



Die Verkehrsentwicklung in der Metropolenregion Berlin-Brandenburg. Ein Trauerspiel in drei Akten!

Prof. Dr. O. Schwedes | Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung | Mit Bus und Bahn in die Zukunft?
Berlin, 09.03.2015

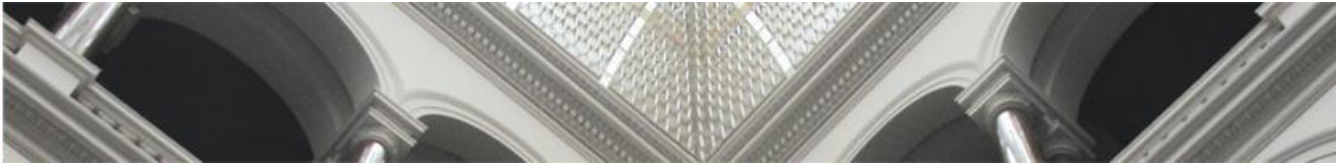


Hoffnungsträger

- Carsharing
- Elektromobilität
- I & K Technologien
- Jugendliche
- Öffentlicher Verkehr

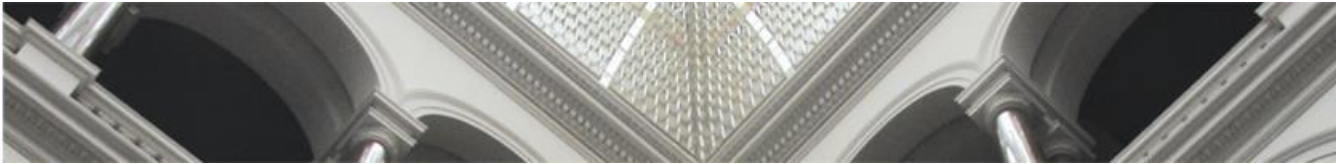


Quelle: <http://www.welt.de/politik/article2659637.html>

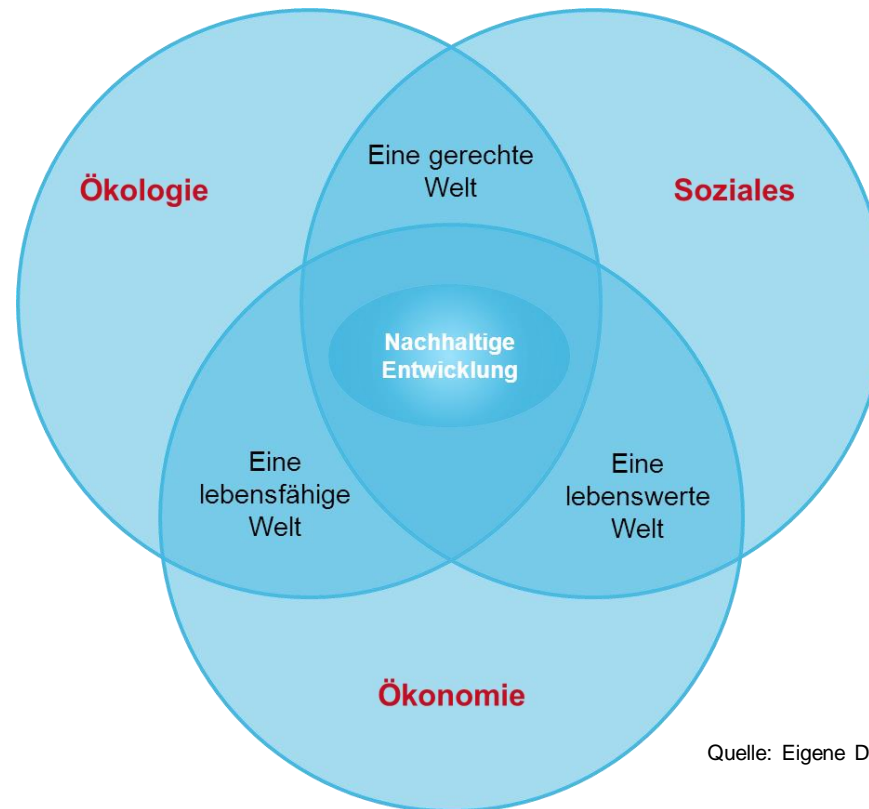


Gliederung

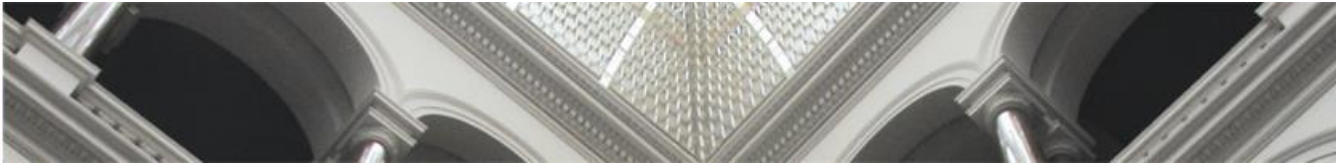
1. **Herausforderungen der Verkehrsentwicklung**
2. Aktuelle Situation & Entwicklungstendenzen im ÖV
3. 1. Akt: Zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Metropolenregion Berlin-Brandenburg
4. 2. Akt: Die aktuelle Situation der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
5. 3. Akt: Perspektiven der Regionalentwicklung Berlin-Brandenburg
6. Fazit



