



POLITISCHE POSITION

4 x 4 Prioritäten für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik



Inhalt

Präambel	4
Management Summary	6
I. ÖPNV-Angebot ausbauen	8
II. Stadtverkehr besser organisieren	18
III. Straßennetz leistungsfähig halten	28
IV. Überregionale Anbindung optimieren	36
Impressum	42



Präambel

Berlin hat den Turnaround geschafft. Nach zwei Jahrzehnten der Stagnation, der prekären Finanzlage und des Lebens von der Substanz geht es wirtschaftlich wieder bergauf. Die Berliner Wirtschaft wächst überdurchschnittlich. Beschäftigung, Produktivität und Wirtschaftsleistung holen im Bundesvergleich schnell auf und Berlin tilgt Schulden. Seit einigen Jahren wächst vor allem auch die Berliner Bevölkerung wieder, um über 300.000 Einwohner seit 2010. Diesen Schwung muss Berlin nutzen, um sich weiter zu entwickeln als europäische Wirtschaftsmetropole.

Um einen langfristigen Wachstumskurs fahren zu können, muss schnell eine Reihe drohender Wachstumshemmnisse beseitigt werden. Sie reichen von einem zu geringem Angebot an Kinderbetreuung und Schulen über die schmalen Kapazitäten der Bürgerämter bis hin zur nur unzureichend ausgebauten Breitbandinfrastruktur. Die kritischsten Punkte bilden die wachsende Wohnraum- und Flächenknappheit sowie die Verkehrsinfrastruktur. Hier muss Berlin klare Prioritäten setzen, sich viel enger

mit Brandenburg vernetzen, die Chancen neuer Technologien nutzen und schnell handeln.

Die Verkehrspolitik steht dabei vor gleich vier akuten Herausforderungen:

- der dringend nötigen Grundsanierung der Infrastruktur,
- der stark wachsenden Verkehrsnachfrage,
- der erforderlichen nachhaltigen Emissions-senkung und
- sich veränderndem Mobilitätsverhalten.

Der Sanierungsrückstau der Berliner Infrastruktur summiert sich allein bei Straßen und Brücken offiziell auf 1,3 Mrd. Euro. Bei Schienen und Tunnels kommt noch rund eine Milliarde hinzu und auch die Leitungsnetze sind zum großen Teil baufällig. All diese Versäumnisse müssen nun aufgearbeitet werden.

Die steigende Verkehrsnachfrage in Folge wachsender Bevölkerung und Beschäftigung, steigender Wirtschaftskraft und Touristenzahlen wird nun auf die Vielzahl notwendiger Baustellen treffen.

Immer schärferen Anforderungen an Lärm-minderung, Klimaschutz und Luftreinhaltung kommen dazu. Im Fokus der Umweltpolitik im Verkehr stehen aktuell Stickoxyde und Feinstaub, deren Reduzierung zu massiven Eingriffen in den Straßenverkehr führen kann.

Das sich wandelnde Mobilitätsverhalten mit den Trends zu mehr spontaner Mobilität, zum Fahrradverkehr, zur shared mobility, zu Elektrofahrzeugen und zum Onlineshopping stellt ganz neue Anforderungen an den öffentlichen Verkehrsraum.

Diese vierfache Herausforderung trifft auf eine Berliner Verwaltung, der viele geeignete Fachkräfte fehlen. Dabei fehlt es nach dem Stillstand der letzten Jahre vor allem an Know-how. Eine umfassende Digitalisierung der Prozesse und der Kommunikation kann auch hier die Basis für einen Neubeginn sein.

Die Politik muss nun auf der Basis objektiver Bestandsdaten und identifizierter Problemlagen eine klare Vision für den Verkehr 2030 in Berlin entwickeln, um die richtigen Prioritäten setzen zu können!



Management Summary

Eine erfolgreiche Strategie zur Sicherung flächendeckender Mobilität und Erreichbarkeit beruht darauf, alle vorhandenen Kapazitäten vollständig und effizient zu nutzen und sie optimal zu verknüpfen. Dabei müssen verschiedene Zeithorizonte parallel angepeilt und Politikfelder integriert werden.

Langfristig helfen verkehrssparsame Stadtstrukturen wie Nutzungsmischung in der „Stadt der kurzen Wege“ Verkehr zu vermeiden. Je weiter entfernt vom Zentrum und je schlechter an den ÖPNV angebunden neue Siedlungsschwerpunkte sind, desto mehr steigt der Druck im Verkehr.

Mittelfristig liegt das größte Potenzial in der Verlagerung des Personenverkehrs auf den ÖPNV. Selbst ein ausgebauten Straßennetz kann den wachsenden Ansprüchen des Wirtschaftsverkehrs nur so genügen. Eine detaillierte Analyse von Angebot und Nachfrage ergab, dass über die bisher beschlossenen Netzergänzungen hinaus weitere Baumaßnahmen sowie umfangreiche Fahrzeugbeschaffungen dringend nötig sind, um den bis 2030 steigenden Verkehrsbedarf zu bewältigen.

Kurzfristig gilt es, den Stadtverkehr auch stadtverträglich zu organisieren. Das bedeutet auch, Platz zu schaffen für ein sicheres Neben- und Miteinander von Lieferverkehr und Radverkehr. Der Lieferverkehr benötigt dafür freie Lade- und Lieferzonen. Paket- und Citylogistik benötigen Mikrodepots in den Stadtquartieren, um auf der letzten Meile effizient elektrisch oder per Lastenrad agieren zu können.

Berlin hat inzwischen viel Kraft getankt. Nun kommt es darauf an, diese auch buchstäblich auf die Straße zu bringen. Auch im Sinne des bewährten Vier-mal-vier-Prinzips müssen dazu jeweils vier Prioritäten in folgenden vier vordringlichen Handlungsfeldern gesetzt werden. Alle vier Handlungsfelder müssen parallel und abgestimmt angegangen werden, den größten Hebel für das Gesamtverkehrssystem bietet jedoch der Ausbau des ÖPNV, weshalb er ganz oben auf der Liste steht. Ohne ÖPNV „läuft“ in Berlin nichts – auch nicht der Wirtschaftsverkehr.

1. ÖPNV-Angebot ausbauen

Dazu gilt es insbesondere, das Regionalbahn- und S-Bahnangebot schnell stark auszuweiten, das U-Bahn-Angebot zu ergänzen, das Tram- und Busangebot zu verbessern sowie die Netze enger zu verknüpfen.

2. Stadtverkehr besser organisieren

Dafür müssen eine effiziente City-Logistik unterstützt, Baustellen effektiv koordiniert und kommuniziert, der Radverkehr sicher integriert und die verschiedenen Verkehrsarten digital und physisch miteinander verknüpft werden.

3. Straßennetz leistungsfähig halten

Vor allem sind Straßen, Brücken, Tunnel zu sanieren, Ausweichstrecken für baubedingte Sperrungen zu schaffen, Lücken im Straßennetz zu schließen, (neue) Wohn- und Gewerbegebiete (besser) anzubinden. Außerdem muss der Großraum- und Schwerlastverkehr in der Stadt möglich sein.

4. Überregionale Anbindung optimieren

Dazu gehört im Kern, Wachstum im Luftverkehr zu ermöglichen, Bahnstrecken auszubauen und das Fernbahnangebot auszuweiten, Autobahnen auszubauen sowie Wasserstraßen und Häfen zu optimieren.





I. ÖPNV-Angebot ausbauen

Je mehr privater Kfz-Verkehr auf S-, U- und Straßenbahnen verlagert werden kann, desto weniger verstopft werden die Straßen sein, desto mehr profitiert die Umwelt und desto wirtschaftlicher wird auch der Betrieb des Nahverkehrs. Mit einem Anteil von knapp 30 Prozent an allen täglichen Wegen trägt der ÖPNV den Großteil des Personenverkehrs in der Stadt. Seine Stärken sind der geringe Energieverbrauch, die geringen Emissionen und der geringe Platzbedarf im Straßenraum. Kein anderer Verkehrsträger ist so effizient unterwegs. Fast 4 Mio. Fahrgäste befördern die Öffentlichen jeden Tag im Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB), in Summe über 1,4 Mrd. Beförderungen im Jahr. Die öffentliche Fahrzeugflotte legte dabei 2016 rund 280 Mio. Kilometer zurück.

Dabei ist die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Infrastruktur noch nicht voll ausgereizt. Mit mehr Fahrzeugen, höherer Attraktivität sowie einigen wesentlichen Ergänzungen und Verknüpfungen kann der Berliner ÖPNV einen Großteil der wachsenden Nachfrage aufnehmen. Nur mit konsequenter Konzentration auf diesen Hebel bleiben auch die Herausforderungen des Straßenverkehrs beherrschbar.

Dabei stieg die Beförderungsleistung in den letzten Jahren kontinuierlich und beträchtlich, während der Fuhrpark immer weiter zusammenschumpfte. Und weiteres Nachfragewachstum in beachtlicher Größenordnung ist absehbar, auch weil die Entfernungen zwischen Wohnen, Arbeiten, Lernen und Freizeitaktivitäten wachsen.

Angesichts der großen Herausforderungen aus der wachsenden Stadt, dem wachsenden Lieferverkehr und den nachzuholenden Baumaßnahmen im Straßenraum muss das ÖPNV-Angebot dringend erweitert werden. Dazu sind in allen Bereichen jeweils bedeutende Investitionen notwendig. Das betrifft die Erhaltung und Modernisierung der vorhandenen Infrastruktur, die Ergänzung von Weichen, Gleisen und Betriebshöfen, die Verlängerung bestehender Strecken, die Planung neuer Strecken und Streckenäste und vordringlich die Beschaffung sehr vieler neuer Fahrzeuge.

Angesichts der Umbruchsituation besteht dabei jetzt die Chance, auch auf neue moderne Fahrzeugkonzepte zu setzen, wie autonome U-Bahnen, oberleitungsfreie Straßenbahnen oder spontane App-basierte Sammelbeförderung.

Nicht zuletzt bietet eine noch engere Verknüpfung der Teilnetze großes Potenzial. Der Fokus der ÖPNV-Verkehrspolitik, die zugleich den Kern der Zukunftsstrategie bildet, muss also klar auf folgenden Aufgaben liegen:

PRIORITÄTEN !

1. Regionalbahn- und S-Bahnangebot schnell stark ausweiten
2. U-Bahn-Angebot ergänzen
3. Tram- und Busangebot verbessern
4. Netze enger knüpfen

EXKURS: IHK-Studie zum ÖPNV offenbart Gefahren und bietet Lösungen

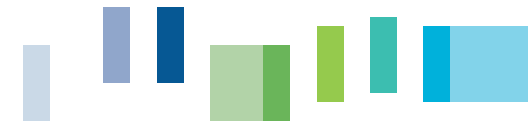
Weil diese Herausforderung entscheidend für die Stabilität des gesamten Berliner Verkehrssystems ist, hat die IHK Berlin dazu eine detaillierte Untersuchung¹ anfertigen lassen. Darin wurde die Notwendigkeit von Netzergänzungen, Fuhrparkausweitungen und technischer Weiterentwicklung untersucht.

