



Stadtentwicklung und Wirtschaft – Strategien für den Verkehr in der Metropole Berlin

Tag der Verkehrswirtschaft 2011

Berlin, 24. Mai 2011

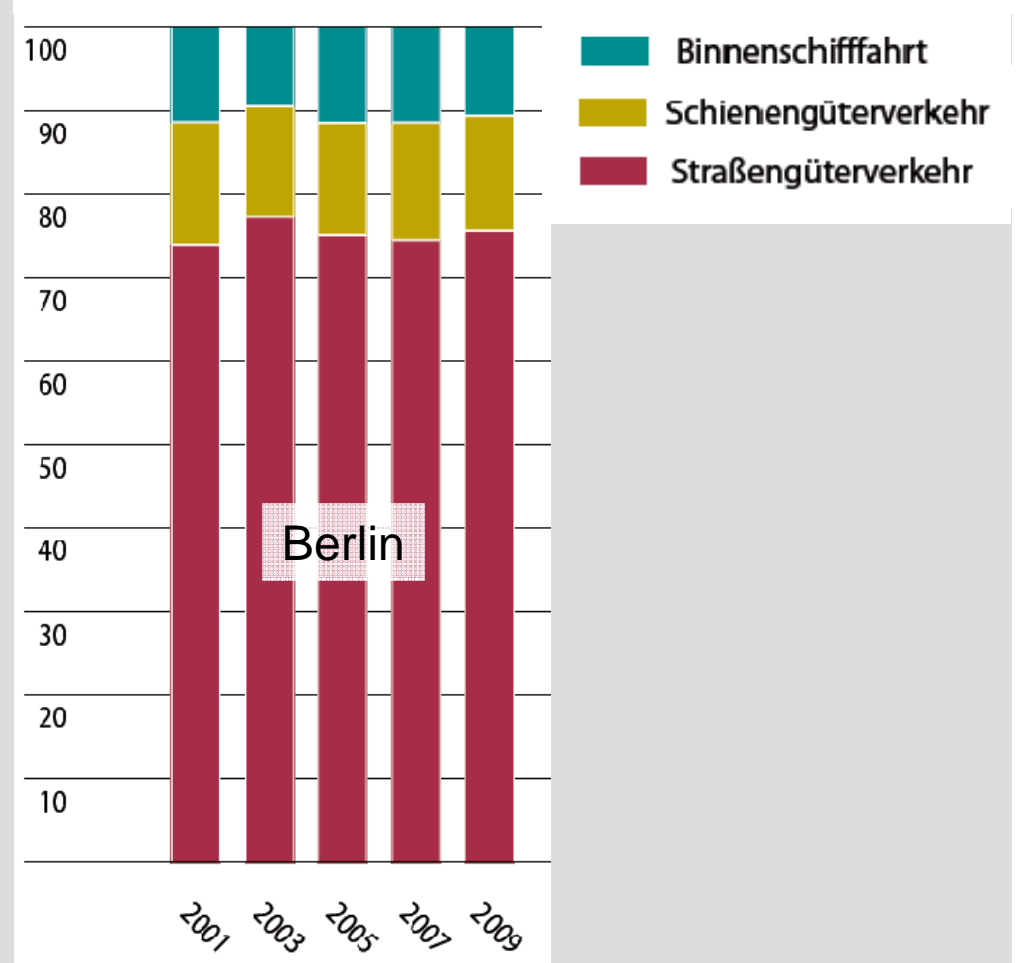
Wandel der Wirtschaft – Wandel des Verkehrs

- Seit 1990 dramatischer Strukturwandel:
 - Deindustrialisierung
(1989 noch 378.000 Beschäftigte, davon 173.000 im Westteil und knapp 206.000 im Ostteil, 2010 noch knapp 105.000).
 - „Dienstleistungsstadt Berlin“ (2009 rund 86 % der Erwerbstätigen und 82% der Bruttowertschöpfung im Bereich Dienstleistung)
 - Entwicklung von länderübergreifenden Zukunftsfeldern (Biotechnologie/Medizintechnik/Pharma; Energietechnik; Informations- und Kommunikationstechnologie/Medien; Optik; Verkehrssystemtechnik)
 - Tourismuserwicklung
 - (Re-)Industrialisierung
 - Masterplan Industriestadt Berlin 2010-2020
 - StEP Industrie & Gewerbe als räumliche Planung im engen Zusammenhang
- Berlin präsentiert sich heute hoch innovativ und wieder international wettbewerbsfähig

Wirtschaft und Verkehr

- Güterverkehrsaufkommen im Fernverkehr von 35,5 Mio. Tonnen 2001 auf 30,1 Mio. Tonnen 2009 gesunken*
- Ursachen: struktureller Wandel der Berliner Wirtschaft, der Rückgang der Bautätigkeiten, Umstellung Energieversorgung (Kohle vs. Gas), ...
- Dominierender Anteil des Straßengüterverkehrs (rund 75 %, rund 22,7 Mio. Tonnen Güter)
- Schiene bei 14 %, Binnenschiff ca. 11 %

