



Mobilität der Stadt

# Berliner Verkehr in Zahlen 2013



# **Berliner Verkehr in Zahlen**

## 2013



# Inhalt

<b>Vorwort</b>	<b>4</b>
<b>Daten zum Berliner Verkehr</b>	
Allgemeine Strukturdaten	6
Kenndaten zur Mobilität	12
Kfz-Verkehr	22
Fuß- und Radverkehr	36
Öffentlicher Verkehr	46
Güterverkehr	62
<b>Wirkungen und Rahmenbedingungen des Verkehrs</b>	
Verkehrssicherheit	72
Luftqualität und Klimaschutz	86
Lärm	96
Kosten und Finanzierung	106
<b>Nachhaltigkeit des Verkehrs</b>	
Nachhaltigkeitsindikatoren	112
<b>Impressum</b>	<b>116</b>



# Vorwort

## **Mobilität schafft Zukunft**

Berlin verfügt über ein komplexes und hoch leistungsfähiges Verkehrssystem. Ohne dieses könnte eine Metropole nicht funktionieren: Die Menschen kämen nicht zur Arbeit, Schule oder an ihren Ausbildungsplatz, Waren und Güter könnten nicht geliefert werden, Touristen erreichten nicht die Sehenswürdigkeiten und könnten die Angebote der Stadt nicht nutzen.

Doch die Anforderungen an unser Verkehrssystem unterliegen einem ständigen Wandel: Die wachsende Stadt Berlin und die sich positiv entwickelnde Wirtschaft stellen neue Ansprüche, neue Technologien verändern das Mobilitätsverhalten und auf veränderte Rahmenbedingungen müssen wir planerisch reagieren.

Um kontinuierlich dafür zu sorgen, dass die Bedingungen im öffentlichen und privaten Verkehr sowie Wirtschaftsverkehr den vielfältigen Ansprüchen genügen, bedarf es einer langfristigen, strategischen und

integrierten Planung. Um für Sie die Stadt auch zukünftig mobil zu gestalten, bedient sich die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt unterschiedlicher Planungsinstrumente.

Seit 2001 veröffentlichen wir periodisch unsere Zahlen, Zeitreihen und Karten zum Verkehr in Berlin. Die Broschüre „Mobilität der Stadt – Berliner Verkehr in Zahlen“ sorgt für Transparenz und bietet Ihnen einen breiten Überblick über den Zustand und die Entwicklungen des Verkehrs in Berlin.

A handwritten signature in black ink, reading "Michael Müller". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke at the end.

**Michael Müller**

Senator für Stadtentwicklung und Umwelt

# Allgemeine Strukturdaten



Verkehr wird von uns allen verursacht, entweder direkt, wenn wir einkaufen gehen, zur Arbeit fahren oder Freunde besuchen, oder auch indirekt, wenn wir mit Waren und Dienstleistungen versorgt werden. Eine wichtige Grundlage der Verkehrsplanung ist daher die Kenntnis der sogenannten Strukturdaten. Hierzu gehören beispielsweise die Anzahl der Bewohnerinnen und Bewohner sowie Beschäftigten, die Wanderungsbewegungen mit dem Umland oder das verfügbare Einkommen der Berliner Haushalte.



Die Einwohnerzahl Berlins liegt 2012 mit rund 3,4 Mio. etwa auf dem Niveau von 1991. Ein Wachstum zeigt sich bei der Anzahl der Haushalte in Berlin. Vor allem die Einpersonenhaushalte nehmen zu. Deren Anzahl stieg in den letzten 15 Jahren um 34 %.

