Der Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin 2030

Der Berliner Senat hat Anfang März auf Vorlage von Verkehrssenatorin Regine Günther den neuen Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr 2030 (StEP MoVe) verabschiedet. Der StEP MoVe definiert, beschreibt und konkretisiert als verkehrsträgerund themenübergreifendes Planwerk für Berlin die strategische Leitlinie und den künftigen Handlungsbedarf der Verkehrspolitik des Senats. Der StEP MoVe dient als Rahmen für weitere Planwerke (etwa zu Nahverkehr, Radverkehr, Fußverkehr, Wirtschaftsverkehr), die damit auf den gleichen Annahmen und Zielstellungen aufbauen.

Der neue StEP MoVe weist gesamtstädtische Ziele, Handlungserfordernisse und notwendige Maßnahmen für einen Planungshorizont bis 2030 aus. Ein deutlicher Schwerpunkt der Planungen bildet der Individualverkehr. Bereits in den zurückliegenden Jahren war es verkehrspolitisches Ziel, den Anteil aller Wege der Berlinerinnen und Berliner, die mit dem Umweltverbund aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zurückgelegt werden, deutlich zu steigern. Zwischen 2008 und 2018 etwa stieg dieser Anteil von 67 Prozent auf 74 Prozent, während der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (hauptsächlich Kraftfahrzeuge) von 33 auf 26 Prozent abnahm. Insbesondere der Radverkehr stieg deutlich an: von 13 Prozent Anteil an allen Wegen im Jahr 2013 auf 18 Prozent im Jahr 2018.

Mit den zahlreichen Maßnahmen zur Stärkung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr lässt sich so für das Jahr 2030 bereits ein Mindestanteil von 82 Prozent des Umweltverbunds modellieren. Darunter soll der Fußverkehr 30 Prozent, der ÖPNV 29 Prozent und der Radverkehr 23 Prozent aufweisen. Zugleich wird ein noch höherer Anteil dieser drei Verkehrsarten im Modal Split angestrebt.

Der 2019 verabschiedete Nahverkehrsplan inklusive ÖPNV-Bedarfsplan setzte bereits klare Schwerpunktsetzungen für Verkehrsprojekte im Nahverkehr bis 2035. Auch die neuen klimapolitischen Ziele des Landes stellen einen wichtigen Handlungsrahmen für die Verkehrspolitik dar, darunter etwa das Ziel der Dekarbonisierung aller öffentlichen Fahrzeugflotten bis 2030. Ebenso stehen die Pendlerverbindungen mit dem Schienen-Infrastrukturprojekt i2030 – gemeinsam mit Brandenburg, der Deutschen Bahn und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) – vor einer entscheidenden Qualitätssteigerung.

Nicht nur wegen dieser neuen Schwerpunktsetzungen war der zuletzt im Jahr 2011 beschlossene "Stadtentwicklungsplan Verkehr 2025" grundlegend zu aktualisieren.

Der neue StEP MoVe analysiert auch die seitdem veränderten Rahmenbedingungen, etwa das starke Bevölkerungswachstum seit 2012, die Dynamik der Stadt-, Wirtschafts- und Tourismusentwicklung, das Verkehrsaufkommen und die Prognose, welche Verkehrsmittel künftig benutzt werden, wenn sich Rahmenbedingungen und Attraktivität ändern.

Begleitet wurde die Erarbeitung des StEP MoVe von einem sogenannten "Runden Tisch Mobilität und Verkehr", dem Vertreter aller gesellschaftlichen Gruppen mit Mobilitäts- und Verkehrsbezug angehörten. Die verkehrspolitischen Sprecher aller Fraktionen des Abgeordnetenhauses, Vertreter aus Verwaltungen, Behörden (Polizei, Feuerwehr), Verkehrsunternehmen (Bahn, BVG), Organisationen der

Wirtschaft (IHK, HK, uvb, Fuhrgewerbe-Innung) und des Individualverkehrs (ADAC, VCD, ADFC, FUSS) und weitere sorgten dafür, dass die unterschiedlichen Sichtweisen und Erfordernisse angemessen Berücksichtigung finden konnten.

Diese Struktur sorgte dafür, dass vielseitige Akzente gesetzt und zu einseitige Schwerpunktsetzungen vermieden werden konnten. Dass das Planwerk gleichwohl von den politischen Zielsetzungen der gegenwärtigen Landesregierung geprägt ist, liegt in der Natur der Sache.

Zusätzlich zu den Zusammenkünften des "Runden Tisches" wurden Schwerpunkt-Workshops zu einzelnen Themen (etwa Innere Stadt, Äußere Stadt, Neue Nutzungsansprüche, Bevölkerungsentwicklung und Demografie, Wirtschaftsverkehr) einberufen.