Anteil der Verkehrsträger am Güterfernverkehrsaufkommen in Prozent



* Ohne Binnenverkehre der Hauptstadtregion

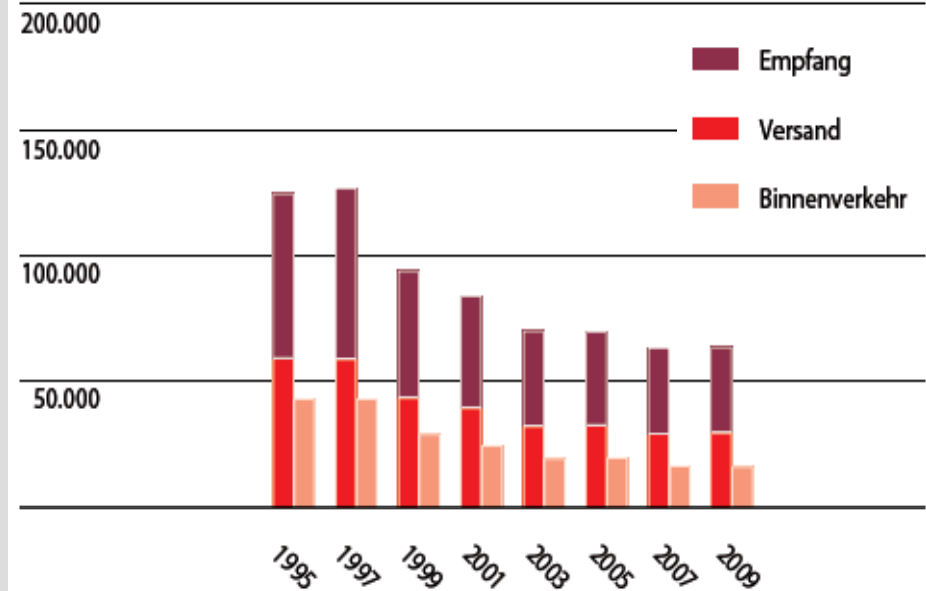
Straßengüterverkehr in Berlin

- Deutlicher Rückgang seit den 1990er Jahren
- Relativ stabil seit 2005
- Stabil trotz Wirtschaftskrise

Erwartete Entwicklung bis 2025:

- Aufkommen sinkt leicht (sowohl bei Lkw ab 3,5t zGG als auch im Bereich darunter, z.B. Lieferwagen)
- Anteil der Verkehrsleistung (in Fahrzeugkilometer) im Güterverkehr stabil
- Regional Zunahme der Verkehrsleistung im Bereich großer Lkw (insb. auf Fernverkehrsrelationen)
- Rückläufig ist die Verkehrsleistung im Güterverkehr mit kleinen und mittleren Lkw

Entwicklung des Straßengüterverkehrs in Berlin Güter in 1.000 t



Wirtschaft und Verkehr in Berlin

- „Klassischer“ Wirtschaftsverkehr (ca. 1/3 des Kfz-Verkehrs)
(→ Wege in Ausübung des Berufs und zu gewerblichen Zwecken; ca. 500.000 werktägliche Fahrten mit ca. 11,5 Mio. Fzkm, rund 90% mit Fahrzeugen < 3,5 t zul. Gesamtgewicht)*
 - Güterverkehr
 - Personenwirtschaftsverkehr
- Arbeitsplatz bezogene Verkehre
(rund 13 % aller Wege in Berlin an einem mittleren Werktag, dabei jeweils ca. 40 % mit dem MIV und dem ÖV, 14 % mit dem Rad)**
- Verkehr im Kontext des Tourismus
(2010: 20,8 Mio. Übernachtungen, 9 Mio. Besucher, davon 3,3 Mio. aus dem Ausland, 2006 allein 76 Millionen auswärtige Tagesbesucher), verkehrlich wirksam sowohl bei ...
 - der An- und Abreise
(Modal Split bei Inlandsurlaubsgästen: mehr als 50 % Bahn, rund 30 % PKW, 13 Prozent mit dem Flugzeug), als auch
 - im Binnenverkehr, z.B. als ÖV-Kunden



Aktuelle Herausforderungen

- Veränderungen im Bereich der Nachfrage, der Kosten und der rechtlichen Rahmenbedingungen

Konkret:

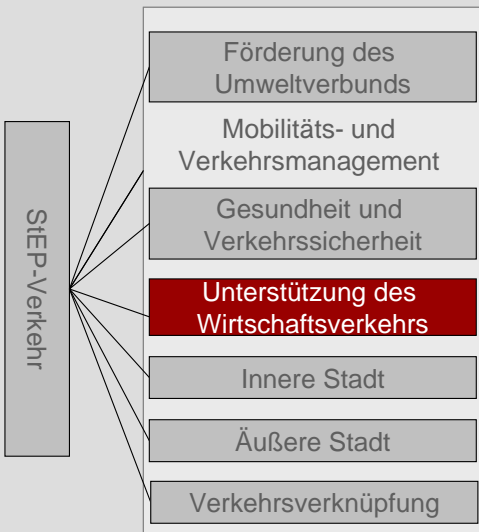
- Sicherung der Funktionsfähigkeit des Gesamtsystems und der Netze (Reisebusverkehre, Güter-Transitverkehre, ...)
- Steigerung der Effizienz (Erreichbarkeit, zeitliche Planbarkeit, neue urbane Logistikkonzepte)
- Erhöhung der Stadt- und Umweltverträglichkeit (bezogen z.B. auf NO_x, Lärm, Partikel, CO₂, ...)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit (insb. Lkw-Unfälle mit dem nicht-motorisierten Verkehr)

Wie kann eine stadtverträglicher, innerstädtischer Wirtschaftsverkehr planerisch unterstützt werden?

- Infrastrukturentwicklung, Netzergänzungen und Erhaltung sicherstellen
- Organisatorische Prozesse anregen (z.B. im Bereich betriebliches Verkehrsmanagement)
- Forschung und Entwicklung unterstützen (Austausch und Zusammenarbeit mit Hochschulen und F&E-Einrichtungen; Forschungsprojekte); Einführungen begleiten (z. B. Modellregion Elektromobilität)
- Intermodales Verkehrsmanagement vorantreiben
- Ziele und Maßnahmen kommunizieren (Politik, Lokale Wirtschaft, Einwohner)
- Strategische Planung (Stadtentwicklungsplan Verkehr und das „Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept“)



StEP Verkehr, hier Teilstrategie Wirtschaftsverkehr



Maßnahmenkategorien:
R = Raumstrukturelle
PO = Preispolitisch , ordnungsrechtlich
O = Organisatorisch
B = Verbesserung Information/Motivation
I = Infrastruktur

- R** — Integrierte Standortplanung bei Ansiedlung von Unternehmen mit erheblicher Verkehrserzeugung
- Nachverdichtung u. Wiedernutzung brachgefallener, erschlossener Flächen auch für gewerbliche Nutzungen
- PO** — Nutzervorteile für Lärm- und Luftschadstoff-geminderte Nutzfahrzeuge
- Parkraummanagement: Teilumwandlung von Parkplätzen in Flächen für Ladezonen etc.
- O** — Weiterentwicklung des intermodalen, zielorientierten Verkehrsmanagements
- Neuorganisation von Reisebusverkehren
- B** — Förderung u. Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements
- I** — Sicherung von Gleisanschlüssen in Gewerbe- u. Industriegebieten mit Schienengüterverkehrspotenzialen
- Umsetzung des City-Terminal-Konzepts u. Sicherung der Zulaufstrecken
- Fertigstellung VDE 17
- Straßennetzergänzungen

Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept Berlin

- Im Februar 2006 durch den Senat verabschiedet
- Überarbeitung ab 2011 vor dem Hintergrund der aktuellen Rahmenbedingungen und regionalen Herausforderungen
 - Aktualisierung der räumlichen Arbeitsplatzentwicklung (für Prognosefortschreibung)
 - Sicherung von Erreichbarkeit und Zukunftsfähigkeit innerstädtischer Logistikstandorte,
 - Sicherung und Entwicklung der Infrastruktur des Schienengüterverkehrs,
 - Sicherung von Routen für den Großraum- und Schwerlastverkehr,
 - Neue, stadtverträgliche Konzepte zur Ver- und Entsorgung (City-Logistik, Alternative Antriebe, Nutzung der Randzeiten)



Bildnachweise: (oben links) DR AG/Kirsche; (oben rechts) Lutz Schönefeld / Unternehmernkomm. u. Pressestelle / Berliner Flughäfen

Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept Berlin

Aktuelle Handlungsfelder / Projekte

- Wirtschaftsdienliche Infrastrukturentwicklung
(insb. U5, S-Bahn 21, BBI-Anbindung, Straßenbahn Invalidenstr., Straßenbahn Adlershof, A 100 16. Bauabschnitt, Süd-Ost-Verbindung, Tangentialverbindung Ost (?), VDE 17)
- Innerstädtische Logistikknoten
(City Terminal Westhafen, Südhafen Spandau, Gbf. Tempelhof)
- City-Logistik und Elektro-Nutzfahrzeugverkehr
(Innovationslabor Elektroverkehr in Steglitz-Friedenau)
- VIZ Auf- und Ausbau
(dynamische Verkehrslage, Grundlagen für ereignis- und immissionsorientierte Verkehrssteuerung)
- Reisebusmanagement und Terminal-Standortentwicklung
- Baustellenmanagement (operativ und strategisch)





Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

Dr. Friedemann Kunst

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

Leiter der Abteilung Verkehr

Am Kölnischen Park 3, 10173 Berlin