Herausforderungen: Nachhaltigkeit

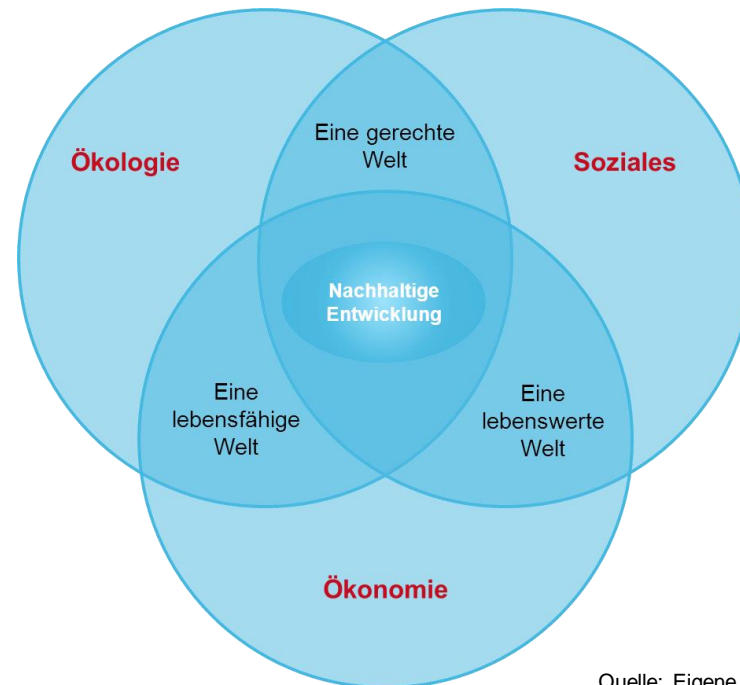


Quelle: Eigene Darstellung

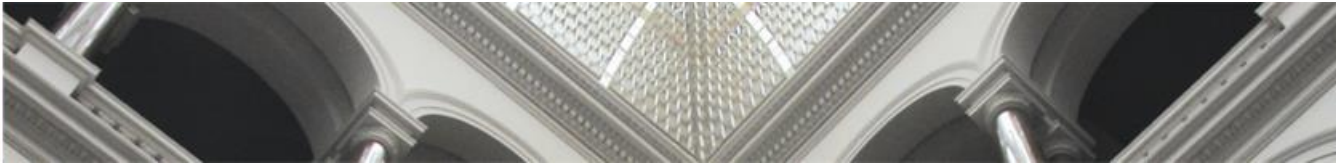


Herausforderungen: Drei Nachhaltigkeitsstrategien

- Effizienzstrategie
- Konsistenzstrategie
- Suffizienzstrategie

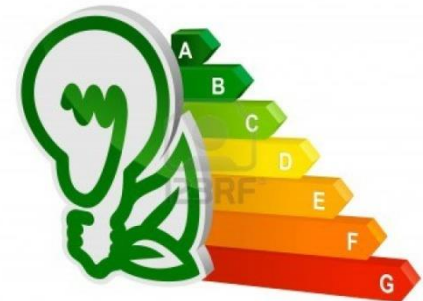


Quelle: Eigene Darstellung

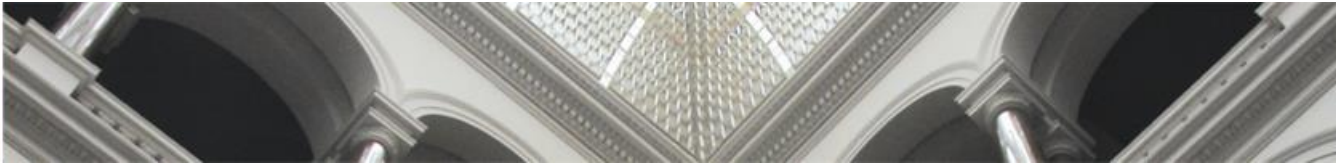


Herausforderungen: Effizienzstrategie

Bei der *Effizienzstrategie* geht es um Entkoppelung von Wirtschaftsleistung und Umweltverbrauch, um die Substitution von Produkten und Verfahren durch nachhaltigere, in diesem Fall ressourcenschonende Produkte und Verfahren. Es ist die dominante Strategie, die vor allem auf technischen Fortschritt setzt. Sparsamere Fahrzeuge im Automobilbereich, Reduzierung des Energie- und Materialverbrauchs in der Fertigung sind nur einige Beispiele hierfür.



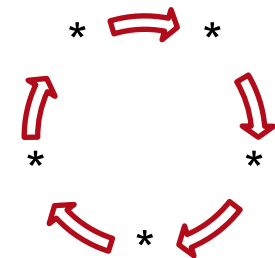
© seamartini

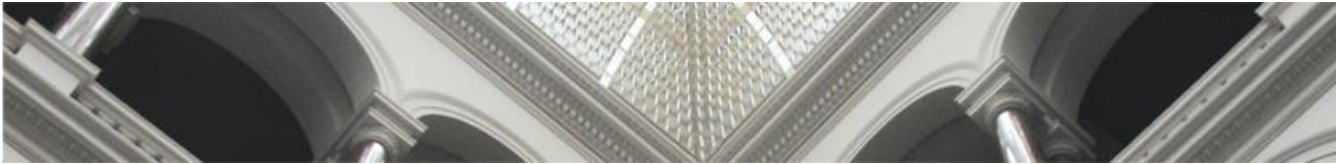


Herausforderungen: Konsistenzstrategie

Die *Konsistenzstrategie* fokussiert auf die Reduktion des materiellen Durchflusses der Wirtschaftsprozesse durch Kreisführung von Stoffen. Konsistenz meint hier die Konsistenz mit natürlichen Stoffkreisläufen.

Mit einer Konsistenzstrategie sind nicht nur technische Veränderungen nötig, sondern große organisatorische Änderungen bei Design, Produktion, Distribution und Redistribution von Produkten.

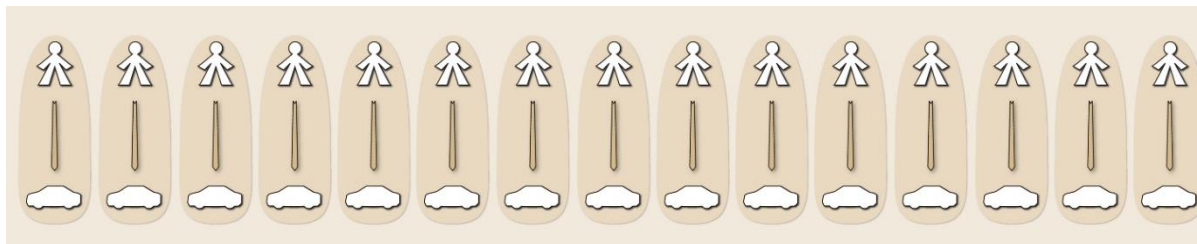




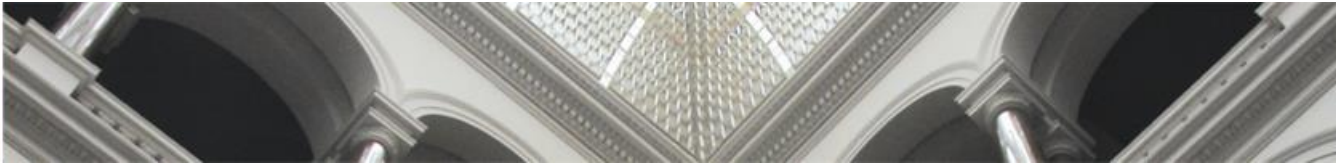
Herausforderungen: Suffizienzstrategie

Suffizienz steht in der Ökologie für das Bemühen um einen möglichst geringen Rohstoff- und Energieverbrauch. Erreicht werden soll das durch eine geringe Nachfrage nach Gütern und Dienstleistungen, insbesondere nach solchen, die einen hohen Ressourcenverbrauch erfordern.