Das Leitbild

Zur Sicherstellung einer Verkehrspolitik im gesamtstädtischen Interesse wurden die Maßnahmen systematisch hergeleitet. Grundlage war eine Vision für die Mobilität in Berlin – ein Leitbild, das neue Akzente setzt mit dem Vorrang des Umweltverbundes und den Herausforderungen, die eine konsequente Klimaschutzpolitik an den Umbau des Mobilitätssystems stellt.

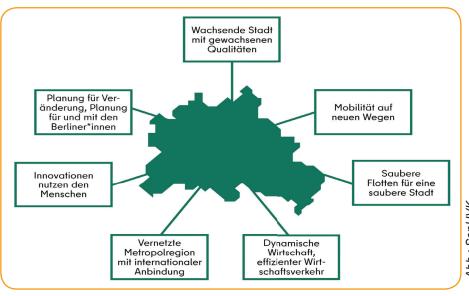


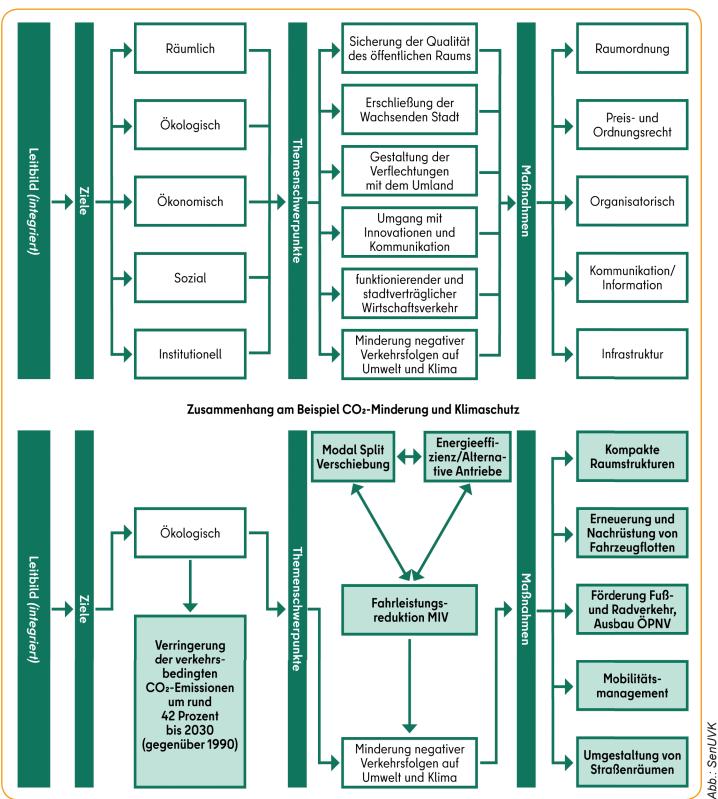
Abb.: SenUVK

Mobilität ist ein Grundbedürfnis und eine wesentliche Voraussetzung für die Teilhabe am öffentlichen Leben. Ebenso ist das Wirtschaftsleben aus Handel, Gewerbe, Dienstleistung und Industrie auf funktionierende Verbindungen für Arbeitswege sowie für den Güter- und Wirtschaftsverkehr angewiesen. Aber Mobilität bildet auch ein komplexes System mit anderen Faktoren, etwa Verkehrssicherheit,

Gesundheit, Platzverbrauch und Umweltfolgen.

Das Grundprinzip bei der Erarbeitung des StEP MoVe war es daher, allen Menschen in der Stadt so viel Mobilität wie möglich zu ermöglichen. Gleichzeitig sollen dabei negative Folgewirkungen auf das Klima, die Luftqualität, das Lärmniveau und die Gesundheit der Menschen so gering

wie möglich bleiben. Gerade aus Gründen des Klimaschutzes und der Luftreinhaltung strebt der Senat mittelfristig die Einrichtung einer sogenannten "Zero Emission Zone" an, in der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren auf fossiler Basis nicht zugelassen sind. Nicht näher definiert wurde der Begriff "mittelfristig".



TITEI THEMA

❖ Die Ziele

Wichtigste Zielstellung des StEP MoVe ist es, Berlin zu einer hochmobilen und zugleich lebenswerten Stadt mit menschenfreundlichen, umweltverträglichen, klimaschonenden und sozial gerecht ausgestalteten Verkehrsangeboten zu entwickeln.

Dies ist aus Sicht der Landesregierung zugleich der Leitgedanke nachhaltiger Verkehrspolitik für die "Mobilitätswende".