Auf der Basis der aktuellen Bevölkerungsprognose, der Beschäftigungsentwicklung und der Verteilung von Arbeits- und Bildungsarten über die Stadt wurde für das Jahr 2030 eine ortsgenaue Verkehrsnachfrageverteilung prognostiziert. Das Ergebnis bilden Daten dazu, wie viele Fahrten zu jeder Tagesstunde von wo nach wo in Berlin und Umland nachgefragt werden. Diese Nachfragedaten wurden in einem Rechenmodell auf das gesamte ÖPNV-Netz mit seinen für das Jahr 2030 prognostizierten Kapazitäten umgelegt.

Dabei wurden alle Ergänzungsprojekte, deren Planung oder Umsetzung bereits begonnen hat und deren Fertigstellung realistisch ist, bereits berücksichtigt. So konnte geprüft werden, an welchen Stellen das Berliner ÖPNV-Netz im Jahr 2030 weiterhin Kapazitätsprobleme haben wird, wenn nicht nachgesteuert wird. Über alle Teilnetze hinweg wurden die entscheidenden Engpässe herausgearbeitet und realistische Maßnahmen ermittelt, wie diese effizient aufgelöst werden können.

Auf dieser Basis wurde streckengenau der Fahrzeugbedarf im Jahr 2030 ermittelt und der absehbaren Entwicklung der Fuhrparks gegenübergestellt. Daraus ergibt sich ein quantifizierbares Defizit an den verschiedenen Fahrzeugen, der Beschaffung auf die politische Agenda gesetzt werden muss.

¹ Studie zu aktuellen und prognostischen Engpässen und Lösungen im Berliner ÖPNV; VCDB und DLR; 2018



1. REGIONALBAHN- UND S-BAHNANGEBOT SCHNELL STARK AUSWEITEN

Ein leistungsfähiges Angebot auf den Radialachsen der S-Bahn und der Regionalbahn ist vor allem für Berufs- und Pendlerverkehre unverzichtbar. Nur wenn es gelingt, diese wachsenden Verkehrsströme auf die platzsparenden und schnellen Schienen zu lenken, wird der Wirtschaftsverkehr die Stadt weiterhin versorgen können.

Die Umlegung der Verkehrsnachfrage auf das S-Bahn-Netz (Abb.) zeigt aber für 2030 erschreckende Defizite vor allem auf den Nord-, Ost- und Südästen sowie Abschnitten des Rings. Schon Auslastungen > 80 % aller Sitz- und Stehplätze (gelb) sind nicht mehr akzeptabel. Zudem wird es Reserven für Baumaßnahmen, Ersatzverkehr und veranstaltungsbedingte Sondernachfrage geben müssen.

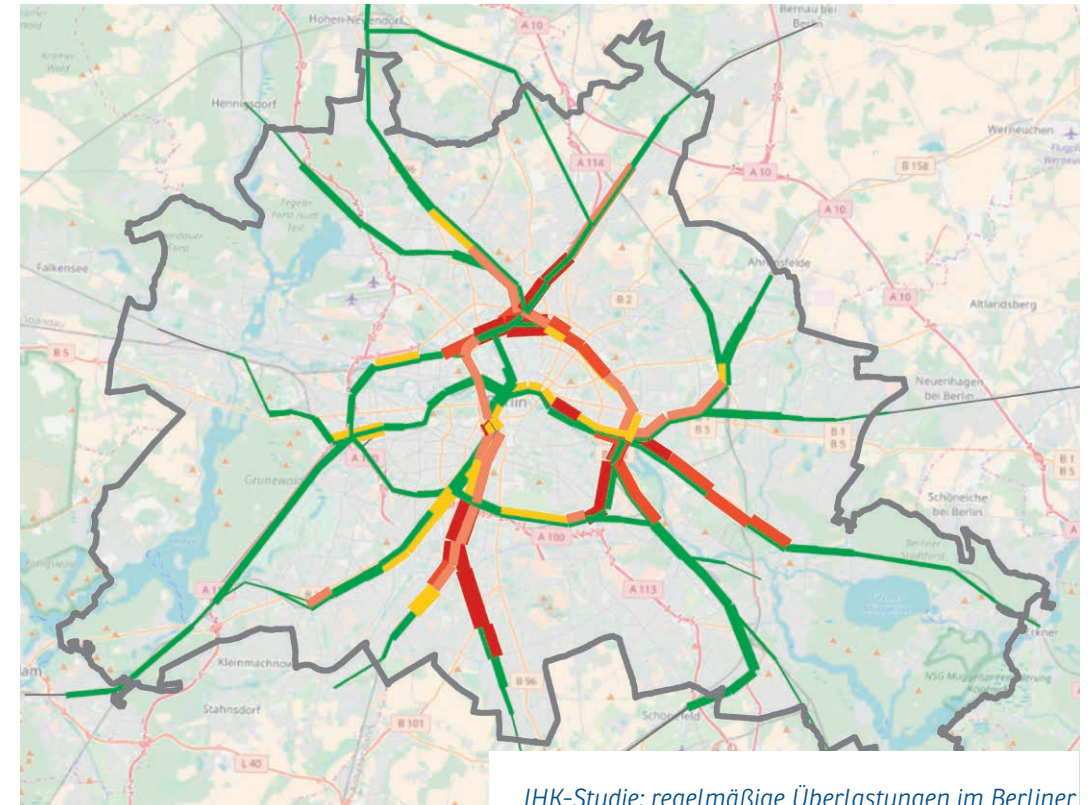
Um diese Engpässe zu lösen, sind weitere Maßnahmen notwendig:

Vorrangige Maßnahmen:

- Taktverdichtung der Stadtbahn und auf den Nord-Süd-Strecken
- Anschaffung von 100 S-Bahn-Zügen zusätzlich bis 2030
- Neubau der S21 von Hauptbahnhof bis Yorkstraße
- Verlängerung der S9 von Spandau über Hackbuschstraße nach Falkensee
- Regionalbahnhöfe Buckower Chaussee (Airport Express), Berlin-Buch und Köpenick

Über die Engpassbeseitigung hinaus sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- Anbindung der RB 27 an den Bahnhof Gesundbrunnen
- Stärkere Verknüpfung des Bahnaußenrings mit den Radialen
- Streckenverstärkung mit zusätzlichen Gleisen, Weichen und Verknüpfungen
- Taktverdichtung und Kapazitätssteigerung mit ergänzten Verkehrsverträgen
- Sicherungstechnik und Signalübertragung leistungsfähiger machen
- Attraktivität durch mehr Sicherheit und Sauberkeit steigern

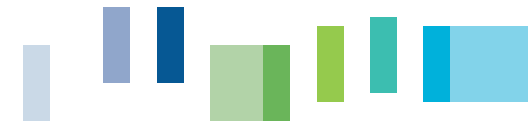


IHK-Studie: regelmäßige Überlastungen im Berliner S-Bahn-Netz 2030 ohne zus. Ergänzungen

S-Bahn

Auslastung Gesamtplätze ÖV (07:00–08:00)

- ≤ 65 % (Ziel gemäß Nahverkehrsplan)
- > 65 % bis ≤ 80 %
- > 80 % bis ≤ 100 %
- > 100 % bis ≤ 120 %
- > 120 %



2. U-BAHN-ANGEBOT ERGÄNZEN

Mehr als 1.000 Berliner U-Bahnen schaffen schnelle Verbindung zwischen Innen- und Außenstadt sowie den Polen des Stadtzentrums ohne Konflikte mit dem Straßenverkehr. Die Bahnsteige sind wettergeschützt und die Fahrzeuge benötigen viel weniger Heiz- und Kühlenergie als die Tram. Ausbau und Instandhaltung des Netzes erfordern riesige Investitionen, nützen der Stadt aber auch für Jahrhunderte.

Die Umlegung der Verkehrsnachfrage auf das U-Bahn-Netz (Abb.) zeigt aber für 2030 deutliche Defizite vor allem auf den Linien U1, U5 und U7. Schon Auslastungen > 80 % aller Sitz- und Stehplätze (gelb) sind nicht akzeptabel. Zudem fehlen Reserven für Baumaßnahmen, Ersatzverkehr oder große Veranstaltungen.

Um diese Engpässe zu lösen, sind Ergänzungen notwendig:

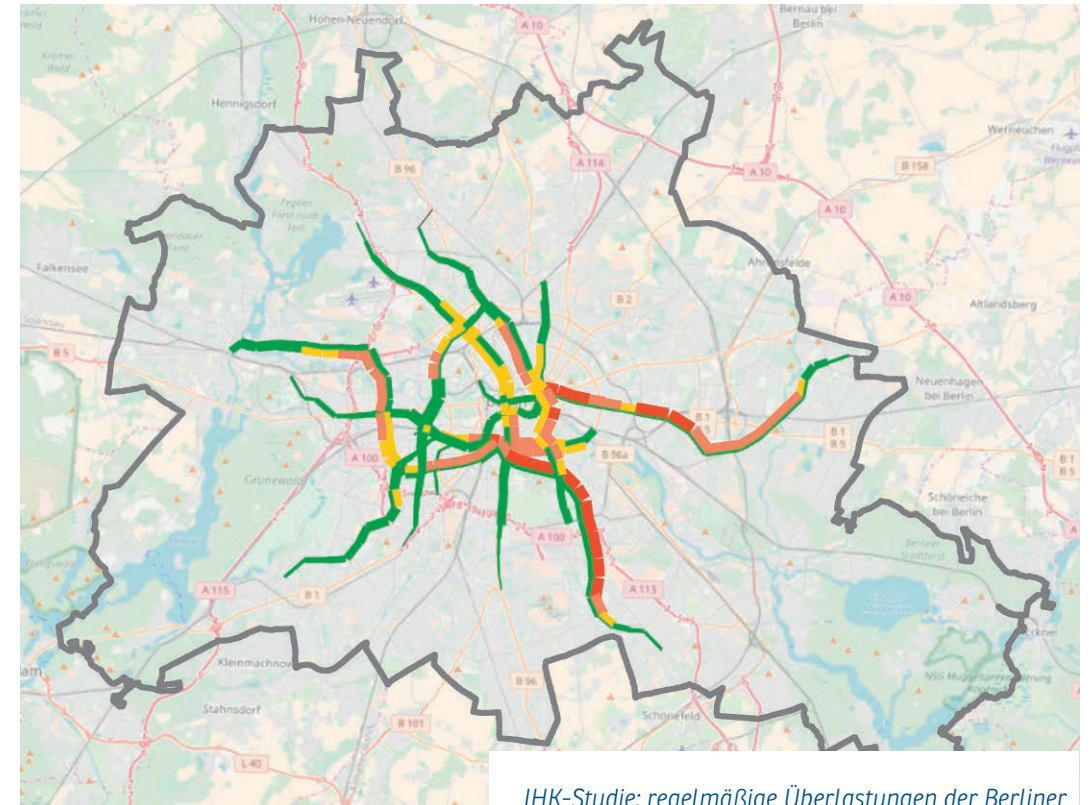
Vorrangige Maßnahmen:

- Ergänzung des Fuhrparks um zusätzliche 30 U-Bahn-Züge bis 2030
- Verlängerung der U7 zur Rudolf-Wissell-Siedlung
- Verlängerung der U8 ins Märkische Viertel und der U1 zum Ostkreuz
- Verlängerung der U9 über Osloer Straße zum U-Bhf. Pankow
- Abzweig der U6 zur Anbindung der künftigen Urban Tech Republic TXL

Über die Engpassbeseitigung hinaus sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- Verlängerung der U7 zum BER
- Sanierung und Instandhaltung der vorhandenen Infrastruktur
- Taktverdichtungen, Kapazitätssteigerungen und Streckenverknüpfungen

Um die rund 28 Jahre alte Flotte zu erneuern, plant die BVG die kontinuierliche Neubeschaffung für 3,1 Mrd. Euro bis 2035. Um die Anforderungen abzudecken, muss der Fuhrpark um 30 weitere Züge ergänzt werden.

