

■ Planung

Verkehrsentwicklungsplanung für die Region Berlin

aus SIGNAL 01/1991 (Februar 1991), Seite 13-14 (Artikel-Nr: 10001327)

IGEB

Im März 1990 wurde die Arbeitsgruppe 12 "Verkehr" im Provisorischen Regionalausschuß beauftragt, eine Verkehrsentwicklungsplanung für die Region Berlin zu erarbeiten. Nachfolgend berichten wir über den im Oktober 1990 vorgelegten 1. Zwischenbericht.

1. Einleitung

Die Planung erfolgt in drei Stufen und beginnt mit den kurzfristigen Maßnahmen, die teilweise schon realisiert sind (Durchbindung der Stadtbahn) oder konzipiert werden (S-Bahn Wannsee - Potsdam Stadt). In einer zweiten Stufe sollen Verkehrsszenarien und verkehrliche Leitvorstellungen entwickelt werden und entsprechende alternative Netzkonzeptionen erstellt werden. Die dritte Stufe beinhaltet die Detailplanung für die Verkehrswege. Der 1. Zwischenbericht erläutert die alternativen Planungen entsprechend der zweiten Stufe und versteht sich als Auftakt für die Diskussion und die zukünftigen Verkehrslösungen.

2. Nahverkehr

In Berlin gab es die für die westdeutschen Städte typischen Verkehrsverflechtungen bisher nicht oder nur bedingt. In West-Berlin konnte insbesondere die «Kern-Rand-Wanderung» von Bevölkerung und Industrie nicht über die Stadtgrenzen hinausgehen, aber auch die Pendlerbeziehungen zwischen Ost-Berlin und dem Umland hatten sich in vergleichsweise geringem Umfang entwickelt. Auf der Basis des vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung erstellten Trend-Szenarios «Zersiedelung» für das Jahr 2010 wird die neue Verkehrsentwicklung für Berlin und die angrenzenden Land- und Stadtkreise wie folgt prognostiziert:

Einwohner heute: 2010: Westberlin 2,1 Mio. ? Ostberlin 1,3 Mio. 4,9 Mio. (+15%) Umland 0,9 Mio. ? Pkw-Bestand 1,5 Mio. 2,4 Mio.
 Fahrleistung (Entwicklung bis 2010) ÖPNV: Pkw: Westberlin +11% +54%
 Ostberlin -21% +150% Umland -6% +165% Die prognostizierte Bevölkerungszunahme basiert auf der Annahme einer hohen Attraktivität der Region Berlin als Wirtschafts- und Wohnstandort. Eine Erhöhung des Pkw-Bestandes ergibt sich aus der Annahme, daß die Zahl der Pkw pro 1.000 Einwohner im Gebiet der ehemaligen DDR auf den West-Standard steigt. Falls die Entwicklung tatsächlich in diese Richtung geht, bedeute dies eine generelle Überlastung der Straßeninfrastruktur, insbesondere in der Berliner Innenstadt. Die Attraktivität als Wirtschaftsstandort wäre demzufolge in Frage gestellt, die Gefahr der Zersiedelung gestiegen.

Vor dem Hintergrund dieser möglichen Entwicklung wurde als Zielsetzung für die Verkehrsentwicklungsplanung formuliert, die in den gegenwärtigen Entwicklungstendenzen liegenden Gefahren abzuwenden. Zur Realisierung dieser Zielsetzung wurden folgende Leitvorstellungen formuliert: - «Mobilität»: Schaffung gleicher Mobilitätschancen für alle Bevölkerungsgruppen.
 «Ökologie»: Das Verkehrssystem soll durch Begrenzung und Reduzierungen umwelt-

und stadtraumverträglich sein.

«Ökonomie»: Das Verkehrssystem muß die wirtschaftliche Funktionalität herstellen und die Attraktivität des Standortes Berlin ausbauen.

Die Umsetzung dieser Leitvorstellungen sei mit dem klassischen Instrumentarium der Verkehrsplanung (Infrastrukturplanung, Ordnungspolitik, Verkehrsregelung) nur unvollständig möglich, deshalb seien weitere Instrumente in Anspruch zu nehmen: -
Flächennutzungsplanung,
Gesetzgebung über die Rahmenbedingungen des Verkehrs, sofern in der Länderkompetenz,
Wirtschaftsförderungspolitik,
Steuer- und Preispolitik,
Informationspolitik bzw. Öffentlichkeitsarbeit, Marketing,
Organisatorische Maßnahmen,
Forschung und Technologie.

