



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

Tag der Verkehrswirtschaft 2011

Berlin, 24. Mai 2011

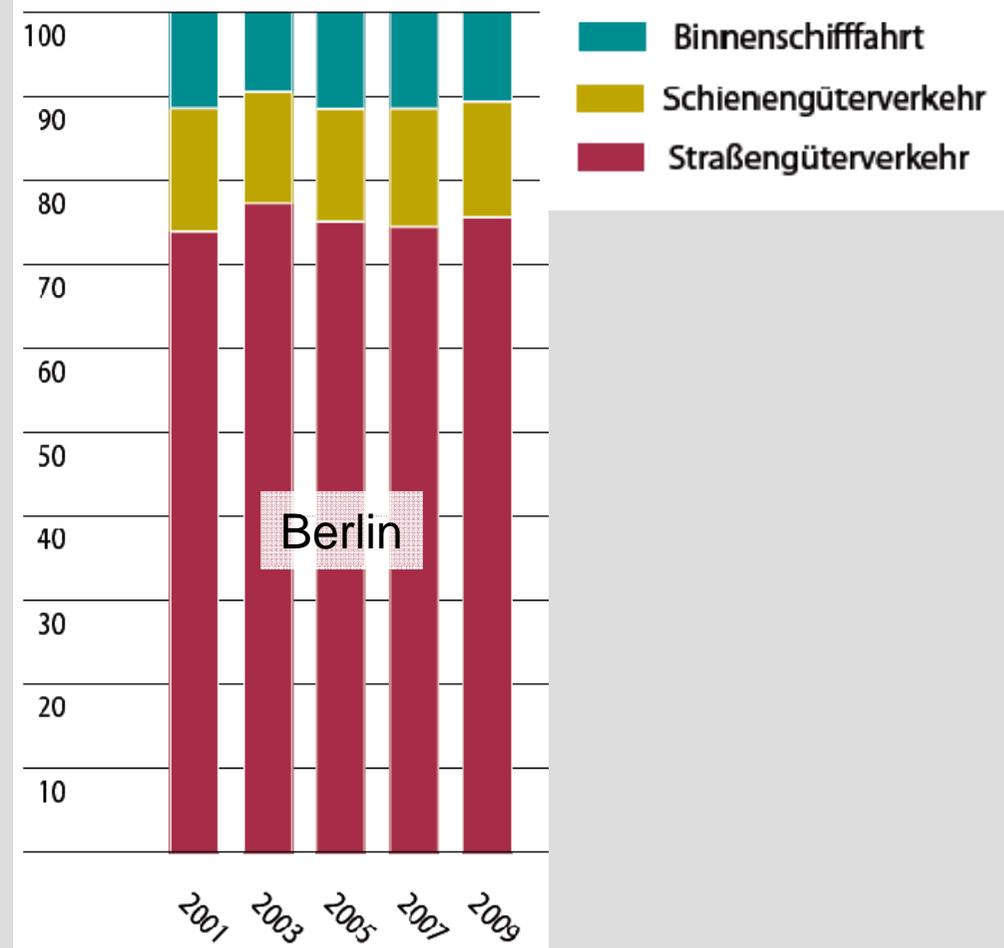
## Wandel der Wirtschaft – Wandel des Verkehrs

- 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)
  - Tourismusedwicklung
  - (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