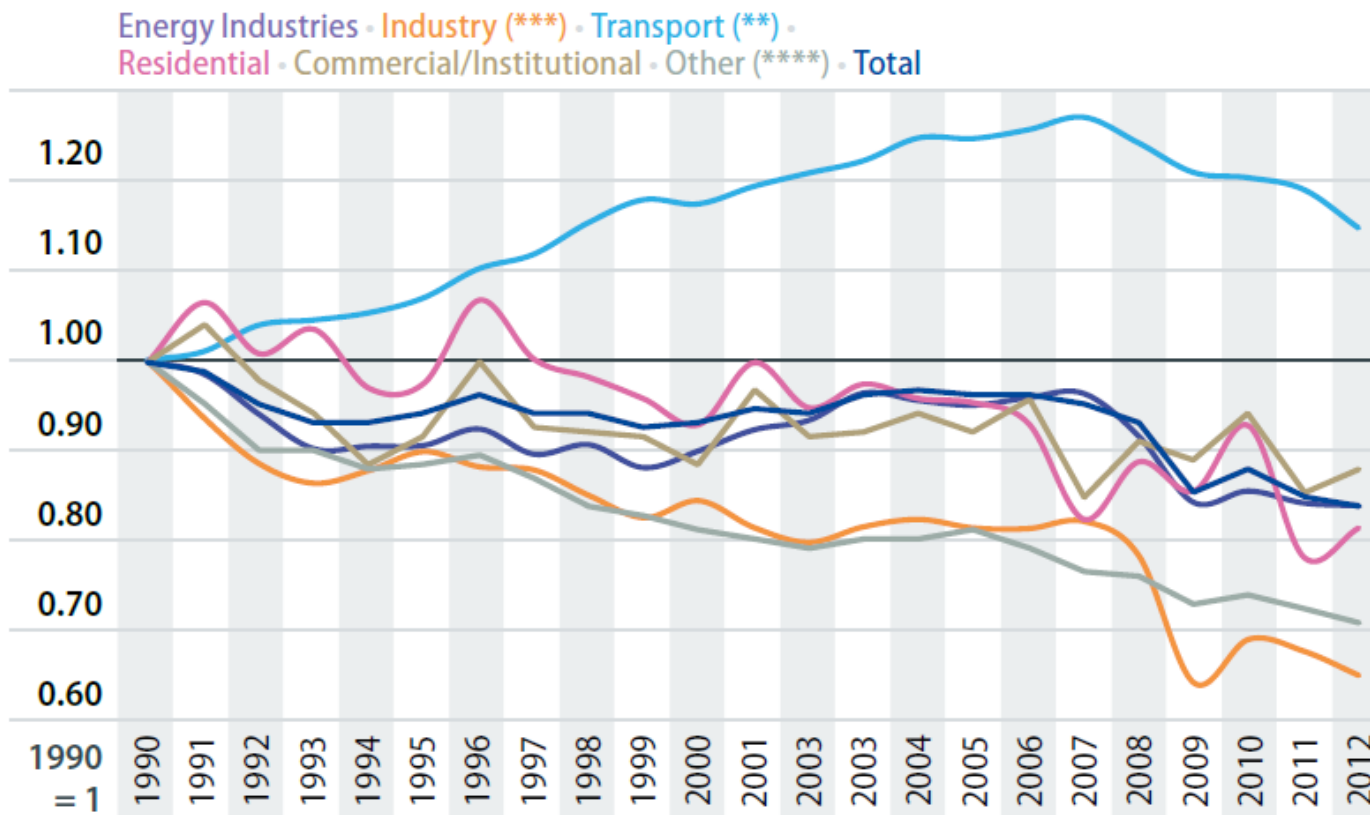
In der praktischen Nachhaltigkeitsdiskussion wird Suffizienz im Sinne von Selbstbegrenzung, Konsumverzicht oder sogar Askese gebraucht.



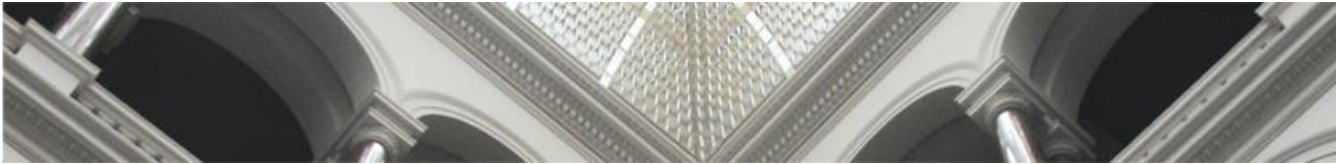
Quelle: www.regionales-wirtschaften.de



Herausforderungen: CO₂-Emissionen

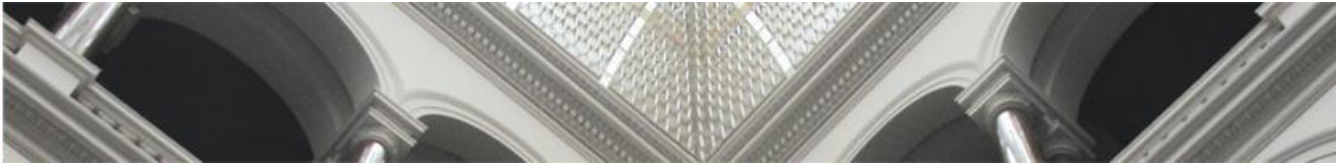


Quelle: EU transport in figures. Statistical Pocketbook 2014.



Herausforderungen: EU 2050

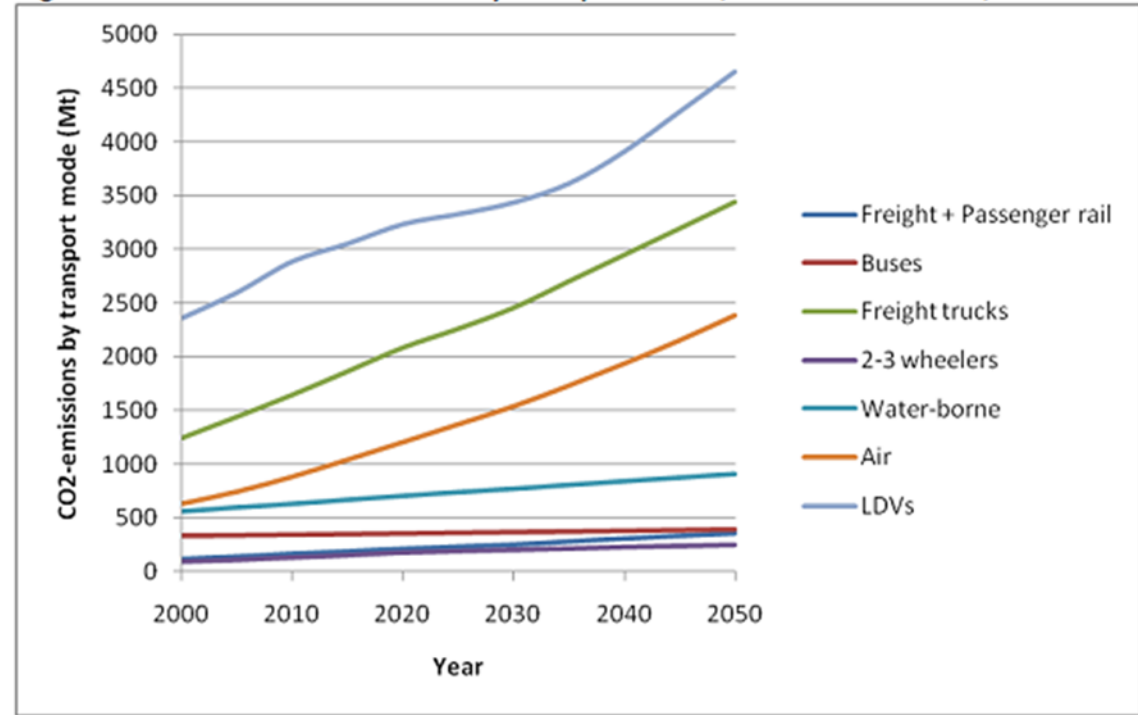
„Geht alles seinen bisherigen Gang, dürfte die Ölabhängigkeit des Verkehrs weiterhin nur geringfügig weniger als 90 % betragen, und erneuerbare Energiequellen werden das Ziel von 10 % für 2020 nur unwesentlich überschreiten. Der CO₂-Ausstoß des Verkehrs würde bis 2050 ein Drittel höher ausfallen als nach dem Stand von 1990. Die überlastungsbedingten Kosten werden bis 2050 um rund 50 % steigen. Die Schere zwischen zentralen Regionen und Randgebieten wird sich weiter öffnen, was die Zugänglichkeit angeht. Die gesellschaftlichen Kosten von Unfällen und Lärmbelastung würden weiter steigen.“ (KOM 2011: 5)