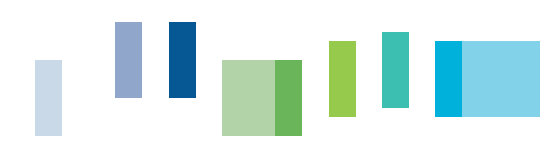


IHK-Studie: regelmäßige Überlastungen der Berliner U-Bahn 2030 ohne zus. Ergänzungen

U-Bahn

Auslastung Gesamtplätze ÖV (07:00–08:00)

- ≤ 65 % (Ziel gemäß Nahverkehrsplan)
- > 65 % bis ≤ 80 %
- > 80 % bis ≤ 100 %
- > 100 % bis ≤ 120 %
- > 120 %



3. TRAM- UND BUSANGEBOT VERBESSERN

Ein flächendeckend verfügbarer ÖPNV ist in Städten deutlich effizienter als privater Kfz-Verkehr und als ein attraktives Angebot zur Erschließung neuer Wohn- und Gewerbegebiete nötig. Dabei sind Tramstrecken zwar komplizierter zu errichten und mit etwa 10 Mio. Euro pro Kilometer sehr viel teurer, aber auch attraktiver und leistungsfähiger als der Bus. Dessen besondere Stärke ist seine Flexibilität bei Nachfrageschwankungen.

Die Umlegung der Verkehrsnachfrage auf den ÖPNV zeigt im Bus-Netz (Abb.) aber für 2030 sehr viele Überlastungen, vor allem in der äußeren Stadt. Schon Auslastungen > 80 % aller Sitz- und Stehplätze (gelb) sind nicht akzeptabel. Zudem fehlen Reserven für Baumaßnahmen, Ersatzverkehr oder große Veranstaltungen.

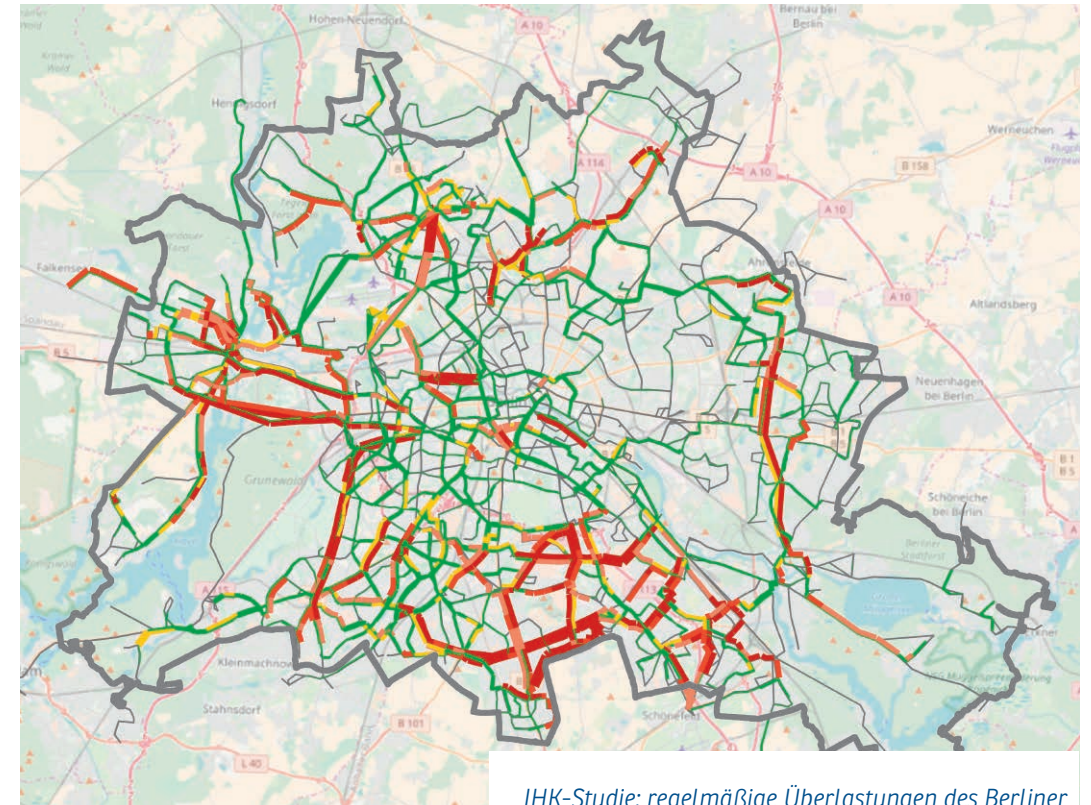
Um diese Engpässe zu lösen, sind weitere Maßnahmen notwendig:

Vorrangige Maßnahmen:

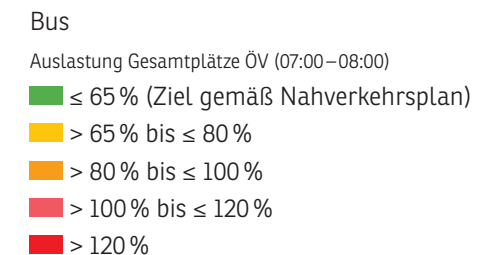
- Verlängerung der Tram M2 nach Heinersdorf und Blankenburg
- Neue Tramverbindung von Johannisthal zum U-Bhf. Zwickauer Damm
- Verstärkung der Tram M4 nach Weißensee durch Parallelstrecke
- Tramlinien verlängern nach Herrmannplatz, Jungfernheide, Sonnenallee
- Verdichtung der Bustakte auf stark belasteten Linien

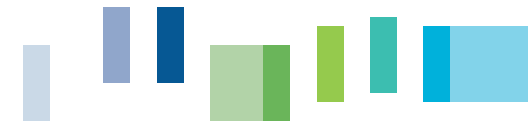
Über die Engpassbeseitigung hinaus sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- Busflotte umrüsten, kommunale Fahrzeuge – wo möglich – mit alternativen Antrieben ausstatten
- Mit neuen Fahrzeugkonzepten wie Elektrobusen mit Schnelladefunktion einen wesentlichen Beitrag zur Luftverbesserung leisten
- Reserven im Busfuhrpark und im Personal aufbauen für Flexibilität bei Nachfrageschwankungen und Schienenersatzverkehre
- Oberleitungsfreie Tram-Systeme einsetzen



IHK-Studie: regelmäßige Überlastungen des Berliner Busangebotes 2030 ohne zus. Ergänzungen





4. NETZE ENGER KNÜPFEN

Die Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsangebote hat neben der physischen Dimension mit kurzen und geschützten Übergängen auch eine datentechnische Dimension. Mit dem Verkehrsverbund VBB hat unsere Region eine funktionierende Organisation zur Koordination der einzelnen öffentlichen Verkehrsangebote, die auch die digitale Verknüpfung der Nahverkehrsdaten bewältigt..

Die Umlegung der Verkehrsnachfrage auf das Tram-Netz (Abb.) zeigt für 2030 starke Überlastungen, vor allem im Nord- und Südosten. Vor allem wird deutlich, dass in der Fläche nur ein verkehrsmittelübergreifend vertaktetes Angebot attraktiv sein kann. Noch immer kann man mit der Tram nicht von Friedrichshain nach Kreuzberg fahren. Vor allem die geplanten neuen Wohn- und Gewerbegebiete brauchen Anbindungen.

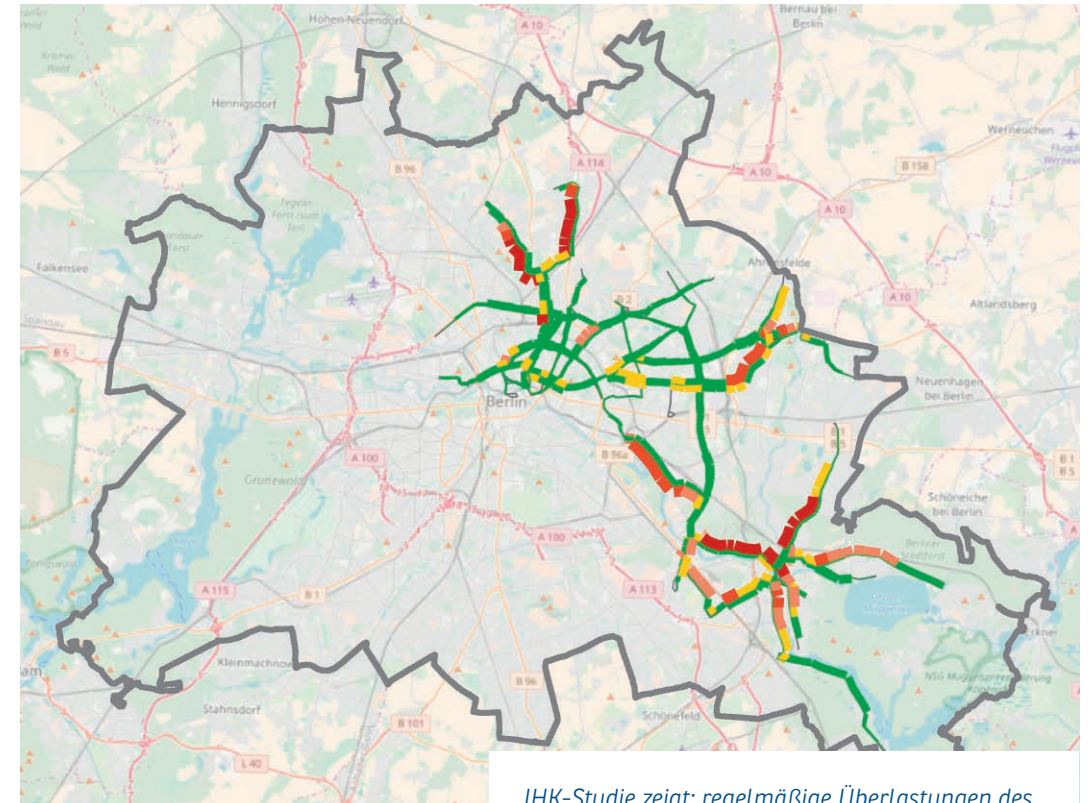
Für ein effizienteres und attraktiveres Gesamtangebot ist Folgendes nötig:

Vorrangige Maßnahmen:

- Schaffung kurzer Umsteigewege, z. B. am U+S-Bf. Warschauer Straße
- Ausbau von sicheren P+R- und B+R-Kapazitäten an den Bahnhöfen
- Prüfung der unterirdischen Einfahrt der Tram M4 in U-Bhf. Alexanderplatz
- Verkehrsträgerübergreifende Mobilitätskarte umsetzen, die den ÖV mit neuen Mobilitätsangeboten wie Car-, Bike- und Ride-Sharing verbindet

Darüber hinaus sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- Häufigere Anfahrt der Gewerbegebiete, vor allem zu Schichtbeginn und -ende
- Verknüpfung aktueller Nahverkehrsdaten mit Daten zur Straßenverkehrslage, Sharing-Angeboten, Parkraumbelastung oder Fernverkehrsangeboten
- Weiterentwicklung des Jobtickets und Nutzbarkeit für KMU



IHK-Studie zeigt: regelmäßige Überlastungen des Berliner Tramnetzes ohne zus. Ergänzungen

Tram

Auslastung Gesamtplätze ÖV (07:00–08:00)

- ≤ 65 % (Ziel gemäß Nahverkehrsplan)
- > 65 % bis ≤ 80 %
- > 80 % bis ≤ 100 %
- > 100 % bis ≤ 120 %
- > 120 %



II. Stadtverkehr besser organisieren

Der Wirtschaftsverkehr in der Stadt wird unabhängig von der Antriebsart auch in Zukunft auf Kraftfahrzeuge angewiesen sein. Die Versorgung mit Lebensmitteln und Gebrauchsgütern kann ohne Lkw genauso wenig effektiv geleistet werden wie die Entsorgung von Hausmüll oder Gewerbeabfällen. Dazu kommen Be- und Auslieferung von Gewerbebetrieben, Baustellenverkehre, Gastronomie, Handwerker, Dienstleister, Umzugstransporte, Reisebusse und Stadtrundfahrten, häusliche Krankenpflege und Rettungsfahrten.

All das muss auch in Zukunft im Berliner Straßenverkehr zuverlässig möglich sein und sogar noch deutlich mehr als heute, denn die Stadt wird dichter, die Nutzung dementsprechend intensiver. Mit dem weiter wachsenden Onlinehandel auch die Paketlieferungen weiterhin stark zunehmen. Die letzte Meile entscheidet über Wirtschaftlichkeit und Stadtverträglichkeit. Auf Basis von MicroHubs bietet die City-Logistik noch viel Potenzial zur Effizienzsteigerung.

Zugleich wachsen die Ansprüche an den öffentlichen Straßenraum. Die Aufenthaltsqualität ist nicht nur für die Berlinerinnen und Berliner wesentlich, sondern auch für die Attraktivität der Einkaufsstraßen und der Tourismus-Destination Berlin. Dazu gehört auch die weiter wachsende Nachfrage nach Außengastronomie und Freizeitaktivitäten. Zudem ermöglicht die Digitalisierung neue Mobilitätsformen vom Sharing über Pooling bis zum hochautomatisierten Fahren. All das muss bei per se langfristigen Infrastrukturmaßnahmen mit bedacht werden.

Der aktuelle Trend zum Radverkehr bietet Berlin die große Chance zur Entlastung der anderen Verkehrsträger sowie gleichzeitig der Luft, des Klimas und der Geräuschkulisse. Mit E-Bikes können inzwischen auch regelmäßig längere Strecken gefahren werden – ganz ohne „Schwitzalarm“. Die Unterstützung dieser Bereitschaft zum Umsteigen aufs Rad ist also eine sehr effiziente Methode zur Stabilisierung des Gesamtverkehrssystems. Aber natürlich brauchen auch Fahrräder Platz, besonders wenn sie mit Lastenkoffern oder Anhängern gefahren werden. Sie müssen sicher bewegt und auch abgestellt werden können und das auch in der dunklen Jahreszeit.

Und genau deshalb sind maßgeschneiderte Lösungen für jeden einzelnen Straßenraum gefragt. Es kommt darauf an, jeweils den begrenzten Raum entsprechend den lokalen

Anforderungen und Möglichkeiten so zu gestalten, dass niemand auf der Strecke bleibt. Ein Straßenraum, in dem nur noch Rad gefahren, aber nicht mehr geladen und geliefert werden kann, wird nicht funktionieren. Der erste Versuch zur Neuorganisation einer Straße als sog. Shared Space hat viele Fallstricke offenbart, die in Zukunft vermieden werden müssen.

PRIORITÄTEN !

1. Effiziente City-Logistik unterstützen
2. Baustellen koordinieren und kommunizieren
3. Radverkehr sicher integrieren
4. Verkehrsarten digital und physisch verknüpfen



1. EFFIZIENTE CITY-LOGISTIK UNTERSTÜTZEN

Der Lieferverkehr in der Stadt steht vor der großen Herausforderung eine wachsende Nachfrage bei schwindendem Platzangebot zu befriedigen. So führt der stetig wachsende Onlinehandel zu immer mehr Hausbelieferungen und lässt das Transportsegment der Kurier-, Express- und Paketdienstleistungen immer stärker wachsen. Auch der kleinteilige Einzelhandel ist mehr und mehr auf diese Dienste angewiesen, um auf kleiner Fläche ein breites Sortiment bieten zu können. Auch Frische- und Gastronomieprodukte werden geliefert und in Zukunft automatisch bestellt werden. So steigen Lebensqualität und tägliche Transportvolumina.

Der kritische Punkt dabei ist immer die letzte Meile. In der dichten Stadt kann kein Lieferant oder Kurier lange nach freien Parkplätzen suchen. Bei Lieferungen aus der zweiten Reihe oder vom Radstreifen aus behindern immer mehr Dienstleister den Fließverkehr, den Radverkehr und sich auch gegenseitig. Durch die optimale Bündelung von Lieferungen können Verkehre effizient und nachhaltig abgewickelt werden. Dafür gilt es, Lösungen zu finden und umzusetzen. Dabei geht es vorrangig nicht um Gelder, sondern viel mehr um passende Regelungen und Genehmigungen.

Vorrangige Maßnahmen:

- Mikrodepots einrichten
- Ladezonen flexibilisieren und konsequent kontrollieren
- In Einkaufsstraßen nur Kurzparken zulassen
- Lastenräder und E-Lieferwagen fördern
- Vorrangregelungen für Lkw-Verkehr ausbauen
- Nachtverlagerung leiser Ver- und Entsorgungsverkehre

Mikrodepots einrichten

Zu den wesentlichen Voraussetzungen effizienter Paket- und Lieferlogistik zählen geeignete Logistikflächen und Umschlagplätze in den Stadtquartieren. Nur so kann die Feinverteilung emissionsarm per Lastenrad erfolgen. Dafür sind geeignete Flächen zu finden und deren Nutzung zu genehmigen. Zudem bieten sich viele öffentlich zugängliche Flächen, etwa an U-Bahnhöfen, zur Einrichtung von Packstationen an. Hier sind auch die Bezirksämter gefordert.

Ladezonen flexibilisieren und konsequent kontrollieren

Damit der wachsende Lieferverkehr keine Radstreifen blockiert, bedarf es eines erleichterten Verfahrens zur Beantragung und Anordnung von Ladezonen. Diese Genehmigungen sollten in

einem digitalen Landeskataster zeitlich befristet erteilt werden, um die Flächen schnell wieder allgemein nutzbar zu machen, wenn sie nicht mehr als Ladeflächen benötigt werden. Dazu gehört auch, dass der ruhende Verkehr, also jedes unerlaubte Parken, Halten, Laden und Liefern kontrolliert und geahndet wird.

In Einkaufsstraßen nur Kurzparken zulassen

Die Konkurrenz um die Nutzung des öffentlichen Straßenraum verschärft sich mit zunehmender Dichte der Stadt. Mit einem attraktiven, sicheren und verlässlichen ÖPNV-Angebot werden die allermeisten Bewohner der Berliner Innenstadt kein eigenes Auto mehr benötigen, auch dank der Lieferdienste. Angesichts schrumpfenden Parkraums hat der Lieferverkehr an seinen Zielen Vorrang vor dem Privatparken. Dementsprechend kann künftig auf das Dauerparken von Bewohnern in Einkaufsstraßen verzichtet werden. Wenn die Gültigkeit der Bewohnerparkausweise auf die Nebenstraßen beschränkt wird, werden Kunden und Lieferanten vor den Geschäften deutlich mehr Parklücken finden.

Lastenräder und E-Lieferwagen fördern

Da Profi-Lastenräder einen sehr hohen Anschaffungswert haben und mit der Logistik-Umstellung ein wirtschaftliches Risiko eingegangen werden muss, sollte ihre Anschaffung und Nutzung finanziell gefördert werden.

Gleiches gilt für E-Lieferfahrzeuge, die einen Beitrag zu sauberer Berliner Luft leisten.

Vorrangregelungen für Lkw-Verkehr ausbauen

Da auch große Lkw, die die Stadt und die Berliner Unternehmen just in time versorgen, an kritischen Stauunkten wertvolle Zeit verlieren, was fein getaktete Logistikketten durcheinanderbringt, sollten auf ganz bestimmten Straßenabschnitten Vorrangregelungen auch für Lkw eingerichtet werden. Die Bus- und Lkw-Spur auf der A100-Ausfahrt Seestraße kann dafür als gutes Beispiel dienen.

Nachtverlagerung leiser Ver- und Entsorgungsverkehre

Der Ausschluss von Belieferungen vor sechs Uhr morgens dient dem Schutz vor nächtlichen Lärm. Mit Elektroantrieben und zusätzlichen technischen Verbesserungen können moderne Fahrzeuge heute schon sehr leise agieren. Mit speziellen Genehmigungen sollten solche Fahrzeuge künftig auch schon liefern dürfen, bevor der Berufsverkehr einsetzt und damit die Spitzenbelastung entzerren.



Die Maaßenstraße: kein gutes Beispiel für die Neuorganisation des Straßenraums

2. BAUSTELLEN KOORDINIEREN UND KOMMUNIZIEREN

Der Sanierungsrückstau der Berliner Straßen und Schienen, vor allem aber auch der Wasser- und Leitungsnetze führt dazu, dass in den kommenden Jahren noch deutlich mehr Baustellen im Straßenraum nötig sein werden als bisher. Es wird darauf ankommen, die dadurch bedingten Beeinträchtigungen möglichst gering zu halten. Dazu können und müssen die vorhandenen Instrumente konsequent genutzt und weiterentwickelt werden.