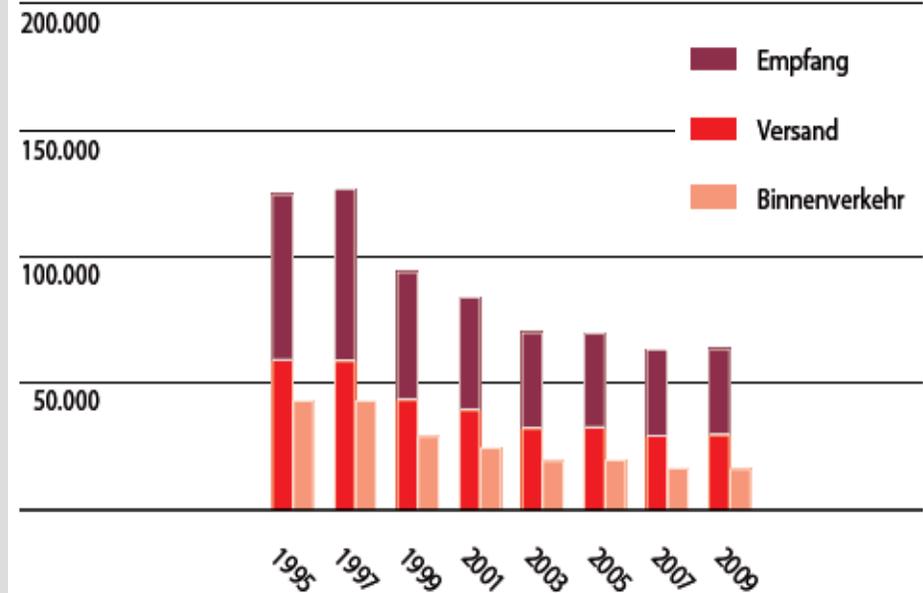
## Straßengüterverkehr in Berlin

- 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:

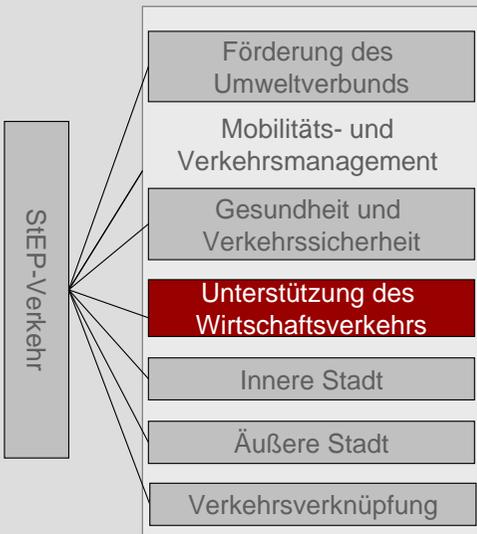
- Sicherung der Funktionsfähigkeit des Gesamtsystems und der Netze (Reisebusverkehre, Güter-Transitverkehre, ...)
- Steigerung der Effizienz (Erreichbarkeit, zeitliche Planbarkeit, neue urbane Logistikkonzepte)
- Erhöhung der Stadt- und Umweltverträglichkeit (bezogen z.B. auf NO<sub>x</sub>, Lärm, Partikel, CO<sub>2</sub>, ...)
- 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

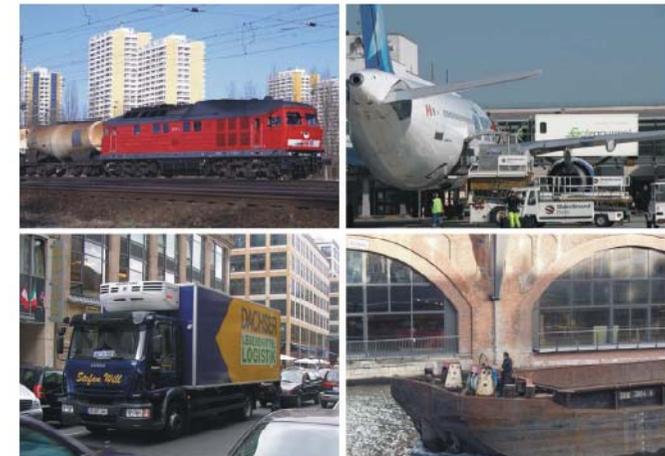


**Maßnahmenkategorien:**  
**R** = Raumstrukturelle  
**PO** = Preispolitisch , ordnungsrechtlich  
**O** = Organisatorisch  
**B** = Verbesserung Information/Motivation  
**I** = Infrastruktur

- 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 Schörfeld / Unternehmernetzwerk 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