Herausforderungen: Global

1. Heute 1 Mrd. Kfz
2. 2030 2 Mrd. Kfz
3. 2050 3 Mrd. Kfz

Figure 3.9 Global CO₂-emissions by transport mode, reference scenario, 2000-2050



Quelle: International Transport Forum (2010): Transport Outlook 2010



Herausforderungen: Global

1. Heute 1 Mrd. Kfz
2. 2030 2 Mrd. Kfz
3. 2050 3 Mrd. Kfz



Quelle: <http://www.stuttgarter-zeitung.de/media.media.88ca5a82-edc9-454a-aa72-97f1.normalized.jpeg>



Gliederung

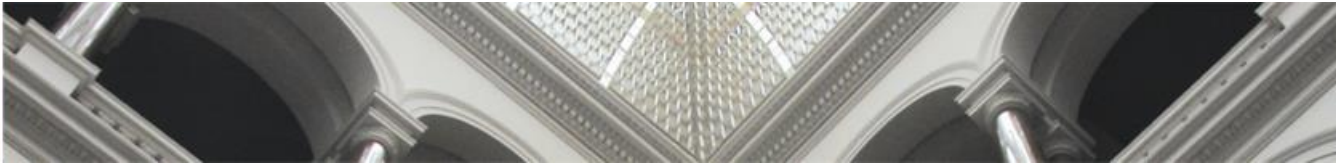
1. Herausforderungen der Verkehrsentwicklung
2. **Aktuelle Situation & Entwicklungstendenzen im ÖV**
3. 1. Akt: Zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Metropolenregion Berlin-Brandenburg
4. 2. Akt: Die aktuelle Situation der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
5. 3. Akt: Perspektiven der Regionalentwicklung Berlin-Brandenburg
6. Fazit



Aktuelle Situation & Entwicklungstendenzen im ÖV

Erfolgsmodell Regionalisierung:

- Steigerung der Verkehrsleistung von 1994 bis 2014 um ca. 30%!
- Steigerung der Fahrgastzahlen von 1994 bis 2014 um ca. 50%!
- Kosten ca. 140 Mrd. EUR!

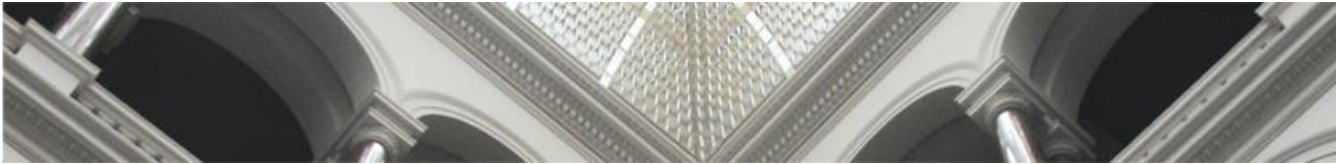


Aktuelle Situation & Entwicklungstendenzen im ÖV

Personenverkehrsaufkommen			
	1996	2013	2030
MIV	85%	82,5%	83,3%
Eisenbahnen	2,6%	3,6%	3,7%

Personenverkehrsleistung			
	1996	2013	2030
MIV	82%	80%	78,6%
Eisenbahnen	7,1%	7,5%	7,9%

Quelle: DIW 2014 & BMVI 2015

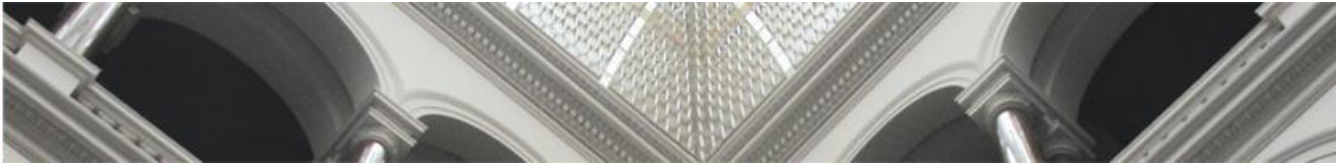


Aktuelle Situation & Entwicklungstendenzen im ÖV

Verkehrsprognose Berlin/Brandenburg

	Berlin		Brandenburg	
	2006	2025	2006	2025
MIV	36,3%	33,4%	55,0%	48,9%
ÖPNV	26,7%	26,8%	7,2%	8,3%
Rad	11,5%	15,6%	10,0%	13,3%
Fuß	25,5%	24,2%	27,8%	29,5%

Quelle: Berlin/Brandenburg 2010



Gliederung

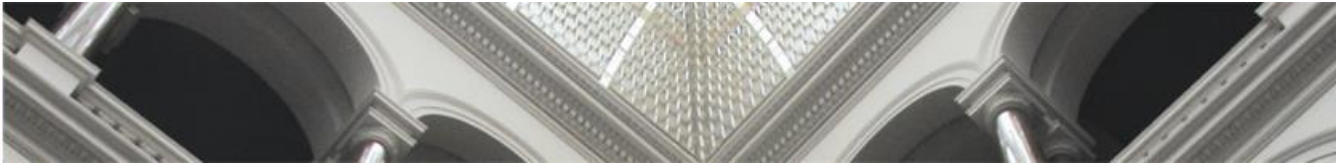
1. Herausforderungen der Verkehrsentwicklung
2. Aktuelle Situation & Entwicklungstendenzen im ÖV
3. **1. Akt: Zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Metropolenregion Berlin-Brandenburg**
4. 2. Akt: Die aktuelle Situation der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
5. 3. Akt: Perspektiven der Regionalentwicklung Berlin-Brandenburg
6. Fazit



Zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Metropolenregion Berlin-Brandenburg

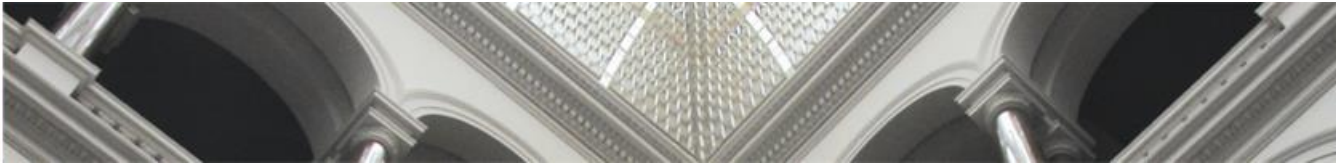
Ausgangssituation zu Beginn der 1990er Jahre

- Fehlende Suburbanisierung
- Regionalentwicklung entlang der Schienenwege
- Geplante Länderfusion Berlin/Brandenburg



Zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Metropolenregion Berlin-Brandenburg

„Nimmt man die vollmundigen Absichtserklärungen und Appelle zur Reduzierung des Individualverkehrs für bare Münze, so müsste sich dies in einer tatkräftigen Verkehrspolitik niederschlagen, die attraktive Alternativen zum privaten Kraftfahrzeug anbietet. [...] Ein Blick auf die Praxis verrät das genaue Gegenteil“ (v. Einem 1993: 98).

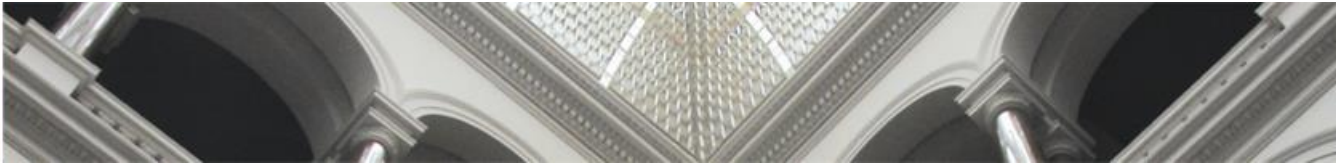


Zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Metropolenregion Berlin-Brandenburg

1994 Entwurf „Landesentwicklungsplan engerer Verflechtungsraum
Brandenburg/Berlin“

Integrierter Ansatz:

1. Unterschiedliche Interessen in einer gemeinsamen Strategie verbinden
2. Abstimmung der Fachressorts Stadt- und Raumplanung sowie
Verkehrsplanung
3. Integriertes Verkehrskonzept, das auf die Verknüpfung der verschiedenen
Verkehrsträger setzt



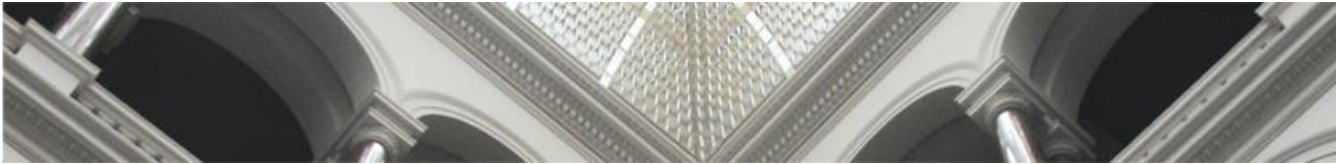
Zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Metropolregion Berlin-Brandenburg

Leitbilder:

1. „Achsenmodell“
2. „Dezentrale Konzentration“
3. „Potentielle Siedlungsbereiche“



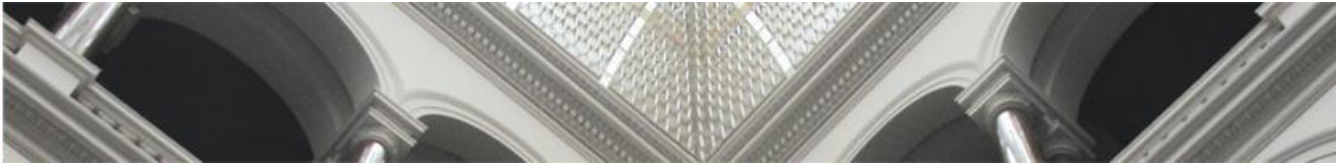
Quelle: LEP 1998



Zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Metropolenregion Berlin-Brandenburg

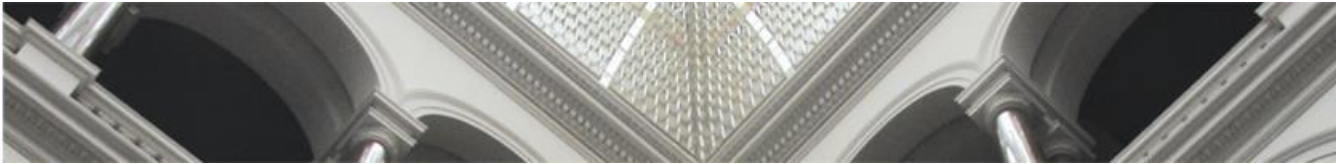
Gründe für die Diskrepanz von Anspruch und Wirklichkeit:

- 1) Landesregierung versus Landesregierung
 - 2) Landesregierung versus Kommunen
- Gemeinsame Interessen
aber keine Gemeinsamkeit
der Interessen!



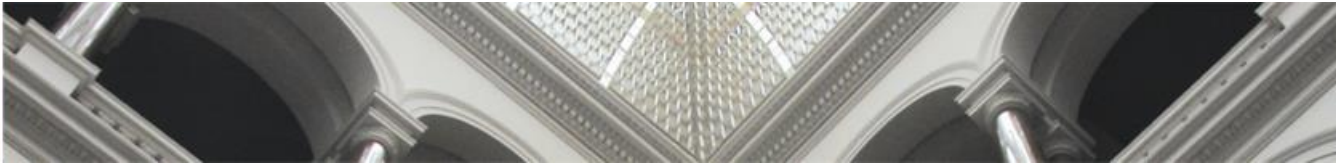
Zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Metropolenregion Berlin-Brandenburg

Fazit: „Damit stehen Berlin und Brandenburg allenfalls am Anfang der Entwicklung einer gemeinsamen Planungsperspektive. Anders als in den 1990er Jahren können die Verantwortlichen heute nicht mehr auf den formalen Zwangsvollzug einer Länderfusion warten, die gewissermaßen automatisch eine *gemeinsame Planungskultur* nach sich gezogen hätte. *Vielmehr müssten nun gemeinsame Planungserfolge der Öffentlichkeit als Best-Practice-Beispiele vermittelt werden, die eine Landesfusion überhaupt als wünschbar erscheinen lassen.* Dafür gibt es bislang allerdings keine Anzeichen“ (Schöller 2006: 84).