Vorrangige Maßnahmen:

- Baumaßnahmen vorausplanen und digital koordinieren
- Transparente Prozesse bei der Verkehrslenkung Berlin (VLB) umsetzen
- Aktuell und mit Vorlauf über Baustellen informieren
- Verkehrsinformationszentrale weiterentwickeln
- Lichtsignalanlagen koordinieren und an Bauabläufe anpassen

Baumaßnahmen vorausplanen und digital koordinieren

Nur mit viel Vorlauf können große Baumaßnahmen aufeinander abgestimmt werden. Dazu hat der Infrest e. V. mit dem sog. Baustellenatlas eine Internetplattform entwickelt, auf der die Leistungsbetriebe bereits Informationen austauschen. Der Wert des Instruments kann aber erst entstehen, wenn alle Berliner Straßenverwaltungen ihre Vorhaben hier eintragen und auf dieser Basis abstimmen.

Transparente Prozesse bei der Verkehrslenkung Berlin (VLB) umsetzen

Nachdem sich die VLB über Jahre zum Engpass der Infrastruktursanierung entwickelt hatte, müssen nun verbesserte Genehmigungsprozesse hinsichtlich Transparenz und handhabbarer Fristen führen. Nur so können Baumaßnahmen überhaupt auf einander abgestimmt werden. Auf dieser Basis müssen dann auch die Bauzeiten deutlich verkürzt und eingehalten werden. Berlin hat keinen Platz mehr für unnötig abgesperrte Schlafbaustellen.

Aktuell und mit Vorlauf über Baustellen informieren

Um die baubedingten Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr und betroffene Unternehmen möglichst gering zu halten, muss aktuell und verständlich über das Geschehen und die Planungen informiert werden. Hier bieten neue Technologien wie soziale Medien sehr effiziente Möglichkeiten.

Verkehrsinformationszentrale (VIZ) weiterentwickeln

Die VIZ verfügt zwar über die besten und umfangreichsten Informationen zum Verkehrsgeschehen und aktuellen Behinderungen, ihre Akzeptanz ist aber wegen ihrer Unhandlichkeit in der mobilen Nutzung noch immer nicht hoch. Daran muss schnell gearbeitet werden.

Lichtsignalanlagen koordinieren und an Bauabläufe anpassen

Die über 2.000 Ampeln im Berliner Hauptstraßennetz wurden inzwischen zum großen Teil auf LED-Licht umgestellt. Ihre Datenverknüpfung untereinander und die Fähigkeit zu verkehrsunabhängigen Schaltungen sind dagegen noch zu gering. Mit flexibel steuerbare Ampelanlagen kann auch leichter auf Baustellen reagiert werden.

3. RADVERKEHR SICHER INTEGRIEREN

Die Verlagerung von Straßenverkehr auf das Fahrrad entlastet die Berliner Straßen und trägt zur Verbesserung der Luftqualität bei. Davon profitiert auch der motorisierte Wirtschaftsverkehr, denn dies schafft Platz für Transporte, die auch in Zukunft nur motorisiert abgewickelt werden können. Eine Voraussetzung dafür ist die Verbesserung der baulichen Qualität des vorhandenen Radwegenetzes.

Darunter darf aber der Wirtschaftsverkehr nicht leiden. Statt diesem einfach Straßenraum zu entziehen, müssen mit einer Reihe smarter Maßnahmen der Rad- und der Wirtschaftsverkehr so geschickt organisiert werden, dass sie sich nicht gegenseitig behindern und gefährden.

Vorrangige Maßnahmen:

- Sichere Radverkehrsanlagen in Hauptstraßen integrieren
- Ladezonen und Kurzparkbereiche einrichten
- Falschparken effektiv kontrollieren und ahnden
- Fahrradbügel an Umsteigepunkten und in Geschäftsstraßen ergänzen
- Radbahn-Projekt sukzessive umsetzen

Sichere Radverkehrsanlagen in Hauptstraßen integrieren

Mit einem eigens erarbeiteten Mobilitätsgesetz will Berlin die Verkehrswende zum Radverkehr gestalten. Darin wird festgeschrieben, dass an allen Hauptverkehrsstraßen je Richtung sichere Radverkehrsanlagen mit einer Mindestbreite von zwei Metern einzurichten sind. Damit dies nicht zu großen Beeinträchtigungen der anderen vorhandenen Nutzungen in diesen Straßen führt, müssen für jeden einzelnen Straßenraum passende Lösungen gesucht werden, wie die unterschiedlichen Nutzungsansprüche integriert werden können.

Ladezonen und Kurzparkbereiche einrichten

Um das Laden und Liefern auf Radverkehrsanlagen zu vermindern, muss das Parkraummanagement in Geschäftsstraßen weiterentwickelt werden. Zweckmäßige Elemente dafür sind u. a. die Einrichtung von mehr und passenden Ladezonen, angemessene Gebühren für das Parken sowie die Ungültigkeit von Bewohnerparkausweisen in Geschäftsstraßen. So kann das Laden und Liefern erleichtert und der Straßenverkehr sicherer werden.

Falschparken effektiv kontrollieren und ahnden

Damit sich Polizei und Ordnungsämter nicht mehr gegenseitig den Schwarzen Peter zuschieben, braucht es Kontrolle aus einer Hand. Erst wenn die Mitarbeiter der Ordnungsämter



Mit dem Radbahn-Projekt könnte Berlin schnell ein Vorzeigeprojekt umsetzen.

auch Falschparker aus Ladezonen abschleppen lassen, müssen die Lieferanten nicht mehr auf der Fahrbahn entladen. Dazu müssen die Mitarbeiter die nötige Qualifikation erwerben, auch wenn das zu höheren Personalkosten führen sollte.

Fahrradbügel an Umsteigepunkten und in Geschäftsstraßen ergänzen

Neben einer deutlichen Steigerung des Angebots an Radabstellmöglichkeiten an Bahnhöfen werden diese auch in Geschäftsstraßen gebraucht. Damit Gewerbetreibende aus eigener Initiative regelkonforme Fahrradbügel aufstellen, soll die heute dafür fällige Sondernutzungsgebühr künftig entfallen.

Radbahn-Projekt sukzessive umsetzen

Für neue Anforderungen sollten auch neue Lösungen gesucht und ausprobiert werden. Manchmal bieten sich ansonsten schlecht nutzbare Flächen für ganz neue Nutzungen an. Die Radbahn-Initiative des paper planes e. V. ist dafür ein Beispiel. Anstatt so lange zu diskutieren, bis die letzte Kante der Idee abgeschliffen ist, sollte unverzüglich begonnen werden, unkritische Abschnitte umzusetzen.

4. VERKEHRSANGEBOTE DIGITAL UND PHYSISCH VERKNÜPFEN

Um die passende Basis für den Stadtverkehr von morgen zu schaffen, gilt es, heute Innovationen und zukünftige Verkehrssysteme mitzudenken und zu planen. Sharing-Angebote und Pooling-Dienste können den ÖPNV flächendeckend ergänzen und so den Verzicht auf das eigene Auto erleichtern. Berlin ist bereits die Carsharing-Hauptstadt. Heute können die Bürger auf über 1.000 Kfz von mehreren Anbietern zugreifen. Auch Leihfahrräder gibt es von mindestens fünf Anbietern, in Summe sogar über 3.000 Räder. Zuletzt kamen die mehr als 1.700 E-Scooter dazu, die besonders wenig Platz brauchen und sehr energieeffizient und leise Tür-zu-Tür-Fahrten ermöglichen, ein Gewinn für die Nutzer und die Nichtnutzer. Auch diese Angebote sollten im Sinne der Allgemeinheit öffentlich gefördert werden.

Vorrangige Maßnahmen:

- Multimodale Verknüpfungspunkte schaffen und ausbauen
- Elektromobilität fördern und Elektroinfrastruktur ausbauen
- Carsharing unterstützen zum Raumgewinn
- Anbieterunabhängige Stadtmobilitätsplattformen fördern
- Genehmigung und Förderung von neuen Mobilitätskonzepten

Multimodale Verknüpfungspunkte schaffen und ausbauen

Zunehmender Radverkehr bedingt auch zunehmendes Abstellen von Fahrrädern. Schon heute sind die Bahnhofsumfelder überfüllt mit Fahrrädern, teils auch mit Fahrradwracks. Könnte sich der Nutzer darauf verlassen, am Bahnhof ein Sharing-Bike zu finden oder abstellen zu können, könnte das eigene Rad sicher daheim verwahrt bleiben. Genauso sind reservierte Carsharing-Plätze an End- und Umsteigebahnhöfen sehr wertvoll. Ein guter Pilotstandort für Mobilitätsstationen für intermodalen Wechsel ist der Bahnhof Südkreuz. Daran ist weiterzuarbeiten.

Elektromobilität fördern und Elektroinfrastruktur ausbauen

Mit Bundesförderung wurden inzwischen mehrere Hundert E-Ladepunkte im öffentlichen Raum errichtet und zuletzt auch die Ladekosten erschwinglich gestaltet. Wenn sich die E-Mobilität zum Nutzen der Luftreinhaltung, des Klimas und des Lärmpegels durchsetzen soll, muss hier aber noch deutlich mehr getan werden. Neben einer größeren Zahl von Ladepunkten sind Förderprogramme notwendig, bis diese Zukunftsfahrzeuge wirtschaftlich mithalten können. Damit die E-Mobilität möglichst schnell einen großen Beitrag zur Luftreinhaltung leisten kann, müssen neben der Ladeinfrastruktur auch die Stromnetze massiv ausgebaut werden.

Carsharing unterstützen zum Raumgewinn

In den bisherigen Rahmenbedingungen ist der Verleih all dieser Fahrzeuge nur in der hochverdichteten Innenstadt wirtschaftlich. Dabei könnten sie in vielen Teilen der äußeren Stadt gut Netzlücken des ÖPNV-Angebotes füllen. Dazu braucht es die Unterstützung des Landes Berlin, vor allem durch die verlässliche Reservierung von Parkständen in allen Wohnquartieren. Nur wer sich darauf verlassen kann, im Notfall ein Sharing-Fahrzeug zu finden, ist bereit, auf sein privates Auto zu verzichten und der Stadt damit Platz zurückzugeben. Um den Effekt zu verstärken, sollten freiwerdende Straßenflächen dann für innovative Verkehrssysteme genutzt werden

Anbieterunabhängige Stadtmobilitätsplattformen fördern

Im Feld der Mobilitätsangebote lassen neue technische Möglichkeiten noch viele weitere Veränderungen erwarten. Den größten Nutzen haben die Bürger, wenn sie auf möglichst alle Angebote zugreifen können, mit denen sie ohne eigenes Auto schnell und effizient unterwegs sein können. Eine unabhängige offene Informationsplattform, auf der die Angebote verlinkt sind, kann sehr nutzerfreundlich und individuell sein. Um Verkehrsträger optimal zu verknüpfen, braucht es einen freien Zugang zu ÖPNV-Daten und die Verknüpfung der Datenschnittstellen zwischen öffentlichem und privatem Verkehr.



