



### Maßnahmen

- Einen besonderen Schwerpunkt bildet die Stärkung des Partizipationspotenzials der Kinder und Jugendlichen; hierzu wird in allen Bezirken u.a. mindestens ein Kinder- und Jugendbüro oder ein Jugendparlament eingerichtet.
- Die Kinder- und Jugendbüros organisieren und begleiten Projekte zur Beteiligung junger Menschen. Sie arbeiten zusammen mit der Landesarbeitsgemeinschaft Kinder- und Jugendhilfe und der Drehscheibe Kinder- und Jugendpolitik.
- Es werden „best practice“-Handreichungen sowie Qualitätsstandards zur Kinder- und Jugendbeteiligung entwickelt.
- Es werden politische Bedingungen geschaffen, die ergebnisoffene Entscheidungsprozesse und die Bereitschaft von Politik und Verwaltung zur bürgerschaftlichen Mitberatung und Mitentscheidung gewährleisten.
- Die Bürger werden an Planungen und Maßnahmen, die ihre Belange berühren, umfangreich, angemessen und frühzeitig beteiligt. Hierzu werden sie zunächst über die Partizipationsformen und -möglichkeiten informiert. Ihre Beteiligung als „Experten in eigener Sache“ wird als selbstverständliches und verbindliches Element etabliert.
- Vielfältige Beteiligungsformen für Bürger auf allen Ebenen werden etabliert. In diesem Sinne sind selbstorganisierte Beteiligungsprojekte konsequent zu unterstützen und im Entscheidungsprozess des Gemeinwesens zu verankern.
- Die Verwaltungsreform wird weitergeführt. Sie orientiert sich an einer stärkeren Übernahme von Verantwortung durch die Bürgerschaft und an ihrer stärkeren Teilhabe an politisch-administrativen Entscheidungen.
- In den nächsten Jahren werden weitere Formen der direkten Mitwirkung an Entscheidungsprozessen eingeführt. Hierzu existieren vielfältige Vorschläge, die weiter diskutiert werden. So z.B.: (1) Bürgerentscheide auf der Basis von Bürgerbegehren, (2) umfassende Anhörungsrechte auf Landes- und Bezirksebene. Hierzu verabschieden alle Bezirksverordnetenversammlungen einen Leitfaden der Bürgerbeteiligung für ihren Bezirk.
- In möglichst vielen Bezirken wird ein „Bürgerhaushalt“ eingeführt. Hierin verbindet sich das bürgerschaftliche Engagement und der Wille der Entscheidungsträger, die Bürgerschaft an ihren Entscheidungsfindungen zu beteiligen. Hier wird an die Erfahrungen einzelner Berliner Bezirke, v.a. des Bezirks Lichtenberg mit dem Quartiersfond, sowie aus anderen Kommunen des In- und Auslandes angeknüpft. Bei seiner Erstellung wirken die Bürgerinnen und Bürger partizipativ mit. Dabei wird an die Erfahrungen mit der Bürgerbeteiligung im Rahmen der Quartiersfonds angeknüpft.
- Künftig wird verstärkt geprüft, inwieweit Expertengutachten u.ä. durch Partizipationsverfahren wie etwa Bürgergutachten ergänzt oder ersetzt werden können.
- Die Mitarbeiter der Verwaltung werden in Methodik und Implementierung von Bürgerbeteiligungsverfahren weitergebildet. Vorrangige Zielgruppe sind entscheidungsbefugte Mitarbeiter aus dem Stadtplanungs-, Sozial- und Finanzbereich. Ein entsprechendes Fortbildungskonzept ist mit der Verwaltungsakademie und mit Bürgerbeteiligungsorganisationen zu entwickeln.
- Über die Erfordernisse und Ziele des gesellschaftlichen Engagements von Bürgern sowie über geplante, laufende und abgeschlossene Beteiligungsmaßnahmen wird regelmäßig informiert, z.B. durch bezirkliche Beteiligungsberichte und im Internet. Die Pressestellen der Bezirke, des Landes und der einzelnen Verwaltungen intensivieren ihre Öffentlichkeitsarbeit zur Bürgerbeteiligung.



## III. Verkehr/Mobilität

### Die Herausforderungen annehmen und Mobilität nachhaltig gestalten



Mobilitätspolitik ist ein Schlüsselbereich für die nachhaltige Entwicklung von Stadt und Region. Sie soll zukunftsfähig und sozial gerecht sein. Sie muss mehr Fahrgäste für die öffentlichen Verkehrsmittel gewinnen, zugleich im Interesse der Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen die wirtschaftlichen Potenziale im Verkehrsbereich aktivieren und die Umwelt- und Gesundheitsbelastungen durch Verkehr verringern. Eine solche Politik sichert Lebensqualität, erhöht die Effizienz der eingesetzten öffentlichen Mittel und ermöglicht die Profilierung Berlins als größten Nahverkehrsmarkt Deutschlands.

