

## 16. Wahlperiode

### Kleine Anfrage

#### des Abgeordneten Mario Czaja (CDU)

vom 24. Juni 2010 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Juni 2010) und **Antwort**

#### Wie sieht die Verkehrsprognose 2025 aus?

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie sieht der Zeitplan des Senats für die Fortschreibung des Stadtentwicklungsplanes Verkehr (StEP Verkehr) und des Nahverkehrsplanes (NVP) aus? Wie sieht der aktuelle Arbeitsstand aus?

Zu 1.: Die Fortschreibung des StEP Verkehr hat im Herbst 2008 begonnen. Ziel ist es, dieses Jahr einen neuen StEP Verkehr mit dem Planungshorizont 2025 vorzulegen.

Im Rahmen des konsultativen Planungsverfahrens (Wissenschaftlicher Beirat und Runder Tisch) wurden ausgehend von einer umfassenden Bestandsaufnahme ein Leitbild entwickelt und Ziele definiert. Darauf aufbauend wurden Teilstrategien für die wesentlichen Handlungsfelder sowie zugehörige Maßnahmen erarbeitet und diskutiert. Am 04.06.2010 hat die letzte inhaltliche Sitzung des Begleitgremiums „Runder Tisch“ stattgefunden. Aktuell werden die Erkenntnisse aus dem Gesamtprozess gesichtet und aufbereitet. Ein Schwerpunkt ist hierbei auch die Prüfung der finanziellen Möglichkeiten bei der Infrastrukturfinanzierung, um darauf aufbauend eine abschließende Priorisierung der Maßnahmen vornehmen zu können.

Es ist vorgesehen über den Sommer den Gesamtentwurf StEP Verkehr zu erstellen, um zum Herbst in die Ressortabstimmung bzw. die Vorbereitung der Senatsvorlage zu gehen.

Grundlage der Erarbeitung des Nahverkehrsplans (NVP) durch den Senat ist die Beschlussfassung des Abgeordnetenhauses über die seit November 2009 vorliegenden Eckpunkte des NVP. Diese erfolgte am 01.07.2010. Nunmehr ist beabsichtigt, die Erarbeitung des Nahverkehrsplans noch im Herbst dieses Jahres abzuschließen.

2. Wann beabsichtigt der Senat eine Vorlage zum StEP Verkehr und NVP ins Abgeordnetenhaus einzubringen?

Zu 2.: Nach Beschluss des Senats werden sowohl StEP Verkehr als auch NVP dem Abgeordnetenhaus als Vorlage zur Kenntnisnahme vorgelegt.

3. Auf Grundlage welcher Untersuchungen bzw. Studien erfolgt die Fortschreibung des StEP Verkehr bzw. NVP?

Zu 3.: Grundsätzlich liegen dem NVP wie dem StEP Verkehr die gleichen Datenquellen und Untersuchungen zugrunde, z.B.

- Bevölkerungsprognose des Landes Berlin für die Jahre 2007 bis 2030
- Aktuelle Strukturdaten des Amts für Statistik Berlin-Brandenburg (Bevölkerung, Arbeitsplätze, etc.)
- Haushaltsbefragung „SrV 2008 – Mobilität in Städten“

Für den StEP Verkehr wurden darüber hinaus folgende Untersuchungen zugrunde gelegt bzw. die Arbeiten mit diesen abgeglichen

- Gesamtverkehrsprognose Berlin Brandenburg 2025 (GVP 2025)
- verschiedene Fachpublikationen, z.B. zur Wirksamkeit von Parkraumbewirtschaftung, zu Effekten von Mobilitätsberatung
- benachbarte Planwerke des Landes (Landesentwicklungsplan B-BB, StEP Einzelhandel, StEP Gewerbe, Lärmaktionsplan, Luftreinhalte- und Aktionsplan u.a.)

Die Gesamtverkehrsprognose 2025 zeigt die Entwicklung bis 2025 vor dem Hintergrund des jetzt gültigen StEP Verkehr auf. Durch die VMZ Betreibergesellschaft mbH (beauftragt im Sommer 2009) wurden mit dem Instrumentarium der GVP 2025 drei Szenarien berechnet. Sie stellen eine Arbeitshilfe dar, um die in Diskussion befindlichen Maßnahmen des StEP Verkehr 2025 bewerten und priorisieren zu können.

Abgesehen von den bereits als Basis des StEP Verkehr verwendeten Datengrundlagen dienen der Aufstellung des NVP vor allem folgende Datenquellen:

- Verkehrserhebung 2007
- Aktuelle Fahrgastzahlen der Verkehrsunternehmen

Darüber hinaus wurden durch das Center Nahverkehr Berlin im Rahmen der Aufstellung des NVP entsprechende Analysen zu den NVP-Inhalten vorgenommen, die in ihren Grundzügen auf den NVP-Foren der Fachöffentlichkeit vorgestellt und diskutiert wurden. Weiterhin fließen folgende Untersuchungen und Studien in den NVP ein:

- NVP-Monitoring-Bericht 2007/2008
- Studie zum Fachbeitrag Straßenbahnkonzeption
- Studie zum Fachbeitrag Anschlussgestaltung
- Studie zum Fachbeitrag Tangentiale Verbindungen

4. Wann und bei wem hat der Senat eine neue Verkehrsprognose für den Zeitraum bis zum Jahr 2025 in Auftrag gegeben?

Zu 4.: Der Auftrag für die Erarbeitung einer Gesamtverkehrsprognose Berlin Brandenburg 2025 erging 2006 an die Firma PTV AG.

5. Seit wann liegen dem Senat die Ergebnisse der Verkehrsprognose 2025 vor?

Zu 5.: Sämtliche Rechenergebnisse, Netzmodelle und Dokumentationen sowie der Schlussbericht zur Gesamtverkehrsprognose Berlin Brandenburg 2025 wurden dem Senat Ende Dezember 2009 übergeben.

6. In zahlreichen Kleinen Anfragen, z.B. Drs. 16/14220, Drs. 16/14395 oder 16/14414, verweist der Senat auf vorliegende Ergebnisse der Verkehrsprognose 2025. Wo können die Ergebnisse der Verkehrsprognose 2025 eingesehen werden?

Zu 6.: Die wesentlichen Erkenntnisse der Gesamtverkehrsprognose 2025 stehen im Internet zum Download zur Verfügung:

[http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik\\_planung/prognose\\_2025/download/GVP2025\\_Ergebnisbericht\\_2009.pdf](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/prognose_2025/download/GVP2025_Ergebnisbericht_2009.pdf)

Die Software sowie die Matrizen und die Netzmodelle u.ä. sind auf den Rechnern der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abteilung Verkehr, installiert.

7. Inwiefern beabsichtigt der Senat die Ergebnisse der Verkehrsprognose 2025 dem Abgeordnetenhaus vor den Beratungen zur Fortschreibung des StEP Verkehr und NVP bekannt zu geben?

Zu 7.: Ein gesonderte politische Beratung der Verkehrsprognose als fachlich-technisches Planungsinstrument ist nicht vorgesehen. Die wichtigsten Ergebnisse sind mehrfach über die Presse publiziert worden und über Internet verfügbar.

Eine Prognose ist ein Hilfsmittel, um in die Lage versetzt zu werden, komplexe Zusammenhänge bspw. zwischen Stadtentwicklung und Verkehr oder Verkehrsangeboten und persönlichen Präferenzen bewerten zu können. Zur Sicherung der Qualität ist die Prognose durch einen wissenschaftlichen Beirat und einen Lenkungskreis begleitet worden.

Im StEP Verkehr mit dem Planungshorizont 2025 werden sowohl die Entwicklung seit 1998, die derzeitige Situation und der Erwartungshorizont vor dem Hintergrund der Gesamtverkehrsprognose 2025 bzw. der Szenarien aufbereitet, auch um daraus die Schlussfolgerungen für die Zielsetzungen des neuen StEP Verkehr 2025, aber auch die Teilstrategien und die Maßnahmenliste zu begründen.

Der Nahverkehrsplan 2010-2014 beruht aufgrund seiner abweichenden Laufzeit nicht auf der Gesamtverkehrsprognose Berlin Brandenburg 2025.

8. Wie lauten aus Sicht des Senates die wesentlichen Schlussfolgerungen aus der Verkehrsprognose 2025 für die verkehrliche Situation in Berlin?

Zu 8.: Auch bei einer relativ stabilen bzw. leicht wachsenden Bevölkerung (vgl. Bevölkerungsprognose 2030 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. I) ist mit einem begrenzten Rückgang im Verkehr zu rechnen. Wesentlicher Faktor sind die zugrunde liegenden demografischen Effekte: rückläufige Bevölkerungszahlen der überdurchschnittlich mobilen Personengruppen, d.h. der Erwerbstätigen, bei deutlichen Zunahmen der Bevölkerung über 65 Jahren. Diese sind deutlich weniger mobil als Erwerbstätige. Auch unter der Annahme höherer Mobilitätsraten der im Jahr 2025 über 65-Jährigen im Vergleich zu den heute über 65-Jährigen und vor dem Hintergrund eines steigenden Führerscheinesbesitzes und einer höheren Pkw-Verfügbarkeit von Frauen über 65 Jahren, wird dies den Rückgang im Verkehrsaufkommen, aber auch der Verkehrsleistung nicht kompensieren.

Die Schlussfolgerungen, die hieraus für die Fortschreibung des StEP Verkehr 2025 gezogen wurden, bedeuten, dass es in Zukunft vor allem darum gehen muss,

- Mobilität für alle zu gewährleisten (d.h. für alle Einkommensgruppen, alle Bildungsstände, alle Altersgruppen), dies erfordert je nach städtischem Teilraum auch unterschiedliche Strategien,

- unter dem Aspekt der Altersentwicklung, die Mobilitätsbedürfnisse im Nahraum der Wohnstandorte besonders zu beachten,

- attraktive öffentliche Verkehrsmittel anzubieten, um den derzeitigen Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs mindestens halten zu können,

- den nicht-motorisierten Verkehr (Rad- und Fußverkehr) weiter zu stärken,

- die bestehende Infrastruktur zu erhalten und den Instandhaltungsrückstand sowohl bei der Straße als auch bei der Schiene abzubauen,

-Straßenräume so zu gestalten, dass sie für alle Verkehrsteilnehmer/-innen benutzbar aber auch begreifbar sind (Thema Komplexitätsreduktion für Kinder und ältere Verkehrsteilnehmer/-innen) und vermehrt auch den Bedürfnissen der Verkehrsmittel des Umweltverbunds gerecht werden,

-die Zugänglichkeit der wesentlichen Quellen und Ziele (Produktionsstätten, Arbeitsplätze, Kunden) im Wirtschaftsverkehr zu gewährleisten

-individuelle und flexible Lösungen für Bereiche mit verkehrlichen oder umweltseitigen Problemen (Überschreitung Luft- und Lärmbelastungen entsprechend der EU-Grenzwerte) zu suchen und zu entwickeln.

Hierbei handelt es sich um einen kurzen Auszug der wesentlichen Erkenntnisse – ausführlich werden diese Aspekte derzeit für die Fortschreibung aufbereitet.

Berlin, den 12.07.2010

In Vertretung

R. Lüscher

.....  
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Juli 2010)