Gliederung

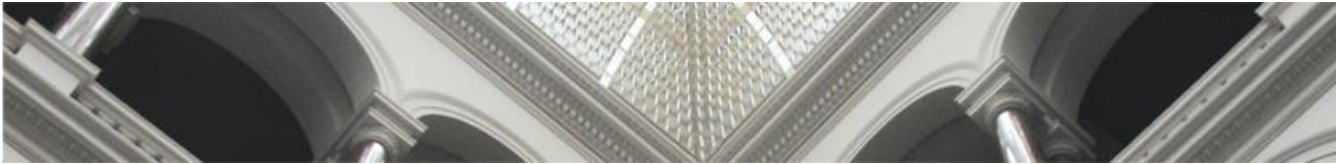
1. Herausforderungen der Verkehrsentwicklung
2. Aktuelle Situation & Entwicklungstendenzen im ÖV
3. 1. Akt: Zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Metropolenregion Berlin-Brandenburg
4. **2. Akt: Die aktuelle Situation der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung**
5. 3. Akt: Perspektiven der Regionalentwicklung Berlin-Brandenburg
6. Fazit



Die aktuelle Situation der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

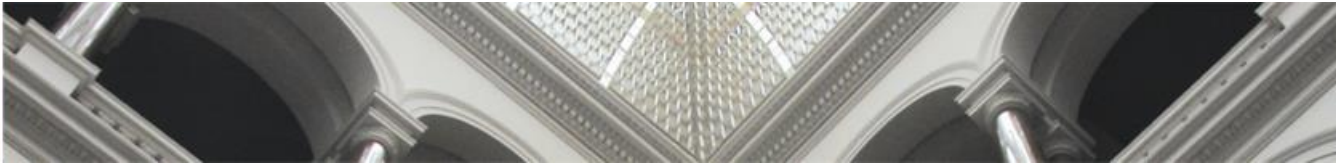
„Vor allem die zunehmende Verflechtung zwischen Städten und ihrem Umland macht ein gemeinsames planerisches Handeln und vermehrt neue oder bisher zu wenig genutzte Formen interkommunaler Zusammenarbeit über die Gemeindegrenzen hinaus notwendig“ (LEPro 2007: 18).

**Begründet wird dies als Reaktion auf leere Kassen (Notgemeinschaft) –
Demgegenüber ist keine proaktive verkehrspolitische Strategie erkennbar!**



Die aktuelle Situation der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

„Der LEP B-B sieht in Berlin und den Siedlungsachsen mit leistungsfähiger Schienenanbindung ins Berliner Umland (Gestaltungsraum Siedlung) sowie in den Zentralen Orten im weiteren Metropolenraum eine Konzentration der Siedlungsentwicklung, die keiner quantitativen Beschränkung unterliegt, vor. Die Entwicklung von Wohnsiedlungsflächen im übrigen Raum (Achsenzwischenräume in Berlin und im Berliner Umland sowie Nicht-Zentrale Orte im weiteren Metropolenraum) wird auf die Innenentwicklung, erweitert um eine zusätzliche Entwicklungsoption, gelenkt“ (ROB 2013: 61).



Die aktuelle Situation der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

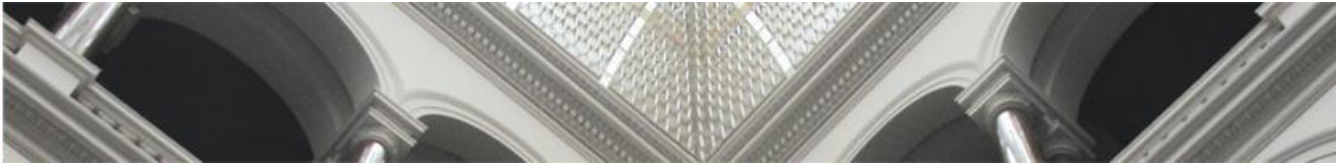
- Die bundesweit verfolgten Zentrale-Orte- und Achsen-Konzepte sind weitgehend gescheitert (Holz-Rau 1997)!
- Das Konzept der dezentralen Konzentration trägt unter den heutigen Rahmenbedingungen nicht zur Verkehrsvermeidung bei!
- Das Konzept der dezentralen Konzentration trägt unter den heutigen Rahmenbedingungen auch nicht zur Verkehrsverlagerung bei!
- Das Konzept der dezentralen Konzentration hat unter den heutigen Rahmenbedingungen keine Akzeptanzchancen!



Die aktuelle Situation der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Das Ziel war es, Ober- und Mittelzentren weiterzuentwickeln, während die Grundzentren nicht mehr finanziell gefördert werden sollten.

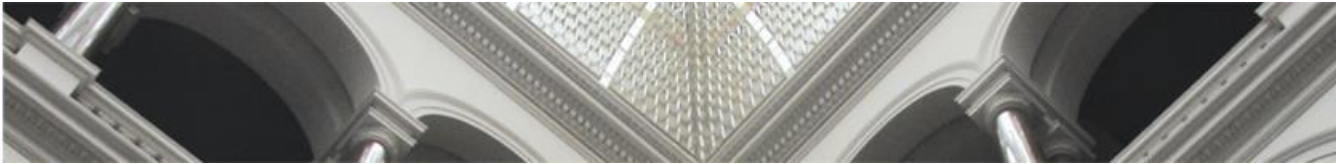
Mit Urteil vom 16. Juni 2014 erklärte das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg den Landesentwicklungsplan für unwirksam (Az.: 10 A 8.10).



Die aktuelle Situation der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

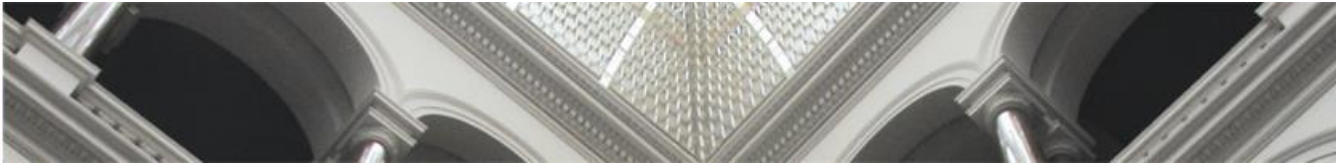
- 90% des bundesdeutschen Kfz-Verkehrs entsteht in der Region!
- „Dauerkrise der Raumplanung“ (Wiechmann 2008)
- Fehlende verkehrspolitische Strategie (Difu 2014)

Planung ist eine hilfreiche aber keine hinreichende Bedingung erfolgreicher Regionalentwicklung!