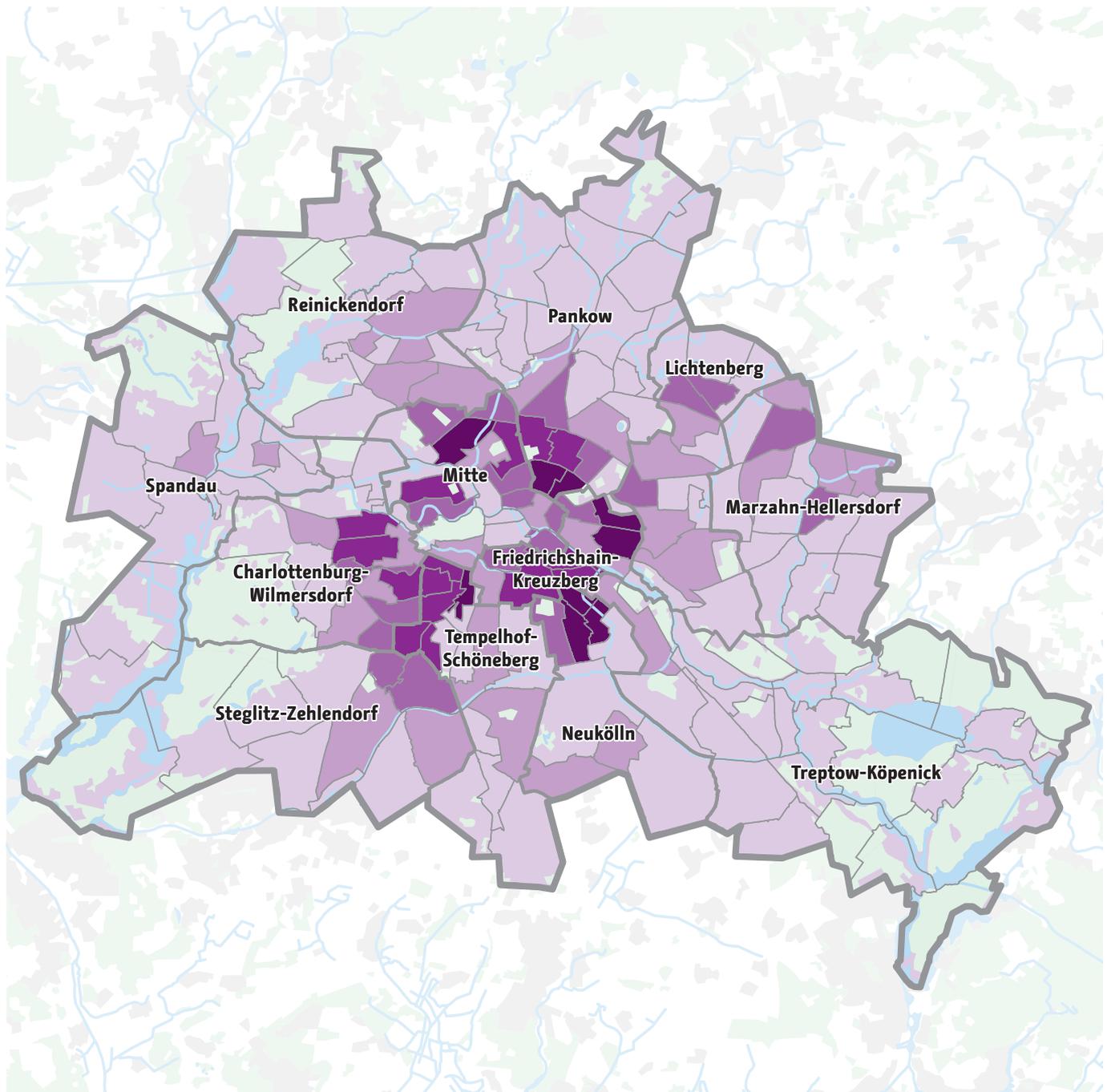
Es ziehen weiterhin mehr Menschen aus Berlin in das Umland als es Zuzüge aus dem Umland gibt. Dies korrespondiert mit der weiterhin stetig zunehmenden Zahl an Berufspendlern, auch wenn sie im Vergleich zu anderen Metropolenräumen recht niedrig ist.

Weitergehende Informationen zu grundlegenden Strukturdaten erhalten Sie

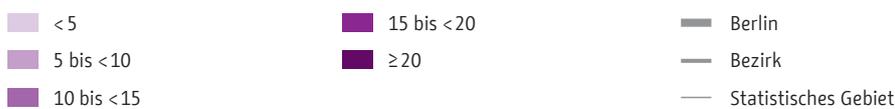
für Berlin unter  
[www.statistik-berlin-brandenburg.de](http://www.statistik-berlin-brandenburg.de)  
[www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas)

für bundesweite Daten unter  
[www.destatis.de](http://www.destatis.de)  
(Statistisches Bundesamt)  
[www.bbsr.bund.de](http://www.bbsr.bund.de)  
(Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung)