Der autonome Kleinbus Olli hat auf dem EUREF-Campus viele Testrunden gedreht.

Genehmigung und Förderung von neuen Mobilitätskonzepten

Die neue mobile Datenwelt ermöglicht heute hocheffiziente Sammelbeförderung von einander fremden Personen auf gemeinsamen Routen durch die Stadt. Um diese Möglichkeiten zu nutzen, muss jedoch der vorhandene Rechtsrahmen so verändert werden, dass die positiven Effekte zum Tragen kommen ohne gleichzeitig die traditionellen Geschäftsmodelle im Taxi- und im Mietwagenverkehr zu zerstören. Dazu müssen zunächst umfangreiche Erprobungsmöglichkeiten geschaffen werden.



III. Straßennetz leistungsfähig halten

Mehr Bewohner der Hauptstadtregion bringen unweigerlich mehr Verkehr mit sich. Auch das notwendige Wirtschaftswachstum bedeutet mehr An- und Auslieferungen und mehr Beschäftigung bedeutet mehr Pendler. In den letzten Jahren ist der Kraftfahrzeugbesitz in Berlin wieder deutlich gestiegen und im Umland ist dieser ohnehin sehr hoch. Auch wenn es gelingt, einen großen Teil des Verkehrsaufkommens mit dem ÖPNV, zu Fuß und mit dem Fahrrad zu bewältigen, wird das Straßennetz immer noch den Rest zu tragen haben. Dafür muss es bereit sein.

Ein funktionstüchtiges Straßennetz dient nicht nur dem Wirtschaftsverkehr und dem privaten Autoverkehr. Es ist zugleich die Basis des wachsenden Bus- und Tramverkehrs sowie des Radverkehrs. Es hat eine verkehrsträgerübergreifende Funktion.

Das Berliner Straßennetz ist aber heute in weiten Teilen kaputt. Das betrifft viele Brücken und Tunnelbauwerke, aber auch eine Vielzahl von Fahrbahnen. Schlaglöcher und Havarien beeinträchtigen immer häufiger und stärker den

Verkehrsablauf. Wesentliche Streckenabschnitte sind für Lkw schon nicht mehr befahrbar. Dazu kommt die nötige Erneuerung eines Großteils der Berliner Wasser- und Gasleitungen, die durch die Verdichtung der Stadt auch immer mehr leisten müssen.

Nicht nur an den Top-25-Staupunkten verliert der Berliner Wirtschaftsverkehr jeden Tag unnötig Zeit. Laut TomTom International B.V. benötigt eine Kfz-Fahrt in Berlin im Durchschnitt des Tages 29 Prozent mehr Zeit als bei

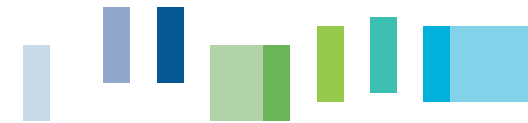
freier Fahrt. Damit liegt Berlin auf Platz 25 der staureichsten Städte Europas, noch vor Frankfurt am Main. In Abendverkehr sind es sogar 50 Prozent im Schnitt und die Tendenz ist steigend. Jede Minute, die der Wirtschaftsverkehr im Stau steht, verursacht Kosten für Unternehmen und Kunden und belastet die Bilanz der Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer.

Wirtschaftswachstum wird auch in Berlin nur möglich sein, wenn die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes erhalten bleibt und ausgebaut wird. Dazu muss der Sanierungsstau sukzessive aufgeholt werden, müssen Brücken saniert, Gewerbegebiete besser an die Bundesstraßen angebunden und wesentliche Neubauprojekte, wie die TVO, die SOV oder die B158 endlich vorangetrieben werden.

Die vierfache Herausforderung der Verkehrspolitik besteht in der nötigen gleichzeitigen Grundsanierung, dem Netzausbau und der Emissionssenkung bei wachsender Verkehrsnachfrage und sich änderndem Mobilitätsverhalten. Um diese bewältigen, ist hier nach vier Prioritäten zu handeln.

PRIORITÄTEN !

1. Straßen, Brücken und Tunnel sanieren, Ausweichstrecken bereitstellen
2. Lücken im Straßennetz schließen
3. (Neue) Wohn- und Gewerbegebiete (besser) anbinden
4. Infrastruktur und Organisation für Schwerlastverkehr verbessern



1. STRASSEN, BRÜCKEN UND TUNNEL SANIEREN, AUSWEICHSTRECKEN BEREITSTELLEN

Das drängendste Problem für einen leistungsfähigen Stadtverkehr ist der massive Sanierungsbedarf der Berliner Verkehrsinfrastruktur, den der Senat auf 1,3 Mrd. Euro beziffert. Kaputte Fahrbahnen wurden regelmäßig nur notdürftig geflickt. Von rund 1.000 Straßenbrücken in Berlin sind über 50 nicht mehr in ausreichendem Zustand, weitere 250 erfüllen dieses Kriterium nur noch knapp.

All diese Projekte benötigen langwierige Planungen und verursachen hohe Kosten. Da ihre Sperrung zu massiven Auswirkungen auf den Verkehr führen wird, müssen Einzelmaßnahmen fein abgestimmt und enge Zeitpläne eingehalten werden. Vor allem müssen klare Prioritäten gesetzt werden, um Bürger, Verwaltung und den Wirtschaftsverkehr nicht zu überlasten.

Vorrangige Maßnahmen:

- Parallele Baumaßnahmen koordinieren, vor allem an der A114
- Ersatztrassen für die Bauzeit schaffen, vor allem bei der Erneuerung AD Funkturm und dem Neubau Rudolf-Wissell-Brücke
- Durchfahrtsverbote für Lkw abbauen
- Straßenerhaltungsmanagement digital gesteuert hochfahren

Parallele Baumaßnahmen koordinieren, vor allem an der A114

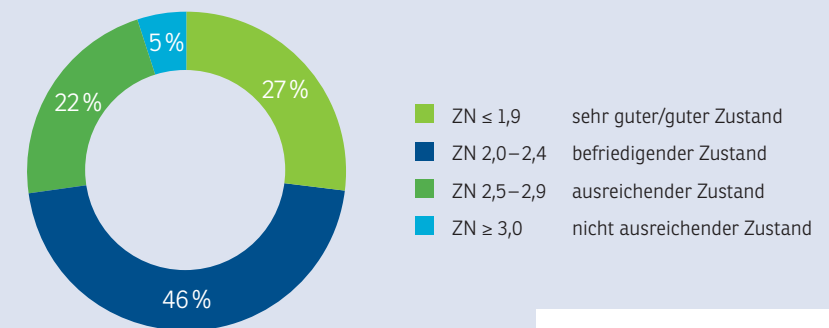
Auf den Berliner Autobahnen A114 in Pankow, A115 in Zehlendorf und A100 in Charlottenburg sowie der B2 in Pankow stehen Ersatzneubauten mit Teilsperren bevor. Die Achillesferse schlechthin aber ist die baufällige Rudolf-Wissell-Brücke auf der A100, die heute täglich 180.000 Kfz bündelt und den Verkehr aus der Innenstadt fernhält. Wie das während der Neubauphase kompensiert werden kann, ist noch völlig unklar. Auch viele weitere Brücken müssen ersetzt werden. Eine ebenso große Herausforderung wird die Erneuerung der A111 zwischen dem Dreieck Charlottenburg und der Stadtgrenze in Reinickendorf. Ab 2019 müssen allein hier vier Tunnel und 34 Brücken instandgesetzt oder neu gebaut werden. Wo es lärmtechnisch möglich ist, sollte auch nachts gearbeitet werden.

Ersatztrassen für die Bauzeit schaffen, vor allem bei der Erneuerung AD Funkturm und dem Neubau Rudolf-Wissell-Brücke

Für alle diese Projekte wird der Verkehr Alternativtrassen brauchen, wenn der Wirtschaftsstandort nicht gefährdet werden soll. Auch diese brauchen Planungsrecht, das in langwierigen Verfahren geschaffen werden muss. Das darf nicht auf die lange Bank geschoben werden.

Zustandsnoten (ZN) für 833 Brücken des Landes Berlin

Quelle: SenUVK 2017



Schon fünf Prozent der Brücken Berlins haben keinen ausreichenden Zustand mehr.

Durchfahrtsverbote für Lkw abbauen

In Folge mangelnder Unterhaltungs- und Ersatzmaßnahmen sind heute viele Brücken lastbeschränkt. Für Lkw-Transporte mit Baustoffen und vielen anderen schweren Gütern bedeutet das lange Umwege durch sensible Stadtgebiete. Deshalb wird hier schnell Abhilfe benötigt, vor allem auch in Teltow und Heinersdorf.

Straßenerhaltungsmanagement digital gesteuert hochfahren

Um künftig nachhaltig mit diesem Anlagevermögen des Landes umzugehen, muss endlich das seit Jahren geplante und beschlossene elektronische Erhaltungsmanagement umgesetzt werden.

2. LÜCKEN IM STRASSENNETZ ENDLICH SCHLIESSEN

Noch heute ist im Berliner Straßennetz leicht zu erkennen, dass die Stadt lange geteilt war. Während um die City West herum eine Stadtautobahn existiert, laufen die Bundesstraßen aus östlichen Richtungen strahlenförmig auf den Alexanderplatz zu. Wesentliche Verknüpfungen beider Teilnetze wurden über Jahrzehnte verschleppt und fehlen schmerzlich. Zwar ist der 16. Bauabschnitt der Stadtautobahn nach Treptow endlich im Bau, seine volle Entlastungswirkung für das Zentrum wird aber erst mit dem 17. Bauabschnitt bis Lichtenberg zum Tragen kommen.

Die Stadtautobahn gehört heute zu den höchstbelasteten Autobahnabschnitten Europas, weil ihr Entlastung aus anderen Richtungen fehlt. So kann die Verlängerung nach Lichtenberg auch die Charlottenburger Abschnitte entlasten und die Süd-Ost-Verbindung zwischen der AS Spätstraße und der Köpenicker Landstraße künftig den überlasteten Britzer Tunnel. Es gilt also, keine weitere Zeit zu verlieren, auch weil die BER-Öffnung große Verkehrsmengen in den Südosten verlagern wird.

