnehmerin, 53 Jahre, Berlin): „Und einkaufen ist bequemer mit Auto da sind wir noch nicht, dass wir das mit dem Fahrrad machen.“

(Teilnehmer, 20 Jahre, Berlin): „Einkaufen, ich benutze ab und zu mal das Auto meiner Eltern, was ganz praktisch ist [...]“

Betreuungswege (Kindertagesstätte, Schule)

Bei Teilnehmenden mit Familie wurde die Rolle der verschiedenen Verkehrsmittel im Zusammenhang mit den entstehenden Wegen für die Kinderbetreuung deutlich. Hier spielten insbesondere die Faktoren Flexibilität im Sinn direkter Verbindung von Ausgangs- und Zielort sowie pragmatische Gründe, wie die Minimierung von Stress, eine Rolle bei der Verkehrsmittelwahl:

(Teilnehmerin, 37 Jahre, Teltow): „[...] Letztendlich eine pragmatische Entscheidung mit dem Auto zu fahren [...] aber ist immer noch schneller als mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren und dann noch Kita, Einkaufen, et cetera.“

(Teilnehmerin, 42 Jahre, Teltow): „Als meine Kinder kleiner waren - wir haben auch in Schöneberg gewohnt - und da habe ich auch festgestellt, ich vermeide öffentliche Verkehrsmittel [...] Es verursacht Stress [...] mit zwei kleinen Kindern [...] da war das eigentlich quasi für mich unmöglich die U-Bahn zu nutzen.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Teltow): „[...] ich fahre verschiedene Stätten an mit Kind und das kann ich, obwohl ich es wirklich gerne würde, mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht in einer Zeit die akzeptabel wäre machen - von daher bin ich absolut auf das Auto angewiesen [...]“

Kulturveranstaltungen/ Freizeitevents/ Sozialleben

Im Gegensatz zu den alltäglichen Wegen zu Arbeit und Ausbildungsstätte wurde besonders bei dem Besuch von Kulturveranstaltungen von den Teilnehmenden berichtet, dass ganz bewusst auf öffentliche Verkehrsmittel zurückgegriffen und das Auto vermieden wurde:

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Teltow): „[...] ich würde aber niemals nach Berlin reinfahren mit dem Auto, wenn ich zum Beispiel ins Theater oder Konzert gehen würde, da fahre ich immer Öffentliche.“

(Teilnehmerin, 69 Jahre, Berlin): „Wenn ich in die Stadt fahre, um ins Museum zu gehen oder so, dann nehme ich öffentlichen Verkehrsmittel [...]“

Naherholung

Bei der Naherholung wurden wiederum verschiedene Verkehrsmittel genutzt. Hier fällt aber auf, dass bei kürzeren Strecken gern das Fahrrad zum Einsatz kommt. Bei Zielen im Umland von Berlin wird jedoch oft das Auto gewählt, da die Anbindung der öffentlichen Verkehrsmittel in diesen Fällen oft nicht als ausreichend und komfortabel empfunden wird:

(Teilnehmer, 51 Jahre, Falkensee): „Ich würde nie auf die Idee kommen, mit dem Auto selber nach Berlin reinzufahren. Ins Umland fahren wir, wenn wir mal einen Ausflug machen wollen, aber innerhalb Berlins eigentlich nie.“

(Teilnehmer, 36 Jahre, Berlin): „Man kann rausfahren mit dem Fahrrad also in fünf Minuten Grunewald.“

(Teilnehmerin, 53 Jahre, Berlin): „(in der) Freizeit machen wir (es) leider so, dass wir das Auto nehmen, rausfahren und rausspazieren im Umland. Also das ist dann nicht so richtig ökologisch, aber in Berlin haben wir alles abgegrast und am Wochenende wird ins Umland gefahren.“

(Teilnehmerin, 34 Jahre, Berlin): „Ist aber wirklich so ein Luxusthema, also das ist so etwas das habe ich mir irgendwann gegönnt, weil ich gerade wenn ich irgendwie nachts losfahre Freunde besuchen würde ich auch eher das Auto nehmen mittlerweile und wenn es um Ausflüge geht so ins Umland finde ich ist das richtig toller Luxus so ein Auto zu haben. Zu den Badeseen, Ausflüge und so weiter, da ist Auto einfach toll. Also das ist für mich dann wirklich einfach so ein Luxus, den ich mir gönne, aber das ist nichts, was ich jeden Tag nutzen würde.“

Unterkategorien zum Thema „Wohlfühlen (mit Nennung des Grundes)“

- **Gute Anbindung**
- **Flexibilität**
- **Sicherheit (Verkehrssicherheit/ persönliches Sicherheitsgefühl)**
- **Stressfreie Fortbewegung**

Erläuterung:

In der Kategorie „Wohlfühlen“ wurden die Aussagen der Teilnehmenden ausgewertet, die beschreiben, wann und warum sich bei der Nutzung von bestimmten Verkehrsmitteln wohlfühlt wird. Dazu wurden mehrere Unterkategorien aus den Aussagen der drei Fokusgruppen herausgearbeitet, die folgend beschrieben und mit Zitaten unterlegt sind.

Gute Anbindung

Es wurde sich wohlfühlt, wenn z.B. beim ÖPNV die Verbindungen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln gut aufeinander abgestimmt waren und nur kurze Wartezeiten beim Umsteigen entstanden:

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Teltow): „Man müsste einfach in Zukunft [dort] wo die Knotenpunkte gleichzeitig ankommen [...] dableiben und dann erst losfahren. Ich glaube es sind wirklich nur so kleine Verschiebungen, die Sachen schon viel einfacher machen würden!“

(Teilnehmerin 34 Jahre, Berlin): „[...] ich muss sagen Prenzlauer Berg ist eben mittendrin und da haben wir halt überhaupt keine Probleme mit der Taktung.“

Zunächst wurde sich wohlgefühlt, wenn das Streckennetz des ÖPNV als gut strukturiert und großflächig wahrgenommen wurde, sodass eine Nutzung für einen Großteil aller Wege möglich ist:

(Teilnehmer, 28 Jahre, Berlin): „Es könnte Fahrradwegtechnisch ein bisschen schöner sein, aber eigentlich bin ich so ganz zufrieden und wenn das mit Fahrrad nicht geht, fahre ich mit Bus, der ist ganz gut angebunden.“

(Teilnehmerin, 59 Jahre, Berlin): „[...] ansonsten nutzen wir inzwischen auch am Wochenende den Nahverkehr, einfach mit dem neuen Job-Ticket. Bis zu fünf Personen pro Person, die dann auch überall hinfahren können. Das ist halt am Wochenende auch wirklich so, dass man sehr gut überall hinkommt [...]“

Flexibilität

Sowohl im ÖPNV als auch bei der Nutzung des Individualverkehrs ist Flexibilität für die Teilnehmenden ein ausschlaggebender Faktor für das eigene Wohlbefinden. Dazu gehört bei der Nutzung des ÖPNV vor allem eine enge Taktung der Verkehrsmittel, um viele Möglichkeiten zu haben, ans Ziel zu gelangen:

(Teilnehmerin, 34 Jahre, Berlin): „Ich finde das ist für mich der totale Luxus; zu jeder Tages- Nachtzeit komme ich irgendwie nach Hause und ich [...] habe die S-Bahn, ich habe den Bus, ich komme auch halbwegs zur U-Bahn, ich komme immer irgendwie mit einer Alternative zurecht und ich mache mir da gar keine Gedanken, wenn ich nicht irgendwo sein muss. Dann gucke ich halt was gerade fährt und bin da so super flexibel, dass ich das wirklich genieße.“

(Teilnehmer, 20 Jahre, Teltow): „Ich habe immer das Gefühl [...] dass irgendwie abends öffentliche Verkehrsmittel fahren das Beste ist, was es gibt irgendwie so. Also ich fand das irgendwie interessant. [...] die Taktung ist so fair noch [...] wir haben wirklich durchgängig die Möglichkeit irgendwo hinzukommen und das ist irgendwie ein Luxus. Und das fühlt sich richtig gut an, weil abends, da sind 20 Minuten nicht mehr so schlimm, aber es kommt dann tatsächlich auch irgendwas und der Zug ist nicht überfüllt man hat das Gefühl dadurch das nicht so viel Leute unterwegs sind, passen auch die ganzen Taktungen.“

(Teilnehmerin, 26 Jahre, Berlin): „Ich bin großer Fan des Nachtverkehrs in Berlin, also das man am Wochenende überall hinkommt mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist super.“

Besonders bei der Nutzung von Individualverkehr wurde immer wieder auf den Vorteil Flexibilität hingewiesen und damit verbundenes Wohlbefinden im Sinn eines eigenen zur Verfügung stehenden Raumes:

(Teilnehmer, 50 Jahre Bernau): „[...] dann nehme ich jetzt einfach das Auto da fühle ich mich sicherer, wohler, kann Musik hören.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin): „Nichtsdestotrotz nutzen wir am Wochenende meistens das Auto, weil wir eben einfach schneller sind, weil [...] eben doch die öffentlichen Verkehrsmittel wesentlich seltener fahren, die fahren halt alle 20 Minuten oder so und dann verlängert sich die Zeit... Dann steig ich doch lieber ins Auto und komm da relativ zügig durch.“

Sicherheit (Verkehrssicherheit/ persönliches Sicherheitsgefühl)

Sicherheit war ein oft angesprochener Aspekt, insbesondere bei der Nutzung des ÖPNV und des Fahrrads. Viele der Teilnehmenden fühlten sich bei Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel sicher und wohl:

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Berlin): „[...] ich finde auch, der öffentliche Nahverkehr hat sich ein bisschen verbessert. Ich habe gestern gerade gesehen [...] Es gibt diese Rampen, die Busfahrer sind zugewandter.“

(Teilnehmerin, 20 Jahre, Berlin): „[...] ich komme aus Brasilien und dort wo ich wohnte, gibt es nur Busse. Und es ist auch sehr gefährlich am Abend. [...] gestern war ich in Kreuzberg und ich bin nach Teltow um vier Uhr morgens gefahren. Das ist okay, in Ordnung. Ich fühle mich sehr frei hier.“

(Teilnehmerin, 26 Jahre, Berlin): „[...] insgesamt fühle ich mich sehr sicher in Berlin. Also ich muss auch jetzt sagen so nachts U-Bahn fahren [...] da habe ich ein bisschen geschmunzelt, weil ich finde es halt eigentlich alles relativ safe.“

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Teltow): „[...] ich fahre auch nach Lichterfelde Süd zum Fußball und ich [...] habe da auch kein Sicherheitsproblem, auch wenn ich abends spät zurückkomme, da über den Mauerstreifen laufen muss, habe ich eigentlich keine Sorgen, dass da was passiert.“

(Teilnehmerin, 55 Jahre, Berlin): „[...] aber in der U-Bahn, ich fahre auch abends [...] kann ich auch nicht sagen, dass ich mich unwohl fühle [...]“

(Teilnehmerin, (Nicht näher beschrieben): „Ich bin auch Fahrradfahrerin [...] Wohl fühle ich mich dabei vor allem, also ich habe mir irgendwie einen Weg rausgesucht wo ich an den Hauptstraßen vorbei durch verschiedene Fahrradstraßen fahre. Das funktioniert super [...]“

(Teilnehmer, (Nicht näher bezeichnet)): „[...] dann nehme ich jetzt einfach das Auto da fühle ich mich sicherer [...]“

(Teilnehmerin, 53 Jahre, Berlin): „[...] wenn ich-, also auch zum Thema Freizeit, mal abends unterwegs bin zu irgendwelchen Freunden oder Theater, Kino sonst irgendwas und bin spät mit der U-Bahn irgendwie unterwegs finde ich es schon relativ gruselig, fühle ich mich auch nicht so richtig wohl.“

Stressfreie Fortbewegung

Eine stressfreie und bequeme Fortbewegung war für viele Teilnehmende ein wichtiger Faktor bei der Verkehrsmittelwahl. Verbunden mit den Aussagen in der Unterkategorie Flexibilität wurde der Individualverkehr häufig als wenig stresserzeugend benannt:

(Teilnehmerin, 53 Jahre, Berlin): „Und einkaufen ist bequemer mit Auto da sind wir noch nicht, dass wir das mit dem Fahrrad machen [...]“

(Teilnehmerin, 34 Jahre, Berlin): „Zu den Badeseen, Ausflüge und so weiter, da ist Auto einfach toll. Also das ist für mich dann wirklich einfach so ein Luxus, den ich mir gönne [...]“

Neben dem Individualverkehr wurde sich insbesondere im ÖPNV wohlfühlt, wenn dieser bequem zu erreichen ist und man als Nutzende vergleichsweise schnell das geplante Ziel erreichen kann. Weiterhin kann während der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel anderen Tätigkeiten, wie z.B. dem Lesen eines Buchs, nachgegangen werden:

(Teilnehmerin, 42 Jahre, Teltow): „Gut, jetzt sind die Kinder größer. Wir können mit dem Fahrrad zur S-Bahn fahren. Die sind groß genug, um ihnen zu sagen „Hey, ihr bleibt jetzt hier stehen.“ Also plötzlich sind öffentliche Verkehrsmittel wieder viel angenehmer, weil ich gar keine Lust habe, mir den Stress in der Stadt mit dem Auto anzutun.“

(Teilnehmer, 52 Jahre, Teltow): „Und in der S-Bahn, da hole ich mir früh morgens meine Zeitung, steige ein und komme entspannt auf der Arbeit an. [...] Und das Einkaufen, da sehe ich überhaupt kein Problem. Nicht in Teltow oder in Berlin [...] weil man dann einfach mal aussteigt [...]“

(Teilnehmerin, 53 Jahre, Berlin): „[...] ich finde das viel entspannter in der U-Bahn, S-Bahn ein Buch zu lesen und dann da anzukommen. Ich kann auch viel besser planen, ich kann viel besser planen, weil ich nicht weiß muss ich eine halbe Stunde (lang) einen Parkplatz suchen, zehn Minuten oder fünf Minuten.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin): „[...] eine Sache wo ich mich wohl fühle: Manchmal muss ich arbeitsbedingt nach Mitte, dann laufe ich nach Lichterfelde-Süd, setze mich da rein, fahre 20 Minuten und bin am Potsdamer Platz... und dann denke ich: Wow, ja ich krieg einen Platz, es ist meistens genug Zeit. Das ist genau das, wenn ich es so ähnlich auch zu meinem Arbeitsplatz hätte, dann würde ich sofort umsteigen (Anm. Redaktion: auf den ÖPNV), weil dann bin ich viel entspannter.“

Unterkategorien zum Thema „Unwohlfühlen (mit Nennung des Grundes)“

- **Gesundheitliche Beeinträchtigung/ Lärmbelästigung**
- **Mangelnde Sicherheit (Unfallgefahr, Beeinträchtigung der körperlichen Unversehrtheit, Diebstahlgefahr)**
- **Unzuverlässigkeit/ mangelnde Flexibilität/ mangelnder Komfort/ Umständlichkeit/ Stress**

Erläuterung:

In der Kategorie „Unwohlfühlen“ wurden die Aussagen der Teilnehmenden ausgewertet, die beschreiben, wann und warum sich bei der Nutzung von bestimmten Verkehrsmitteln unwohl gefühlt wird. Dazu wurden mehrere Unterkategorien aus den Aussagen der drei Fokusgruppen herausgearbeitet, die folgend beschrieben und mit Zitaten unterlegt sind.