Auf der Basis dieser Instrumentarien seien für den privaten Personen- wie auch für den Wirtschaftsverkehr Maßnahmenkonzepte für drei Handlungsfelder zu erarbeiten: -
Verkehrsvermeidung: Für Standortentscheidungen Konzept der «Kurze Wege».
Verkehrsverlagerung: Da die freie Verkehrsmittelwahl zukünftig nicht mehr möglich sein wird, ist eine Unterscheidung in notwendigen/nicht notwendigen Kfz-Verkehr erforderlich; der Wirtschaftsverkehr zählt dabei stets zum notwendigen Kfz-Verkehr. Der nicht notwendige Kfz-Verkehr soll auf den ÖPNV verlagert werden.
Umwelt- und stadtraumverträgliche Verkehrsabwicklung: In Konkurrenzsituation zum individuellen Pkw-verkehr müssen ÖPNV-Oberflächenverkehr und Wirtschaftsverkehr Vorrang haben. «Umweltverträgliche Verkehrsabwicklung» bedeute aber keine grundsätzliche Ablehnung einer Infrastrukturverbesserung für das Straßennetz, denn: den Verkehrsstau als "Chance" zur Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr zu begreifen, widerspreche einer umwelt- und stadtraumverträglichen Verkehrsabwicklung.

Besondere Bedeutung für den ÖPNV wird dem Schienenverkehr eingeräumt. Als Vorleistung für die künftige Nachfrage und im Hinblick auf die geplante weitere Entwicklung der Siedlungsstruktur in der Region entlang der Schienenverkehrsachsen sei ein schneller Ausbau des S-Bahn-Netzes (und der Regionalbahn) notwendig. Zur Bewältigung des Verkehrsbedarfs in der Innenstadt sei das U-Bahn-Netz zu vervollständigen und das Straßenbahnnetz zu einem modernen Stadtbahnsystem auszubauen. Aus finanziellen Gründen könne die Stadtbahn auf bestimmten Relationen U-Bahn-Vorlaufbetrieb übernehmen.

Alle im Bau befindlichen ÖPNV-Maßnahmen sollen auch unter den jetzt geänderten politischen Bedingungen fertiggestellt werden. Die bekannten Lückenschließungen (Maßnahmen des ersten Zugriffs) sollen längerfristig durch weitere S-Bahn-Strecken und innerstädtische U-Bahn-Verbindungen ergänzt werden. In der nächsten

Bearbeitungsstufe der Verkehrsentwicklungsplanung ist deshalb eine Bewertung der mehr als 50 Einzelmaßnahmen zur Erstellung einer Prioritätenliste notwendig, worauf beim derzeitigen Bearbeitungsstand wegen fehlender Strukturdaten verzichtet werden mußte. Im Straßenverkehr werden die Stadtring-Verlängerung, die Ausbauten Oberbaumbrücke und Bernauer/Invalidenstraße für einen Innenstadt-Ring sowie die Wiederherstellung weiterer Straßenverbindungen im Stadtbereich genannt.

3. Fernverkehr

Für den Fernverkehr ist ein Bahnanteil von 11,5% im Jahr 2010 prognostiziert. Das entspricht 19 Mio. von 164 Mio. Personenfahrten im Quellverkehr. Der Flugverkehr wird auf 10 bis 12 Mio. Reisende im Quellverkehr für das Jahr 2010 eingeschätzt.

Der Güterfernverkehr werde sich insgesamt mehr als verdoppeln, allerdings gebe es eine Zielverlagerung: Im Verkehr zwischen West-Berlin und der ehemaligen DDR wird deshalb eine Verfünffachung erwartet (4 Mio. Tonnen 1985, 21 Mio. Tonnen im Jahr 2010), im Güterfernverkehr mit Westdeutschland eine Halbierung. Das Wachstum des Güterverkehrs wird vor allem zugunsten der Straße erwartet, während die Bahn Einbußen haben werde.

Zur Angebotsverbesserung im Bahnreiseverkehr wird die Einführung neuer, besserer Produktangebote (InterCity, InterRegio) gefordert, die durch den Regionalverkehr ergänzt werden sollen. Als Variante für die innerstädtische Führung des Personenfernverkehrs wird diejenige favoriert, die die Benutzung der Stadtbahn einschließlich ihrer Zulaufstrecken, die Reaktivierung stillgelegter Eisenbahnstrecken im Stadtgebiet und den Neubau eines Nord-Süd-Fernbahntunnels vorsieht.

Für den Flugverkehr wird der Bau eines neuen Großflughafens als Ersatz für die Flughäfen Tegel und Tempelhof angestrebt. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, daß eine S- bzw. U-Bahn-Anbindung der bestehenden Flughäfen von der zu wählenden Flugverkehrskonzeption abhängt.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001327>.

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