

■ Aktuell

Stadtentwicklungsplan Verkehr 2025

aus SIGNAL 02/2011 (Juni 2011), Seite 6-7 (Artikel-Nr: 10000739)
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

Der Senat hat in seiner Sitzung am 29. März 2011 auf Vorlage von Stadtentwicklungssenatorin Ingeborg Junge-Reyer den neuen Stadtentwicklungsplan Verkehr, StEP Verkehr 2025, verabschiedet.

Die mit dem ersten StEP Verkehr 2003 angestrebte Trendwende im Verkehrsgeschehen ist früher erreicht worden als erwartet. Die Verringerung des Anteils des Autoverkehrs bei der Verkehrsmittelwahl der Berliner Bevölkerung von 38 Prozent im Jahr 1998 auf 32 Prozent im Jahr 2008 bei gleichzeitigem Anstieg der Verkehrsmittel des Umweltverbunds (vor allem des Radverkehrs) macht deutlich, dass der mit dem ersten StEP Verkehr eingeschlagene Weg richtig war. Dies war der Anlass, Ende 2008 mit der Fortschreibung des StEP Verkehr zu beginnen.

Der StEP Verkehr wurde in einem intensiven zweijährigen Prozess und im Rahmen eines konsultativen Arbeitsverfahrens fortgeschrieben. Die Erarbeitung erfolgte wieder mit Unterstützung eines »Runden Tisches«, an dem neben der Verwaltung alle wichtigen verkehrspolitischen Akteure - von der IHK und dem ADAC bis hin zu den verkehrsökologischen Gruppen und dem ADFC sowie die verkehrspolitischen Sprecher aller Parteien des Abgeordnetenhauses und die Bezirke - vertreten waren, auch um dem Integrationsanspruch des StEP Verkehr hinsichtlich anderer Politikfelder von der Stadtentwicklung bis zum Klimaschutz gerecht zu werden. Um das zentrale Anliegen des neuen StEP Verkehr zu erreichen, enthält er ein umfassendes Bündel aufeinander abgestimmter Ziele, Teilstrategien und Maßnahmen. Dazu gehören u. a.:

- Bis 2025 weitere Erhöhung der Rolle des »Umweltverbunds« (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) bei der Verkehrsmittelwahl, Erhöhung ihres Anteils auf 75 Prozent der Wege/Fahrten.

- Anpassung der Infrastruktur an die Bedeutung der einzelnen Verkehrsträger und der demographischen Entwicklung (Umgestaltung von Straßenräumen, Umsetzung von Rad- und Fußverkehrsstrategie, Gewährleistung von Barrierefreiheit, ÖPNV-Beschleunigung etc.).

- Stärkeres Gewicht für die Bestandssicherung und Qualifizierung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur (Straße und Schiene), auch durch neue Schwerpunktsetzung bei der Verteilung der vorhandenen finanziellen Ressourcen.

- Schließung von Netzlücken und Beseitigung von Netzstrukturproblemen bei Schiene und Straße (Fertigstellung der U 5, neue Straßenbahnteilstrecken u. a. zwischen Alexanderplatz und Kulturforum).

- Offensive Förderung von sozialen und technischen Innovationen u. a. beim Mobilitäts- und Verkehrsmanagement (verbesserte Information für Bevölkerung und Wirtschaft, Stärkung inter- und multimodalen Verkehrsverhaltens z. B. durch Fahrradverleihsystem und Ausbau von Carsharing-Standorten, verkehrsträgerübergreifendes Verkehrsmanagement, Förderung der Elektromobilität etc.).

- Gewährleistung eines stadtverträglichen Wirtschafts- und Güterverkehrs (u. a. durch innovative Logistikkonzepte).

Bestandteil des Senatsbeschlusses ist auch ein »Mobilitätsprogramm 2016«, das die langfristigen Strategien und Maßnahmen des StEP Verkehr für die bevorstehenden

Jahre konkretisiert und bündelt. Dabei führt das Programm diejenigen Maßnahmen aus den verschiedenen Handlungsfeldern zusammen, die eine hohe Priorität haben und deren Realisierung vor dem Hintergrund der Kriterien Effizienz, Zielerreichung, Finanzierbarkeit und Umsetzbarkeit innerhalb der nächsten Jahre besonders sinnvoll sind.

Bereits 2003 hatte der Senat mit dem ersten StEP Verkehr ein integriertes Verkehrskonzept als »Kursbuch« der Berliner Verkehrspolitik verabschiedet, das mit einer Neuorientierung weg von reiner Infrastrukturausbaupolitik und hin zu einer integrierten Verkehrspolitik verbunden war.

Infos zum StEP Verkehr:

www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/step_verkehr

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000739>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten