

Der „Pedelec-Korridor“ Berlin-Brandenburg

Förderung von Pedelecs auf Alltagswegen – der „Pedelec-Korridor Berlin-Brandenburg“

Nationaler Radverkehrskongress 2013
Münster | 14.05.2013

Burkhard Horn
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Berlin

Der „Pedelec-Korridor“ Berlin-Brandenburg

Der rote Faden

- I. Berlin ist anders – von der Rolle des Fahrrads in der Hauptstadt
- II. Der verkehrspolitische Rahmen: Stadtentwicklungsplan Verkehr und Radverkehrsstrategie
- III. Elektroverkehr in der Stadt: von Potenzialen, Handlungsfeldern und Scheinriesen
- IV. Der „Pedelec-Korridor“: Projektidee und Projektkonzept
- V. Was geht? Vorstudie zu den infrastrukturellen Rahmenbedingungen
- VI. Womit anfangen? Erste Umsetzungsschritte

Der „Pedelec-Korridor“ Berlin-Brandenburg

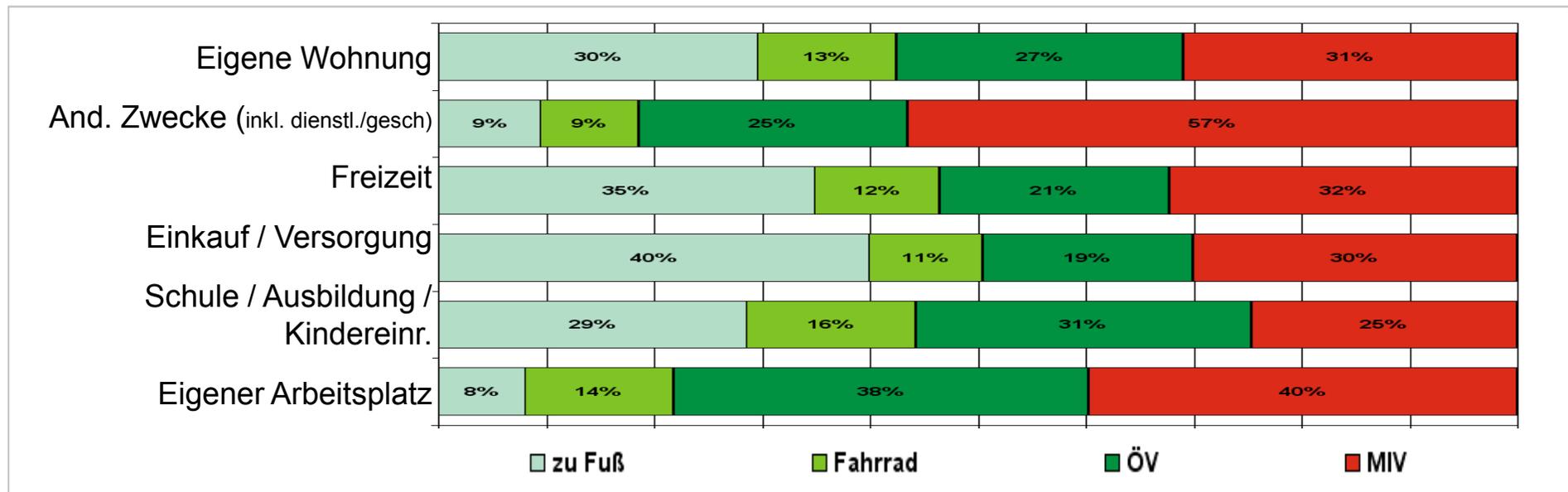
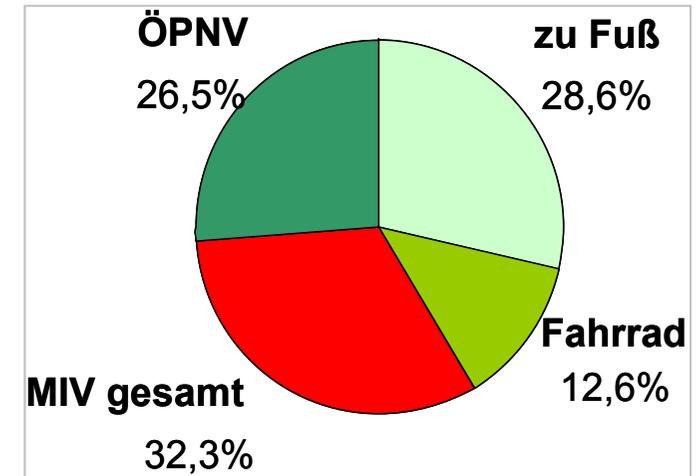
Der rote Faden

- I. **Berlin ist anders – von der Rolle des Fahrrads in der Hauptstadt**
- II. Der verkehrspolitische Rahmen: Stadtentwicklungsplan Verkehr und Radverkehrsstrategie
- III. Elektroverkehr in der Stadt: von Potenzialen, Handlungsfeldern und Scheinriesen
- IV. Der „Pedelec-Korridor“: Projektidee und Projektkonzept
- V. Was geht? Vorstudie zu den infrastrukturellen Rahmenbedingungen
- VI. Womit anfangen? Erste Umsetzungsschritte

Der „Pedelec-Korridor“ Berlin-Brandenburg

I.1 Berlin ist anders

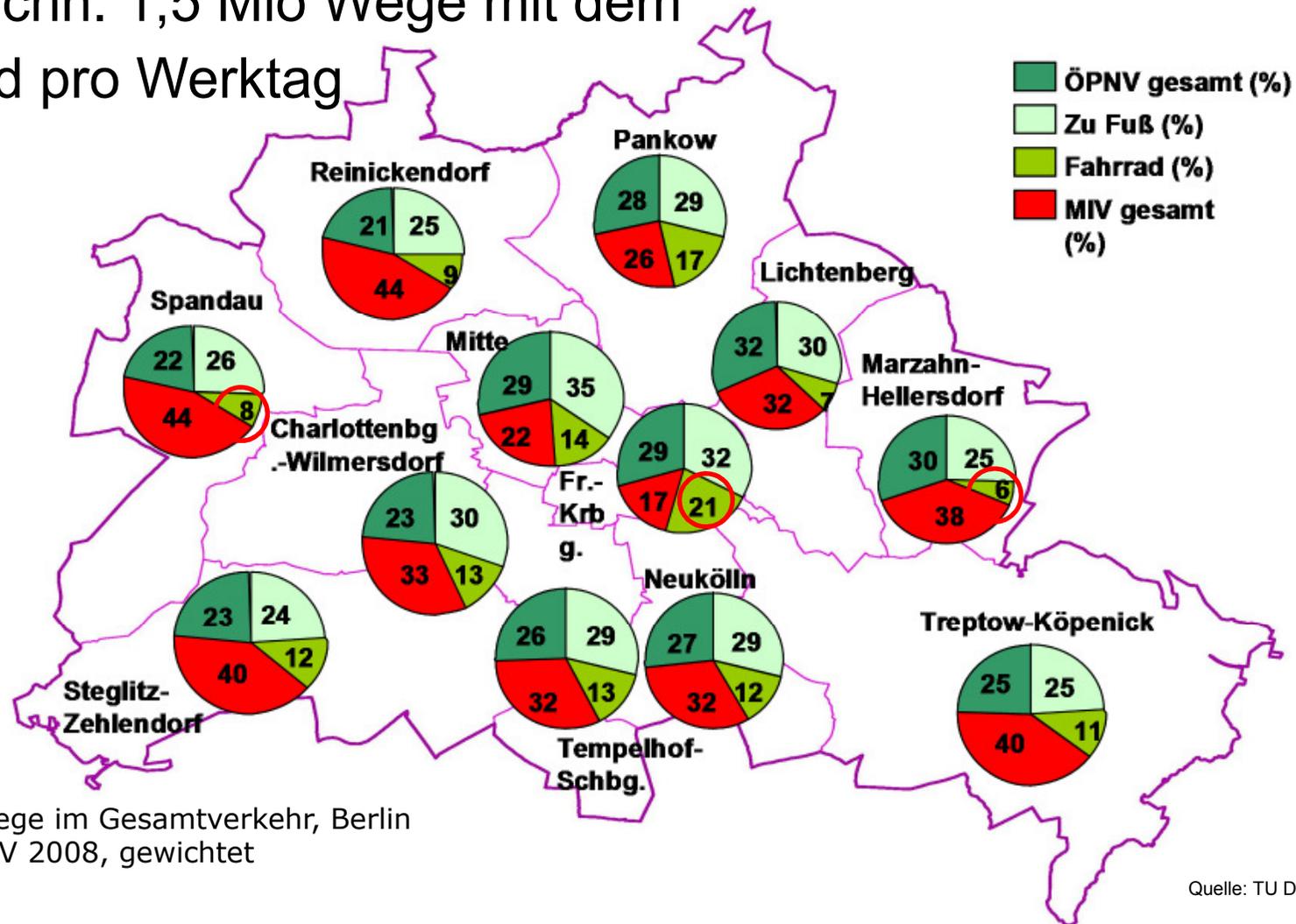
- Mit dem Rad werden im Alltag fast halb so viele Wege zurückgelegt wie mit Bus und Bahn
- Fahrrad ist im Berufsverkehr relevanter als im Freizeitverkehr
- niedrige Motorisierung (42% autofreie Haushalte)
- Straßenbelegung mit Kfz ist rückläufig