Gesundheitliche Beeinträchtigung/ Lärmbelästigung

Unwohl wurde sich gefühlt, wenn eine Lärmbelastung und/oder gesundheitliche Beeinträchtigung vorhanden war. Beispielsweise werden „Schleichwege“ oft als Umgehungsstrecke durch Pkw-Fahrende genutzt, wenn die Hauptverkehrsadern überlastet sind. Menschen, die an diesen Straßen leben, sind den dadurch entstehenden Emissionen ausgesetzt:

(Teilnehmer, 55 Jahre, Berlin): "[...] mittlerweile finde ich das gelegentlich schade, dass wir nicht weiter draußen wohnen, dass es etwas ruhiger ist, dass man noch mehr Grün drum herum hat. Woran liegt das? Das liegt auch daran, dass das ganze Umland, wenn es in die Stadt will an uns vorbeifährt und dass viele Schleichwege nutzen, die bei uns vor dem Haus vorbeifahren [...]"

(Teilnehmer, 55 Jahre, Berlin): "Katastrophal ist das, das zu fahren. Ich habe mich schon gar nicht getraut, das zu sagen, weil ich mir schon denke, dass der eine oder andere von Ihnen da vorbeifährt, und ich würde es genauso machen, wenn ich da wohne, weil Sie haben ja keine andere Möglichkeit [...]"

Weiterhin wurde die gesundheitliche Beeinträchtigung durch das Einatmen von Feinstaub und Abgasen bei Nutzung des Fahrrads in Berlin als Faktor genannt, der zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Wohlbefindens führt.

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin [2]): „Ich bin ja früher in meiner Jugend und meiner Arbeitszeit nur Fahrrad gefahren, und habe es auch kombiniert, auch Fahrrad und S-Bahn... und habe dann aber Asthma bekommen dadurch [...] wir haben hier nicht so gute Luft in Berlin, das wissen Sie ja, das wird thematisiert [...] Ich kann Fahrradfahren in der Stadt [...] kann ich mir ein- bis zweimal die Woche erlauben, sonst krieg ich gesundheitliche Einschränkungen.“

(Teilnehmerin, 30 Jahre alt, Berlin): „Dass wenn man als Fußgänger oder als Radfahrer unterwegs ist und an der Ampel warten muss, nicht abgestraft wird, weil man die Abgase derjenigen einatmet, die eigentlich die Umwelt belasten, indem sie da langfahren. Da fühlt man sich irgendwie bestraft dafür, dass man der Umwelt zuliebe zu Fuß unterwegs ist. Und auch wenn man an der Hauptstraße wohnt, wie wir, ist es echt ätzend, dass es so eine Durchfahrtsstraße ist und jeden Tag aufs Neue muss ich das einatmen.“

Mangelnde Sicherheit (Unfallgefahr, fehlende Radwege, Beeinträchtigung der körperlichen Unversehrtheit, Diebstahlgefahr)

Die Frage nach der Sicherheit spielte für die Teilnehmenden eine besonders große Rolle. Beispielsweise wurde oft mangelnde Sicherheit oder ein mangelndes Sicherheitsgefühl bei der Fortbewegung mit öffentlichen Verkehrsmitteln beklagt. Insbesondere gilt das für die Abend- und Nachtstunden. Auch Autofahrende fühlen sich in den Abendstunden teilweise unsicher. Dies steht im Kontrast zu dem zuvor vor allem von jüngeren Teilnehmenden geäußerten ausreichenden Sicherheitsgefühl im ÖPNV, auch in den Abendstunden:

(Teilnehmerin, 53 Jahre, Berlin): „[...] wenn ich [...] mal abends unterwegs bin zu irgendwelchen Freunden oder Theater, Kino sonst irgendwas und bin spät mit der U-Bahn irgendwie unterwegs finde ich es schon relativ gruselig, fühle ich mich auch nicht so richtig wohl.“

(Teilnehmerin, 50 Jahre, Berlin): „Wir würden die öffentlichen mehr benutzen muss ich ehrlich sagen, aber da kommen wir zu dem zweiten Punkt Sicherheit. Also ich fühle mich zum Beispiel oft nicht sicher in den Verkehrsmitteln. Gerade wenn es um Abendstunden geht.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin [1]): "Zum anderen, mein Mann, der fährt grundsätzlich mit dem Auto zur U-Bahn und fährt dann die U9 zur Arbeitsstelle und da ist die Sicherheit ein Aspekt, abends, weil sich das Klientel komplett ändert. Er geht in Schlips und Kragen zur Arbeit und abends fühlt er sich nicht mehr wohl, obwohl er ein Mann ist,

auch nicht gerade klein, aber da wechselt das Klientel und der Sicherheitsbedarf wäre da, glaube ich, eher erhöht."

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin [2]): "[...] abends habe ich auch ein Unsicherheitsgefühl, wenn die U7 Neukölln ab dem Hermannplatz unterwegs bin."

(Teilnehmer, 59 Jahre, Berlin): "Ich habe mich auch mit dem Auto... fühle ich mich auch abends nach 23 Uhr in Kreuzberg unsicher, wenn ich an einer Kreuzung anhalten muss bei Rot, und weiß nicht was mich erwartet, da ist also die Verriegelung ständig aktiv [...]"

(Teilnehmer, 65 Jahre, Berlin): "[...] ich fahre auch gerne U-Bahn, aber gewisse Bahnhöfe in Mitte, die sind durch Obdachlose belegt... Die werden teilweise auch aggressiv und saufen da, spritzen sich da teilweise sogar in der Öffentlichkeit, find ich alles un schön... Das kriegen ja doch die Kinder mit und ich finde da müsste man was ändern [...]"

Weiterhin war die Verkehrssicherheit beim Fahrradfahren ein Thema, das von vielen Teilnehmenden aufgegriffen wurde. Oft wurde in diesem Zusammenhang die hohe Unfallgefahr betont, die in Berlin durch schmale oder fehlende Radwege und ein hohes Verkehrsaufkommen entsteht:

(Teilnehmerin, 30 Jahre, Berlin): „Der direkteste Weg wäre für mich Prenzlauer Allee runter und dann über den Alexanderplatz. Das habe ich ganz am Anfang gemacht das ist gruselig, ich glaube für alle Beteiligten, für die Busfahrer, für Autofahrer, für die Fußgänger, für Fahrradfahrer ist es einfach nur man kann froh sein, wenn man es irgendwie geschafft hat und noch lebt.“

(Teilnehmerin, 34 Jahre, Berlin): „Ich wohne auch Prenzlauer Berg und kenne genau diese Strecke ich fahre die nämlich auch jeden Tag zur Arbeit. An der Jannowitzbrücke arbeite ich, das heißt ich muss auch immer am Alex lang und das ist wirklich lebensgefährlich. Also ich sehe in der Woche schon so ein, zwei Unfälle allein auf meinem Weg zur Arbeit und sehe da irgendjemanden fliegen, weil da keine Ahnung ein Rechtsabbieger irgendwie nicht aufgepasst oder so. Das heißt die Strecke ist echt gefährlich und ich fahr super gern mit dem Fahrrad und würde es auch gern noch öfter machen, aber das hindert mich so ein bisschen daran [...]"

(Teilnehmerin, 26 Jahre, Berlin): „Wo ich mich unsicher fühle ist tatsächlich beim Fahrradfahren. Also im Wedding sind ganz gerne mal die Fahrradwege zugeparkt und dann hat man häufig oder auch in Mitte, hat man dann die Entscheidung wie nahe fahre ich jetzt an der S-Bahn, also an der Straßenbahn dran und wie weit fahre ich an den Autos

dran. Das ist eine fiese Geschichte, da hat sich gerade eine Freundin von mir das Jochbein mal gebrochen, weil sie irgendwie in die Gleise mal gekommen ist. Und mein Mitbewohner war lange Deliveroo Fahrer und der war dreimal in der Notaufnahme. Also so was die Sicherheit für Fahrradfahrer angeht da ist so bei mir das Ding, da fühle ich mich eigentlich am unsichersten im Berliner Straßenverkehr.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin [2]): "[...] wenn man mit dem Fahrrad losfährt, muss man gucken, sonst wird man überrollt."

(Teilnehmerin, 53 Jahre, Berlin): „Wenn ich auf dem Fahrrad sitze fahre ich durch einen Teil Friedenau [...] das ist richtig gefährlich, da muss ich da die Laubacher hoch Richtung Dettenhäuser, da fahren Busse, das ist sozusagen eine Spur hin, eine Spur zurück, Busse kein Fahrradweg. Und ich habe einfach wahnsinnig Schwein, dass da noch nie was passiert ist. Aber so zum Thema wie fühle ich mich da. Ich liebe es Fahrrad zu fahren, aber jedes Mal atme ich auf, wenn ich durch die Laubacher durch bin und noch ganz bin.“

Auch für Pkw-Fahrende ist das Thema Sicherheit, insbesondere die Sicherheit der Fahrrad-fahrenden, ein großes Thema. Es wird sich oft unwohl gefühlt, wenn im Straßenverkehr ständig die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht.

(Teilnehmerin, 55 Jahre, Berlin): "Wo ich mich unwohl fühle, ist viel das Thema Lieferverkehr. Da muss ich grade sagen, wenn ich aus Charlottenburg raus komme in die Wilmersdorfer Allee, und da steht noch der Bus, wo die Hotelgäste alle einsteigen... Ich fahre also morgens Schlangenlinie bis ich auf der Bismarckstraße bin - das ist der blanke Wahnsinn. Zum Thema Fahrradfahrer, da fühl ich mich auch unwohl, wenn das so wackelig ist [...]"

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin [1]): "Was mich [...] als PKW-Fahrer stört und was ich von meinen Kindern auch selber als Feedback bekomme ist, dass grundsätzlich Fahrradwege Mangelware sind [...] dass ich nicht darauf vertrauen kann, dass ein Fahrradfahrer [...] auf seinem Fahrradweg bleibt - häufig fahren die auch gerne zu zweit oder zu dritt [...] oder gibt auch sogenannte Kamikaze-Fahrer, find ich, die einfach zu 99% bei Rot über die Ampel fahren."

Neben der Sicherheit beim Fahrradfahren selbst spielte auch die Gefahr eines Diebstahls des eigenen Fahrrads für einige Teilnehmende eine große Rolle. Dies wird auch als Grund für eine Unterlassung der Nutzung von bestimmten Verkehrsmitteln genannt:

(Teilnehmer, 57 Jahre, Falkensee): [...] mein Fahrrad möchte ich da auch nicht abstellen. Das ist auch das Thema, Fahrräder irgendwo abstellen, finde ich ist auch ein Sicherheitsthema.“

(Teilnehmerin, 42 Jahre, Teltow): „Das würde ich sofort unterschreiben. Die S-Bahn zu Lichterfelde Süd, da gehen reihenweise Fahrräder verloren.“

(Teilnehmer, 51 Jahre, Falkensee): „Das angesprochene Beispiel mit dem Fahrrad unterstellen, das sieht man dort genauso.“ (Anm. Red.: Es ist Diebstahlgefahr gemeint)

Unzuverlässigkeit/ mangelnde Flexibilität/ mangelnder Komfort/ Umständlichkeit/ Stress

Einer der am häufigsten genannten Faktoren, die zum Unwohlsein auf den täglichen Wegen beitragen, ist Stress. Vor allem im Individualverkehr mit dem Pkw fühlten sich viele der Teilnehmenden regelmäßig Stress ausgesetzt. Als häufigste Ursache dafür wurde die Überlastung von Verkehrswegen genannt:

(Teilnehmerin, 42 Jahre, Teltow): „[...] plötzlich sind öffentliche Verkehrsmittel wieder viel angenehmer, weil ich gar keine Lust habe, mir den Stress in der Stadt mit dem Auto anzutun.“

(Teilnehmer, 54 Jahre, Teltow): „[...] ich fahre jetzt relativ wenig die Woche über durch die Stadt durch, mit dem Auto. Aber wenn ich fahren muss, muss ich sagen, der Blutdruck steigt regelmäßig, weil es einfach - egal zu welcher Zeit man versucht mit dem Auto durch die Stadt durchzukommen, man steht. Auch Teile des Verkehrsverhaltens (sind) ein bisschen chaotisch und es macht nicht wirklich Spaß. Und man braucht, so wie ich es zu Beginn in der Vorstellungsrunde sagte, im Regelfall gleich das doppelte von der Navi-Zeit, um von A nach B zu kommen.“

(Teilnehmer, 59 Jahre, Berlin): "[...] wenn ich morgens aus meinem Wohngebiet auf die [unverständlich] komme, der S-Bahnhof Wuhlheide... U-Bahnhof Elsterwerdaer Platz verbinde, kann ich mich für links oder rechts entscheiden, entweder über die Frankfurter Allee zu kommen oder Karlshorst Richtung Osten zu fahren, und garantiert hinter der nächsten Kurve fange ich an auf die nächste Ampel-Phase zu warten, dass die Autos sich abbauen, oder ich suche einen Schleichweg... Es ist einfach unberechenbar voll [...]"

(Teilnehmerin, 55 Jahre, Berlin): "Ich fahre aber seit vielen Jahren Auto, auch im Außendienst viel unterwegs, das ist wesentlich stressiger geworden... Also ich fahre auch gerne Auto, ich finde es einfach wesentlich stressiger und bin manchmal wirklich froh,

dass ich am Wochenende kein Auto fahren muss, weil mich das einfach abnervt, wenn ich irgendwohin muss und ich bin nur gestresst [...]"