## Einwohnerdichte nach statistischem Gebiet (2012)



Einwohnerdichte in Einwohner je 1.000 m<sup>2</sup>



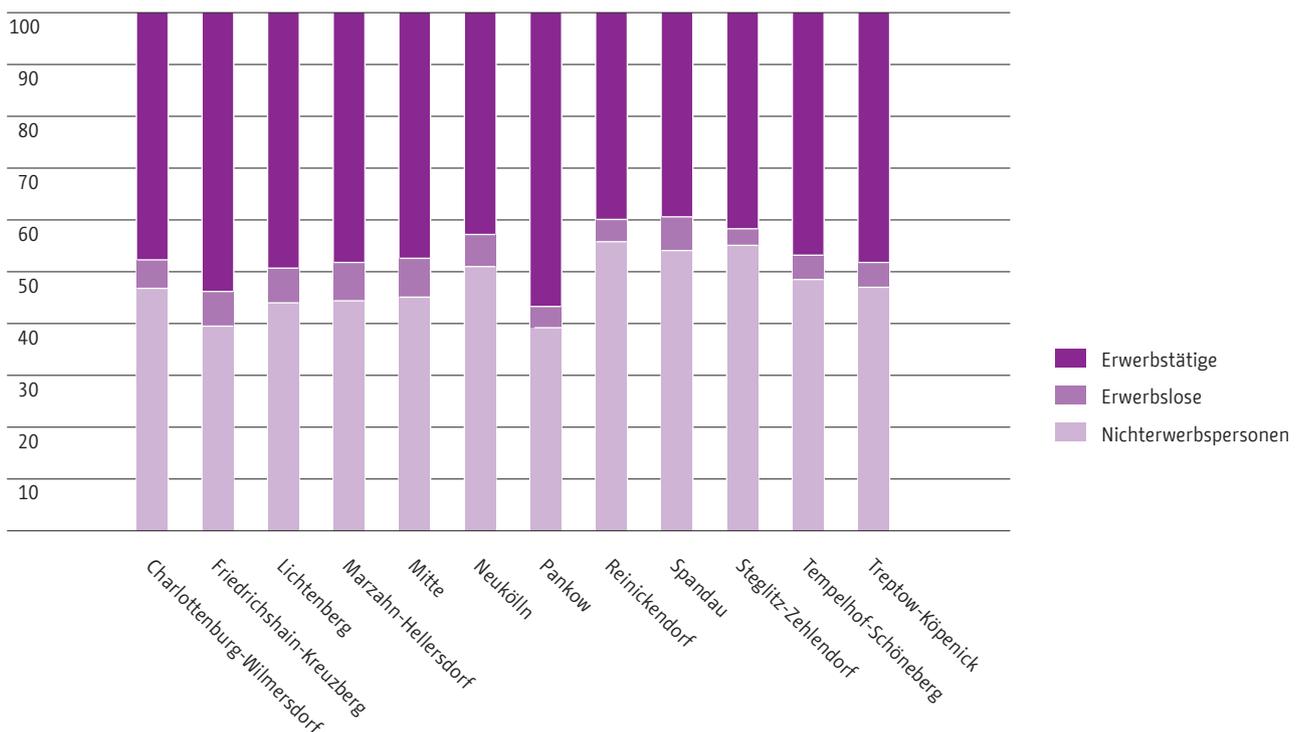
Quellen: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg; Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin  
 Inhaltliche Bearbeitung: LK Argus GmbH

## Bevölkerung und Beteiligung am Erwerbsleben nach Bezirken (2012)<sup>1)</sup>

Bezirk	Einwohner	Erwerbstätige	Erwerbslose	Nichterwerbspersonen
Charlottenburg-Wilmersdorf	298.567	47,7 %	5,5 %	46,8 %
Friedrichshain-Kreuzberg	259.483	53,8 %	6,7 %	39,5 %
Lichtenberg	258.586	49,3 %	6,7 %	44,0 %
Marzahn-Hellersdorf	248.786	48,2 %	7,4 %	44,4 %
Mitte	329.969	47,4 %	7,5 %	45,1 %
Neukölln	308.342	42,8 %	6,2 %	51,0 %
Pankow	364.794	56,7 %	4,1 %	39,2 %
Reinickendorf	243.239	39,9 %	4,3 %	55,8 %
Spandau	218.935	39,4 %	6,5 %	54,1 %
Steglitz-Zehlendorf	281.604	41,7 %	3,2 %	55,1 %
Tempelhof-Schöneberg	320.917	46,8 %	4,7 %	48,5 %
Treptow-Köpenick	242.000	48,2 %	4,8 %	47,0 %
<b>Berlin</b>	<b>3.375.222</b>	<b>47,2 %</b>	<b>5,6 %</b>	<b>47,2 %</b>