Der „Pedelec-Korridor“ Berlin-Brandenburg

I.2 Anteil Radverkehr am Gesamtverkehr in Berlin nach Bezirken

durchn. 1,5 Mio Wege mit dem Rad pro Werktag

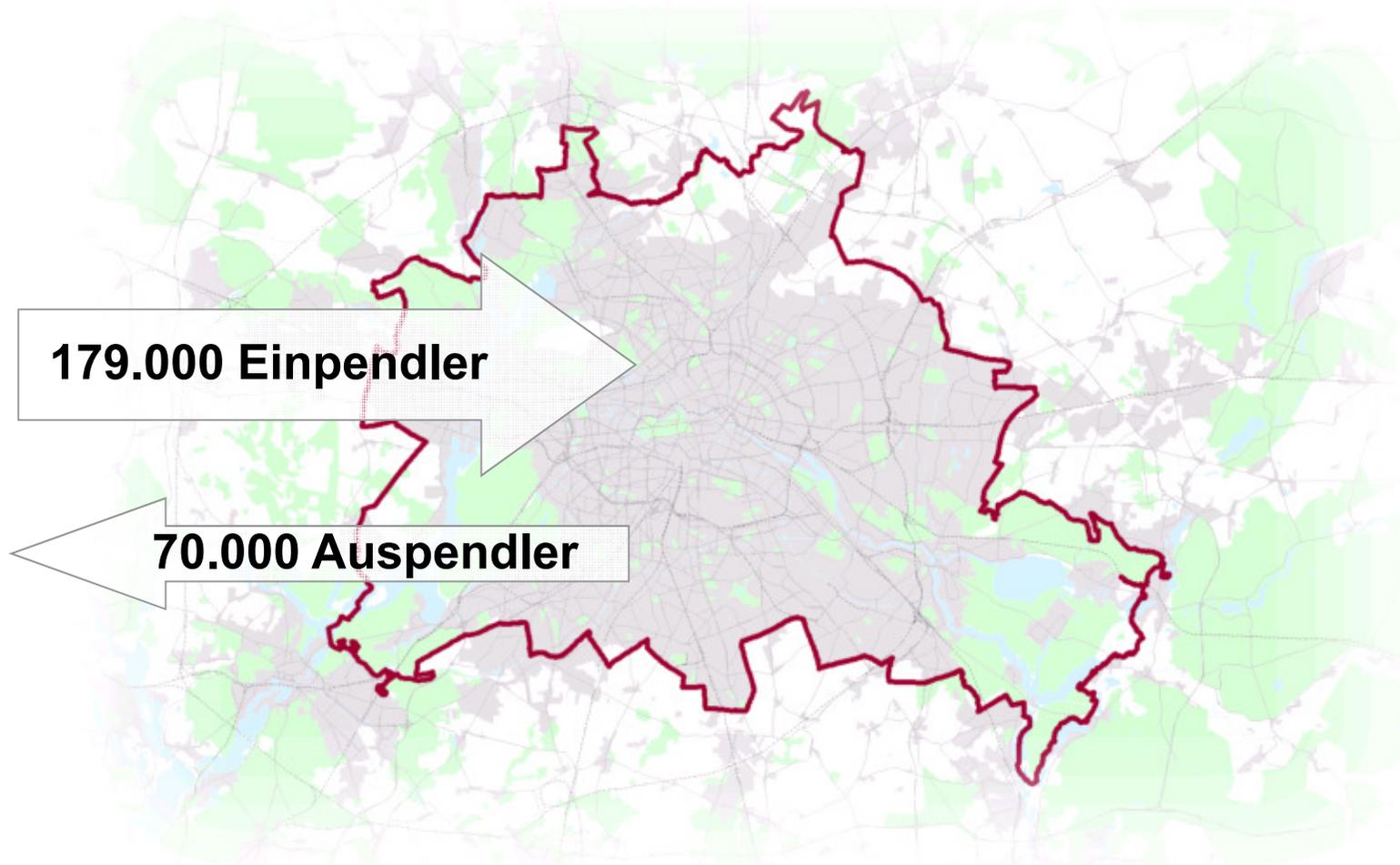


Wege im Gesamtverkehr, Berlin
SrV 2008, gewichtet

Quelle: TU Dresden, VIP

Der „Pedelec-Korridor“ Berlin-Brandenburg

I.3 Berlin ist arm – auch an Pendlern



Summe: 250.000 Pendler

Pkw-Anteil: Größenordnung 140.000 Auto-Pendler (55%)

Der „Pedelec-Korridor“ Berlin-Brandenburg

Der rote Faden

- I. Berlin ist anders – von der Rolle des Fahrrads in der Hauptstadt
- II. Der verkehrspolitische Rahmen: Stadtentwicklungsplan
Verkehr und Radverkehrsstrategie**
- III. Elektroverkehr in der Stadt: von Potenzialen, Handlungsfeldern und Scheinriesen
- IV. Der „Pedelec-Korridor“: Projektidee und Projektkonzept
- V. Was geht? Vorstudie zu den infrastrukturellen Rahmenbedingungen
- VI. Womit anfangen? Erste Umsetzungsschritte

Der „Pedelec-Korridor“ Berlin-Brandenburg

II. Berlin hat eine Verkehrskonzept und eine Radverkehrsstrategie

I. Die Basis: Stadtentwicklungsplan Verkehr (vom Senat beschlossen am 29.03.2011)

- Ziele für den Zeithorizont 2025 (Auswahl):
 - Deutliche Steigerung des Radverkehrsanteil am Modal Split bis 2025
 - Deutliche Reduzierung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen
- Differenzierte räumliche bzw. inhaltliche Teilstrategien und umfangreicher Maßnahmenkatalog (u. a. im Bereich Radverkehrsförderung und Elektromobilität)

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

Der „Pedelec-Korridor“ Berlin-Brandenburg

II. Berlin hat eine Verkehrskonzept und eine Radverkehrsstrategie

- II. Die Berliner Radverkehrsstrategie (vom Senat beschlossen am 05.03.2013)
- Eine von 17 Leitlinien: *„Das Land Berlin ist seit Frühjahr 2012 gemeinsam mit dem Land Brandenburg „Internationales Schaufenster der Elektromobilität“ und engagiert sich bei der Förderung der Elektromobilität als Bestandteil einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie. In diesem Rahmen ist bspw. ein Projekt „Pedelec-Korridor“ geplant. Das Elektrofahrrad spielt dabei bei der Alltagsmobilität eine immer wichtigere Rolle. Dies gilt es vermehrt zu nutzen und zu berücksichtigen.“*
 - Ziele (Auswahl):
 - 18-20% bis 2025 (ohne kombinierte Rad/ÖV-Wege)
 - Steigerung der durchschnittlichen Wegelänge von 3,7 km auf 4,6 km (+25%)
 - Steigerung der kombinierten Wege (Rad/ÖV) von 3% der ÖV-Wege auf 5% der ÖV-Wege

Der „Pedelec-Korridor“ Berlin-Brandenburg

II. Berlin hat eine Verkehrskonzept und eine Radverkehrsstrategie

II. Die Berliner Radverkehrsstrategie (vom Senat beschlossen am 05.03.2013)

- Maßnahmen (Auswahl):
 - *„Im Rahmen von Modellprojekten sollen die Möglichkeiten zur Beschleunigung und Kapazitätserweiterung von zwei Hauptrouten in einem Standard, der auch für längere Alltagswege attraktiv ist („Radschnellwege“), geprüft werden, vorrangig auf Abschnitten im äußeren Stadtraum ohne gute Alternativen im Schienenverkehr.“*
 - *„Als erste übergeordnete Route für elektromobile Fahrräder soll bis zum Jahr 2015 der „Pedelec-Korridor Berlin-Brandenburg“ zwischen Berlin-Steglitz und dem benachbarten Umland im Rahmen des internationalen Schaufensters Elektromobilität etabliert werden.“*

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/rad/strategie/index.shtml

Der „Pedelec-Korridor“ Berlin-Brandenburg

Der rote Faden

- I. Berlin ist anders – von der Rolle des Fahrrads in der Hauptstadt
- II. Der verkehrspolitische Rahmen: Stadtentwicklungsplan Verkehr und Radverkehrsstrategie
- III. Elektroverkehr in der Stadt: von Potenzialen, Handlungsfeldern und Scheinriesen**
- IV. Der „Pedelec-Korridor“: Projektidee und Projektkonzept
- V. Was geht? Vorstudie zu den infrastrukturellen Rahmenbedingungen
- VI. Womit anfangen? Erste Umsetzungsschritte

Der „Pedelec-Korridor“ Berlin-Brandenburg

III.1 Handlungsbedarfe im Stadtverkehr und Potenziale von Elektrofahrzeugen

Handlungsbedarfe und Ziele	E-2-Rad	E-Pkw	E-Nutzfzg.
als Substitut von	Verbrennungsmotor-Pkw	Verbrennungsmotor-Pkw	Diesel-Nutzfzg.
1. Flächenbedarf ruhender Pkw-Verkehr reduzieren, andere Nutzungen ermöglichen	● ● ●	●	○
2. Luftschadstoffe reduzieren	●	●	● ● ●
3. Verkehrslärm reduzieren	● ● ●	● ●	● ● ●
4. Treibhausgase reduzieren	● ● ●	● ● ●	● ● ●
5. Verkehrssicherheit erhöhen	●	●	●
6. Abhängigkeit von Mineralöl reduzieren	● ● ●	● ● ●	● ● ●
7. Infrastrukturkosten reduzieren	● ● ●	● ●	○

● Vorteil

● Klärungsbedarf

● Nachteil

○ kein Effekt

Der „Pedelec-Korridor“ Berlin-Brandenburg

III.2 Handlungsbedarfe im Stadtverkehr und Potenziale von Elektrofahrzeugen

Handlungsrelevante Kriterien	E-2-Rad	E-Pkw	E-Nutzfzg.
als Substitut von	Verbr.-Pkw	Verbr.-Pkw	Diesel-Nutzfzg.
Potentialverfügbarkeit, zeitlich	● ● ●	● ●	●
Kosteneffizienz (Vermeidungskosten)	● ● ●	●	●
Regelungsbedarf Incentives	● ● ●	● ●	● ● ●
Verursachergerechtigkeit Verkehrskosten	● ● ●	●	●

● Vorteil

● Klärungsbedarf

● Nachteil

Priorität: Elektrozweiräder (Pedelec, E-Bike, E-Scooter)

neues Verkehrsmittel mit neuen verkehrlichen Optionen

aber: Nutzung der Optionen ist voraussetzungsvoll

- Abstellinfrastruktur am Wohnort
- Abstellinfrastruktur am Ziel (Arbeitsplatz)
- Abstellinfrastruktur an ÖPNV/SPNV-Halten

Der „Pedelec-Korridor“ Berlin-Brandenburg

III.3 Die Elektromobilitätspolitik in Berlin und das e-Zweirad

- „Korridor-Projekt“ wurde im Rahmen der Bewerbung als „Schaufenster Elektromobilität“ beim Bund beantragt
- Bund strich das „Korridor-Projekt“ aus dem Gesamtantrag
- Berlin fördert das „Korridor-Projekt“ als budgetstärkstes Demo-Projekt des Landes im Rahmen des „Schaufenster Elektromobilität“
- Mit Senatsbeschluss Mitte März 2013 auf den Weg gebracht
- Gesamtvolumen 1,6 Mio. €

Der „Pedelec-Korridor“ Berlin-Brandenburg

Der rote Faden

- I. Berlin ist anders – von der Rolle des Fahrrads in der Hauptstadt
- II. Der verkehrspolitische Rahmen: Stadtentwicklungsplan Verkehr und Radverkehrsstrategie
- III. Elektroverkehr in der Stadt: von Potenzialen, Handlungsfeldern und Scheinriesen
- IV. Der „Pedelec-Korridor“: Projektidee und Projektkonzept**
- V. Was geht? Vorstudie zu den infrastrukturellen Rahmenbedingungen
- VI. Womit anfangen? Erste Umsetzungsschritte