(Teilnehmerin, 53 Jahre, Berlin): „Ich finde Auto fahren in Berlin Stress, nervt und das ist alles andere als Lebensqualität.“

Vereinzelte spielte Stress auch bei der Fortbewegung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln eine Rolle. Hier fiel jedoch auf, dass Stress am häufigsten auftritt, wenn die Teilnehmenden mit Begleitung unterwegs sind:

(Teilnehmer, 57 Jahre, Falkensee): „[...] wir sind öfters mit meinen Eltern unterwegs. Die sind Mitte-Ende 80. Für die ist der öffentliche Nahverkehr hier einfach nicht nutzbar. Weil man häufig - es gibt keine Rolltreppen, die Wege sind weit, die Treppen sind schmal. Mit Gepäck oder Einkaufstaschen ist das schwer zu bewältigen. Die werden dann umgerempelt von Leuten, die eigentlich vorbeiwollen und so weiter. Also von daher ist das für die keine Option. Also fahren wir dann mit dem Auto.“

(Teilnehmerin, 42 Jahre, Teltow): „Als meine Kinder kleiner waren - wir haben auch in Schöneberg gewohnt - und da habe ich auch festgestellt, ich vermeide öffentliche Verkehrsmittel [...] Es verursacht Stress. Zwar fahren da viele, aber zum Beispiel bei uns an der Eisenacher Straße, da hat man keine Aufzüge. Das heißt mit zwei kleinen Kindern, die sind zwei Jahre auseinander, da war das eigentlich quasi für mich unmöglich die U-Bahn zu benutzen.“

(Teilnehmerin, 30 Jahre, Berlin): „Also die Straßenbahn, die ich am häufigsten verwende, die schließt die Türen zu früh. Da muss man auch aufpassen, wenn man mit einem Kinderwagen unterwegs ist, dass man auch reinkommt. Da achten die gar nicht drauf, die achten auf den Zeitplan. Und es ist immer sehr voll morgens. Es ist eigentlich immer alles zu gequetscht.“

Um den beschriebenen Stress bei der Nutzung von Pkw zu vermeiden, nutzen viele Teilnehmende den ÖPNV. Häufig wird hier jedoch die Zuverlässigkeit, Taktung oder Geschwindigkeit des Verkehrsmittels bemängelt:

(Teilnehmerin, 40 Jahre, Berlin): „Ich würde sagen, ich wohne zentral verkehrstechnisch gut angebunden, nutze selber auch gerne die öffentlichen Verkehrsmittel, hab da aber regelmäßig das Problem der Zuverlässigkeit.“

(Teilnehmerin, 30 Jahre, Berlin): „[...] zum Thema Zuverlässigkeit: da gab es häufig Bauarbeiten; deswegen gab es Probleme. Und dann gibt es zwischendurch immer wieder Störungen, Leute auf dem Gleis, technische Probleme, irgendwie sowas. Und dann hat man sich vorher extra eine barrierefreie Verbindung rausgesucht und wenn man dann mit dem Kinderwagen unterwegs ist, ist es einfach nicht so leicht eine Alternative zu finden. Oder für Rollstuhlfahrer genauso.“

(Teilnehmerin, 63 Jahre, Falkensee): „[...] ich würde normalerweise mein Auto dann abstellen an der Bahn oder mit dem Fahrrad zu Bahn-, ist nicht weit von mir und wenn das Netz auch mehr ausgebaut wäre müsste ich gar kein Auto benutzen [...] Ich fühle mich im Verkehr deswegen unwohl, weil es zu viel wird und ich denke ich könnte einen Beitrag dazu leisten, dass es weniger wird, indem ich mich jetzt hier einbringe und sage die Taktung muss höher sein von den Bahnen. Öffentliche Verkehrsmittel bekommen die Leute nur von der Straße weg, wenn sie wirklich gut angeknüpft sind.“

(Teilnehmer, 59 Jahre, Berlin): „Das war immer so alle halbe Stunde und dann sind die Züge ausgefallen. Hast auf dem unüberdachten Bahnsteig gestanden, hast dich dann mächtig erkältet, weil der Zug komplett ausgefallen ist, ist also unmöglich. Und da muss mit der Taktung und mit dem Verkehr [...] unbedingt was passieren, definitiv.“

(Teilnehmerin, 26 Jahre, Berlin): „[...] die Ringbahn wird nicht ersetzt und damit fällt im Wedding meine Hauptverkehrsmethode einfach raus und dann muss ich teilweise anderthalb Stunden mit dem Bus durch Mitte gurken und das ist immer so, da fühle ich mich dann auch eher unwohl. Nicht weil es unsicher ist, sondern weil es einfach fürchterlich unpraktisch ist.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Teltow): "Die Busse stehen mit im Stau, das ist auch ein Grund warum ich mein Kind morgens nicht mit dem Bus zur Schule schicke [...] sondern sie fahre, auf meinem Arbeitsweg mitnehme..., weil es geht nicht für sie, die würde da auch ganz lange warten. Das ist also dieser Zeitfaktor der eben nicht funktioniert. Dann die Nadelöhre die wir haben von Teltow nach Berlin rein, das nervt mich ziemlich..."

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin): "Nichtsdestotrotz nutzen wir am Wochenende meistens das Auto, weil wir eben einfach schneller sind, weil [...] die öffentlichen Verkehrsmittel wesentlich seltener fahren, die fahren halt alle 20 Minuten oder so und dann verlängert sich die Zeit... Dann steig ich doch lieber ins Auto und komm da relativ zügig durch."

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Teltow): "Für mich das wichtigste Kriterium: Wie schnell oder langsam ich irgendwohin komme... Also mit dem Bus zum Beispiel nach Lichterfelde

West zu fahren ist einfach nur nervig und dauert viel zu lang, das ist für mich einfach keine Option [...]"

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Teltow): "[...] dieses Umsteigen, was eben sein muss, man kann ja nicht überall direkt hinfahren... Zum Teil ist die Taktung so, dass der eine wegfährt, der andere kommt, das Kind dann da 20 Minuten stehen muss [...]"

Ein weiterer Grund, weshalb sich in den öffentlichen Verkehrsmitteln teilweise unwohl gefühlt wird, ist mangelnder Komfort. Es wurde dabei z.B. oft angegeben, dass die eingesetzten Verkehrsmittel überfüllt sind. Außerdem wurde teilweise die Ausstattung des ÖPNV bemängelt:

(Teilnehmer, 36 Jahre, Berlin): „[...] ich muss auch immer wieder feststellen, dass [...] die [...] im zehn Minuten Takt fahren [...] immer proppen voll sind auch morgens zu den Stoßzeiten vor allen Dingen, dass man kaum einen Sitzplatz bekommt. Und gerade in den Wintermonaten ist es noch extremer, weil dann eben Leute dann auch nicht mehr Fahrrad fahren, sondern sich dann eben auch wirklich in den Bus setzen.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin [2]): "Ich möchte eigentlich mein Auto stehen lassen und mit der U-Bahn fahren können, aber die U-Bahn ist zu der Rush-Hour [...] total überfüllt, wenn ich dann in der Berliner-Straße umsteige und U9 fahre, dann topt das das nochmal."

(Teilnehmer, 20 Jahre, Berlin): „[...] wenn ich viel kaufen will, dann ist das schon mit den öffentlichen, man will nicht mit sieben tüten in der vollen S-Bahn oder im Bus sein, wenn man das Gefühl hat und belästigt andere, was ich auch nicht will, also es ist nervig, es ist einfach unpassend [...] unwohl fühlt man sich natürlich irgendwie, wenn diese geplanten Routen nicht funktionieren. Wenn irgendwas ausfällt, weil die Züge nicht aufeinander warten [...] und wenn es einfach überfüllt ist, all diese Sachen. Das ist wo man ein bisschen unglücklich ist.“

(Teilnehmer, 50 Jahre, Bernau): „Also sie haben ja gesagt, warum wir jetzt überlegen, ob wir nicht das öffentliche Verkehrsmittel nehmen und bei mir ist es wirklich so Lebensqualität. Eigentlich würde ich mir das wünschen, weil reisen mit dem Zug ist für mich Lebensqualität. Ich genieße das sehr, aber wie gesagt aufgrund Komfort in den Berufsverkehrszeiten ist es wirklich zu voll.“

(Teilnehmerin, 50 Jahre, Berlin): „Komfort ist ein Thema, also ich finde nach wie vor die Verkehrsmittel könnten komfortabler sein. Also [...] zum Beispiel Klimaanlage in Berlin ist immer noch so ein offener Seltenheitsfall in der S-Bahn. Die Mitnahme von Fahrrädern ist ein Problem nach wie vor, kann man nicht unproblematisch in Berlin machen. Also jetzt gerade zu den Stoßzeiten, wenn man jetzt früh im Berufsverkehr

fährt mit dem Fahrrad, dann werden sie ja dumm angemacht sage ich mal. Da können sie wahrscheinlich mehr von reden, wenn sie immer mit dem Fahrrad unterwegs sind und sage ich mal der Verkehrsmix eigentlich in Berlin ist aus meiner Sicht überhaupt nicht optimal organisiert.“

(Teilnehmer, 50 Jahre, Bernau): „Ich arbeite auch gerne im Zug, also ich reise auch sehr viel, mache Dienstreisen und genieße das eigentlich mit öffentlichen Verkehrsmittel zu fahren, aber da muss es eben einfach auch passen und das passt aus meiner [...] persönlichen Sicht oft nicht. Also es ist nicht komfortabel, es ist zu voll, es ist dreckig oft und da sage ich mir okay dann nehme ich jetzt einfach das Auto da fühle ich mich sicherer, wohler [...]“

4.2 Fragerunde 2: Faktoren für Lebensqualität in der Stadt

Unterkategorien zum Thema „Faktoren, die die Lebensqualität in Berlin beeinflussen“

- **Rahmenbedingungen: Grün, frische Luft, Ruhe und Freiflächen**
- **Verbindung urbaner und ländlicher Raum**
- **Erreichbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfs**
- **Nutzbarer öffentlicher Raum für soziale Begegnung**
- **Gesellschaftliche Diversität in den Quartieren (Kiezkultur)**
- **Platz für alle Lebensentwürfe/Soziale Gerechtigkeit (bezahlbarer Wohnraum)**
- **Sicherheit**
- **Soziale Teilhabe**
- **Individualverkehr**

Erläuterung:

Auf die zweite Frage hin „Was macht die Lebensqualität in einer Stadt für Sie aus?“ konnten verschiedene Rahmenbedingungen und Faktoren identifiziert werden, die gruppenübergreifend für eine lebenswerte Stadt genannt wurden. Diese werden in verschiedenen Unterkategorien zusammenfassend dargestellt.

Rahmenbedingungen: Grün, frische Luft, Ruhe und Freiflächen

In einer ersten Kategorie wurden Rahmenbedingungen für die Lebensqualität, wie bestehende und nutzbare Freiflächen, Ruhe, Grün und saubere Luft genannt, die im folgenden Abschnitt näher beschrieben werden, beginnend mit städtebaulichen Aspekten, wie z.B. das ausgewogene Verhältnis von freier und bebauter Fläche:

(Teilnehmer, 55 Jahre, Berlin): „[...] Berlin hat für mich immer den besonderen Reiz gemacht, dass es so eine Mischung aus Urbanität und Fläche ist... Das Nebeneinander, auch mitten in der Stadt, dieser Luxus des Tempelhofer Feldes ist etwas, was ich sehr zu schätzen weiß.“

Den Teilnehmenden war zum einen wichtig, diese unbebauten Flächen für Freizeit Zwecke nutzen zu können und zum anderen diese zu erhalten, um Frischluftschneisen für eine gute Luftqualität in der Stadt zu haben:

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Berlin): „[...] diese Brachflächen, die es vielleicht noch gibt, dass man die irgendwie mit was Gutem zum Leben auch verbindet, weil ich möchte mich gerne überall bewegen können, in einer Stadt [...] irgendwie ist das für mich wichtig.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin [2]): „Ich wollte nur unterstützend sagen, dass das auch meinen Begriff von Freifläche und Stadt, für mich ein Begriff der Freiheit immer war.“

(Teilnehmerin, 30, Berlin): „Das hat natürlich auch, wenn Sie von Luft und Klima reden, hat es natürlich auch eine Bedeutung, wie gebaut wird. Das heißt, dass es genügend Frischluftschneisen gibt [...] dass die Häuser energiesparend gemacht werden, dass umweltfreundliche Heizungen eingebaut werden.“

In engem Zusammenhang mit den Freiflächen stehen auch die Aussagen der Teilnehmenden zum Stadtgrün. Berlin wird von vielen bereits als sehr grüne Stadt empfunden und soll diese Qualität in zukünftigen Entwicklungsprozessen bewahren. Die Qualität (Größe, Nutzbarkeit für Freizeitaktivitäten, Zustand) von Grünflächen wurde besonders von Teilnehmenden aus dem Umland sowie Personen, die mehr am Stadtrand leben, als ein Faktor für hohe Lebensqualität hervorgehoben:

(Teilnehmer, 59 Jahre, Berlin): „Und das ist die Lebensqualität wo wir gesagt haben ich gucke nach vorne und hinten raus: alles grün, was ich eben bisher nicht hatte, sondern vorher hatte ich eine Hauptstraße vor der Nase [...] (das) muss ich sagen, die Lebensqualität im Grünen hat auch etwas.“

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Berlin): „Ich habe es jetzt grüner, sicherlich also Berlin insgesamt ist schon eine sehr grüne Stadt im Vergleich zu anderen Großstädten, aber jetzt habe ich es bei mir wo ich wohne (Anm. Redaktion: Lichtenberg) (..) grüner.“

(Teilnehmerin, 63 Jahre Falkensee): „[...] hat eine große Qualität für mich im Grünen zu sein, einen großen, großen Garten zu haben und sozusagen selber Karotten anbauen zu können und Salat.“

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Teltow): „[...] Hauptpunkt für mich, dass ich nach Teltow gezogen bin, ich habe vorher in Berlin gewohnt einige Jahre, das ist die Ruhe und das Grüne [...]“

Neben einer offenen Stadtbauweise, die auch Freiräume für Freizeitgestaltung zulässt, wurde von den Teilnehmenden auch die Luftqualität im Besonderen als Faktor für die Lebensqualität benannt. Saubere Luft wurde auch oft im Zusammenhang mit Lärm genannt bzw. mit dem Wunsch nach ruhigeren Wohngebieten:

(Teilnehmerin, 30 Jahre, Berlin): „Das ist mir sehr wichtig für die Lebensqualität [...] die Luft, die ist schlecht. Und der Lärm. Ich suche auch eine Stadt, wo ich leben und bleiben kann, wo es nicht nur den Kiezcharakter gibt, sondern wo es auch ruhig ist mit den Stadtteilen.“

Verbindung urbaner und ländlicher Raum

Daran anschließend ist in den Gruppendiskussionen auch die gute Verbindung von der Stadt ins Umland als ein Faktor der Lebensqualität genannt worden. Die Verbindung von urbanen Vorzügen und ländlicher Ruhe und Natur wurde von vielen als lebenswert empfunden:

(Teilnehmer, 52 Jahre, Berlin): „Einerseits wollten sie Ruhe haben, andererseits wollten sie Trubel haben, sage ich mal. Den Trubel der Stadt, also das pulsierende Leben [...].“

(Teilnehmerin, 30 Jahre, Berlin): „Was ich in Berlin auch sehr schön finde, dass man viele Möglichkeiten hat in der Stadt ins Grüne zu kommen.“

(Teilnehmerin, 60 Jahre, Falkensee): „Das was die Stadt lebenswert macht ist, dass man hier Vielfalt hat im Prinzip, und bin auch deswegen an den Stadtrand gezogen, und gleichzeitig auch die Möglichkeit zu sagen, in die andere Richtung raus, relativ kurz irgendwo im Grünen zu sein.“

(Teilnehmerin, 37 Jahre, Teltow): „Wie heißt es? Hinten die Friedrichstraße, vorne die Ostsee, das wäre einfach lebenswert.“

(Teilnehmer, 65 Jahre, Berlin): „Lebenswert ist wie schon gesagt, dass man schnell und sicher auch ins Umland kommt und auch wieder zurück.“

Erreichbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfs

Als eine weitere Kategorie für Faktoren der Lebensqualität konnten Aussagen zur Erreichbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfs zusammengefasst werden. Hier wurde als besonders lebenswert beschrieben, dass ohne Nutzung von Verkehrsmitteln bzw. das Zurücklegen weiter Strecken Allgemeinärzte aufgesucht, Einkäufe erledigt, öffentliche Einrichtungen wie Schulen oder Bibliotheken erreicht werden können sowie Freizeitaktivitäten zugänglich sind:

(Teilnehmerin, 30 Jahre, Berlin): „Ja also für mich ist die Lebensqualität kurze Wege, also alles an einem Platz haben [...].“

(Teilnehmer, 26 Jahre, Berlin): „[...] Also die Dinge des täglichen Bedarfs sollten einfach fußläufig oder zumindest sehr schnell erreichbar sein.“

(Teilnehmer, 36 Jahre, Berlin): „aber da ist der kleine Bäcker und die kennen einen persönlich und dann so die kleinen Geschäftchen und Lädchen, also ich finde das auch Lebensqualität, dass man da eben aus der Haustür geht [...]. Da ist alles da was man braucht, das finde ich auch Lebensqualität.“

(Teilnehmerin, 30 Jahre, Berlin): „Also für mich ist der öffentliche Raum sehr wichtig. Es muss auf jeden Fall eine Uni, eine Bibliothek geben, Freizeitmöglichkeiten, nicht nur die großen Läden, sondern auch kleine Läden als Alternative [...].“

(Teilnehmerin, 34 Jahre, Berlin): [...] aber ich wohne da gerne muss ich ganz ehrlich sagen, ich bin mittendrin, ich habe alles. ich habe meine Ärzte da, ich habe auch Kneipen da, die gibt es da auch noch.“

(Teilnehmer, 20 Jahre, Teltow): „(...) eine lebenswerte Stadt würde für mich bedeuten, dass es in meiner Umgebung wo ich wohne, dass ich relativ günstig wohnen kann und es daraus irgendwie quasi ein eigenes Zentrum wird. (...) darum wäre es irgendwie diese Qualität, (...) dass du bei dir in deiner Umgebung eine Bar hast, auch du wenn du in einem Wohnviertel bist, dass du trotzdem einen Supermarkt in der Nähe hast, ein Kino.“

(Teilnehmerin, 30 Jahre, Berlin): „[...] also diese Möglichkeit zu haben in der Stadt zu wohnen in eine Bar, eine Kneipe, ein Restaurant zu gehen, aber genauso in einem großen Park zu gehen und da einfach das Gefühl zu haben ich bin draußen, das ist für mich ganz ganz viel Lebensqualität eigentlich.“

Um dieses Prinzip der kurzen Wege in einer Stadt umsetzen zu können, braucht es nach Aussagen der Teilnehmenden eine Nutzungsmischung (Mischung von Wohnen, Gewerbe und Freiräumen z.B.). Daraus resultiert auch eine Reduzierung von Verkehrswegen in Form von kurzen Wegen, die weniger Verkehrsaufkommen und somit auch weniger negative Folgen des Verkehrs (Emissionen, Platzmangel, Sicherheitsaspekte) bedeuten können. Dies ist auch in Bezug auf die oben aufgeführte Kategorie der Rahmenbedingung als Teil der Lebensqualität zu sehen:

(Teilnehmer, 28 Jahre, Berlin): „[...] diese weiten Wege, die man unternehmen muss in Berlin, die führen eher dazu, dass halt viele auch auf der Straße nur auf dem Weg sind und das wäre wahrscheinlich, wenn man jetzt eher sich in seiner Nachbarschaft aufhalten würde, auch zu weniger Verkehr führen und mehr Ruhe auf der Straße.“

(Teilnehmerin, 37 Jahre, Teltow): „[...] in einer für mich lebenswerten Stadt... würde für mich das Thema Mobilität gar keine so große Rolle spielen, weil alles was ich brauche wäre fußläufig zu erreichen.“

(Teilnehmerin, 55 Jahre, Berlin): „Ich finde, für mich ist lebenswert, wir sind bewusst hier nach Charlottenburg gezogen, weil ich einerseits mittendrin und nicht nur dabei leben wollte, das ist für mich wichtig, wir haben die Infrastruktur hier vor der Tür, ich kann alles fußläufig erreichen.“

(Teilnehmer, 55 Jahre, Berlin): „Also was für uns wichtig war, auch als wir uns für diese Wohnlage entschieden haben in der wir jetzt wohnen, ist mittendrin zu sein und auch teilnehmen zu können am städtischen Leben [...]“

(Teilnehmerin, 63 Jahre, Falkensee): „[...] wo ich mich immer heimelig gefühlt habe ist Schöneberg, weil da habe ich fast 30 oder 38 Jahre gelebt und fand es toll die Anbindung mit Ausgehen Kneipen und so weiter. Ich habe da nie ein Auto gebraucht, [...] das fand ich herrlich. Das hat die Stadt für mich sehr lebenswert gemacht und meine Mobilität auch nicht eingeschränkt, weil ich mit Fahrrad oder Öffentlichen unterwegs war oder zu Fuß das fand ich immer ganz schick.“

Nutzbarer öffentlicher Raum für soziale Begegnung

Zusammen mit dem Wunsch nach Nutzungsmischung und kurzen Wegen für mehr Lebensqualität wird die Verfügbarkeit von öffentlichen Räumen von den Teilnehmenden genannt. Diese öffentlichen Räume sollen Platz für Begegnung und soziales Miteinander bieten, um somit das häufig schnelle Stadtleben zu „entschleunigen“:

(Teilnehmer, 26 Jahre, Berlin): „[...] das perfekte Stadtgebiet für mich wäre schon mit einem urbanen Charakter auf jeden Fall. Also vierstöckige, fünfstöckige Gebäude, kleine Cafés, Bars, aber dann eben auch diese öffentlichen Räume ziemlich nah in der Umgebung.“

(Teilnehmer, 28 Jahre, Berlin): „[...] auf der Straße auf die Menschen trifft, dass man sich so ein bisschen auch mit der Nachbarschaft verbunden fühlt, indem man sich einfach über den Weg läuft und nicht einfach nur irgendwo hingeht, weil wenn man an der Straße lang läuft ist man eigentlich immer nur auf dem Weg irgendwo hin und es wäre schön wenn die Straße auch einfach ein Ort wäre, wo man auch Kontakt hat.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin [2]): „Das wären für mich freie Räume, ich würde gerne mehr freie Räume in Berlin haben, wo auch draußen in Parks und Gärten, wo man sich dann begegnen könnte ohne gehetzt zu sein.“

Gesellschaftliche Diversität in den Quartieren (Kiezkultur)

In einer weiteren Unterkategorie konnten die Aussagen der Teilnehmenden aller drei Gruppen zusammengefasst werden, die sich auf die Heterogenität - also die gute Mischung - der Stadtgesellschaft beziehen. Hier wurde unabhängig von einander in allen Gruppen ein Schwerpunkt in Beziehung auf Lebensqualität gelegt. Als wünschenswert wurde eine diverse Mischung von Einwohner*innen in Wohngebieten in Bezug auf Alter, Geschlecht, Nationalität, Kulturen und

Einkommen geäußert. Darüber hinaus wurden auch gewachsene Strukturen als positiv hervorgehoben, die sich unter den Schlagwörtern „Kiezkulturen“ und der „gesellschaftlichen Mehrschichtigkeit“ in den Aussagen der Teilnehmenden wiederfinden lassen:

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Berlin): „ich fand es toll, dass meine Kinder in der Kita auch ein Abbild dieser Stadt erlebt haben. Nationen, andere Nationen [...] ich finde die Mischung ist gut und die Möglichkeit, dass man mitkriegt, man kann was mitgestalten, als Bürger.“

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Berlin): „[...] ein wichtiger Punkt für mich [...] ist die Altersmischung.

(Teilnehmerin, 30 Jahre Berlin): „Ich finde in Berlin was es sehr lebenswert macht ist eigentlich diese Internationalität, dass es einfach so divers ist und so unterschiedlich ist. Für mich war (das) so das Hauptkriterium warum ich da gelandet bin, wo ich jetzt wohne [...].“

(Teilnehmerin, 42 Jahre Teltow): „Ich finde eine lebenswerte Stadt ist eigentlich, dass man diese Heterogenität auch erlebt. Aber wenn ich mir vorstelle, dass meine Kinder in dieser Blase (Anm. Red.: meint Teltow) großwerden, dann finde ich das grauenvoll.“

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Berlin): Die Durchmischung der Bevölkerung, was für mich auch zu Lebensqualität gehört, ist eine ganz andere und also die ist noch viel breiter da wo ich jetzt hingezogen bin (Anm. Redaktion: ist von Prenzlauer Berg nach Lichtenberg gezogen).

(Teilnehmerin, 42 Jahre Teltow): [...] und dann fehlt mir genau [...] dieses Gewachsene. Weil genau das war auch das, was mir in Schöneberg gut gefallen hat. Wir wohnen ja jetzt in Teltow und ich habe das Gefühl, alle sind ich. [...] alles, was ich an Heterogenität in Berlin hatte und geliebt habe und genutzt habe, ist da nicht mehr.“

(Teilnehmer, 60 Jahre, Falkensee): „Hinsichtlich der Attraktivität ist auch dahingehend eine Durchmischung, ist Nachbarschaftshilfe so eine Sache, mit Kindern, wo ältere Leute helfen können. Auch eine Sozialdurchmischung ist, denke ich mal, positiv [...]“

(Teilnehmer, 55 Jahre, Berlin): „Es ist ein Nebeneinander zwischen Alt und Jung, das finde ich sehr attraktiv, muss ich sagen.“

Gegenteilig zu dem zuvor geäußerten Wunsch nach kompakten Stadtteilen, die wenig bis keine Mobilität für alltägliche Wege erfordern, wurde in dieser Kategorie auch der Wunsch geäußert, die Diversität der einzelnen Stadtteile aufrecht zu erhalten und diese und ihre Vorzüge durch Mobilität erreichbar zu machen:

(Teilnehmer, 54 Jahre Berlin): „Das Schöne an Berlin finde ich jetzt, es gibt nicht ein Zentrum, sondern es gibt viele Punkte, es gibt viele interessante Dinge, die verteilt sind in der ganzen Stadt. Also quasi diese Kieze, diese Mehrschichtigkeit, dieses breit gefächert sein.“

(Teilnehmer, 50 Jahre Bernau): „(...) aber deswegen macht das eben so eine Stadt auch lebenswert: Toleranz, Vielfalt und das spielt eben auch Mobilität eine sehr große Rolle, das heißt ich kann sie ja nur dann wahrnehmen diese Vielfalt, wenn ich auch mobil bin in den verschiedensten Varianten, also sei es nun öffentlicher Verkehrsmittel, sei es mit dem Auto, sei es mit dem Fahrrad und deshalb ist es eine ganz entscheidende Rolle und wir überlegen zum Beispiel wenn wir Rentner sind zurück in die Stadt zu gehen, genau aus diesem Grund, weil man eben dann nicht mehr vielleicht persönlich so mobil ist und dann eben kürzere Wege haben will und das eben mehr in der praktisch in der Nähe haben will, was man fürs tägliche Leben vielleicht braucht.

(Teilnehmerin, 26 Jahre, Berlin): „[...] (es) sollte möglichst unterschiedlich bleiben und die Charaktere der Stadtviertel nicht alle aufweichen und zu demselben Brei werden lassen.“

Platz für alle Lebensentwürfe/ Soziale Gerechtigkeit (Bezahlbarer Wohnraum)

Neben der Förderung der gesellschaftlichen Durchmischung in den Quartieren, wurde sich auch für mehr Verteilungsgerechtigkeit von Seiten der Teilnehmenden ausgesprochen. Dies bezog sich zum einen auf die gerechtere Verteilung von Verkehrsflächen, sodass jede/r am Verkehr Teilnehmende/r angemessenen Platz zur sicheren Fortbewegung hat und zum anderen auf die Verteilung von bezahlbarem Wohnraum, um keine Spaltung von Personengruppen durch Einkommensunterschiede in den Wohngebieten zu haben.