Eine nachhaltige Mobilitätspolitik mit ihren ökologischen, ökonomischen und sozial-kulturellen Dimensionen (vgl. Definition in Abschnitt A) wird verstanden als Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse zu angemessenen Preisen, ohne hierdurch die Grenzen der natürlichen Tragfähigkeit zu verletzen. Im Mittelpunkt steht also die Erreichbarkeit gewünschter Ziele, nicht nur durch Verkehr, sondern auch durch strukturelle Maßnahmen (z.B. wohnungsnaher Infrastruktur).

Nachhaltigkeit im Verkehr führt in **ökologischer Hinsicht** zu einer Minimierung der verkehrsbedingten Schäden und Risiken für die Umwelt, so dass eine dauerhafte Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlage des Menschen gewährleistet ist. Wichtigste Handlungsfelder sind die Begrenzung von Lärm, Luft- und sonstigen Schadstoffemissionen, die Reduzierung des Flächenbedarfs

für Verkehrsanlagen sowie eine konsequente Reduzierung des Ressourcenverbrauchs für die Herstellung und den Betrieb von Verkehrsmitteln.

In **ökonomischer Hinsicht** soll der Verkehr zur Sicherung von Arbeit und wirtschaftlichem Erfolg beitragen. Die Knappheit natürlicher und finanzieller Ressourcen (Hausnotlage Berlins) zwingen zur stetigen Steigerung der Effizienz.

In **sozial-kultureller Hinsicht** geht es um die Gewährleistung der Mobilitätsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer, die Erreichbarkeit von Einrichtungen und die Vermeidung gesundheitlicher Gefahren sowie eine spürbare Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

In einem breiten und kontinuierlichen Partizipationsprozess ist die nachhaltige Entwicklung voranzutreiben, die damit verbundenen Ambivalenzen sowie Zielkonflikte sind auszuloten, offen zu legen und Prioritäten zu setzen.

### 1. Problembeschreibung

In der vergangenen Dekade (1995-2005) ist der Kraftfahrzeugverkehr gestiegen, obwohl die Bevölkerung nicht gewachsen ist. Ursache hierfür sind die zunehmende räumliche Teilung von Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Freizeiträumen und die damit einhergehende Verlängerung von Wegen. Es ist davon auszugehen, dass dieser Trend anhalten und die Gesamtverkehrsleistung der Stadt um ca. 20 % steigen wird.



Obwohl die Ausstattung der Bevölkerung mit eigenen Pkw und motorisierten Zweirädern (Kfz) im Vergleich zu anderen Ballungsräumen unterdurchschnittlich ist, gelang es nicht, den Modal Split, also die Verteilung der Wege auf Verkehrsmittel, deutlich zu Gunsten des Umweltverbundes (Öffentliche Verkehre (ÖPNV), Fuß- und Radverkehr) zu verändern. Dies liegt u. a. daran, dass die Reisezeiten im motorisierten Individualverkehr oft kürzer sind als im ÖPNV. Trotz erheblicher technischer Verbesserungen durch die Fahrzeugindustrie liegen die Schadstoffemissionen, besonders die Schwebstaubbelastungen, in vielen Bereichen der Stadt über den verbindlichen Grenzwerten. Die Klimagasemissionen haben seit 1990 sogar um 17 % zugenommen. Nach wie vor gibt es einen großen Instandsetzungsbedarf sowohl bei Straßeninfrastruktur wie auch im ÖPNV.

Wirksame Gegenstrategien für die Region zur Begrenzung des Kfz-Verkehrs werden zurzeit nicht entschieden genug umgesetzt. In die Kosten der Kfz-Nutzung werden die externen Umwelt- und Gesundheitskosten nicht einbezogen. Hier kann Berlin nur bedingt steuernd eingreifen, viele Entscheidungen sind auf Ebene des Bundes und der EU zu treffen. Kontinuierlich steigende ÖPNV-Fahrpreise erhöhen die Zugangsbarrieren zum öffentlichen Verkehr.



Auch die Tram nimmt Fahrräder mit.