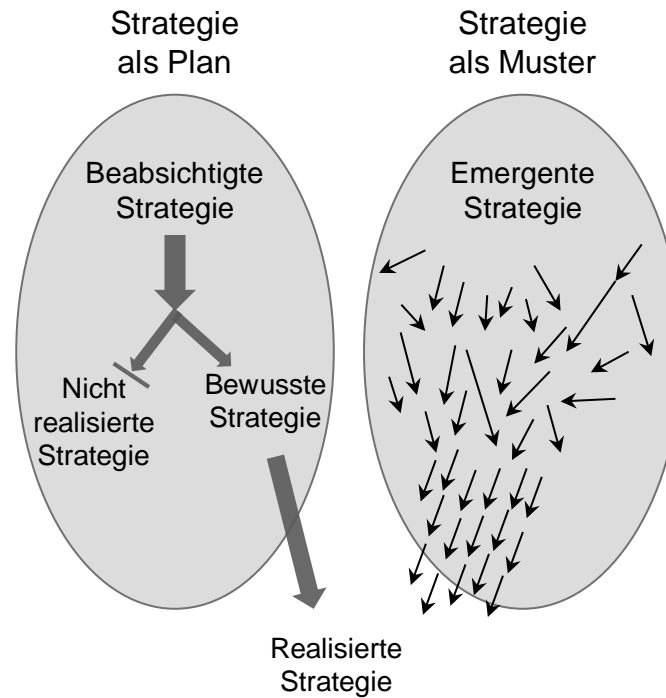


Gliederung

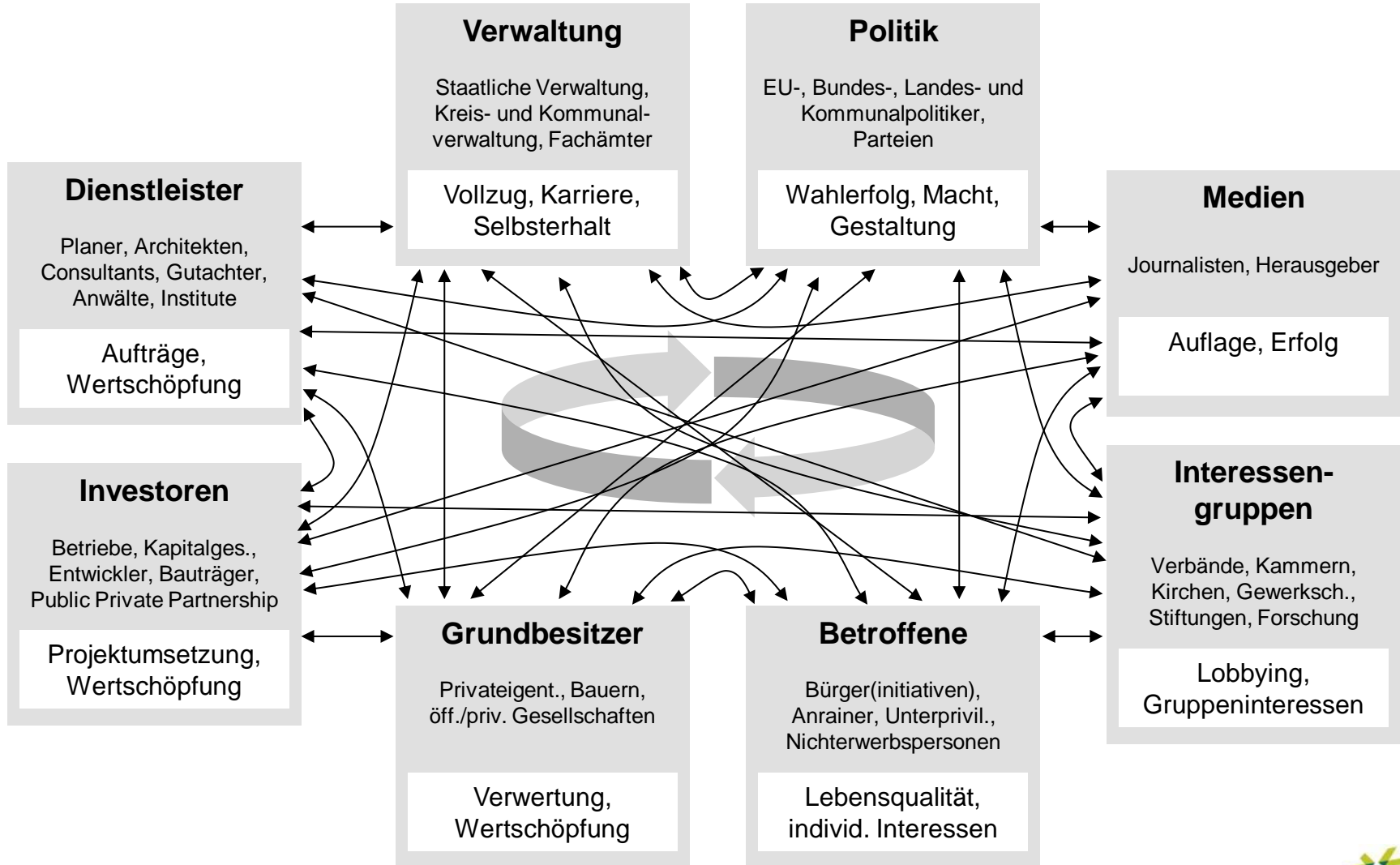
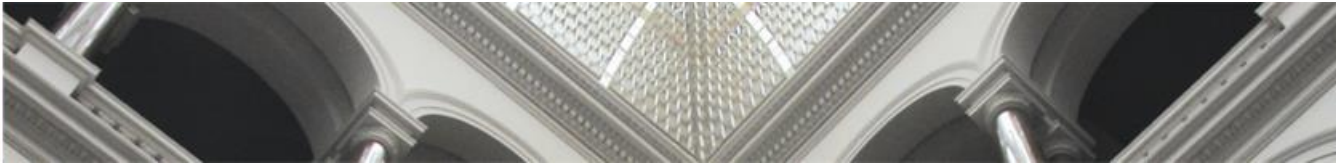
1. Herausforderungen der Verkehrsentwicklung
2. Aktuelle Situation & Entwicklungstendenzen im ÖV
3. 1. Akt: Zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Metropolenregion Berlin-Brandenburg
4. 2. Akt: Die aktuelle Situation der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
5. **3. Akt: Perspektiven der Regionalentwicklung Berlin-Brandenburg**
6. Fazit

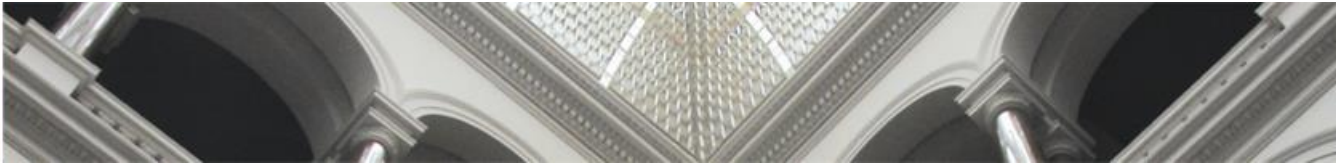


Perspektiven der Regionalentwicklung Berlin-Brandenburg



Quelle: eigene Darstellung nach Mintzberg et al. 1999: 26

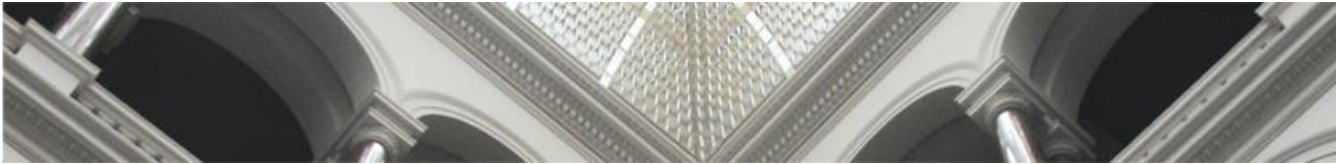




Perspektiven der Regionalentwicklung Berlin-Brandenburg

Strategischer Szenarioprozess

- 1) Politisierung der regionalen Siedlungs- und Verkehrsplanung
- 2) Entwicklung einer siedlungs- und verkehrspolitischen Strategie
- 3) Etablierung eines dauerhaften Lernprozesses



Perspektiven der Regionalentwicklung Berlin-Brandenburg

Akteursorientierte Planungsstrategien

Erweiterung des Fokus von den „Verkehrsentscheidungen“ (Routenwahl, Verkehrsmittelwahl, Zielwahl bei flexiblen Zielen) zu den der Verkehrsentstehung vorgelagerten „verkehrsrelevanten Entscheidungen“ (Zielwahl bei unflexiblen Zielen, Kauf von Fahrzeugen, Standortwahl, für Wohnungen und Betriebe) (vgl. Gutsche/Kutter 2006).