(Teilnehmerin, 34 Jahre, Berlin): “ [...] dass für mich lebenswert auch bedeutet, dass jeder so seinen Platz hat.“ (Anm. Redaktion: Bezogen auf den Flächenverbrauch von Verkehrsteilnehmern)

(Teilnehmerin, 34 Jahre, Berlin): „Also das finde ich ist schon für mich auch lebenswert, dass eben dieses Miteinander gut funktioniert und (das) dann auch auf diese unterschiedlichen Verkehrsformen oder Mobilitätsformen abgestimmt wird.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin): „Diesen Aspekt finde ich gar nicht so unglaublich oder visionär, dass öffentliche Verkehrsmittel auch für diese Personen (Anm. Redaktion: Geringverdienende) zugänglich sind, denn mit 800 € kann ich mir kein Auto leisten, damit kann ich mir kein Taxi leisten, damit kann ich maximal Fahrrad fahren, aber als älterer Mensch, vielleicht noch mit Gebrechen, kann ich das auch nicht mehr [...].“

(Teilnehmerin, 69 Jahre, Berlin): „Aber als lebenswerte Stadt finde ich, dass es für alle lebenswert sein sollte, auch für die alten Leute, die nicht mehr Fahrrad fahren können, dass auch für diese Leute etwas gemacht wird...“

(Teilnehmerin, 26 Jahre, Berlin): „(...) aber für mich ist Lebensqualität, dass ich mit relativ wenig Geld in Berlin ganz gut leben kann.“

(Teilnehmer, 59 Jahre, Berlin): „[...] und nicht haben möchte, dass Ghettos in dieser Stadt entstehen, eben aufgrund von steigenden Mieten im Kernzentrum der Stadt,

auch im Speckgürtel, und dass dorthin die Menschen verdrängt werden, die sich, ich sage mal, ein qualitativ anspruchsvolleres Leben nicht einfach so leisten können [...].“

Sicherheit

Als ein weiterer Faktor, der zur Lebensqualität der Teilnehmenden beiträgt, wurde die Sicherheit genannt. Darunter fällt zum einen das persönliche Sicherheitsempfinden, wie z.B. bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln zu verschiedenen Tageszeiten oder bei der Bewegung im öffentlichen Raum:

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin): „was aber eben letztendlich hinsichtlich der Mobilität mir wichtig ist, ist dass ich, wenn ich mich im öffentlichen Raum bewege, eine gewisse Sicherheit habe. Sei es nun, wenn ich mal auf Bahnhöfen bin, dass ich mich nicht belästigt fühle, [...], dass letztendlich Obdachlose ihre Unterkunft da bilden, dass man da in der Stadtplanung gucken muss: Sind die Obdachlosen nicht anders zu versorgen? Was ja häufig auch mit Aggressivität oder Unwohlsein zu tun hat, und kann man das nicht verlagern? [...].“

Zum anderen haben die Teilnehmenden auch die Verkehrssicherheit thematisiert. Dies bezog sich auf die gegenseitige Rücksichtnahme von am Verkehr Teilnehmenden und die infrastrukturellen Aspekte, wie z.B. Sicherheit von Straßenübergängen und Beleuchtung sowie sichere Fahrradwege:

(Teilnehmerin, 42 Jahre, Teltow): „ich hatte nicht das Bedürfnis wegzuziehen. Also zumindest nicht aus Gründen der Mobilität, sondern bei mir war es dann auch mehr Platz, also mehr Platz für die größere Familie dann. Auch in gewisser Hinsicht Sicherheit, aber weniger meine als die meiner Kinder.“

(Teilnehmerin, 30 Jahre, Berlin): „Und zum Thema Sicherheit. Da wohne ich direkt an der Hauptstraße, also direkt an der Ecke, wo eine Hauptstraße ist und immer, wenn wir (Anm. Redaktion: unterwegs mit Kind) die Hauptstraße überqueren auf der Insel, dann haben wir echt Angst, weil die so schmal ist.“

(Teilnehmerin, 37 Jahre, Teltow): „So der Punkt Ruhe, Sicherheit, zum Beispiel würde ich im Tempelhof nicht so gerne wohnen wollen, das wäre mir zu voll, aber ich komme auch vom Land, daher ist das schon eine ziemliche Kompromisslösung, Teltow [...].“

(Teilnehmer, 60 Jahre, Falkensee): „Diese Fahrradverbindungen, dass man hier im Prinzip zwischen, ich sage mal, Punkten durchaus Verbindungen schafft... Zum Beispiel kann ich mir vorstellen, an der Spree lang, ein bisschen Ausbau Fahrradweg, Fußgängerweg, [...] weg, völlig abseits vom normalen Straßenverkehr in die Richtung... wo ich eine gute Verbindung untereinander habe, könnte ich mir durchaus vorstellen, dass ich mich entspannter, auf das Fahrrad setze und hier an der Spree lang bis Berlin Mitte auf vernünftigen Fahrradwegen fahre, im Prinzip einfach, weil es schön ist, da lang zu fahren und trotzdem relativ zügig in der Stadt bin... Das wäre für mich zum Thema lebenswerte Stadt durchaus ein Aspekt, solche Sachen zu

berücksichtigen.

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin): „[...] In der Sicherheit, mag auch an meinem mittlerweile zunehmenden Alter liegen, ich finde die Beleuchtung nachts, wenn es auch noch regnet, sind zum Teil die Straßenbegrenzungen, [...] da sieht man fast die Begrenzung nicht mehr.“

Mobilität beeinflusst Lebensqualität positiv

Mobilität trägt nach Aussagen der Teilnehmenden zur Lebensqualität bei, wenn sie für alle (jeden Alters, Einkommens, Herkunft etc.) zugänglich ist. Des Weiteren ist es wichtig, dass viele Orte der Stadt durch ein Mobilitätsangebot erreichbar sind und dies in einer angemessenen Zeit:

(Teilnehmer, 51 Jahre, Falkensee): „Also ich persönlich habe mich entschieden in der Peripherie zu wohnen, weil es dort eher ruhiger ist und für Kinder gut geeignet, bin aber heilfroh darum, dass bei uns die Verkehrsanbindung relativ gut ist.“

(Teilnehmer, 57 Jahre, Falkensee): „Und natürlich ist die Qualität der Stadt - bemisst sich auch daran: wie gut erreiche ich das? Für mich persönlich: Arbeitsweg - ich muss nach Steglitz - öffentlich brauche ich mindestens doppelt so lange als mit dem Auto. Mit dem Auto komme ich auf ein Drittel der Zeit.“

Mobilität fördert soziale Teilhabe

Mobilität wurde von den Teilnehmenden auch als Schlüssel für soziale Teilhabe identifiziert und somit als Faktor für Lebensqualität in den Diskussionen erwähnt. Mit sozialer Teilhabe ist gemeint, dass sowohl soziales Miteinander (z.B. in der Freizeitgestaltung) durch Mobilität auf privater Seite ermöglicht wird als auch kulturelle, bildungsbezogene und öffentliche Veranstaltungen erreichbar sind. Dies wiederum ist auch auf den Umstand zurückzuführen, dass wir nicht nur kurze Wege und fußläufig erreichbare Einrichtungen des täglichen Bedarfs haben, sondern auch für alltägliche Bedürfnisse Mobilität notwendig ist. Darüber hinaus ist die Freizeit, je nach Geschmack und individuellen Bedürfnissen, auch über die ganze Stadt zu gestalten und für sozialen Kontakt wird Mobilität notwendig:

(Teilnehmer, 36 Jahre, Berlin): „Also wenn man es vergleicht in Schmargendorf werden um 8 Uhr abends und samstags noch die Bürgersteige hochgeklappt und in Kreuzberg und Friedrichshain da steppt der Bär, da sind die Kneipen offen und so weiter. Und wenn ich das haben will, dann ziehe ich das dahin [...], aber ich habe mir gesagt zum Beispiel ich für mich persönlich brauche das gar nicht. Ich fahre gerne hin und mache dann auch und dann fahre ich wieder zurück in meine kleine wohlige Insel, wo ja alles schön ruhig ist und morgens gehe ich dann zum Bäcker der mich dann begrüßt ‚na hallo wie geht's dir denn, was hast du denn‘ und das ist für mich auch Lebensqualität und wenn dann noch ein bisschen grün hat und das hat man ja auch, [...] dann hat man eigentlich alles was man braucht das ist für mich Lebensqualität.“

(Teilnehmerin, 26 Jahre, Berlin): „Und für mich ist Lebensqualität, dass ich mir mit sehr sehr wenig Geld, also als Studentin leisten kann, dass ich ständig mobil bin- also mit Studententicket- kann ich günstig überall hinfahren.“

(Teilnehmer, 20 Jahre, Teltow): „[...] relativ schnell war für mich war es nicht mehr Lebensqualität jetzt unbedingt im Grünen zu leben, sondern auch dieses: ja man wohnt halt da, es ist halt diese Insel, wo man schläft und sonst geht man halt nach Berlin. Deswegen ist für mich Berlin ebenso eine lebenswerte Stadt, so diese Möglichkeiten zu haben, dass man dann wirklich machen kann was man möchte und dass alles irgendwie erreichbar für einen ist.“

(Teilnehmer, 60 Jahre, Falkensee): „Zum Thema lebenswerte Stadt, also was für mich, bin ja in der Stadt groß geworden, alter Spandauer... Was für mich ein wesentlicher Punkt ist quasi nicht zu weit weg gezogen zu sein von der Stadt ist, dass man quasi Dinge, Kultur, relativ zugänglich hat. Ob das Museen sind, ob das Konzerte sind, ob das sonst irgendwas ist.“

Individualverkehr/Bequemlichkeit

Als ein Teilaspekt der Mobilität wurden auch von einigen Teilnehmenden die Vorzüge des Individualverkehrs (z.B. eigenes Auto) im Gegensatz zum kollektiven Verkehr (öffentliche Verkehrsmittel) erwähnt. Hier wurde besonders die Flexibilität der Nutzung als persönliche Freiheit beschrieben sowie die Bequemlichkeit, die von den betroffenen Personen als lebenswert empfunden wurde. Darüber hinaus wurden schnelle und ununterbrochene Wege als bequem und vorteilhaft erwähnt. Die Bevorzugung des Individualverkehrs und die Freiheit, diesen auch zukünftig weiter nutzen zu können, standen im Konflikt mit weiteren Zukunftsvisionen, die in Kapitel 4.3 erläutert werden.

(Teilnehmerin, 34 Jahre, Berlin): “Ich habe einen Vorschlag (Anm. Redaktion: Vorrednerin schlug autofreien Sonntag vor) gerade ... so ja die Freiheit ich möchte jetzt am Sonntag wegfahren und ich möchte mir das jetzt nicht verbieten lassen.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Teltow): „Also für mich bedeutet in einer lebenswerten Stadt... Also Mobilität bedeutet für mich ganz viel. Ich möchte flexibel sein, ich möchte schnell dorthin kommen wo ich hinkommen möchte. Ich fahre auch an sich ganz gerne Auto, es macht mir nichts, für mich ist nur nochmal wichtig, lebenswerte Stadt glaube ich, ist dieser Zeitfaktor, schnelle Erreichbarkeit, finde ich nochmal ganz wichtig, überall hin zu kommen... Aber auch in einer lebenswerten Stadt möchte ich einen Ausbau von Verbindungsstraßen.“

Mobilität beeinflusst Lebensqualität negativ

Mobilität und damit entstehende Verkehrsströme können allerdings auch negative Folgen haben, die die Lebensqualität der Stadt- und Umlandbewohnenden einschränkt. Hierzu gehören zum einen Platzmangel durch ruhenden Verkehr (parkende Autos) oder Stau, Umweltbeeinträchtigung durch z.B. Durchgangsverkehr und damit verbundene Gesundheitsrisiken sowie

auftretende Sicherheitsmängel. Auch lange Fahrtstrecken wurden zum Teil als negativer Einschnitt in die Lebensqualität empfunden. Die Behebung dieser Mängel würde im Umkehrschluss mehr Lebensqualität bedeuten:

(Teilnehmerin, 34 Jahre, Berlin): „Also ich bräuchte am Spandauer Damm da eine zweispurige Straße. Ich brauche da nicht bei mir vor der Nase drei Spuren, oder sechs dann halt, in dem Fall sogar für beide Richtungen, aber irgendwo muss man ja irgendwie auf alle eingehen und ich finde halt auch, dass Autos auch unter Umweltaspekten irgendwo schon in gewisser Weise auch - nicht, weil ich jetzt kein Auto habe, aber, weil es auch irgendwo für die Gesundheit langfristig nicht vertretbar ist - auch ein bisschen wieder zurückgedrängt werden müssten.“

(Teilnehmer, 26 Jahre, Berlin): „Was jetzt auch noch ein schöner Punkt wäre, wenn in diesen Wohngebieten der motorisierte Individualverkehr einfach stark eingeschränkt werden würde.

(Teilnehmerin, 63 Jahre, Falkensee): „die Lebensqualität hat für mich insofern nachgelassen, weil der Verkehr zugenommen hat, die Lautstärke hat zugenommen, die Umweltverschmutzung hat zugenommen und ich wollte tatsächlich an den Stadtrand, weil wir Bäume auf dem Grundstück haben und die umarmen können, das hört sich recht komisch an, aber ich bin da aus dieser Ökogeneration und es hat für mich die Qualität erhöht.“

(Teilnehmer, 28 Jahre, Berlin): „Mir wäre noch wichtig Ruhe, ich bin ja in Weißensee das ist ja eigentlich schon eine ruhigere Ecke, aber was ich schön finde wäre, wenn einfach die Straßen ruhiger wären, wenn also weniger Autos fahren würden und wenn also die Straßen nicht nur den Autos gehören würden, wenn man einfach auf die Straße gehen könnte.“

(Teilnehmerin, 53 Jahre, Berlin): „[...] was mir noch wichtig ist, ist saubere Luft und ich würde mir wünschen diesen ganzen Lkw-Verkehr bitte nicht mehr durch die Stadt, sondern, dass man vielleicht irgendwie so Umgehungsstraßen baut.“

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Berlin): „Es gehört auch zur Lebensqualität, dass man die Straße mal so nutzen könnte. Also wenn zum Beispiel jetzt Sternfahrt ist oder so etwas und da gar keine Autos fahren da merkt man erstmal wie leise das ist und dass man doch Straßen viel besser für andere Sachen nutzen kann und außerdem ist die Luftqualität natürlich viel besser. Also man könnte zum Beispiel auch mal wieder autofreie Sonntage einführen in Berlin, gab es schon mal.“

(Teilnehmerin, 34 Jahre, Berlin): „Das ist das eine, das andere ist aber ich möchte ja auch das Fenster öffnen können und auch durchatmen können und nicht wieder da kommt hier ein alter LKW vorbei und der verdirbt mit die Luft.“

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Teltow): [...] ich habe mir das Teltow deswegen rausgelegt, da es relativ nah zu meiner Arbeitsstelle ist, und ich morgens nicht eine Stunde durch die Stadt fahren muss, das würde ich nicht machen... das ist verschwendete Lebenszeit für mich.

4.3 Fragerunde 3: Visionen für Berlin 2050

Unterkategorien zum Thema „Wünsche für das Leben in Berlin 2050“

- **Mobilität entkoppelt von privatem Besitz**
- **Kostenloser, flächendeckender ÖPNV**
- **Rücksichtsvolles Nebeneinander von allen am Verkehr Teilnehmenden**
- **Digitalisierung für bedarfsgerechte Mobilitätslösungen/ bessere Organisation von Verkehrsströmen**
- **Mehr öffentlicher Raum durch weniger Autos in der Stadt/ autofreie Innenstadt**
- **Saubere Luft und erhaltene Freiflächen**
- **Diverse Stadtquartiere mit guter Nutzungsmischung**
- **Großraum Berlin (keine Ausgrenzung von Randgebieten durch Verwaltungsgrenzen)**
- **Individualverkehr weiterhin möglich**
- **Zugang zu Mobilität für alle (Barrierefreiheit, Erschwinglichkeit, Qualität der Infrastruktur, Zuverlässigkeit)**
- **Gerechte Flächenverteilung für alle am Verkehr Teilnehmenden**
- **Keine Verdrängung aus den Quartieren (Hohe Mieten)**

Erläuterung:

In einer dritten Fragerunde wurden die Teilnehmenden gefragt, wie sie sich das Leben in Berlin im Jahr 2050 vorstellen. Dabei ging es vor allen Dingen um Aspekte, die direkt mit dem Thema Mobilität zu tun haben, wie die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs oder bedarfsgerechte Mobilitätslösungen, aber auch um Themen, wie effiziente Flächennutzung in der Stadt. Insgesamt kann gesagt werden, dass sehr viele verschiedene Aspekte angesprochen wurden, die hier so umfassend wie möglich abgebildet werden sollen. Vorschläge zur Umsetzung von Einzelmaßnahmen, z.B. bei der Infrastruktur, wurden teilweise in der Berichterstattung vernachlässigt, vielmehr wurden hauptsächlich Diskussionsschwerpunkte nachvollzogen. Gleichzeitig bildeten sich Themen heraus, die besonders oft und aus besonders vielen verschiedenen Blickwinkeln diskutiert wurden, wie die Sicherheit bei Nutzung verschiedener Verkehrsmittel, Individualverkehr und geteilte Mobilität, Anbindung und Taktung von öffentlichen Verkehrsmitteln sowie Luftverschmutzung und Grün in der Stadt.

Mobilität entkoppelt von privatem Besitz (autonomes Fahren/ Minibusse/ geteilte Mobilität)

Eines der Themen, zu denen besonders angeregt diskutiert wurde, war die Entwicklung von Zukunftslösungen, wie fahrerlose Transportmittel (autonomes Fahren) oder Technologien, die zur Entkopplung von Mobilität und privatem Besitz führen, wie z.B. durch die bessere Steuerung von Verkehrsströmen über digitale Oberflächen, wie z.B. Apps. Darüber hinaus wurde über die bessere Auslastung von Verkehrsmitteln gesprochen, wie beispielsweise durch das Einsetzen von kleineren Fahrzeugen, wie z.B. Minibusse, die mehrere Personen transportieren können und regelmäßig z.B. auch autonom in den einzelnen Stadtteilen verkehren. Weiterhin wurde auch der Wunsch nach mehr Beteiligung an Entscheidungen der Politik in der Stadtentwicklung mit Hilfe von digitalen Medien geäußert:

(Teilnehmerin, 34 Jahre, Berlin): „[...] ich kann mir schon vorstellen, dass es den Individualverkehr noch gibt, aber es gibt nicht mehr diese Besitzverknüpfung [...] ich stelle mir vor, ich gehe hier raus auf die Straße [...] und sage halt ‚Ich will jetzt irgendwie von da nach da fahren‘, und dann hält irgendwie ein selbstfahrendes Fahrzeug an und nimmt mich mit.“

(Teilnehmerin, 40 Jahre, Berlin): „Also ich bin voll auch mit dieser Automatisierung des Fahrens, dass wir nicht mehr selber fahren müssen - sehe ich in dreißig Jahren.“

(Teilnehmerin, 42 Jahre, Teltow): „Also ich glaube Mobilität ist immer der Dreh- und Angelpunkt auch so eine Gesellschaft miteinander zu verknüpfen. Im wahrsten Sinne des Wortes. Und diese Ideen von - das muss ja gar kein selbstfahrendes Auto sein, aber so Kleinbusse quasi. Also viel individuellere öffentliche Verkehrsmittel.“

(Teilnehmerin, 26 Jahre, Berlin): „Also das wären halt verschiedene Entwürfe. Also das eine, wenn man jetzt halt wirklich davon ausgeht, dass man Autos automatisieren kann, dass sie selbst fahren und das ist dann quasi so was wie automatisierte Taxis gibt also das so wie ein Kleinbus quasi, das wäre eine Überlegung. Das wird natürlich das Verkehrsproblem nur begrenzt lösen. Also da hätte man immer noch die Lärmbelastung. Ich stell mir das schon eher wie mit größeren Bussen und größere U-Bahnen und S-Bahnen vor.“

(Teilnehmer, 59 Jahre, Berlin): „[...] hier muss ich mal recht geben, SUV eine Person aber für sieben Personen Platz, nein gibt es nicht mehr. Gibt es ein Verbot, wirklich nur für eine Person gibt es dann Carsharing[...] Carsharing ein oder zwei Personen, wirklich dem Bedarf gerecht, die man fahren kann in der Stadt und dann noch kostenlos parken, so wie es eigentlich heute mit Carsharing ist. Carsharing ist mittlerweile recht begrenzt es gibt da Bezirke, wenn du die erreicht hast ist eine Grenze wehe dem du fährst darüber hinaus, dann hast du schon ein Problem und wirst davon ausgeschlossen und deswegen, da muss man jetzt auch mal ein bisschen globaler denken.“

(Einwurf Teilnehmerin): „Wichtig ist vielleicht auch noch zu sagen, dass er nicht Privatisiert werden darf der öffentliche Nahverkehr.“

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Teltow): „Meine Vision ist, dass sich der Individualverkehr verändert. Ich denke, dass im Jahr 2050 wir autonome Fahrzeuge haben werden, vielleicht nicht als Omnibus, aber ich denk da an sowas wie Mini-Busse, die uns dann per App kurzfristig einsammeln, und das Ganze noch optimiert wird, dass nicht jeder alleine da fährt, sondern da gibt es ein Rhythmus, dass das für alle Leute zeit- und wegetechnisch und umwelttechnisch optimiert wird und uns von A nach B bringt.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Teltow): „Dass man anruft und dann kommt der Bus vorbei, oder es gibt Sammelpunkte, da kann man hingehen... gerade auch wenn man älter wird und vielleicht selbst nicht mehr fahren kann. Bis dahin finde ich noch ganz wichtig: Ich bin ein großer Fan von e-Mobilität und das wäre mein Traum, ich habe früher mal einen Smart gefahren, fand ich super, auch mit Parkplätzen... So kleine Autos, nicht mehr diese riesigen... Kleine Autos, e-Mobil, und dass man damit... das auch überall aufladen kann, ist für die Stadt optimal...“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin): „[...] dass wirklich der öffentliche Nahverkehr weiter unter der Erde ausgebaut wird und zum Teil auch Busse ersetzen kann, die im Stau stehen...“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin [2]): „Da kann ich nur unterstützen, dieses autonome Fahren, obwohl ich selbst sehr gerne fahre und selbst die Kontrolle habe... Ich denke aber [...] wenn man von 2050 ausgeht, dann muss es so kommen und die Leute müssen sich umgewöhnen... Öffentlicher Verkehr, wie gesagt, günstig oder umsonst... Kleine Mini-Busse, die einen irgendwo abholen... Am besten überall Solartechnik, die e-Autos auflädt... Da muss so viel reingearbeitet werden [...]Das ist die Entwicklung, die wir machen müssen, die wir nehmen müssen.“

(Teilnehmer, 55 Jahre, Berlin): „Man könnte ja, diesen öffentlichen Raum der zugeparkt ist, mal ent-parken und ent-individualisieren, und dann muss auch der Lieferverkehr nicht mehr in zweiter Reihe stehen. Ich kann verstehen, dass die ihre Probleme haben. 2050 fällt mir das nicht mehr auf, da kann ich bei Amazon bestellen ohne ein schlechtes Gewissen zu haben... Und das kommt, das schädigt nicht die Umwelt und es stört niemanden.“

Kostenloser flächendeckender ÖPNV

Die Möglichkeit zur kostenlosen Nutzung von öffentlichem Nahverkehr wurde von einigen Teilnehmenden angesprochen. Es entstand hier der Eindruck, dass viele Teilnehmende sich einig waren, dass diese Option einmal ausprobiert werden sollte. Bei dieser Diskussion standen die Idealvorstellung und der Wunsch der Teilnehmenden im Vordergrund, nicht die technische oder finanzielle Umsetzbarkeit:

(Teilnehmer, 51 Jahre, Falkensee): „[...] ich bin kein Utopist, der jetzt an selbstfahrende Autos in Masse glaubt, sondern tendiere eher zu dieser Optimierung von öffentlichen Verkehrsmitteln [...] dass das viel effizienter wird, dass man auch auf diesem Wege die Menschen, die hier sind, hin- und her bewegt [...]“

(Teilnehmer, 60 Jahre, Falkensee): „jeder kriegt automatisch im Prinzip sein BVG-Ticket, das zahlt er ja sowieso mit Steuern. Umland müsste man anders betrachten, da vergesse ich jetzt Brandenburg, aber zumindest in Berlin, jeder bekommt automatisch mit Wohnsitz, indem man hier Steuern zahlt, sein Umwelt-Ticket. Das wäre im Prinzip auch meine Vision, dass ich auch, ich sag mal, dass ich eine öffentliche Nahverkehrsstruktur habe, die auch zeitnah mich innerhalb des Berliner Gebiets [...] in vertretbarer Zeit von überall hinbringt, und ich mir keinen Kopf drum machen muss, dass ich da nicht hinkomme oder sowas und gezwungen bin, das Auto zu nehmen.“

(Teilnehmer, 59 Jahre, Berlin): „Ich wünsche mir auch, dass Nahverkehr [...] unentgeltlich stattfinden kann, für jeden der hier Steuern zahlt...“

Rücksichtsvolles Nebeneinander von allen am Verkehr Teilnehmenden

Ein rücksichtsvolles Verhalten aller am Verkehr Teilnehmenden untereinander war unter allen anwesenden Teilnehmenden Konsens:

(Teilnehmerin, 69 Jahre, Berlin): „[...] ich finde, habe ich vorhin auch schon gesagt, ein Miteinander aller Verkehrsteilnehmer, ein Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel [...] gut [...]“

(Teilnehmer, 55 Jahre, Berlin): „Ich würde mir Richtung 2050 wünschen, dass es irgendwie geschafft wird, dass das Einhalten von Regeln attraktiv ist, dass das belohnt wird... oder dass es geahndet wird, das ist die einfachere Methode... aber nichts zu tun und zuzugucken, das ist ein ganz ungünstiger Faktor.“

Digitalisierung für bedarfsgerechte Mobilitätslösungen/bessere Organisation Verkehrsströme

Eine bessere Organisation von Verkehrsströmen, unter anderem mit Hilfe moderner Technologien, wurde sich von vielen Teilnehmenden gewünscht. Beispielsweise könnten S- und U-Bahn bedarfsgerecht eingesetzt oder Apps genutzt werden, die mit Hilfe von Echtzeitinformationen dem/der Nutzenden individuelle Lösungsvorschläge unterbreiten können. Außerdem wurde auch der Aspekt genannt, Verkehr gänzlich durch z.B. Internetnutzung zu vermeiden:

(Teilnehmerin, 34 Jahre, Berlin): "Also wir müssen mal gucken, wie sich das mit den ganzen Datenerhebungen entwickelt, aber wir waren letztes Jahr in Singapur und da wird ja auch sehr viel von den Daten der Menschen erfasst. Wer bewegt sich wie wohin? Dieses öffentliche Verkehrssystem ist schon sehr überwachend. Also diese Zugtaktung, wenn da irgendwie oben in der Station mehr Leute reinkommen, wird da ein zusätzlicher Zug reingeschoben und dann fahren die jede Minute. Und irgendwie glaube ich, dass so eine Optimierung da auch noch stattfinden werden wird, weil es einfach günstiger ist, wenn irgendwie drei Leute in die eine Richtung fahren, anstatt jeder mit seinem eigenen Fahrzeug.“

(Teilnehmer, 20 Jahre, Teltow): „[...] dann denke ich mir halt so, dass es gerade für die Zukunft eine Vision wäre [...] dass man es wirklich schafft Menschenströme ein bisschen besser zu organisieren, zu planen.“

(Teilnehmer, 20 Jahre, Teltow): „[...] dass vielleicht wirklich so etwas eingeführt wird wie ein RushHour Zeitplan [...] alle zwei Minuten von mir aus kommt und er dann halt irgendwie ich weiß nicht welche Zeit jetzt dafür am besten ist um 19:50 Uhr oder so eher dann ein bisschen weniger fährt, dass man das irgendwie so ein bisschen verteilt, dass die Menschen besser an den verschiedenen Orten ankommen, das sind so die Ideen.“

(Teilnehmerin, 30 Jahre, Berlin): „[...] was mir so ein bisschen fehlt ist noch ein bisschen Klarheit, wo kann ich jetzt lang fahren oder langgehen. Also ich habe ich habe eine Zeit lang in Shanghai gewohnt, da ist die U-Bahn sehr modern und da ist es wirklich so man steigt aus der U-Bahn aus und man muss nicht gucken wo gehe ich hin, sondern es gibt überall an den Wänden auf dem Boden sind verschiedene Farben zu sehen so Linien da kann man seine nächsten S-Bahn Linie zu der man muss praktisch hinterherlaufen.“

(Teilnehmer, 60 Jahre, Falkensee): „Ich denke der Kern ist [...] die Verkehrsträger optimal zu vernetzen dabei... Wenn ich außerhalb bin, da kommt zum Beispiel eine Fahrkabine, fährt mich zu meinem Regionalzug, der fährt mich innerhalb von 20 Minuten in Berlin, hier nehme ich die U-Bahn um weiter zu kommen [...] Darauf muss es ganz stark abgestellt werden, dieses Zusammenspiel, müsste optimal abgestimmt werden, dass es zuverlässig ist, mit einer vernünftigen Taktung. Das ist eigentlich das Thema: Verlässlichkeit und Taktung.“

(Teilnehmer, 60 Jahre, Falkensee): „Ich habe noch einen Aspekt [...] Und zwar, Vermeidung von Mobilität, wenn ich nicht vernünftige Datenanbindung habe. Denn dann habe ich damit auch andere Möglichkeiten der kooperativen Zusammenarbeit und muss nicht immer persönlich mit Leuten zusammentreffen.“

(Teilnehmer, 59 Jahre, Berlin): „[...] ich wünschte mir auch, dass das Internet... die Medien, dazu genutzt werden, die Bürger mehr zu beteiligen an diesen Planungen, so wie man heutzutage alle 4 Jahre die Option hat, irgendwen zu wählen und danach mundtot ist, wünsche ich mir, dass sich auch in dieser Richtung etwas tut... Dass die Bürger mehr eingebunden werden in Entscheidungen, wie auch die Gelder der Stadt verwendet werden und dass quasi die Politik, die Macher, sich nicht in einem Selbstbedienungsladen bewegen. Das wäre was ich mir wünschen würde.“