### 2. Leitbild

Mit dem Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP 2003) und dem Luftreinhalteplan (2005) wurden wichtige Handlungsgrundlagen zur Verkehrspolitik der nächsten Jahre für Berlin beschlossen. Der umfangreiche Maßnahmenkatalog im StEP enthält innovative Ansätze der Mobilitätspolitik. Vor allem wird erstmals in einem Verkehrsentwicklungsplan Berlins die klare Schwerpunktsetzung auf den Fußgänger- und Fahrradverkehr deutlich. Der in Berlin bei der Erarbeitung des StEP Verkehr praktizierte Konsultationsprozess als Ansatz, die Verkehrspolitik in den Lokalen-Agenda-21-Prozess einzubinden, hat bei der Fachwelt und bei den Institutionen der EU Interesse und Anerkennung hervorgerufen.

Der Luftreinhalteplan schafft die rechtlichen Voraussetzungen, um mit Hilfe konkreter Maßnahmen die Schadstoffgrenzwerte der EU einzuhalten. Beide Pläne decken jedoch nicht den Zeithorizont bis 2030 ab, den die Agenda 21 für Berlin umfasst, deshalb sollen sie konsequent weiterentwickelt werden.

Das Leitbild der gelebten nachhaltigen Mobilität ist eine Stadt der kurzen Wege, in der Menschen und Waren problemlos ihre alltäglichen Ziele erreichen. Neben dem sozialen Kriterium der gesellschaftlichen Teilhabe ist auch der wirtschaftliche Erfolg durch den Verkehr bei minimierten ökologischen Belastungen gewährleistet. Bei der



Eine Extra-Ampel für Radfahrer.

Realisierung der Mobilitätsbedürfnisse ist Chancengleichheit zwischen den Geschlechtern, verschiedenen Altersklassen und allen sozialen Gruppen gegeben. Die öffentlichen Räume sind barrierefrei und weisen eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Die Bürger benutzen bewusst den ÖPNV, das Fahrrad oder gehen zu Fuß. Der Umweltverbund ist attraktiv, bequem und einfach zu nutzen und lässt sich meist gut mit den Routinen des Alltags verbinden. Die Mobilitätserziehung, die bereits in Kitas und Schulen beginnt, leistet hierzu einen wichtigen Beitrag. Der ÖPNV verkehrt in kundenfreundlichem

Takt, ist ohne Hindernisse zugänglich sowie nutzbar und bietet sozialverträgliche Tarife an. Gesundheitliche und ökologische Schäden sind auf das nicht vermeidbare Maß reduziert. Berlin ist, soweit es dessen Größe erlaubt, eine Stadt der kurzen Wege. Durch attraktive Wohn- und Lebensräume innerhalb Berlins ist der Wegzug ins Umland gestoppt.

### 3. Teilbereiche

Im Handlungsfeld Verkehr/ Mobilität sind keine Teilbereiche beschrieben, das Handlungsfeld wird in der Agenda als Gesamtkomplex betrachtet.



#### Qualitätsziele

Alle Bürger und Unternehmen erhalten die gleichen Chancen, ihre Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen, unabhängig von ihrer Ausstattung mit Fahrzeugen. Die Gestaltung des Verkehrs sorgt für Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten und für alle Stadträume. Der verkehrsbedingte Verbrauch natürlicher Ressourcen (Energie, Freifläche/ Boden) geht auf ein akzeptables Maß zurück, so dass die Bürger die Stadt nicht mehr wegen des Verkehrs verlassen. Die Entmischung von Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Freizeit ist weitestgehend aufgehoben, so dass sich Zahl und Länge der Wege vermindern.



#### Handlungsziele

- Reduzierung der Anzahl der Verkehrsunfälle um mindestens 20 %, Reduzierung der Zahl der Verkehrstoten um mindestens 40 %, Reduzierung der Zahl der Verletzten um mindestens 40 %.
- Senkung der verkehrsbedingten Klimagasemissionen um 15 % bis 2020 und um 25 % bis 2030 (bzw. eines entsprechenden Energieäquivalents) jeweils gegenüber 1990.
- Senkung der verkehrsverursachten Luftschadstoffbelastung (Benzol, Stickstoffdioxid, Feinstaub PM 10, Kohlenmonoxid, PAHs) mit dem Ziel der deutlichen Unterschreitung der in den EU-Tochterrichtlinien enthaltenen Grenzwerte bis 2015.
- Einhaltung der Lärmschutzgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung in allen bestehenden Wohngebieten.
- Begrenzung der zusätzlichen Siedlungs- und Verkehrsfläche bis zum Jahr 2015 auf 10% des Durchschnitts der Jahre 1991-2000 (reines Flächenrecycling ab 2030).
- Veränderung des Modal Split mittelfristig auf 66 % im Umweltverbund (Gesamtstadt), auf 80 % im Umweltverbund in der historischen Mitte und im Zentrum West, Stabilisierung des Anteils des nichtmotorisierten Verkehrs am Gesamtaufkommen bei 33 % (Gesamtstadt).
- Steigerung des Fahrradverkehrsanteils (Gesamtstadt) am Gesamtaufkommen um 5 % bis 2015 und 15 % bis 2030.