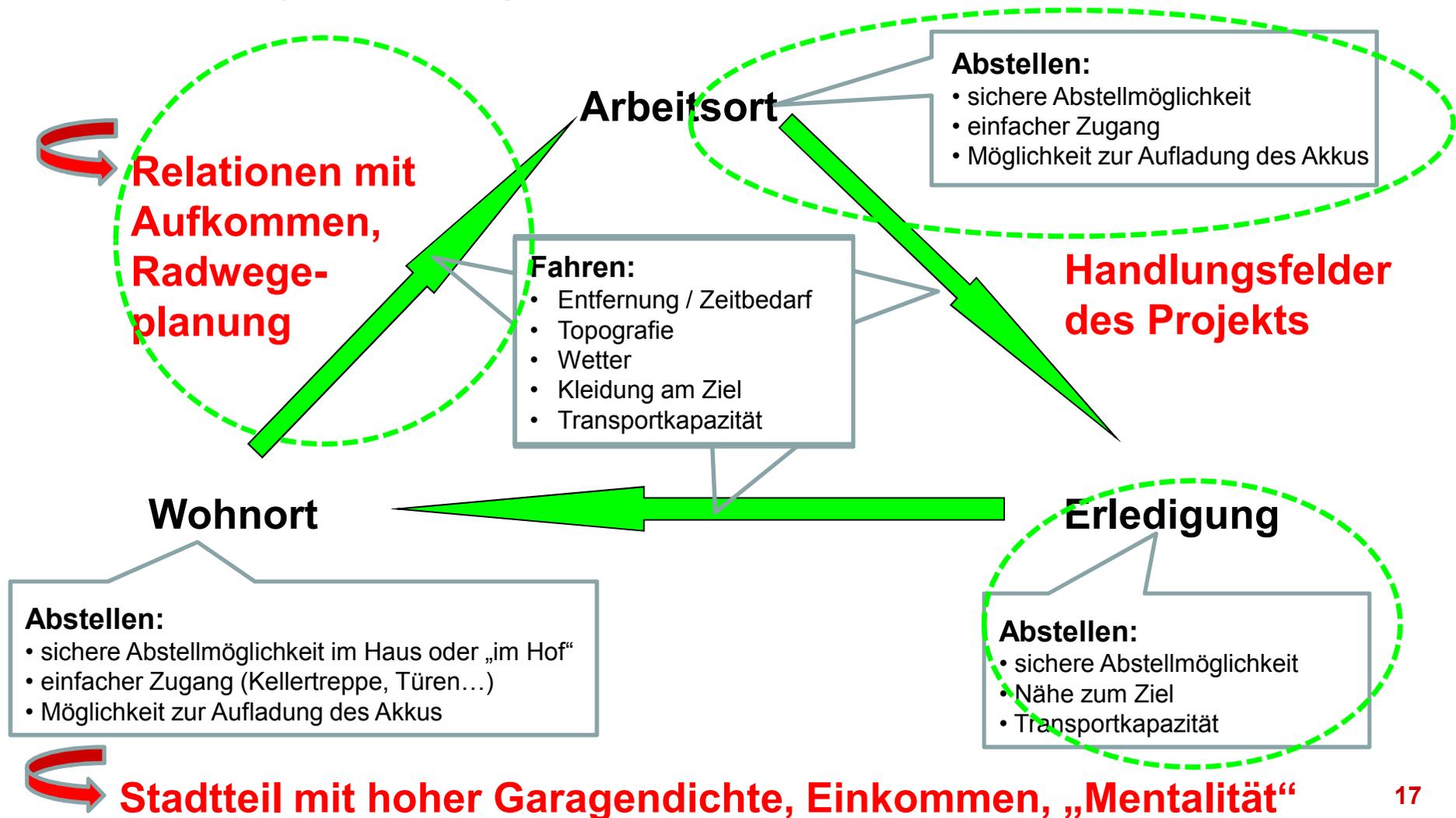
Der „Pedelec-Korridor“ Berlin-Brandenburg

IV.1 Die Projektidee

- Ziel: Ermittlung der Potentiale und der Voraussetzungen für eine Verlagerung von Pkw-Pendlern auf E-Bikes, insbes. Pedelecs
- Konzentration des Projekts auf Pendler aus dem stadtnahen Umland
- räumliche Konzentration des Projekts auf einen Korridor mit Labor-Funktion
- Untersuchung monomodaler und intermodale Arbeitswege
- Ansprache der ArbeitnehmerInnen über Arbeitgeber (betriebliches Mobilitätsmanagement, Abstellanlage am Arbeitsort)
- „Verführungsansatz“: Leasingangebot an ArbeitnehmerInnen
- Begleitforschung: Fokus auf Hemmnisse und Längsschnittanalyse

Der „Pedelec-Korridor“ Berlin-Brandenburg

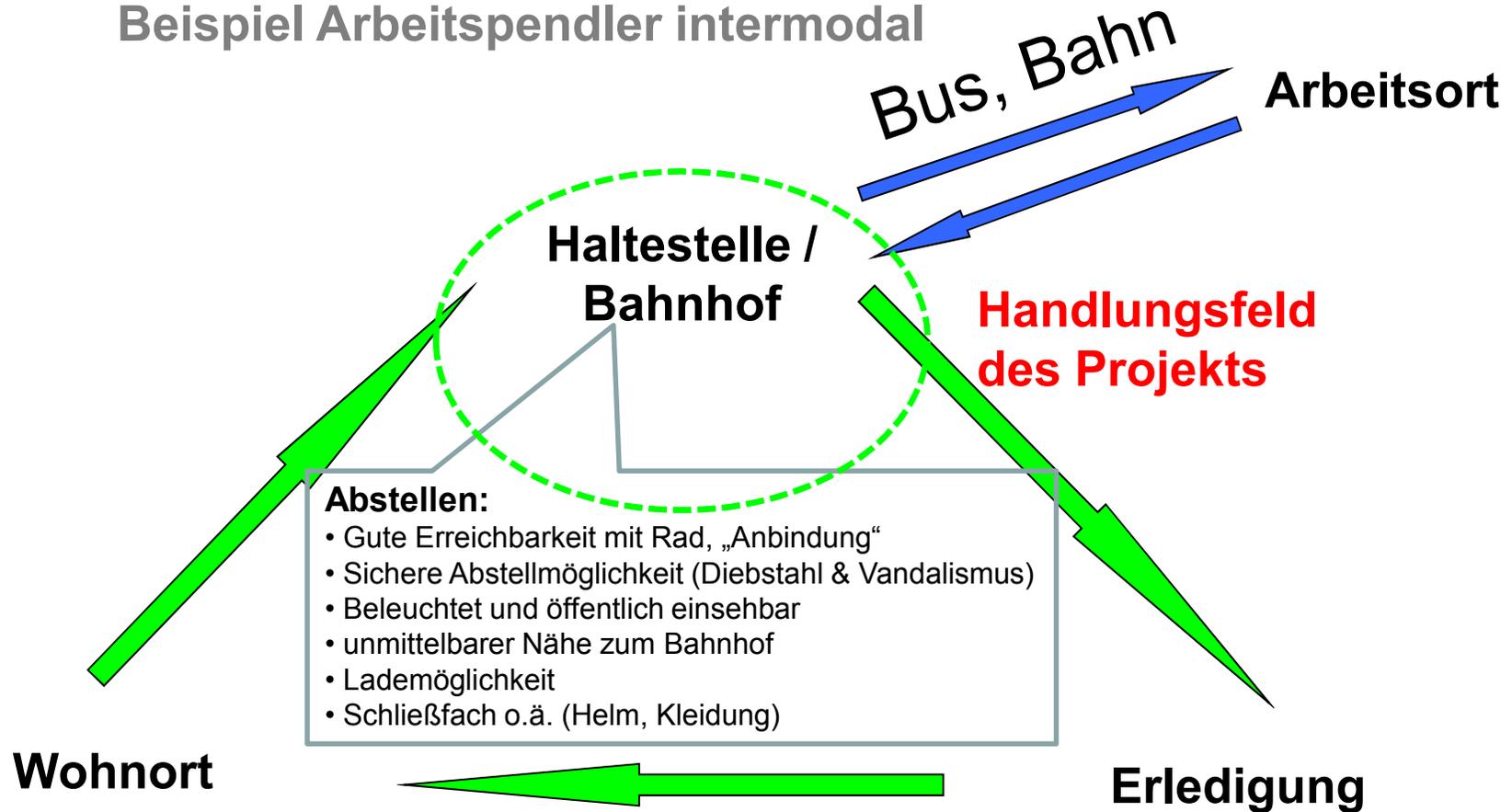
IV.1 Radverkehr ist ein System: Entscheidungskriterien für Nutzung Beispiel Arbeitspendler mono-modal



Der „Pedelec-Korridor“ Berlin-Brandenburg

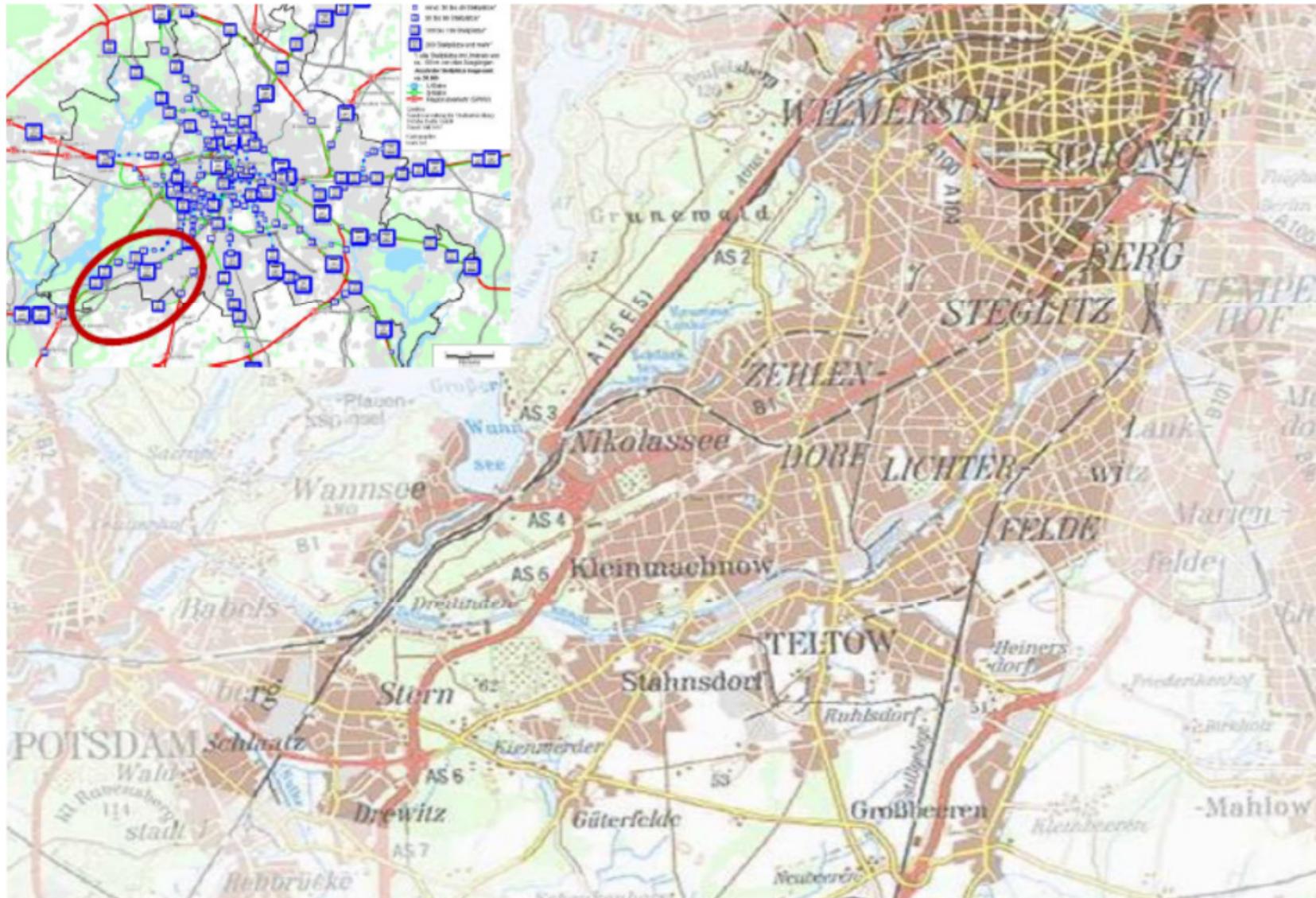
IV.2 Radverkehr ist ein System

Beispiel Arbeitspendler intermodal



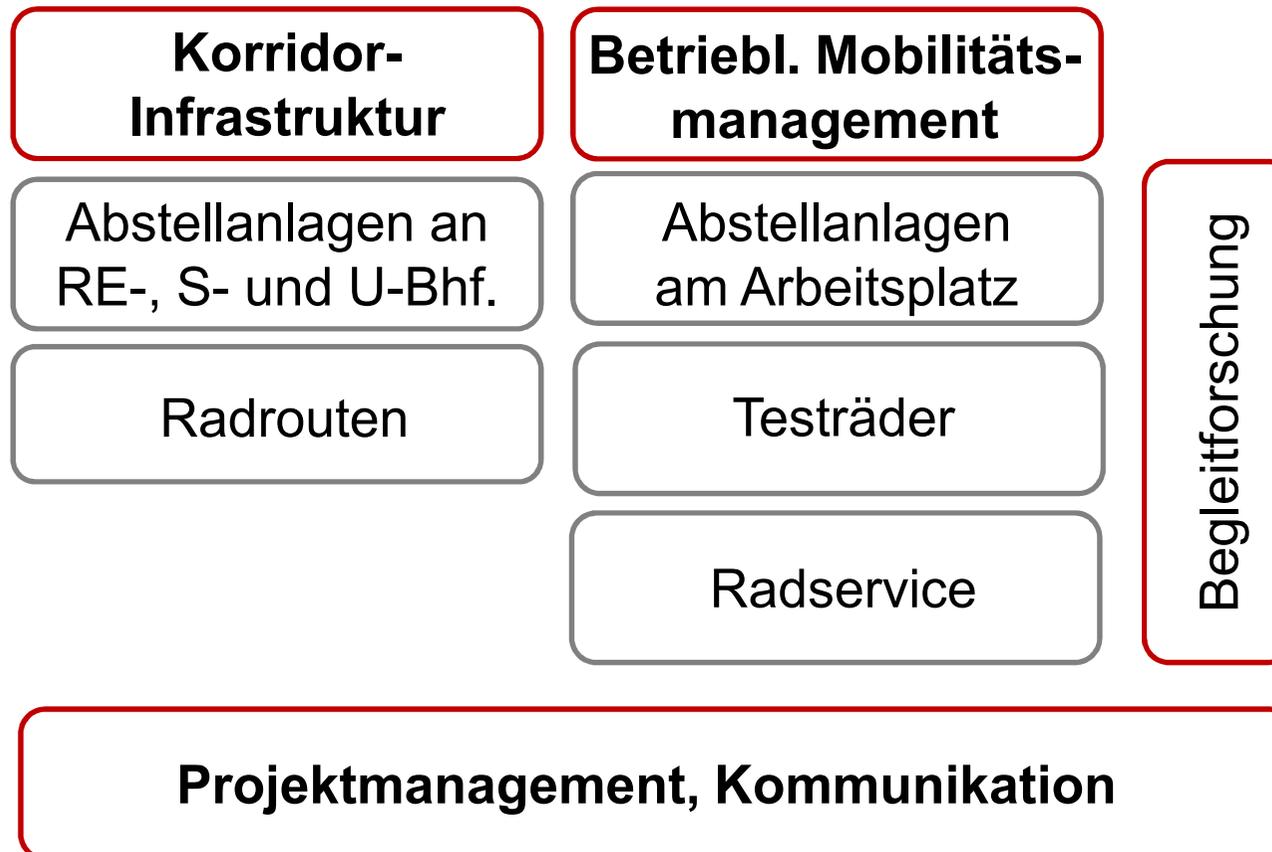
Der „Pedelec-Korridor“ Berlin-Brandenburg

IV.3 Der Untersuchungsraum



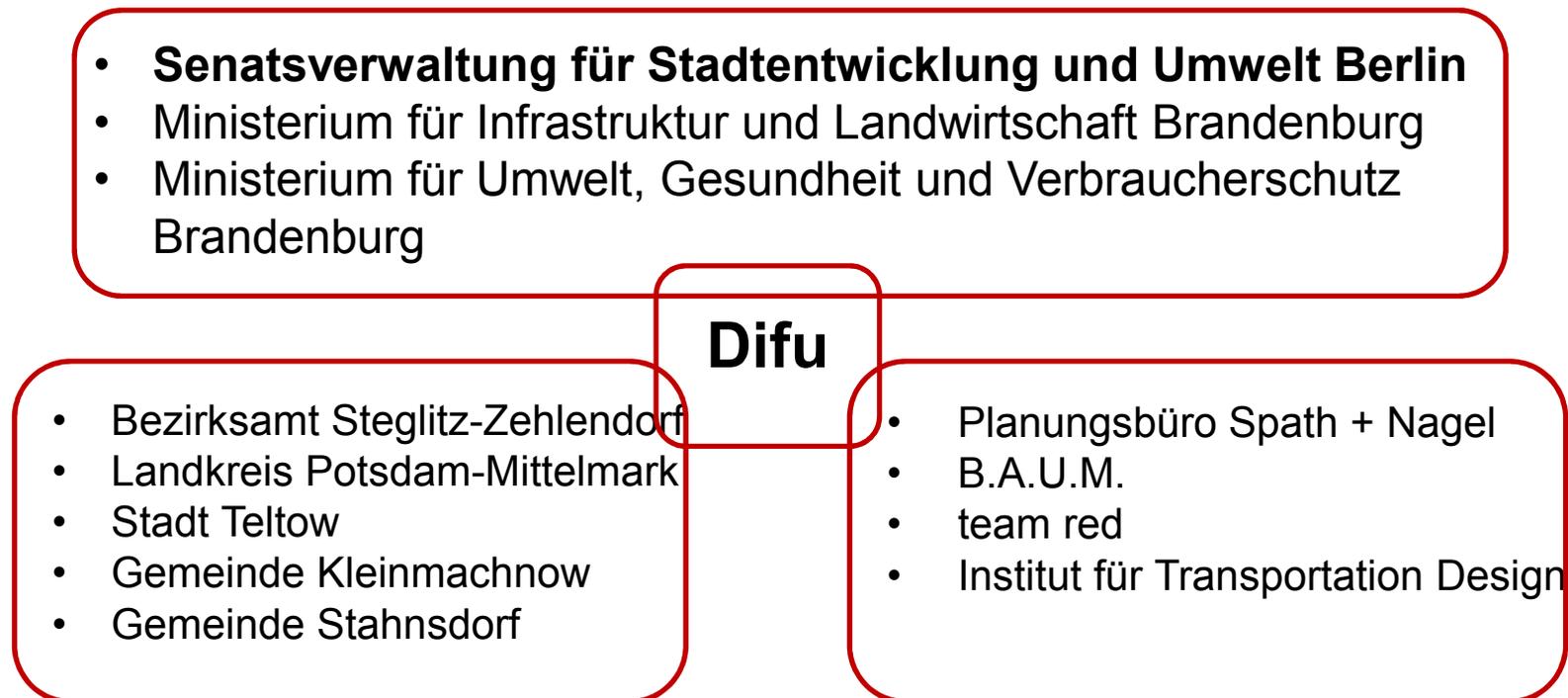
Der „Pedelec-Korridor“ Berlin-Brandenburg

IV.4 Projektkonzept - Struktur



Der „Pedelec-Korridor“ Berlin-Brandenburg

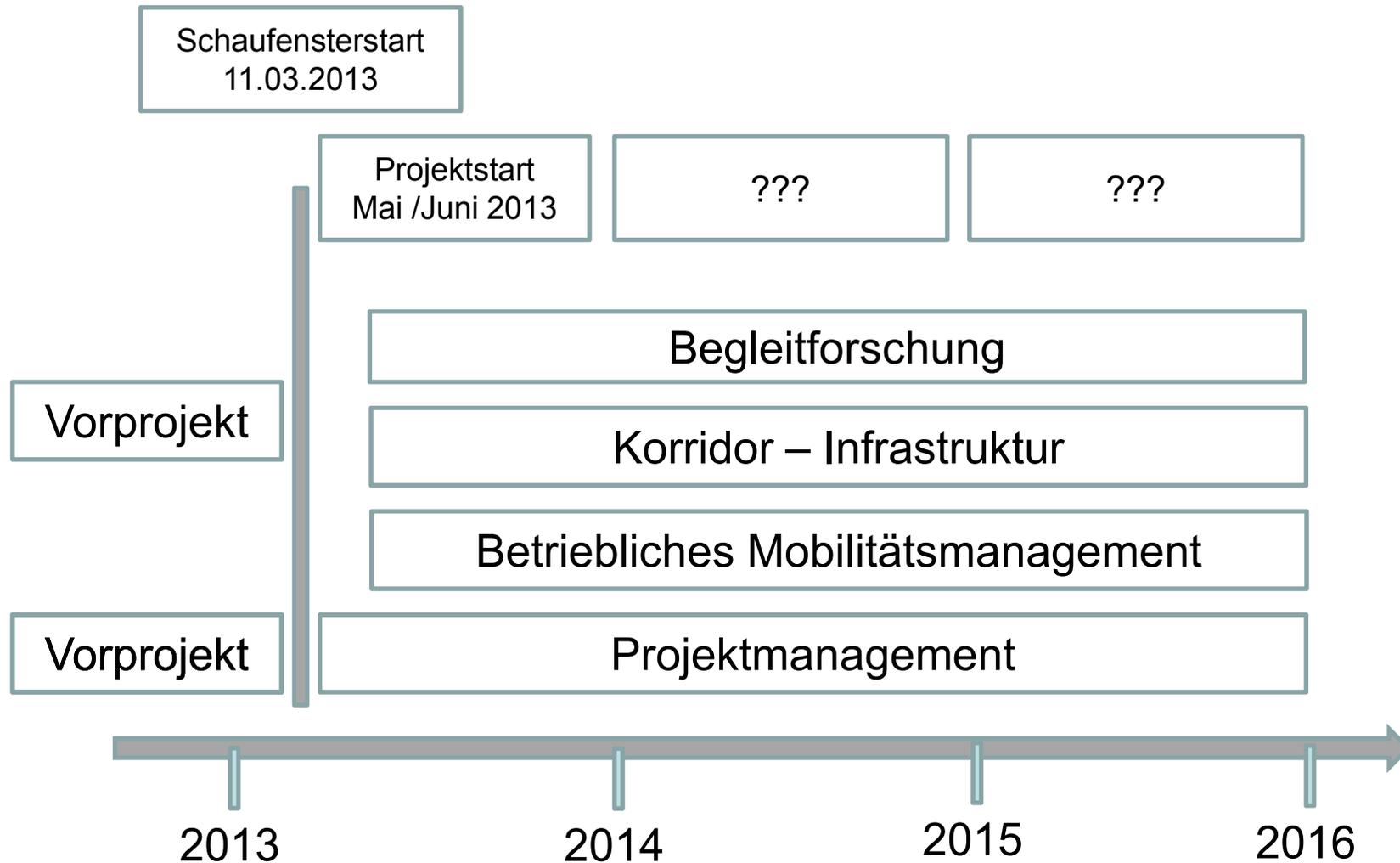
IV.4 Projektkonzept – Projektakteure und öffentliche Verwaltung



<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/pedelec/schaufensterprojekt/>

Der „Pedelec-Korridor“ Berlin-Brandenburg

IV.4 Projektkonzept – Zeitplanung Schaufensterprojekt



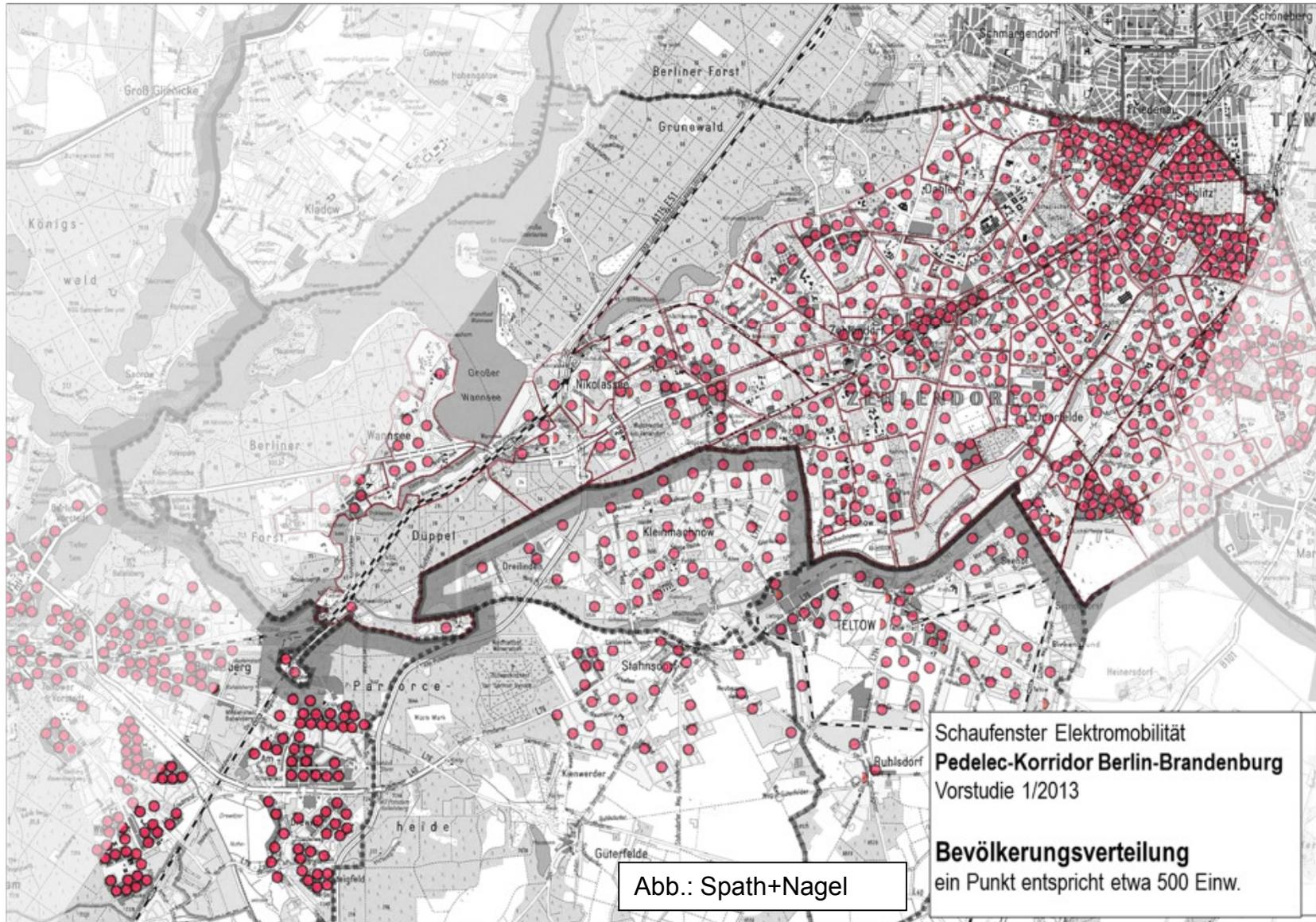
Der „Pedelec-Korridor“ Berlin-Brandenburg

Der rote Faden

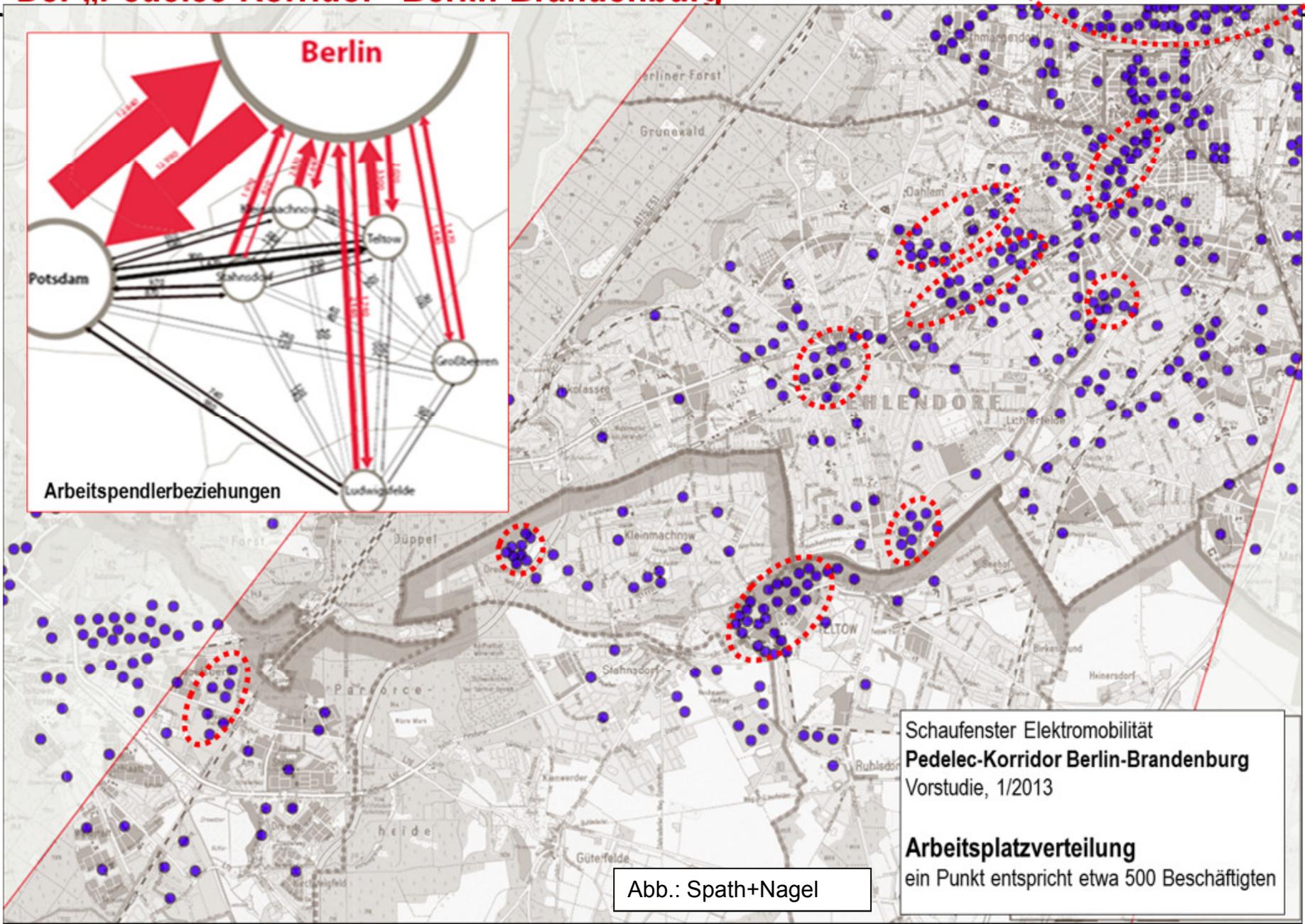
- I. Berlin ist anders – von der Rolle des Fahrrads in der Hauptstadt
- II. Der verkehrspolitische Rahmen: Stadtentwicklungsplan Verkehr und Radverkehrsstrategie
- III. Elektroverkehr in der Stadt: von Potenzialen, Handlungsfeldern und Scheinriesen
- IV. Der „Pedelec-Korridor“: Projektidee und Projektkonzept
- V. Was geht? Vorstudie zu den infrastrukturellen Rahmenbedingungen**
- VI. Womit anfangen? Erste Umsetzungsschritte

Der „Pedelec-Korridor“ Berlin-Brandenburg

V. Infrastrukturseitige Vorstudie



Der „Pedelec-Korridor“ Berlin-Brandenburg



Schaufenster Elektromobilität
Pedelec-Korridor Berlin-Brandenburg
Vorstudie, 1/2013

Arbeitsplatzverteilung
ein Punkt entspricht etwa 500 Beschäftigten

Abb.: Spath+Nagel

Der „Pedelec-Korridor“ Berlin-Brandenburg

Schaufenster Elektromobilität
Pedelec-Korridor Berlin-Brandenburg
Vorstudie Spath+Nagel 1/2013
**Großräumige
Wunschlinien-Korridore**

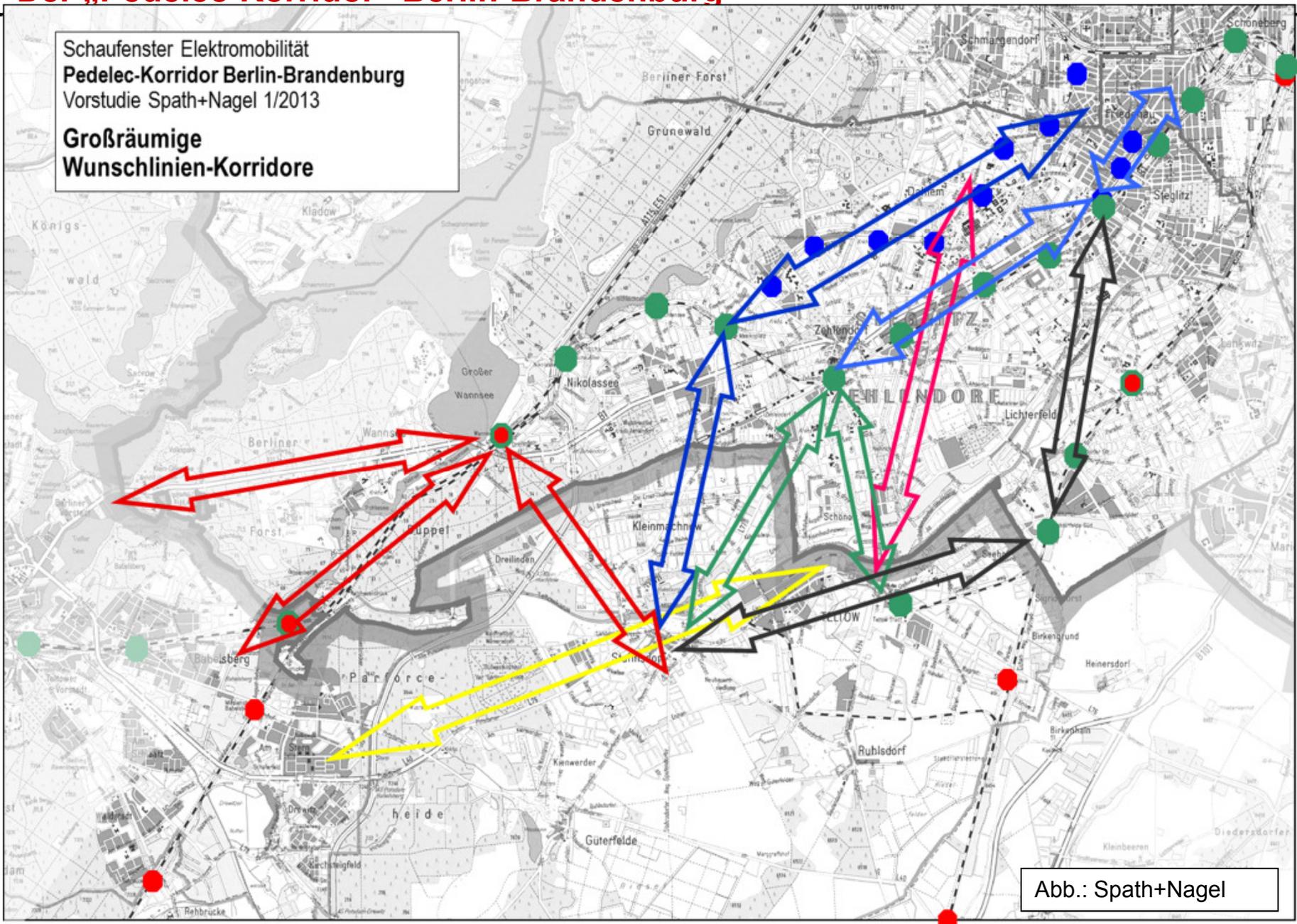


Abb.: Spath+Nagel

Der „Pedelec-Korridor“ Berlin-Brandenburg

Schaufenster Elektromobilität
Pedelec-Korridor Berlin-Brandenburg
Vorstudie 1/2013

Stand der Radroutenplanungen
Hauptrouten (dunkler) und Nebenrouten

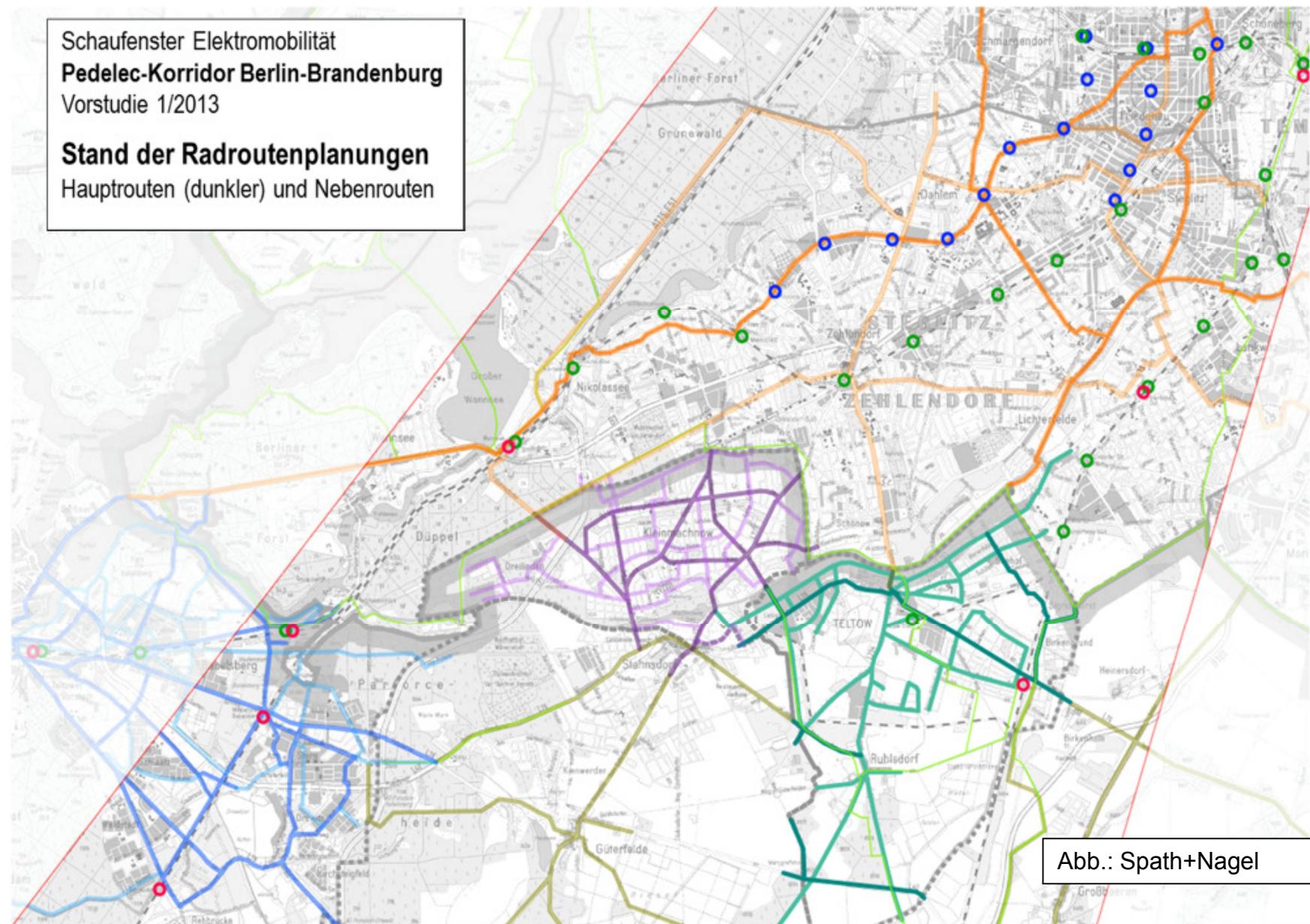
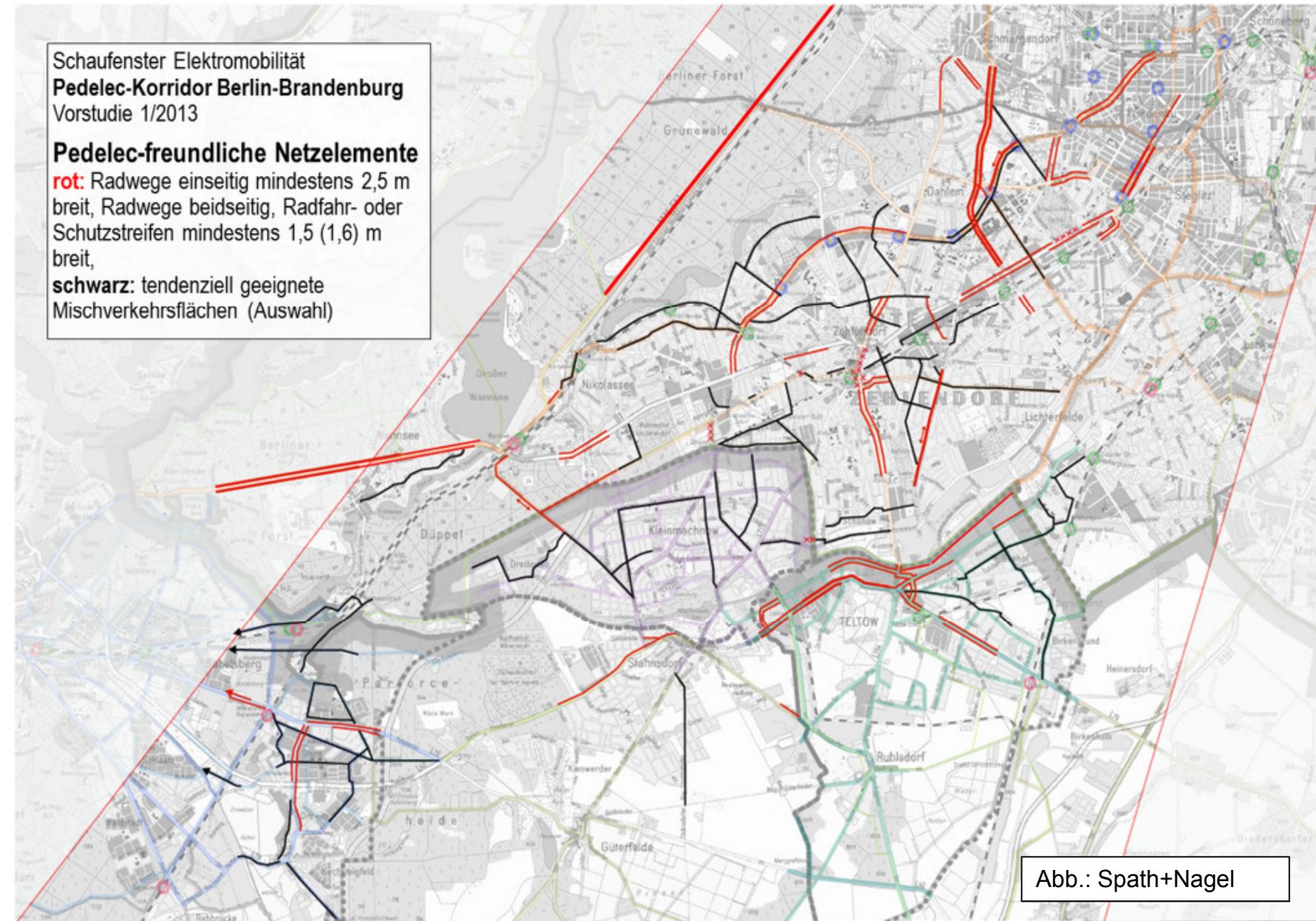
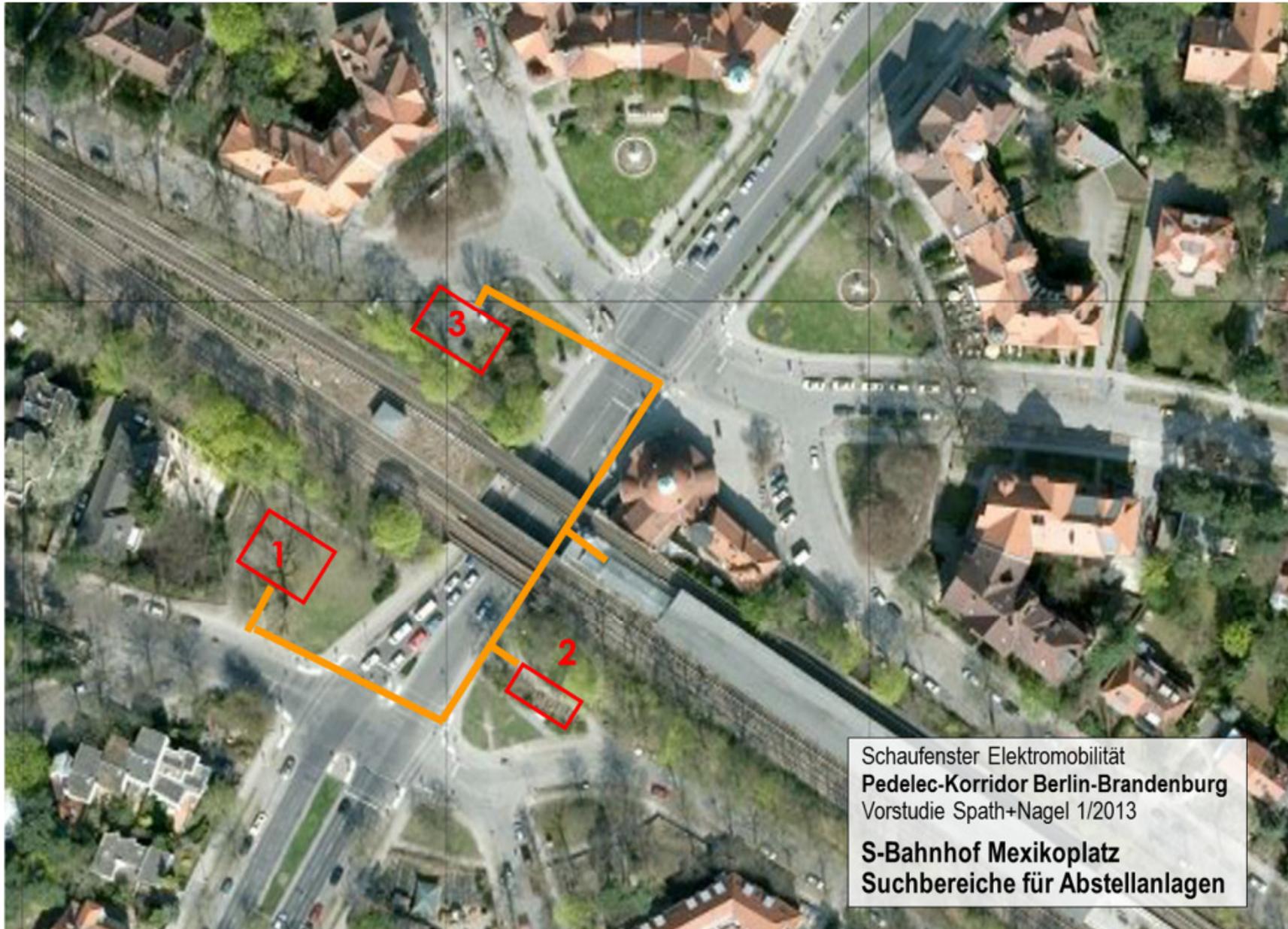