(Teilnehmer, 50 Jahre, Berlin): „Ich denke [...] wir liegen zeitlich hoffentlich weiterhin als kulturelles Zentrum und politisches Zentrum Europas und in 2050 hoffe ich mal das Berlin diesen Weg aus meiner Sicht gerade begeht nämlich also Innovation voranzutreiben in der Digitalisierung zum Beispiel aus meiner Sicht eine ganz große Rolle zu spielen.“

Mehr öffentlicher Raum durch weniger Autos in der Stadt/Autofreie Innenstadt

Sehr viele Teilnehmende wünschten sich, dass bis zum Jahr 2050 deutlich weniger Pkw in der Stadt unterwegs sind. Insbesondere wurde oft angesprochen, dass beispielsweise die Innenstadt komplett autofrei sein könnte. Hier herrschte größtenteils Konsens. Es wurden von den Teilnehmenden viele Vorteile identifiziert, die eine autofreie Stadt haben könnte. Insbesondere wurde bei dieser Diskussion der Wunsch nach sauberer Luft ausgedrückt, aber auch mehr Platz für Fahrradfahrer, Fußgänger oder für Wohnraum und öffentlich nutzbare Räume:

(Teilnehmerin, 53 Jahre, Berlin): „Ich würde mir wünschen als Vision, dass das Auto nicht mehr so ein Stellenwert hat.“

(Teilnehmerin, 42 Jahre, Teltow): „Also ich glaube die Idee der autofreien Innenstadt, die würde ich tatsächlich für 2050 super finden...“

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Berlin): „Wenn wir doch Straßen haben, wieso sollen wir die Straßen auch nicht mehr benutzen? Aber eben auf eine umweltfreundlichere und sozialere Art.“

(Teilnehmerin, 30 Jahre, Berlin): „[...]“ dass man mehr Raum nutzen könnte, wenn die Straßen nicht mehr so breit wären, würde ich mir wünschen, dass ganz breite Bürgersteige und mehr Grünflächen an den Seiten gibt, von den Straßen. Und Marktplätzen auch, alternative Märkte, dass man selbst vor der Haustüre mal einen Stand öffnen kann, ohne gleich eine hohe Gebühr zahlen zu müssen, dass man mit seinen Nachbarn Dinge tauscht. Das wäre so ideal.“

(Teilnehmer, 20 Jahre, Teltow): „[...] Leute müssen sich besser organisieren, dass sie gemeinsam fahren in einem Auto, weil wenn fünf Leute im Auto sind dann sind die fünf Autos dahinter quasi nicht existent.“

(Teilnehmerin, 53 Jahre, Berlin): „[...] am coolsten fände ich wenn Berlin irgendwie die Innenstadt autofrei wäre einfach als Vision Innenstadt autofrei –bums- und dann gucken kriegt man das irgendwie Drumherum irgendwie anders organisiert, das wäre für mich so eine Vision.“

(Teilnehmerin, 26 Jahre, Berlin): „[...] ich wünsche mir auch einfach, dass Großstädte vom privaten Autoverkehr frei sind. Also, dass quasi privater Autoverkehr in Großstädten irrelevant geworden ist, dass halt alles über öffentliche Verkehrsmittel [...] wird.“

(Teilnehmer, 36 Jahre, Berlin): „So stelle ich mir das vor genau, dass die Mobilität individueller wird, dass [...] sich nicht jeder ins Auto setzt und das Ding irgendwo nur abstellt und einfach Platz wegnimmt, weil den Platz kann man auch anders nutzen. Ich kann ja noch mehr Grünflächen entstehen lassen, da wo Parkplätze sind unnötigerweise. Ich kann den Bordstein verbreitern, so dass das so eine Art Promenade wird, wo ich herlaufen kann. Da können Straßenfeste entstehen da wo jetzt Autos stehen. Also wie gesagt diese Autos müssen, diese Vielzahl von Autos, die in den Städten

rumstehen, rumstehen einfach nur über den Tag hinweg, die könnte man wirklich minimieren, dann sähe die Stadt auch noch schöner aus."

(Teilnehmerin, 63 Jahre, Falkensee): „Ich stelle mir vor, dass wirklich der Autoverkehr weitestgehend runter reduziert wird. Ich wünsche mir vor allen Dingen von Herzen die Schadstoffemission, also ich finde Verbrennungsmotoren sind neandertalarmäßig in meinen Augen, die haben eigentlich nichts mehr auf dieser Welt zu tun. Ich finde öffentlicher Verkehr, Nahverkehr und reinfahren in die Stadt müsste generell umsonst sein. Das kostet einfach mal gar nichts, die Leute fahren zur Arbeit und damit basta [...] Und auch keine Alternativen, da bin ich absolut alternativlos und sehr radikal. Ich finde die Zulieferer und so weiter, die müssten alle auf alternative Energie umsteigen. Man kann Autos entwickeln und LKWs entwickeln, man kann das auf die Schiene bringen. Es [...] gibt genügend Möglichkeiten die Ölindustrie ist einfach zu groß das nervt mich total, deswegen hängen wir immer an diesen blöden Verbrennungsgeschichten fest und Schädigen uns. Meine Vision von der Stadt ist, dass es noch mehr Grün gibt, die Straßen auf keinen Fall verbreitert werden, weil sonst wirklich noch mehr Autos reinfahren. Leute nur reinkommen, wenn die umweltfreundlichen Techniken sozusagen befahren. Überall wenn man in die Stadt rein kommt sich umsonst E-Bikes oder Bikes oder E-Roller mieten kann einfach so, dass die so großflächig über die Stadt verteilt sind, dass keiner mehr Probleme hat individuell irgendwo hinzukommen. Nachts die Busse müssen keine großen Gelenkbusse sein die fahren, sondern die können auch auf Alternativenenergie umsteigen und man kann auch Busse anfordern zum Beispiel. Es gibt auch Städte, wo Busse angefordert werden. Es könnten Apps die entwickelt werden. Also es gibt vielfältige Möglichkeiten. Ich finde es sollte mehr Bäume gepflanzt werden, es sind immerhin, ich glaube 20000 Bäume umgekippt beim letzten Sturm, nicht bei Frederike, sondern davor. Wesentlich mehr Bäume, wesentlich mehr Grünlandschaften[...] zum Beispiel könnten wir Wassertaxis einführen. Wir haben eine Menge Wasser in Berlin, wo man sich drauf bewegen kann. [...] Dann natürlich selbstverständlich also Fahrräder, wenn man individuell in öffentlichen ohne Geld mitzunehmen, weil da gibt es gar keine Frage, und da müssen Möglichkeiten für geschaffen werden und wie gesagt nachts Busse auf Abruf. Ich weiß das gibt irgendwo im Umland [...] finde ich sehr sehr toll, dass man anruft und sagt ich bin hier ich möchte jetzt da und dahin. Kleine Busse, kleine Trams abends, wenn nicht mehr so viel Verkehr ist selbstverständlich. Das könnte man letztendlich alles wesentlich besser organisieren. Und nur die Autos dürfen rein, die alternativ Betrieben werden. Keine Schadstoffe mehr, ich bin da absolut dagegen. Ich bin da ganz radikal wir werden nämlich in 30 Jahren nicht mehr atmen können und deswegen nervt mich das so."

(Teilnehmer, 55 Jahre, Berlin): „2050 würde ich mir vorstellen, vielleicht für mich, aber sicher für meine Kinder, dass es insgesamt weniger Verkehr gibt, das haben wir, glaube ich, alle festgestellt, dass gerade der Innenstadtverkehr braucht an diesen Tangenten [...] Weniger Verkehr..."

(Teilnehmerin, 37 Jahre, Berlin): „Ich würde mir vorstellen, dass man in der Zukunft [...] weniger Autos auf der Straße hat [...] Ich denke schon, der öffentliche Nahverkehr [...] Da wird kein Busfahrer mehr drinsitzen, es wird auch keinen S-Bahn-Fahrer mehr geben... Braucht man eigentlich nicht..."

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin [2]): „Aber warum kann man da nicht verhindern in Zukunft, dass es diese Autos nicht mehr gibt, oder dass diese Autos nicht mehr in Berlin fahren dürfen? (Anm. Red. Sie meint sehr leistungsstarke PKW) Das wäre eine Vision.“

Individualverkehr muss weiterhin möglich sein

Gegenteilig zu den Wünschen für einen stark gemeinschaftlich ausgerichteten öffentlichen Nahverkehr wurde von einigen Teilnehmenden Wert daraufgelegt, die Möglichkeit zur Nutzung von Individualverkehr auch in Zukunft zu erhalten. Den Teilnehmenden war in diesem Zusammenhang wichtig, dass dann umweltfreundliche Technologien zum Einsatz kommen, sodass die Umwelt und andere Bewohner*innen der Stadt nicht belastet werden:

(Teilnehmer, 54 Jahre, Teltow): „[...] deshalb denke ich auch, wir müssen eine Situation haben, wo wir durchaus noch einen Individualverkehr an allen Stellen in Berlin haben, weil die Leute, die sind dann trotzdem nicht mehr so fit, dass sie jetzt ihren schweren Einkauf irgendwo hinschleppen können.“

(Teilnehmer 50 Jahre, Berlin): „Und eine lebenswerte Stadt ist für mich eigentlich, die es nach wie vor ermöglicht auch den Individualverkehr zu ermöglichen. Sauberen Individualverkehr, aber Individualverkehr [...] dieser Freiheitsaspekt, der mir sehr wichtig ist [...] ich möchte einfach selber entscheiden dürfen, fahre ich jetzt öffentlich oder fahre ich individuell, aber wichtig ist mir wirklich die Sauberkeit.“

(Teilnehmer, 55 Jahre, Berlin): „Wie auch immer die Stadtplaner das dann hinkriegen und dass ich auch..., dass meine Kinder weiterhin die Möglichkeiten haben, dass ich alle Verkehrs-Modalitäten zu nutzen und die freie Wahl haben, wie sie es machen...“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Teltow): „Ich gebe ganz ehrlich zu, solange ich noch fahren kann hätte ich gerne so ein kleines [...] e-Mobil bei mir im Garten stehen das mich total unabhängig macht, das würde ich schon gerne wollen.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Teltow): „Es gibt eben auch Menschen wie mein Mann, der unglaublich gerne Auto fährt, der will überhaupt nicht verzichten - gibt es eben auch! Bin überhaupt nicht ich, aber die gibt es und ich möchte nur nochmal mit meinem Hinweis sagen... Wenn die Straßen dann freier sind, aber ein bisschen berücksichtigen muss man sie eben auch... ich weiß nicht wie man das lösen kann, aber dass Mobilität wieder Spaß macht!“

Saubere Luft & erhaltene Freiflächen (Nachverdichtung in die Höhe)

Die Aufteilung vorhandener Flächen war schon Diskussionsthema bei der Frage, ob Individualverkehr in Berlin auch in Zukunft einen Platz haben sollte. Es war Konsens unter den meisten Teilnehmenden, dass Freiflächen so gut wie möglich erhalten bleiben sollten, damit diese z.B. als Parks genutzt werden können. Das verbessert deutlich die Lebensqualität in der Stadt. Um das zu erreichen, wurde oft davon gesprochen, mehr in die Höhe zu bauen und so Platz für Wohnraum und Gewerbe zu schaffen. Außerdem brachten die Teilnehmenden bei mehreren Gelegenheiten ihren Wunsch nach sauberer Luft in der Stadt zum Ausdruck:

(Teilnehmerin, 54 Jahre, Berlin): „Ich finde wichtig, dass die Leute aus dem Haus kommen, wann sie wollen. Wenn sie zuhause arbeiten und die dann die automatischen Verkehrsmittel nutzen, ohne zum Beispiel mit einem Busfahrer zu sprechen, wären die Leute zu viel zuhause. Und ich denke, dass sie auf jeden Fall mehr das Grüne haben wollen, mehr Kulturoptionen haben und auch mehr frische Luft [...] dieser Lebenswert, das Grüne, grüne Energie.“

(Teilnehmerin, 30 Jahre, Berlin): „Ich glaube also [...] weniger Lärm und weniger Autos und weniger Abgase ist wahrscheinlich allen irgendwie wichtig.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin): „Zwei Punkte waren schon genannt, [...] genauso die Elektromobilität und dass ich denke das ist unglaublich vereinbar mit dem Gedanken der grünen Stadt... Grüne Stadt bedeutet ja immer, ich brauche Fläche, das heißt meine Vision sähe so aus, dass wir in die Höhe wachsen, denn sonst verbauen wir Grünfläche...“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin [2]): „[...] wer verursacht Umwelt-Problematik und wer verursacht sie nicht und wie können wir diese Umweltproblematik runterfahren?“

(Teilnehmerin, 69 Jahre, Berlin): „[...] gegen Hochhäuser habe ich nichts... Umso mehr Grünfläche bleibt, weil die haben ja nicht so viel Bauland in Berlin, dass sie unendlich bauen können, und viele Leute wollen sich ihr Häuschen bauen...“

Diverse Stadtquartiere mit guter Nutzungsmischung

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin [1]): "Wenn ich sage: Ich fahre in die Stadt - dann fahre ich in die Schlossstraße. Es gibt ja mittlerweile auch schon Subzentren, sage ich mal, oder Sub-Städtchen, und da wäre auch eine Vision [...] innerhalb dieser Subzentren die Verbindungen erstmal zu verbessern, dass man da eben mit dem Fahrrad hinfahren kann, oder die Busfrequenz, gerade am Samstag, erhöht wird..."

Großraum Berlin (keine Ausgrenzung von Randgebieten durch Verwaltungsgrenzen)

Häufig wurde angesprochen, dass Personen in den Außenbezirken auch ohne Auto die Möglichkeit haben müssen, schnell und unkompliziert in die Stadt zu kommen, genau so einfach wie sich Personen in Berlin selbst fortbewegen können. Mobilität am Übergang von Stadt zu Randbezirken war hier das Thema. Außerdem sollten die Stadt Berlin und die Randbezirke in Brandenburg auch auf Verwaltungsebene gut zusammenarbeiten. Die Diskussion ging so weit, dass darüber nachgedacht wurde, ob Berlin und Brandenburg im Jahr 2050 nicht vielleicht sogar eine Einheit bilden sollten:

(Teilnehmerin, 26 Jahre, Berlin): „[...] ich glaube gerade dieses aus den Außenbezirken in die Innenstadt rein das müsste halt verbessert werden also, wenn wir jetzt theoretisch gerade Autos nur noch im Land benutzt würden dann ist es diese Verbindung zu diesen Orten, wo man das private Auto noch hat, muss dann halt stehen.“

*(Teilnehmer 57 Jahre, Falkensee):
"Kann man Expresslinien zum Beispiel im öffentlichen Nahverkehr einrichten, dass Züge [...] nicht an jedem dicken Baum halten, sondern größere Strecken einfach durchgehend fahren und dass das auch in attraktiven Taktraten möglich ist."*

(Teilnehmer, 60 Jahre, Falkensee): „Wenn wir heute Schönfeld angucken, ich kann morgens nicht den Flieger mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen und ich kann abends, wenn ich nach Hause komme, komme ich auch nicht mehr nach Hause! Ich bin gezwungen abends von Falkensee mit dem Auto nach Schönefeld [...] zu fahren, weil ich keine Möglichkeit habe [...] wenn ich um 6 den Flieger nehme, muss ich mindestens um 20 nach 5 da sein, da fährt aber noch kein Zug dahin!"