Die einzelnen Ziele gliedern sich auf in:

- Soziale Ziele: Gewährleistung gleicher Mobilitätschancen, unabhängig von Lebenssituation, Mobilitätseinschränkungen, Geschlecht, Alter und Einkommen.
- Räumliche Ziele: Erhalt der Berliner polyzentrischen Struktur durch Verbesserung der Nahmobilität und einer städtischen Entwicklung entlang bestehender Schienen-Verkehrsverbindungen. Sicherstellung der Leistungsfähigkeit für alle ÖPNV-Nutzenden in der inneren Stadt. Ausbau der Infrastruktur mit Qualitätssteigerungen und Angebotsausweitungen insbesondere für den ÖPNV in der äußeren Stadt.
- Ökologische Ziele: Reduzierung des Anteils fossiler Kraftstoffe im Verkehr. Reduzierung des Flächenverbrauchs. Anteilssteigerung des Umweltverbunds am Modal Split im Individualverkehr.
- Ökonomische Ziele: Verbesserung insbesondere schienenund wasserstraßengebundener Transportwege im Waren-Fernverkehr. Entwicklung stadtverträglicher Sammel-, Verteil- und Umschlagstandorte mit klimaschonender Logistik.
- Institutionelle Ziele: Effiziente ressort-, länder- und akteursübergreifende Abstimmungen von Maßnahmen. Transparente Beteiligung und Information der Öffentlichkeit.

Um diese Ziele zu erreichen, wurde im StEP MoVe ein umfangreiches Handlungsprogramm mit rund 250 Einzelprojekten unterschiedlicher Dimensionen und Volumina abgestimmt.

Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept

Sechs Themenschwerpunkte haben sich als wiederkehrende Motive im Laufe der durchgeführten Workshops und der Zusammenkünfte des "Runden Tisches" herauskristallisiert. Zu ihnen gehört als Schwerpunkt 5 ein funktionierender und stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr. Der Themenschwerpunkt wird im Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept (IWVK) vertiefend bearbeitet. Folgende Ziele wurden für das IWVK definiert:

- 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 Akteure.
- Verbesserung der Bereitstellung und der Nutzungsmöglichkeiten von Informationen in der Öffentlichkeit.

Das IWVK wurde in einem eigenständigen Prozess erarbeitet, in den sowohl die Innung als Organisation als auch einzelne Unternehmer verschiedener Sparten eingebunden waren.

Eine Veröffentlichung des Konzeptes in der endgültigen Fassung steht allerdings noch aus.

O Fazit

Wie das Planwerk StEP MoVe qualitativ und quantitativ umgesetzt wird, werden die kommenden Jahre zeigen. Aufgabe wird es dabei auch sein, die im zur Zeit im parlamentarischen Prozess befindlichen Teil "Wirtschaftsverkehr" im Berliner Mobilitätsgesetz formulierten Anforderungen mit den Zielen und Maßnahmen des StEP MoVe zu verknüpfen. Die Innung wird diesen Prozess aktiv und kritisch weiter mit begleiten.

Stadtentwicklungspläne

Stadtentwicklungspläne sind Instrumente der städtebaulichen Planung. Sie werden für die räumliche Entwicklung von ganz Berlin erarbeitet, d.h. sie haben eine gesamtstädtische Perspektive, sie wirken strategisch.

Sie sind Kursbücher für die langfristige Entwicklung Berlins. Stadtentwicklungspläne konkretisieren den Flächennutzungsplan und beziehen sich auf dessen Flächenkategorien. Sie bestimmen räumliche und zeitliche Prioritäten für die Inanspruchnahme von Flächen und Standorten.

Dies ist wichtig, um Berlins Wachstum, beispielsweise die Bedarfe nach Wohn- und Gewerbeflächen, so zu steuern, dass die vorhandene technische und soziale Infrastruktur

möglichst optimal ausgelastet und der vorhandene Landschafts- und Freiraum geschont wird.

Stadtentwicklungspläne sind Grundlagen für alle weiteren Planungen. Sie nehmen aber auch wiederum Einfluss auf die Bauleitplanung, d.h. den Flächennutzungsplan und Bebauungspläne.

Stadtentwicklungspläne zeigen erforderliche Maßnahmen auf, wie beispielsweise eine erforderliche Änderung des Flächennutzungsplans oder geben Hinweise auf das Erfordernis, durch die verbindliche Bauleitplanung die Stadtentwicklung Berlins zu gestalten.

Stadtentwicklungspläne werden durch das Referat Stadtentwick-

lungsplanung der für Stadtentwicklung zuständigen Senatsverwaltung, der Stadtentwicklungsplan Verkehr wird durch das Referat Verkehrsentwicklungsplanung der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung erarbeitet.

An dieser Erarbeitung werden andere Abteilungen wie Ressorts sowie Berliner Bezirke beteiligt. Stadtentwicklungspläne haben Empfehlungscharakter für alle ander Planung beteiligten Stellen.

Stadtentwicklungspläne haben in Berlin insbesondere folgende städtebaulich relevante Nutzungen im Blick: Wohnen, Industrie und Gewerbe, Einzelhandel, Klima sowie Verkehr.