Abb.: Spath+Nagel

Der „Pedelec-Korridor“ Berlin-Brandenburg

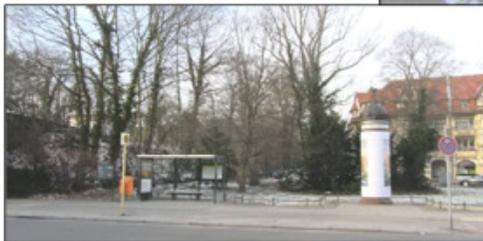


Der „Pedelec-Korridor“ Berlin-Brandenburg

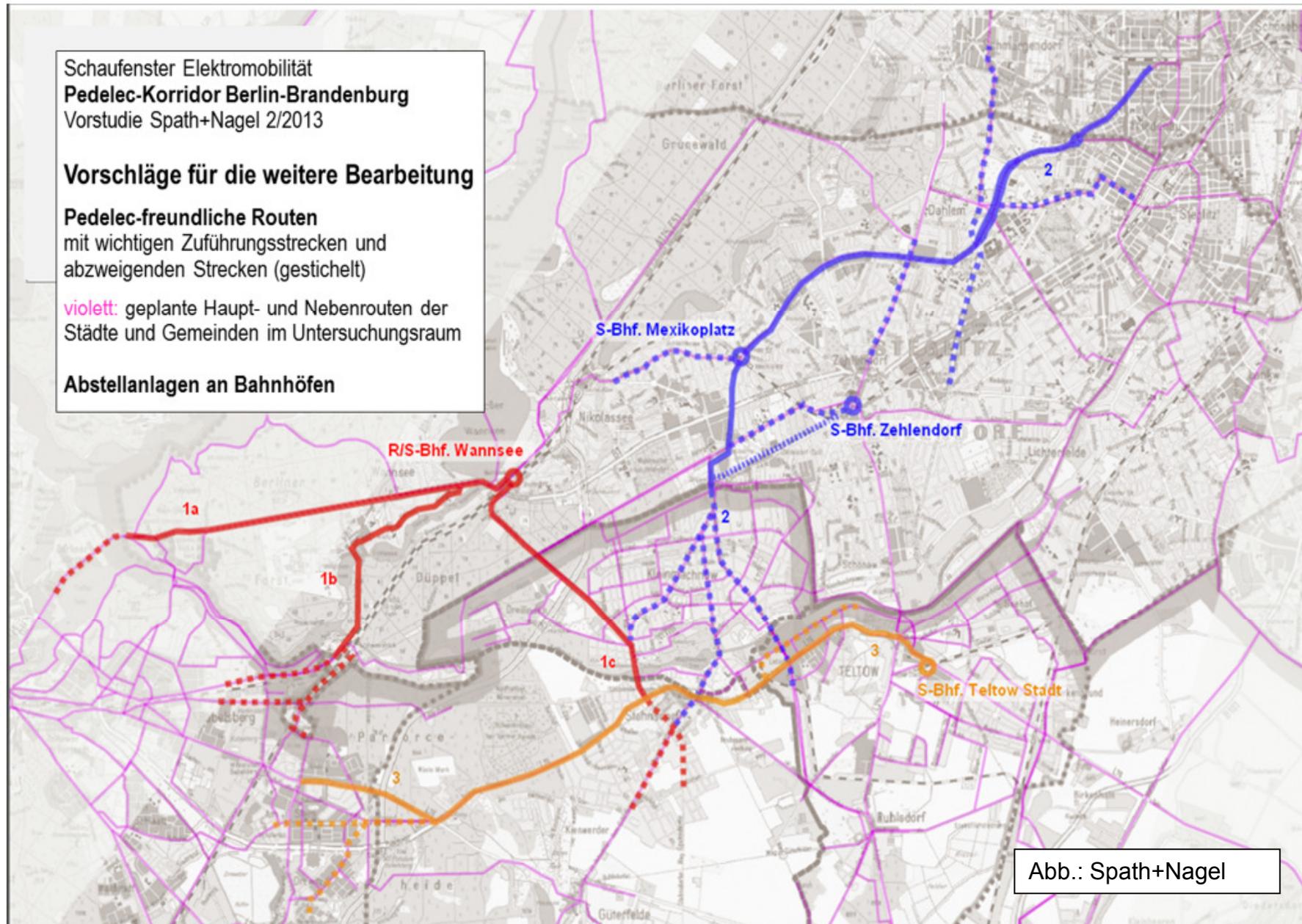


Der „Pedelec-Korridor“ Berlin-Brandenburg

Schaufenster Elektromobilität
Pedelec-Korridor Berlin-Brandenburg
Vorstudie Spath+Nagel 1/2013
S-Bahnhof Mexikoplatz
Suchbereiche 2 und 3



Der „Pedelec-Korridor“ Berlin-Brandenburg



Der „Pedelec-Korridor“ Berlin-Brandenburg

Zwischenfazit: Was Medien berichteten

Küste für „Fahrrad-Autobahn“ Fahrradnetz soll für Pendler ausgebaut werden

von Jörn Hasselmann



Für Fahrrad-Pendler fehlen Richtung/Innenstadt vernünftige Anbindungen - das soll sich nun durch die Zusammenarbeit von Berlin und Brandenburg ändern. ... Foto: dpa

170 000 Brandenburger fahren täglich nach Berlin zur Arbeit, umgekehrt sind es 70 000 Menschen. Die Verkehrsplaner sollen sich neue Ideen einfallen lassen. Ihr Ziel: richtet sich speziell auf die Fahrradfahrer.