#### Maßnahmen

- Verkehrsmindernde Planung neuer Standorte für großflächige Bebauung und Anpassung des Flächennutzungsplans.
- Wiedernutzung brachgefallener erschlossener Grundstücke.
- Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung.
- Geschwindigkeitsreduzierung durch Tempolimit u.a. durch Ausweitung von Spielstraßen, Tempo 30-Zonen.
- Flächendeckende Ausweisung von Fahrradspuren, sofern nicht qualitativ hochwertige und sichere Fahrradwege vorhanden sind.
- Verbesserung der Anschluss- und Umsteigebeziehungen im ÖPNV.
- Tangentiale Ableitung des Kfz-Verkehrs durch LSA-Beeinflussung.
- Verbesserung von Ampelschaltungen für Fahrrad- und Fußverkehre.
- Verbesserung und Erweiterung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten im ÖPNV.
- Mobilitätserziehung an Kitas und Schulen.
- Marketingoffensive für den ÖPNV.
- Einrichtung eines Mobilitätsbeirates.
- Bau des BBI-Singleflughafens bei Schließung von Tempelhof und Tegel.
- Erweiterung des Tramnetzes.
- Verbesserter Zugang mobilitätseingeschränkter Bevölkerungsgruppen zu Verkehrsmitteln und bessere Nutzungsmöglichkeiten (Ausstattung der Bahnhöfe mit behindertengerechten Zugängen, Anteil der behindertengerechten Busse und Bahnen).
- Fahrscheinangebot für sozial Schwache.
- Reduzierung der Reisezeitunterschiede im ÖPNV zwischen den Stadträumen.
- Rück-Verlagerung eines relevanten Güterverkehrsanteils von der Straße auf die Schiene.
- Rückbau von Straßen, die ihrer Auslastung entsprechend zu groß angelegt sind.



Ziel der Agenda: Die Verkehrssicherheit und Lebensqualität sollen erhöht werden, z. B. durch die Einrichtung zusätzlicher Spielstraßen.

**Kraftfahrzeugbestand in Berlin**

	Krafträder	Pkw/Kombi (darunter Schadstoffreduzierte)	Omnibusse	Lkw	Insgesamt
1991	39.079	746.909 (450.000)	2.308	50.207	857.071
1995	59.813	1.223.236 (871.689)	2.830	86.168	1.397.886
2000	80.028	1.191.994 (1.104.145)	2.406	86.100	1.384.202
2005	93.144	1.218.019 (1.193.824)	2.468	81.522	1.419.217
2006	94.307	1.225.967 (1.199.779)	2.394	80.812	1.416.379

Quelle: Statistisches Landesamt Berlin 2006

**Länge der öffentlichen Straßen in Berlin in km**

	klassifizierte Straßen	(davon Autobahnen)	(davon Bundesstraßen)	Stadtstraßen	Insgesamt
1991	254,6	(63,6)	(191,1)	4.404,7	5.056,6
1995	252,8	(63,6)	(189,2)	4.917,5	5.170,2
2000	250,9	(61,4)	(189,5)	5.068,7	5.319,6
2005	251,0	(68,1)	(182,9)	5.090,7	5.341,7

Quelle: Statistisches Landesamt Berlin 2006

**Steckennetz im öffentlichen Nahverkehr in Berlin in km**

	U-Bahn	S-Bahn	Straßenbahn	Bus
1991	134,0	245,0	448,6	1.867,1
1995	143,0	294,0	176,0	1.261,0
2000	143,3	323,0	181,6	1.269,0
2004	144,2	329,0	187,7	1.626,0
2005	144,2	331,0	187,7	1.662,0

Quellen: BVG Berlin, S-Bahn Berlin



Gütertransport auf der Schiene – hier wird Kohle befördert – entlastet von Abgasen und Lärm.



Für Behinderte soll der Zugang zum öffentlichen Nahverkehr ständig verbessert werden.



**IV. Berlin in der märkischen Landschaft Ressourcen nachhaltig nutzen**