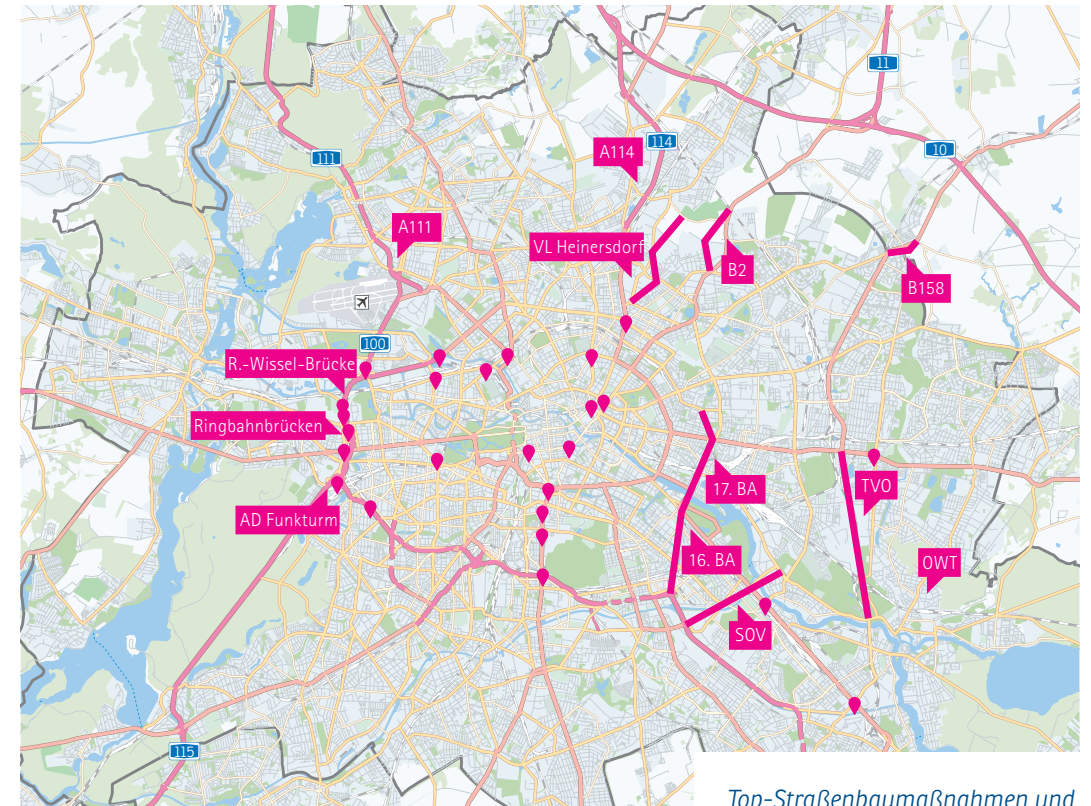
Um diese Engpässe zu lösen, sind Ergänzungen notwendig:

Vorrangige Maßnahmen:

- Weiterbau A100 (17. BA planen)
- Süd-Ost-Verbindung SOV bis A113 Spätstraße durchbinden
- Ortsumgehung Malchow B2
- Ortsumgehung Ahrensfelde B158
- Tangentialverbindung Ost TVO
- Ost-West-Trasse Köpenick
- Verkehrslösung Heinersdorf

Über die Beseitigung dieser Engpässe hinaus sind folgende Maßnahmen erforderlich:

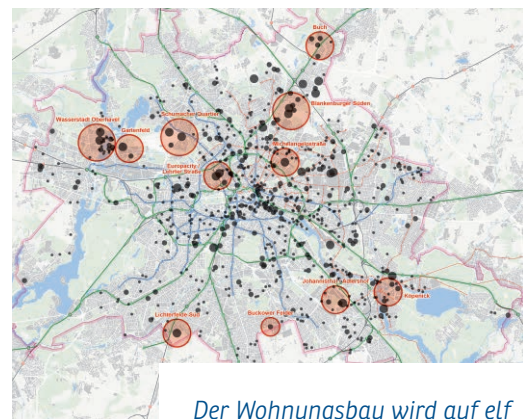
- Erhaltung der Straßenraumbreiten für den Wirtschaftsverkehr ohne Verengung
- Ergänzung der Straßeninfrastruktur im Flughafenumfeld BER, um mit der zu erwartenden dynamischen Entwicklung des Flughafens mithalten
- Leistungssteigerung der Verbindungen von den Brandenburger Logistikstandorten und Güterverkehrszentren zu den Gewerbegebieten und Produktionsstandorten in Berlin
- Stabilisierung des Verkehrsflusses auf diesen Hauptachsen des Wirtschaftsverkehrs mit moderner Signaltechnik, um Lkw-Ankunftszeiten wieder kalkulierbar zu machen
- Umfahrungsmöglichkeit für Zehlendorf Mitte schaffen



Top-Straßenbaumaßnahmen und Top-Staupunkte 2016

3. (NEUE) WOHN- UND GEWERBEGEBIETE (BESSER) ANBINDEN

Die Wohnungsnachfrage in Berlin wächst und wächst. Neben der Nachverdichtung sollen mit Blick auf 2030 ganz neue Stadtquartiere für rund 100.000 Einwohner entstehen. Die neuen Stadtquartiere sollen lebendige Kieze werden, in denen die Bevölkerung gern wohnt, arbeitet und lebt. Die umfangreichsten Planungen bestehen dabei für Blankenburg, Buch, Gartenfeld und die Wasserstadt Oberhavel. Dazu kommen die Zukunftsstandorte der Berliner Wirtschaft, Industrie- und Gewerbegebiete, in denen nur mit verbesserter Anbindung Wirtschaftswachstum entstehen kann. Dazu gehören u. a. die Gebiete Motzener Straße/Großbeerenstraße, Urban Tech Republic in Berlin-TXL, Schöneeweide, Medizin Campus Buch und Clean Tech Park Marzahn.



Der Wohnungsbau wird auf elf Schwerpunktgebiete fokussiert.

Dazu müssen sie leistungsfähig an den Verkehr angebunden werden. Das betrifft den öffentlichen Verkehr wie auch die Ver- und Entsorgung und natürlich auch den privaten Kfz-Verkehr, vor allem, wenn diese Quartiere am Stadtrand liegen und eine geringere Dichte aufweisen.

Vorrangige Maßnahmen:

- TVO als belastbare Verbindung durch die Wuhlheide
- B158 um Ahrensfelde zum Autobahnanschluss des Clean Tech Parks
- SOV als direkte Autobahnanbindung von Schöneeweide
- Wilhelminenhofbrücke über die Spree in Schöneeweide
- Verkehrslösung Heinersdorf zur Anbindung von Blankenburg
- Kapazität von Spandauer Straße und Falkenseer Chaussee erweitern

Hier darf keine Zeit verloren werden, weder bei der Planung und Genehmigung von Straßen und Schienen noch bei der Beschaffung der nötigen Fahrzeuge.

4. INFRASTRUKTUR UND ORGANISATION FÜR SCHWERLASTVERKEHR VERBESSERN

Transporte von Gütern, die über die zulässigen Maße und Gewichte hinausgehen, sind vergleichsweise selten, aber jeweils enorm wichtig für die Unternehmen. Von diesen Transporten hängen High-Tech-Know-how und Beschäftigung in der Industrie und bei vielen Dienstleistern ab, die in Berlin gehalten werden müssen. Auch Sondertransporte von Schienenfahrzeugen, von Motoren, Kranen, Notstromaggregaten bis hin zu ganzen OP-Sälen durch die Stadt müssen möglich sein.

Deshalb werden dringend Erleichterungen bei der Transportbegleitung, etwa durch Verwaltungshelfer und ausreichende Durchfahrthöhen benötigt. Genauso unverzichtbar ist die Erhaltung der Belastbarkeit von Brücken und Tunneldecken, zumindest auf einem Kernnetz



Innerstädtische Industriestandorte müssen auch für Schwerlasten erreichbar sein.

von Schwerlastrouten, das auch die Güterbahnhöfe als Vorlauf vieler Schwerlasttransporte einschließt.

Vorrangige Maßnahmen:

- Lastbeschränkte Brücken und Tunnel erneuern
- Polizeikapazität zur Begleitung steigern
- Verwaltungshelfer auf regelmäßigen Kurzstrecken einsetzen
- Übergabestellen nach/aus Brandenburg schaffen
- Gewerbegebiete/Zukunftsorte zuverlässig und besser anbinden
- Verkehrsinformationssystem Straße (VISS) aufbauen und mit der E-Straße verknüpfen

Darüber hinaus gilt zu bedenken, dass Oberleitungen von Straßenbahnstrecken und deren weitverzweigte Abspanndrähte Hindernisse für Großraumtransporte sind. Vor allem, wenn neue Tramgleise in der Nähe von Industriestandorten oder Neubaugebieten verlegt werden, kann deren Erreichbarkeit für Krane, Turbinen oder Aggregate empfindlich beeinträchtigt werden.



IV. Überregionale Anbindung optimieren

In der globalisierten Wirtschaft entscheidet auch die Erreichbarkeit aus der Ferne über die Standortentwicklung einer Metropole. Dazu gehören kurze und verlässliche Wege in die Seehäfen und schnelle Verbindungen in die europäischen Wirtschaftszentren.

Zudem haben direkte Flugverbindungen aus den Zentren der Weltwirtschaft die Kraft, Berlin auf der Landkarte internationaler Investoren verorten. Der Luftverkehr, der als Geburtshelfer des Berliner Tourismusbooms auch ein entscheidender Faktor für das sich anschließende allgemeine Wirtschaftswachstum war, ist zugleich seit Jahren ein Sorgenkind der Berliner Zukunft. Hier braucht es endlich eine verlässliche Perspektive.

Schnelle Bahnverbindungen zu den deutschen Metropolenräumen haben Berlin erst ermöglicht, sich fest in der Arbeitsteilung der deutschen Wirtschaftsstrukturen zu verankern. Aber

vieles muss noch schneller gehen und einiges fehlt noch. So fehlen schnelle Fernverkehrszüge in ostdeutsche Großstädte und die Verbindungen in westpolnische Großstädte sind weit davon entfernt, ein Standortvorteil zu sein. Die Lebens- und Arbeitswelten im Elbe-Oder-Raum wachsen zusammen, das Schienennetz bisher nicht.

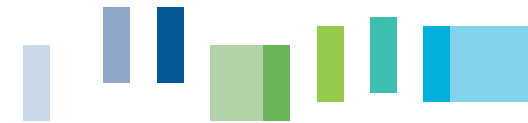
Der Güterfernverkehr wächst mit der globalisierten Arbeitsteilung anhaltend. Alle Prognosen zeigen weitere große Steigerungen, aus denen Engpässe resultieren, wenn die Netze nicht erweitert werden. Die Autobahnen sind bereits regelmäßig überlastet. Für eine

Verlagerung größerer Anteile des Lkw-Verkehrs auf die effizienten und umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße müssen aber ebenfalls Investitionen erfolgen. Nur wenn Schleusen die nötige Länge für heute verfügbare Güterschiffe haben, alle Brücken entlang einer Route ausreichend Durchfahrthöhe bieten und Flüsse wie Kanäle ausreichend Wassertiefe haben, können Güter emissionsarm transportiert werden.