Experten Twittern +1

Berlin und Brandenburg wollen ihre Radrouennetze verknüpfen. Mit sechs und kreuzungsgerechten Strecken sollen Menschen aus dem Umland und von ... stehen lassen. Der Bezirk Steglitz-Zehl

Pendeln per Pedelets

von Anneke Lehmann



Fahrrad mit dem gewissen Etwas: Pedelets mit einem 250-Watt-Elektromotor sind umweltchonend und erleichtern dem Fahrer das Treten. Pendler können lästigen Steat so auf dem Radweg entgehen. Foto: dpa

Region Teltow will mit Modellprojekt Elektromobilität fördern - Geld vom Bund gibt es dafür wohl nicht

Region Teltow - Die Region Teltow könnte bald zu einem Schaufenster für Elektromobilität werden. Zusammen mit dem Berliner Bezirk Steglitz-Zehlendorf soll hier der Einsatz von Elektrofahrrädern erforscht und erprobt werden. „Das Projekt richtet sich vor allem an Pendler“, sagte die Klimaschutzbeauftragte für Teltow und Kleinmach ... Katharina List, den PNN. Gerade für die kön ... sogenannten Pedelets, also motorunterstützte ... eine Alternative zum Auto werden. Damit das klappt, mussten allerdings Anreize geschaffen werden: Noch fehlen Elektro-Tankstellen und Ausleihmöglichkeiten, auch öffentliche Stellplätze sind nicht ausreichend vorhanden. Eventuell würde es ööla, besondere Wege anzulegen, was normal

BERLINER ZEITUNG > BERLIN

ELEKTROMOBILITÄT

17.01.2012

Auf dem Pedelec ins Umland

Von Regine Zylka

Twittern 0

+1 0

per Mail

Drucken



Fahrräder mit Elektroantrieb werden immer beliebter. Foto: dpa

BERLIN – Der Senat gibt beim Bund seine Bewerbung als „Schaufenster für Elektromobilität“ ab. Rund 40 Regionen machen bei dem Wettbewerb mit, höchstens fünf werden genommen. Der Bund winkt mit 180 Millionen Euro Fördergeldern.

Von einer Bewerbung wird nichts anderes erwartet, egal ob ein normaler Job ausgeschrieben ist oder wie in diesem Fall ein

objekt: Man stellt sich selbst und seine Pläne im allerbesten Licht sofern hat der Senat professionell gearbeitet. Liest man die 16 gedruckten Seiten, mit denen Berlin sich am Montag als „Schaufenster der Elektromobilität“ beworben hat, dann muss Kanzlerin Angela Merkel einfach nur „Ja“ sagen. Doch ganz so einfach wird es wohl nicht.

E-Bike-„Autobahn“ in Berlin geplant

17.01.2012 BERLINER ZEITUNG

Mit dem Elektrorad auf die Autobahn

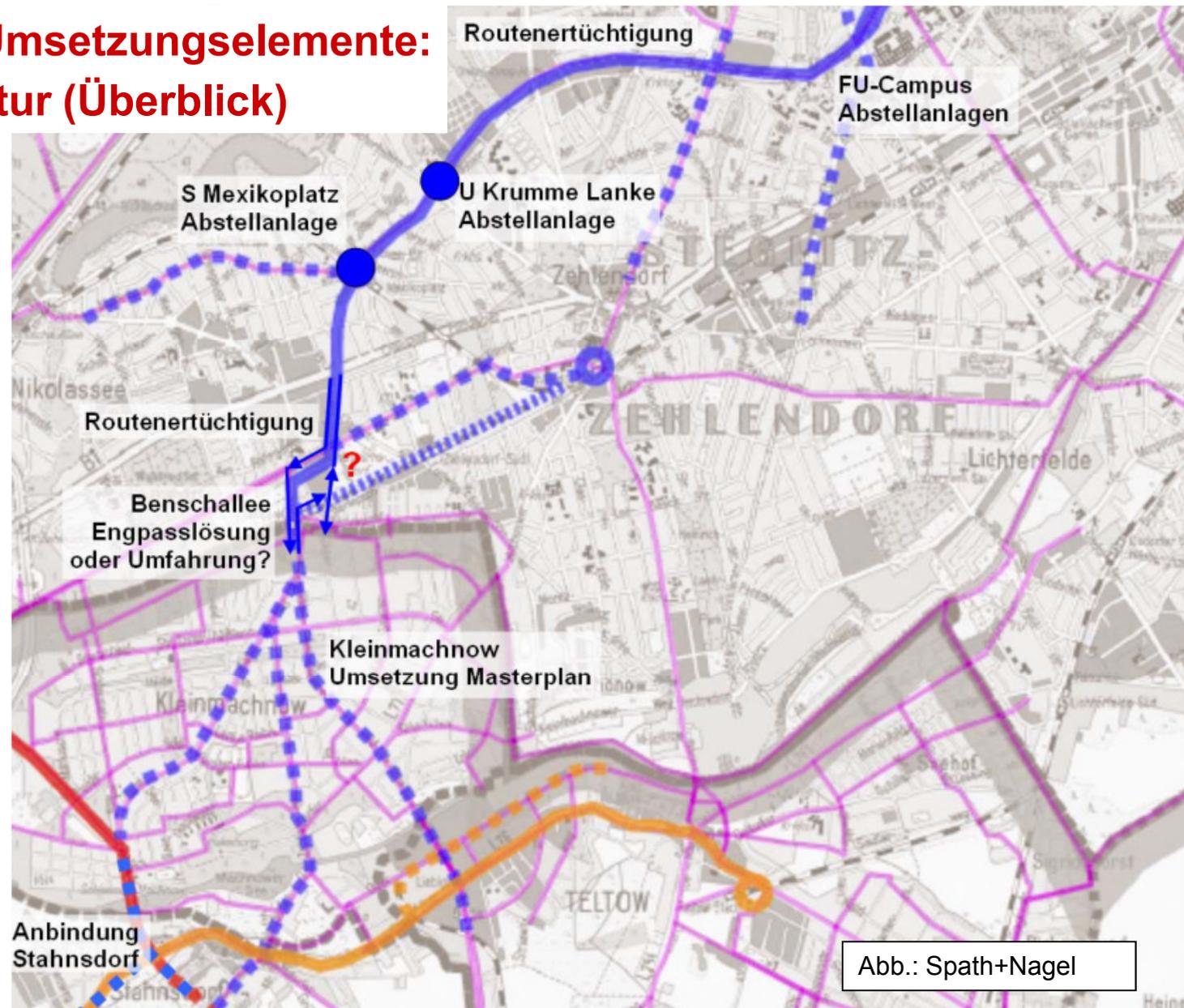
Der „Pedelec-Korridor“ Berlin-Brandenburg

Der rote Faden

- I. Berlin ist anders – von der Rolle des Fahrrads in der Hauptstadt
- II. Der verkehrspolitische Rahmen: Stadtentwicklungsplan Verkehr und Radverkehrsstrategie
- III. Elektroverkehr in der Stadt: von Potenzialen, Handlungsfeldern und Scheinriesen
- IV. Der „Pedelec-Korridor“: Projektidee und Projektkonzept
- V. Was geht? Vorstudie zu den infrastrukturellen Rahmenbedingungen
- VI. Womit anfangen? Erste Umsetzungsschritte**

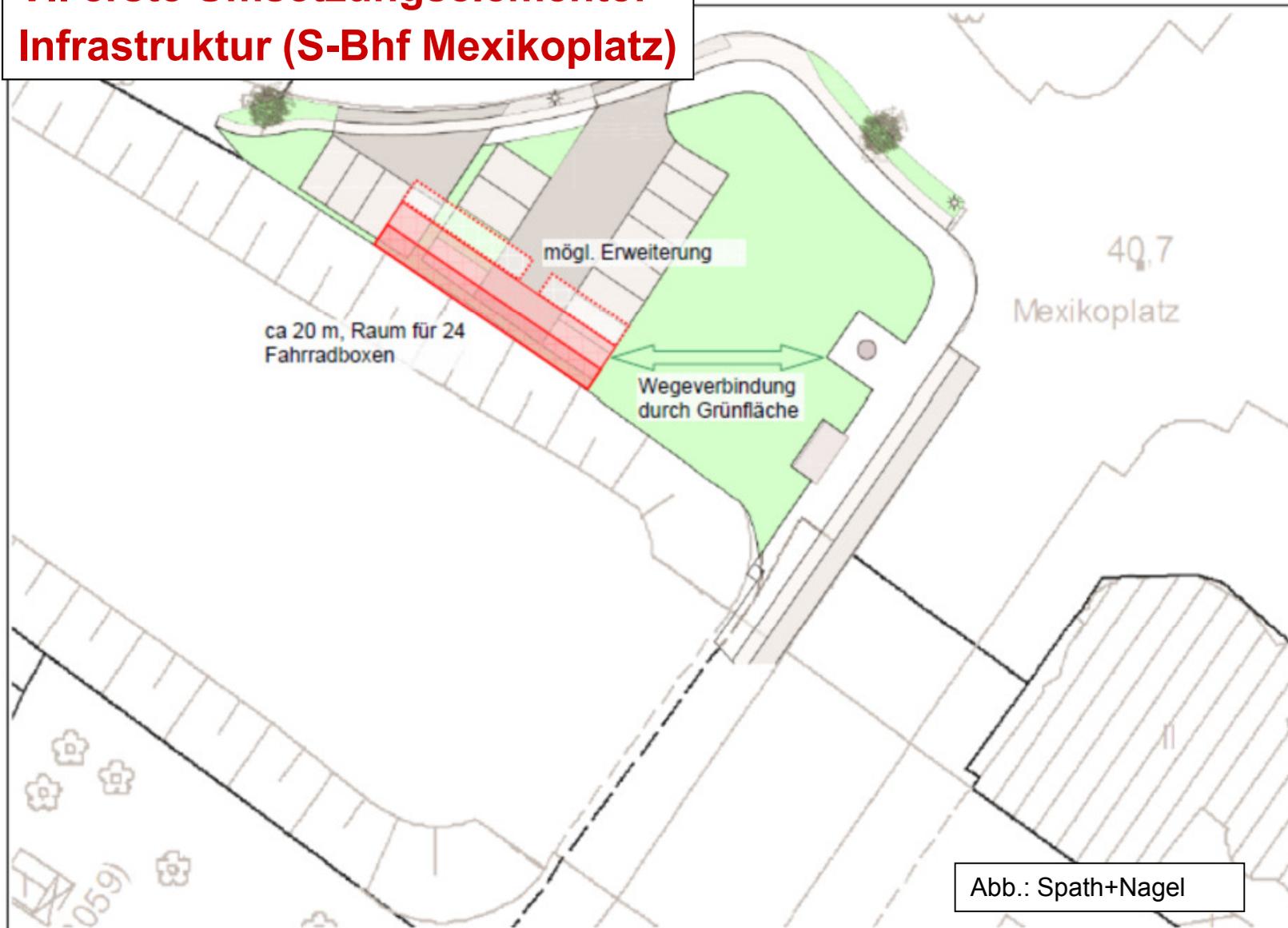
Der „Pedelec-Korridor“ Berlin-Brandenburg

VI. erste Umsetzungselemente: Infrastruktur (Überblick)



Der „Pedelec-Korridor“ Berlin-Brandenburg

VI. erste Umsetzungselemente: Infrastruktur (S-Bhf Mexikoplatz)



Der „Pedelec-Korridor“ Berlin-Brandenburg

VI. erste Umsetzungselemente: Infrastruktur (U-Bhf Krumme Lanke)



Abb.: Spath+Nagel

Der „Pedelec-Korridor“ Berlin-Brandenburg

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin
Am Kölnischen Park 3
D-10179 Berlin

Hermann Blümel
030/9025-1512
hermann.bluemel@senstadtum.berlin.de

Burkhard Horn
030/9025-1750
burkhard.horn@senstadtum.berlin.de