Perspektiven der Regionalentwicklung Berlin-Brandenburg

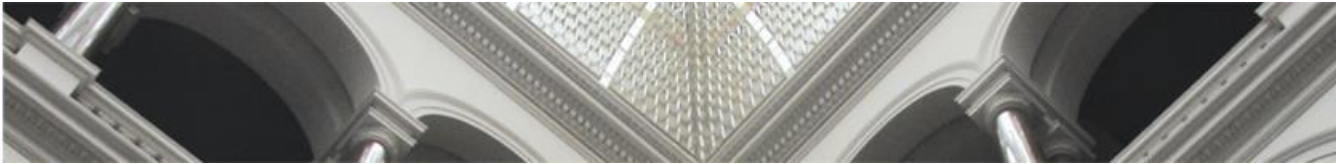
Akteursorientierte Planungsstrategien

Haushalte: Wohnstandortberatung

Unternehmen: Beratung bei Wirtschaftsstandortentscheidungen

Kommunen: Beratung bei Flächenentwicklung

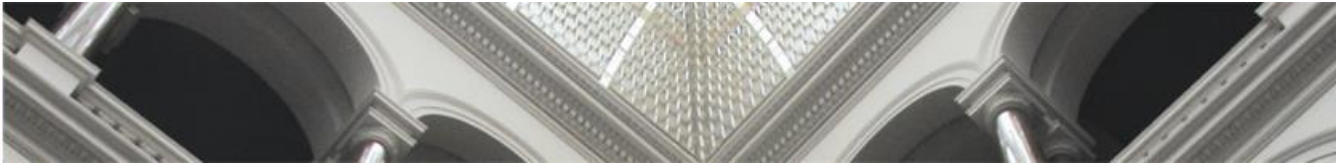
Öffentliche Verkehrsunternehmen: Beratung bei der Angebotsstrategie



Perspektiven der Regionalentwicklung Berlin-Brandenburg

Kommunale Mobilitätsberichterstattung

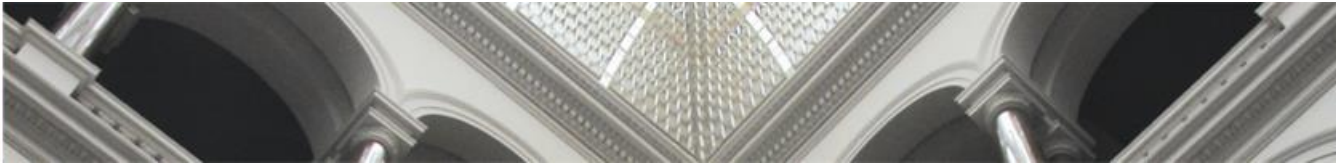
Die kontinuierliche Erhebung und Evaluation kommunaler Verkehrsentwicklungsprozesse.



Perspektiven der Regionalentwicklung Berlin-Brandenburg

Gesamtgesellschaftlicher Transformationsprozess

- Analogie Hochphase der Urbanisierung 19. Jh.: Die soziale Frage
- Entwicklung der staatlichen Leistungsverwaltung: Daseinsvorsorge
- Mindestangebot an Mobilität: Öffentlicher Verkehr
- Privatisierung der Verkehrsentwicklung durch die Automobilisierung
- Freies individuelles Verkehrsverhalten



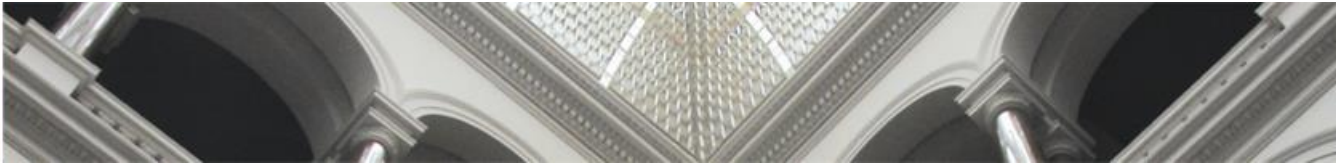
Perspektiven der Regionalentwicklung Berlin-Brandenburg

Gesamtgesellschaftlicher Transformationsprozess

Neue Mobilitätskultur: „Öffentliche Mobilität“

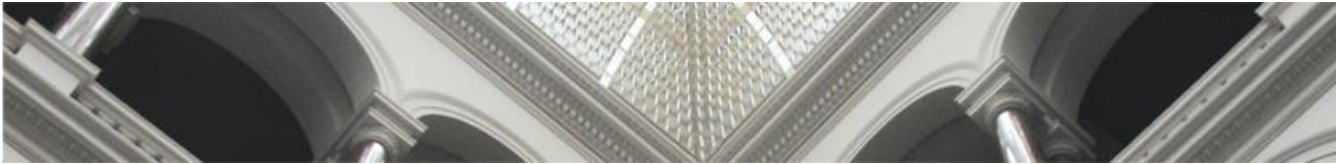
Anspruch: „Hausanschluss Mobilität“

Ziel: Gesellschaftliche Teilhabe gewährleisten!



Gliederung

1. Herausforderungen der Verkehrsentwicklung
2. Aktuelle Situation & Entwicklungstendenzen im ÖV
3. 1. Akt: Zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Metropolenregion Berlin-Brandenburg
4. 2. Akt: Die aktuelle Situation der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
5. 3. Akt: Perspektiven der Regionalentwicklung Berlin-Brandenburg
6. **Fazit**



Fazit

- 1) Es muss eine *politische* Strategie nachhaltiger Siedlungs- und Verkehrsentwicklung entwickelt werden!
- 2) Eine nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung muss als Teil einer neuen *Mobilitätskultur* thematisiert werden!
- 3) Der „Hausanschluss Mobilität“ muss als öffentliche Gestaltungsaufgabe einer neuen *Öffentlichen Mobilität* begriffen und etabliert werden!



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt

Technische Universität Berlin
Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung
Salzufer 17–19
10587 Berlin
www.ivp.tu-berlin.de

Prof. Dr. Oliver Schwedes
oliver.schwedes@tu-berlin.de