(Teilnehmer, 60 Jahre, Falkensee): „[...] vielleicht nochmal als Ergänzung zum Thema öffentlicher Nahverkehr, dann im Prinzip auch gerade dieses Thema Carsharing nicht nur im Innenstadt-Bereich, sondern auch [...] bis in den Speckgürtel auszubauen, damit man nicht gezwungen ist, ein Auto zu haben um irgendwohin zu kommen, weil es die öffentlichen Verkehrsmittel nicht hergeben.“

(Teilnehmer, 59 Jahre, Berlin): „Ich habe die Vision, bei den gegenwärtigen Zuwachsraten, dass es Berlin in dieser Form nicht mehr geben wird, sondern mindestens ein Drittel Fläche mehr hat. Ich wünsche mir, dass kein Innenstadt-Sterben wirtschaftlicher Art stattfindet, und ich wünsche mir auch, dass nicht weitere Einkaufstempel entstehen die keiner braucht, à la East Side-Galerie.“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Teltow): „Nochmal zu Berlin-Brandenburg, da finde ich dann wichtig [...] dass die im Sinne des Bürgers zusammenarbeiten und nicht gegeneinander [...] oder so unabhängig voneinander wie es jetzt manchmal erscheint..."

Zugang zu Mobilität für alle (Barrierefreiheit, Erschwinglichkeit, Qualität der Infrastruktur, Zuverlässigkeit)

Ganz grundlegende Aspekte der Verkehrsentwicklung waren ebenfalls Thema. So z.B. die Sicherstellung der Zugänglichkeit der Verkehrsmittel für alle am Verkehr Teilnehmenden, unabhängig beispielsweise von Alter oder Einkommen:

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin): „Was aber für mich zur grünen Stadt auch dazugehört, dass wenn der Flughafen existiert, auch die Wege dorthin für jeden nutzbar sind, dass dann auch die Flugzeuge nicht direkt über die Innenstadt dort rüber fliegen, denn genau das haben wir...“

(Teilnehmerin, 55 Jahre, Berlin): „Das autonome Fahren [...] ist eine gute Kombination [...] des öffentlichen Verkehrsmittels, freier Zugang, dass man auch in der Lage ist... Ich bin dann 87, habe ich ausgerechnet, in 2050... Wenn ich dann mit dem Rollator über die Straße... dass ich die Möglichkeit habe [...] mich nach wie vor in der Stadt zu bewegen, Kultur zu genießen, ins Grüne zu fahren... und das auf eine einfache Art und ohne den großen Individualverkehr. Dass [...] das ganze Netz einfach stadtweit funktioniert [...] dass ich sage: Ich möchte jetzt auch mal dorthin fahren... und dass es einfacher wird, dass man nicht immer diese ausgetrampelten Pfade gehen muss, sondern dass man auch da flexibler werden kann.“

Gleichzeitig soll bei der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur auch auf ausreichende Qualität geachtet werden. Dazu gehören neben einer guten Taktung des ÖPNV und Ausbau von Park&Ride beispielsweise auch die Verwendung und Erforschung langlebiger Materialien zum Bau von Infrastruktur:

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin): „Sicherlich müsste man auch Park-and-Ride weiter ausbauen, vielleicht diese Flexibilität weiter ausbauen, dass da einfach mehr Park-and-Ride-Möglichkeiten sind...“

(Teilnehmerin; 46 Jahre, Berlin): "Und was meine Vision wäre, das ist jetzt aber etwas sehr persönliches, dass die KFZ-Steuern tatsächlich auch wirklich in die Straßen gelangen, dass die Qualität der Straßen, [...] tatsächlich verbessert wird, wenn ich schon KFZ-Steuern zahle..."

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin [1]): "Zum Beispiel für Straßenbau... dass man für Straßenbau Dinge benutzt oder Materialien entwickelt, die nicht so schnell kaputt gehen. Ich meine, es ist klar, dass Busse und Lastwagen Straßen mehr belasten..."

(Teilnehmer, 57 Jahre, Falkensee): "Wo man glaube ich unbedingt dran arbeiten muss, für den öffentlichen Nahverkehr, ist die Zuverlässigkeit. Da muss auch entsprechend investiert werden und da muss man einfach dran arbeiten. Ich habe eine Weile in Zürich gearbeitet zum Beispiel. Das ist jetzt ja nicht so weit weg und da ist die Zuverlässigkeit einfach eine ganz andere. Und da sind wir wie in einem Entwicklungsland."

Einige Teilnehmende hatten recht konkrete Vorstellung, was die Entwicklung der Infrastruktur angeht. So wurde z.B. vorgeschlagen, bis 2050 einen zweiten Berliner Ring zu errichten:

(Teilnehmer, 52 Jahre, Teltow): „[...] ich denke auch, dass wir vielleicht 2050 schaffen könnten, noch einen zweiten Berliner Ring zu bauen.“

(Teilnehmer, 59 Jahre, Berlin): „Wir haben den Ring der in der Mitte schon mal ist mit dem S-Bahn-Ring der weiter gepflegt werden muss, der ausgebaut werden muss und der wirklich kurz getaktet ist, Qualität darstellt und noch ein Außenring um Berlin herum, damit man eben mal schnell um die Stadt herumfahren kann und alles ansonsten auch mit schienengebundenen Fahrzeugen irgendwie auszubauen...“

Gerechte Flächenverteilung für alle Verkehr am Teilnehmenden

Auch über die Flächenverteilung für die einzelnen am Verkehr Teilnehmenden wurde sich in den drei Gruppen Gedanken gemacht. So brachten einige der Teilnehmenden an, dass besonders für Fahrradfahrer mehr Platz geschaffen werden sollte:

(Teilnehmer, 57 Jahre, Falkensee): „Es ist auch die Frage: Kann man nicht Verkehrswege zum Beispiel flexibel gestalten [...] kann man nicht abhängig von Witterungsverhältnissen oder Jahreszeiten zum Beispiel sagen, da gibt es irgendeine Spur oder zwei auf der Heerstraße, da fahren nur Radfahrer? Und im Sommer gibt es eben nur eine Spur für Autos. Dann macht man über solche Maßnahmen das Autofahren unattraktiv. Entsprechende Ampelsteuerungen, sodass Ampeln einfach getaktet sind, sodass beispielsweise Radfahrer oder Fußgänger bevorzugt sind und Autofahrer benachteiligt sind.“

(Teilnehmerin, 37 Jahre, Berlin): „[...] ich würde wahnsinnig gerne mit dem e-Bike in die Stadt fahren... Kann ich im Moment nicht, weil es gefährlich ist, das kann ich vielleicht 2050, mit 70, wenn es Fahrradwege gibt [...] Fahrradautobahnen, das wurde ja besprochen, das finde ich wirklich interessant...“

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Teltow): „Ich könnte mir auch vorstellen, mit diesen Schneisen von den Fahrradfahrern, die vielleicht in die Höhe zu bauen [...] so dass man wirklich die anderen Ebenen benutzt [...]“

Keine Verdrängung aus den Quartieren (Hohe Mieten, etc.)

Nicht nur beim Thema ÖPNV spielten finanzielle Aspekte eine Rolle. Auch die Wohnsituation in Berlin wurde von einigen Teilnehmenden angesprochen. Diese muss für die Durchschnittsperson bezahlbar bleiben, sodass keine Verdrängung der Bewohner in die Randbezirke stattfindet, was wiederum weitere Verkehrswege und mehr Ausgaben für die betroffenen Personen bedeuten würde:

(Teilnehmer, 55 Jahre, Berlin): „[...] ich würde mir auch vorstellen, dass man immer noch mitten in der Stadt wohnen kann und auch sein Umfeld hat, dass es da überhaupt

noch etwas gibt, dass man bezahlen kann, wo man auch noch Einkaufen kann und das bezahlen kann [...] dass man nicht verdrängt wird, immer weiter, wie in Paris zum Beispiel, und ein Punkt, der passt vielleicht gar nicht mehr aber den haben wir nicht besprochen, bisher: dass man auch den Flughafen erreichen kann."

(Teilnehmerin, 46 Jahre, Berlin [2]): „Ich bin aber kein Freund davon, von Riesen-Hochhausburgen, so wie in London zum Beispiel, weil das bringt Spekulanten mit sich [...] Weil Berlin ist günstig und wenn Hochhaus-Türme hier Einzug halten, dann wird es sich hier vom Klientel noch stärker ändern und es wird dann noch viel viel teurer werden."

5 Fazit

Das hier folgende Fazit reflektiert zum einen auf Prozess und Methode der Fokusgruppen und zieht zum anderen ein inhaltliches Resümee aus den Diskussionsergebnissen.

Prozess und Methode der Fokusgruppen

Generell lässt sich feststellen: Die Beteiligung der Stadtgesellschaft mittels Fokusgruppen als Beitrag zur zweiten Fortschreibung des StEP Verkehr ist erfolgreich verlaufen und hat anwendbare Ergebnisse hervorgebracht. Insbesondere zeigte sich, dass die Zufallsstichprobe als Methode zur Auswahl der Teilnehmenden der Fokusgruppen für eine vielfältige Zusammensetzung der Gruppen sehr förderlich war und dass die Diskussionen während der drei Veranstaltungen im Frühjahr 2018 sehr vielfältig, offen und konstruktiv verliefen.

In der Durchführung erwies sich eine Gruppengröße von etwa 10 Teilnehmende als vorteilhaft für eine lebhaft Diskussions, bei der alle anwesenden Personen zu Wort kommen konnten sowie durch die Moderation auf den jeweiligen Kontext eingegangen werden konnte. Der Zwischenschritt einer Interessensbekundung für die Teilnahme an den Fokusgruppen stellte sich ebenfalls als zielführend heraus, da auf diese Weise darauf geachtet werden konnte, möglichst viele verschiedene Lebenssituationen, Mobilitätsgewohnheiten und auch Perspektiven auf Fragen zu Lebensqualität und Zukunftsvorstellungen an einem Tisch zusammen zu bringen.

Die Mischung von Personen aus dem urbanen Umfeld mit Personen aus dem Umland Berlins stellte für die Thematik eine Bereicherung dar: Durch die Anwesenheit von Teilnehmenden aus dem Umland konnten die verschiedenen Mobilitätsgewohnheiten auch über die administrativen Grenzen Berlins heraus diskutiert werden, es entwickelte sich ein gegenseitiges Verständnis für unterschiedliche Mobilitätsbedarfe und somit konnten Zukunftsversionen mit verschiedenen Ansatzpunkten eingebracht werden.

Die Frühzeitigkeit der Beteiligung, die Betroffenheit und nicht zuletzt die Methode sind zentrale Stellschrauben für eine gute Bürgerbeteiligung. Mit der Beteiligung an einem strategischen Planwerk mit Leitbildcharakter kann die Einbeziehung der Perspektiven von Bürger*innen die daraus abgeleiteten Fachplanungen sowie indirekt viele daraus resultierende Maßnahmen beeinflussen. Oftmals ist jedoch zu einem so frühen Zeitpunkt der Gegenstand der Beteiligung noch recht abstrakt und für Bürger*innen keine direkte Betroffenheit spürbar. Es hat sich dennoch herausgestellt, dass es wichtig und mit der Methode der Fokusgruppe zielführend umsetzbar ist, eine Bürgerbeteiligung auch ohne eine direkte Betroffenheit (wie etwa eine Baumaßnahme) durchzuführen. Die Mitwirkungsmöglichkeit bei der Formulierung einer Zukunftsvision wurde von den Teilnehmenden der Fokusgruppen geschätzt und durchaus verstanden, dass es nicht um eine Bewertung von Einzelmaßnahmen ging, sondern um strategische Überlegungen zur Zukunft von Mobilität und Verkehr.

Die Ergebnisse der Fokusgruppens Diskussionen zur Erarbeitung des StEP Mobilität und Verkehr bieten somit für die Berliner Senatsverwaltung einen guten Rahmen für die Prüfung der bisher erarbeiteten Ziele und geben eine Orientierung für die Fortschreibung im Hinblick auf Faktoren für städtische Lebensqualität und Zukunftsvorstellungen aus Sicht von Bürger*innen Berlins und des Berliner Umlands.

Inhaltliches Fazit

Inhaltlich kann zunächst als Fazit gezogen werden, dass viele der angesprochenen Themen kontrovers diskutiert wurden und dennoch in den meisten Diskussionen ein Konsens herausgearbeitet wurde. Dazu gehörte unter anderem:

- Der Wunsch nach einer lebenswerten Stadt für alle. In dieser Stadt ist es grün, sicher und sauber und es ist ein gesundes Leben ohne negative Einwirkungen durch Verkehr (z.B. Emissionen) möglich.
- Aufmerksam die Entwicklung von Diversität in den Stadtquartieren verfolgen und eine möglichst große Chancengleichheit schaffen sowie eine gesellschaftliche Durchmischung als Qualität erhalten.
- Multimodalität fördern und damit einhergehend auch den öffentlichen Verkehr weiter stärken und ausbauen.
- Der Schwerpunkt sollte auf dem kollektiven Verkehr liegen, jedoch der Individualverkehr als Möglichkeit erhalten bleiben.
- Stadt-Umland Beziehungen festigen und über administrative Grenzen hinausdenken und handeln.
- Nutzungsmischung fördern und durch eine Stadt der kurzen Wege das Verkehrsaufkommen in den Quartieren reduzieren.
- Für eine Mobilitätsgerechtigkeit sorgen und unabhängig von Alter, Geschlecht, Einkommen oder Herkunft Mobilität für alle möglich machen.
- Mobilität als Schlüssel für soziale Teilhabe erkennen und fördern.

Es kann festgehalten werden, dass die Teilnehmenden nicht nur ihre jeweils eigenen Ansichten vertreten haben. Die Diskussionen gingen auch sehr stark auf nicht anwesende Positionen ein und forderten die Berücksichtigung der gesamten Vielfalt der Stadtgesellschaft für den Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr. Die Fortschreibung sollte demnach alle in der Stadt vorkommenden Lebensentwürfe anerkennen und so gut wie möglich in Zukunft berücksichtigen.