Zu den größten Herausforderungen gehören aktuell die inzwischen zu schmal gewordenen Autobahnquerschnitte, die Engpässe bei der Querung der Landesgrenzen zwischen Brandenburg und Berlin und auch die Engpässe im ostdeutschen Schienennetz.

PRIORITÄTEN !

1. Im Luftverkehr Wachstum ermöglichen
2. Bahnstrecken ausbauen und Fernbahnangebot ausweiten
3. Autobahnen ausbauen
4. Wasserstraßen und Häfen optimieren

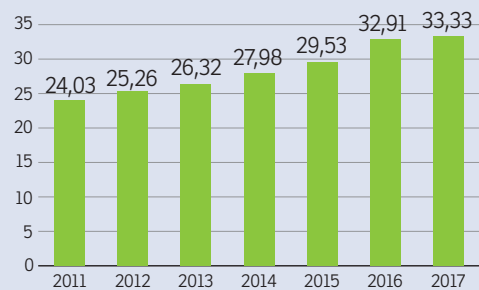


1. IM LUFTVERKEHR WACHSTUM ERMÖGLICHEN

Das wichtigste Infrastrukturprojekt in der Hauptstadtregion ist der Flughafen Berlin-Brandenburg (BER). Dennoch wurde die Öffnung erneut verschoben. Seit dem geplanten Eröffnungstermin 2011 sind die Passagierzahlen an den Berliner Flughäfen kontinuierlich gestiegen. 2017 wurden über 33 Millionen Fluggäste abgefertigt und ein weiterer deutlicher Anstieg der Nachfrage bis 2020 ist wahrscheinlich.

Die Kapazität der bisherigen Gebäude wird für diese Nachfrage nicht ausreichen. Schnelle Entscheidungen und große Anstrengungen sind erforderlich, um ab Eröffnung, auf mittlere und auf lange Sicht dem wachsenden Luftverkehr ausreichende Kapazitäten bieten zu können.

Fluggastaufkommen Berliner Flughäfen in Millionen



Der Berliner Luftverkehr wächst trotz Turbulenzen bei den Airlines rasant.

Um diese Engpässe zu lösen, sind weitere Maßnahmen notwendig:

Vorrangige Maßnahmen:

- BER-Baustelle endlich verlässlich fertigstellen
- Bau eines Zusatzterminals im Innenbereich vorbereiten und umsetzen
- Regierungsterminal und Interimsterminal in Selchow anordnen
- Verkehrsanbindung des Flughafens an das Wachstum anpassen
- Flughäfen Schönefeld und Tegel ertüchtigen und bis zum BER-Start voll nutzbar erhalten

Über die Engpassbeseitigung hinaus sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- Bereithalten von Berliner Taxis gewährleisten
- Attraktive Bedingungen für Business Aviation sichern
- Gepäckabfertigungen am Hauptbahnhof und Südkreuz einrichten
- Langfristig leistungsfähiges Cargo-Terminal sichern
- Hohe Taktfrequenzen von Airportexpress und S-Bahn sicherstellen
- Berliner Südwesten auch direkt per ÖPNV an den BER anbinden
- Attraktive Verknüpfung mit Reise- und Fernlinienbussen bieten

2. BAHNSTRECKEN AUSBAUEN UND FERNBAHNANGEBOT AUSWEITEN

Aktuell wird das letzte Schienenverkehrsprojekt Deutsche Einheit in Betrieb genommen. Damit rückt Berlin auf unter vier Stunden Fahrzeit an München heran und auch nach Frankfurt/Main geht es schneller.

Aber auch im Schienennetz der Hauptstadtregion gibt es wachsende Defizite sowie Anpassungsbedarf. Noch heute fehlt abschnittsweise das zweite Gleis, das in der Nachkriegszeit abgebaut wurde. Auf einigen Strecken wie der Potsdamer Stammbahn fehlen gar beide Gleise. Diverse S-Bahnen und Regionalbahnverbindungen im Berliner Umland sollten wiedererrichtet bzw. ihre Kapazitäten ausgebaut werden, um weiteres Wachstum in der Hauptstadtregion zu ermöglichen.



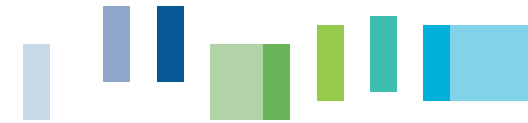
In ostdeutsche Großstädte verkehren meist nur langsame Regionalbahnen.

Vorrangige Maßnahmen:

- Dresdner Bahn als Airport-Express-Strecke unverzüglich fertig stellen
- Strecken zwischen Berlin und Stettin, Breslau, Kostrzyn ausbauen
- Zahl der Fernverkehrsverbindungen (IC) ab Berlin steigern
- Potsdamer Stammbahn in den Bahnknoten Berlin einbinden

Über die Engpassbeseitigung hinaus sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- Anbindung von Metropolen im Nachtsprung, damit Frühtermine erreicht werden können
- Einführung eines Deutschlandtaktes auf Basis des Knotens Erfurt, damit zwischen Fern- und Regionalverkehren kurze Umsteigezeiten entstehen
- Schnelle Fernverbindung über Dresden und Prag nach Wien, wenn der Streckenausbau zwischen Berlin und Dresden geschafft ist
- Schließung großer Elektrifizierungslücken im Osten Deutschlands
- Güterbahnhöfe und ihre Zulaufstrecken erhalten
- Planungskostenvorfinanzierungen durch die Länder verstärkt einsetzen
- Sanierung und Erhalt von Eisenbahnbrücken verstärken



3. AUTOBAHNEN AN ENGSTELLEN AUFWEITEN

Der Berliner Ring A10 und seine strahlenförmigen Anschlüsse verknüpfen Berlin und Brandenburg und sind Teil transeuropäischer Achsen, die auch die wichtigsten europäischen Häfen mit entfernten Ballungsräumen verbinden. Im Umfeld Berlins haben sich die Güterverkehrszentren inzwischen gut etabliert und immer neue Logistikzentren werden entlang der A10 entwickelt, auch für den wachsenden Onlinehandel.

Die Prognosen zum aktuellen Bundesverkehrswegeplan zeigen, dass der Fernverkehr auf den Straßen in den kommenden Jahrzehnten weiter deutlich wachsen wird. Durch die anhaltende Konzentration der Bevölkerung auf die Metropolräume geraten die Bundesautobahnen um Berlin weiter unter den Druck steigenden

Verkehrsaufkommens. Um nicht zu dauerhaften Engpässen zu werden, müssen sie sukzessive ausgebaut werden. Dazu gehören auch weitere Anschlussstellen, um den reibungslosen Übergang zwischen Autobahn und Stadtstraßen zu sichern.

Um diese Engpässe zu lösen, sind Ergänzungen notwendig:

Vorrangige Maßnahmen:

- 8-streifiger Ausbau der A10 Süd von Nuthetal bis AD Werder
- 6-streifiger Ausbau der A12 von AD Spreeau bis Polen
- 6-streifiger Ausbau der A24 von AD Havelland bis AD Wittstock
- 6-streifiger Ausbau der A10 Nord AD Pankow bis AD Havelland
- Anschlussstelle Buch/Karow an der A10 Nord

Über die Engpassbeseitigung hinaus muss die Unterhaltung des Autobahn- und Bundesstraßennetzes den Anforderungen entsprechen, denn Sparen bedeutet auch hier Kaputtsparen.



Der achtstreifige Ausbau der BAB A10 bei Michendorf soll Entlastung schaffen.

4. WASSERSTRASSEN UND HÄFEN OPTIMIEREN

Die Region Berlin-Brandenburg verfügt über ein dichtes Wasserstraßennetz, das sowohl für den Güterverkehr als auch für den Tourismus genutzt wird. Nach jahrzehntelangem Ausbau sind die Berliner Häfen jetzt auch für Großmotorschiffe und zweilagigen Containerverkehr an die Nordseehäfen angebunden.

Allerdings fehlt die leistungsfähige Verbindung zum Ostseehafen Stettin noch immer, da sich die Fertigstellung des neuen Schiffshebewerks in Niederfinow weiter verzögert. Zudem sind einige Schleusen inzwischen so veraltet, dass keine Güterschiffe mehr vorhanden sind, die noch in diese kleinen Kammern hineinpassen. Im Bereich des Güterverkehrs sind Schleusenverlängerungen gemeinsam mit dem Bund und der Wirtschaft über ÖPP-Modelle auf

ihre Realisierbarkeit zu untersuchen und der Schleusenausbau alsbald umzusetzen. Nur so kann das vollständige Potenzial dieser umweltfreundlichen Art des Güterverkehrs voll ausgeschöpft werden.

Um diese Engpässe zu lösen, sind Ergänzungen notwendig:

Vorrangige Maßnahmen:

- Ausbau der Schleusen Kleinmachnow und Fürstenwalde
- Wassertourismusingfrastruktur weiterentwickeln
- Zeiten und Funktionen der Schleusen an den Bedarf anpassen
- Anreize bieten zur Verlagerung von Güterverkehr auf Bahn und Schiff

Über die Engpassbeseitigung hinaus muss in Berlin und Brandenburg wieder mehr in die Erhaltung der Wasserstraßen, insbesondere in Uferwände und in Schleusen investiert werden. Das touristisch genutzte Wasserstraßennetz muss in Teilen modernisiert werden.



Die Schleuse Kleinmachnow ist weiterhin ein Nadelöhr im Süden Berlins.



Herausgeber

IHK Berlin
Fasanenstraße 85
10623 Berlin
Telefon: +49 30 31510-0
Telefax: +49 30 31510-166
E-Mail: service@berlin.ihk.de
www.ihk-berlin.de

Redaktionsschluss

März 2018

Bildquellen

Titel: © hanohiki – iStockphoto.com | S. 4: © Nikada – iStockphoto.com |
S. 11, 13, 15, 17: © VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH/OpenStreetMap |
S. 18: © Terroa – iStockphoto.com | S. 22: © cam.cop media/Klug |
S. 25: © Reindeer Renderings/ paper planes e.V. |
S. 27: © Max Power, InnoZ, EasyMile | S. 28: © querbeet – iStockphoto.com |
S. 33: © „Berlin Delay Hotspots 2016“, www.tomtom.com/en_gb/trafficindex/city/BRL
(verantwortet von: TomTom International B.V.) / Kartengrundlage: © maps4news |
S. 34: © Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Referat I A | S. 35: © www.siemens.com/presse |
S. 36: © PPAMPicture – iStockphoto.com | S. 39: © Deutsche Bahn AG/Bartłomiej Banaszak |
S. 40: © www.thomas-rosenthal.de | S. 41: © Peter Siebke

Lektorat

Berit Sörensen, Text + Lektorat
berit.soerensen@gmx.net

Druck

Spree Druck Berlin GmbH
Wrangelstraße 100
10997 Berlin