## Beteiligung am Erwerbsleben nach Bezirken (2012)<sup>1)</sup>

Anteil der Erwerbsgruppen nach Bezirken in Prozent

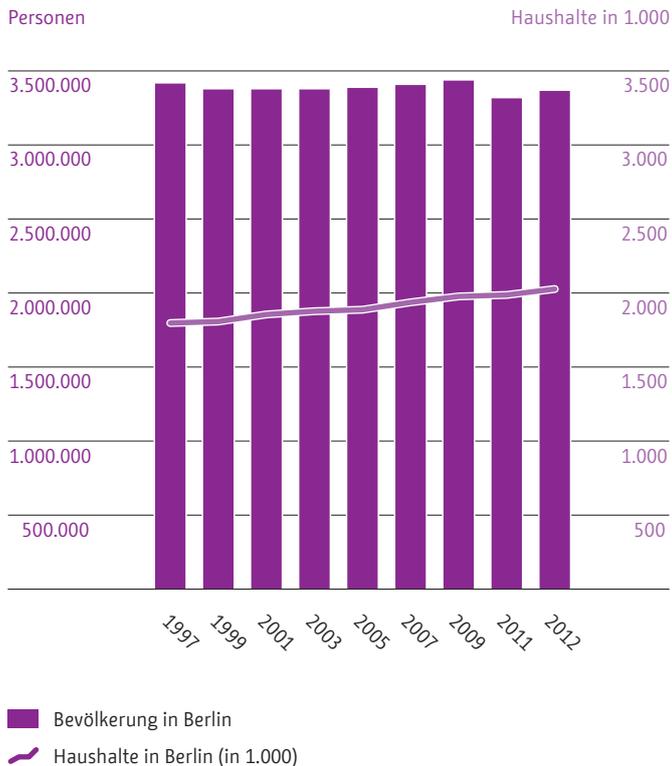


<sup>1)</sup> Bevölkerungsstand in Berlin nach Bezirken am 31.12.2012 – Bevölkerungsfortschreibung auf Basis des Zensus vom 9. Mai 2011  
 Quellen: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Ergebnisse des Mikrozensus, eigene Berechnungen

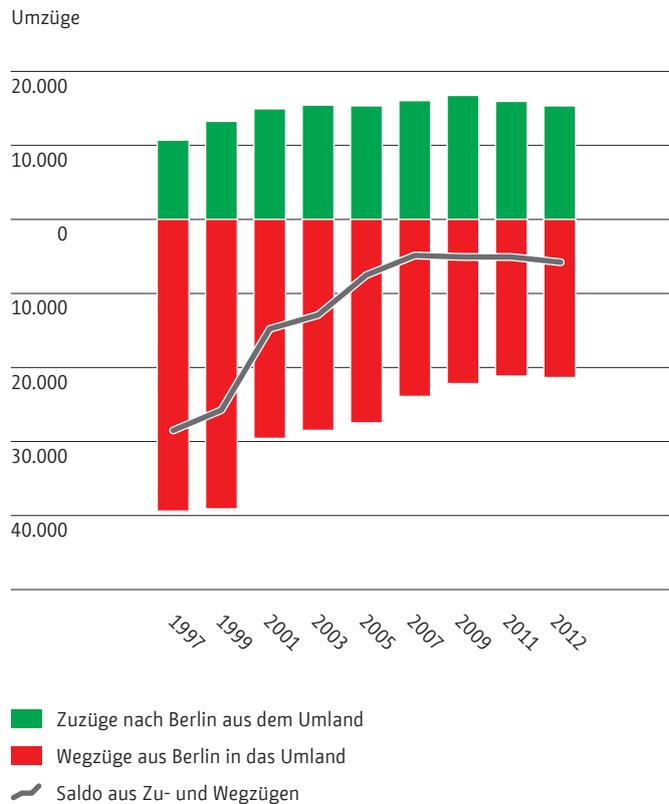
## Bevölkerungsentwicklung und Wanderungsbewegungen mit dem Umland<sup>1)</sup>

	1997	1999	2001	2003	2005	2007	2009	2011	2012
<b>Bevölkerung in Berlin</b>	3.425.759	3.386.667	3.388.434	3.388.477	3.395.189	3.416.255	3.442.675	3.326.002	3.375.222
<b>Haushalte in Berlin insgesamt (in 1.000)</b>	1.804	1.811	1.861	1.885	1.898	1.941	1.988	1.995	2.031
<b>Einpersonenhaushalte (in 1.000)</b>	821	856	911	945	963	1.028	1.074	1.079	1.103
<b>Zugezogene nach Berlin insgesamt</b>	112.609	122.449	125.324	116.141	117.082	126.947	143.852	158.864	164.577
Zuzüge nach Berlin aus dem Umland	10.522	13.017	14.813	15.336	15.243	15.968	16.662	15.889	15.267
<b>Fortgezogene aus Berlin insgesamt</b>	139.535	129.469	114.857	115.664	106.881	114.951	133.335	119.443	123.253
Wegzüge aus Berlin in das Umland	38.507	38.263	29.226	27.839	26.814	23.360	21.600	20.610	20.867
<b>Wanderungssaldo ins Umland</b>	27.985	25.246	14.413	12.503	11.571	7.392	4.938	4.721	5.600

### Bevölkerungsentwicklung<sup>1)</sup>



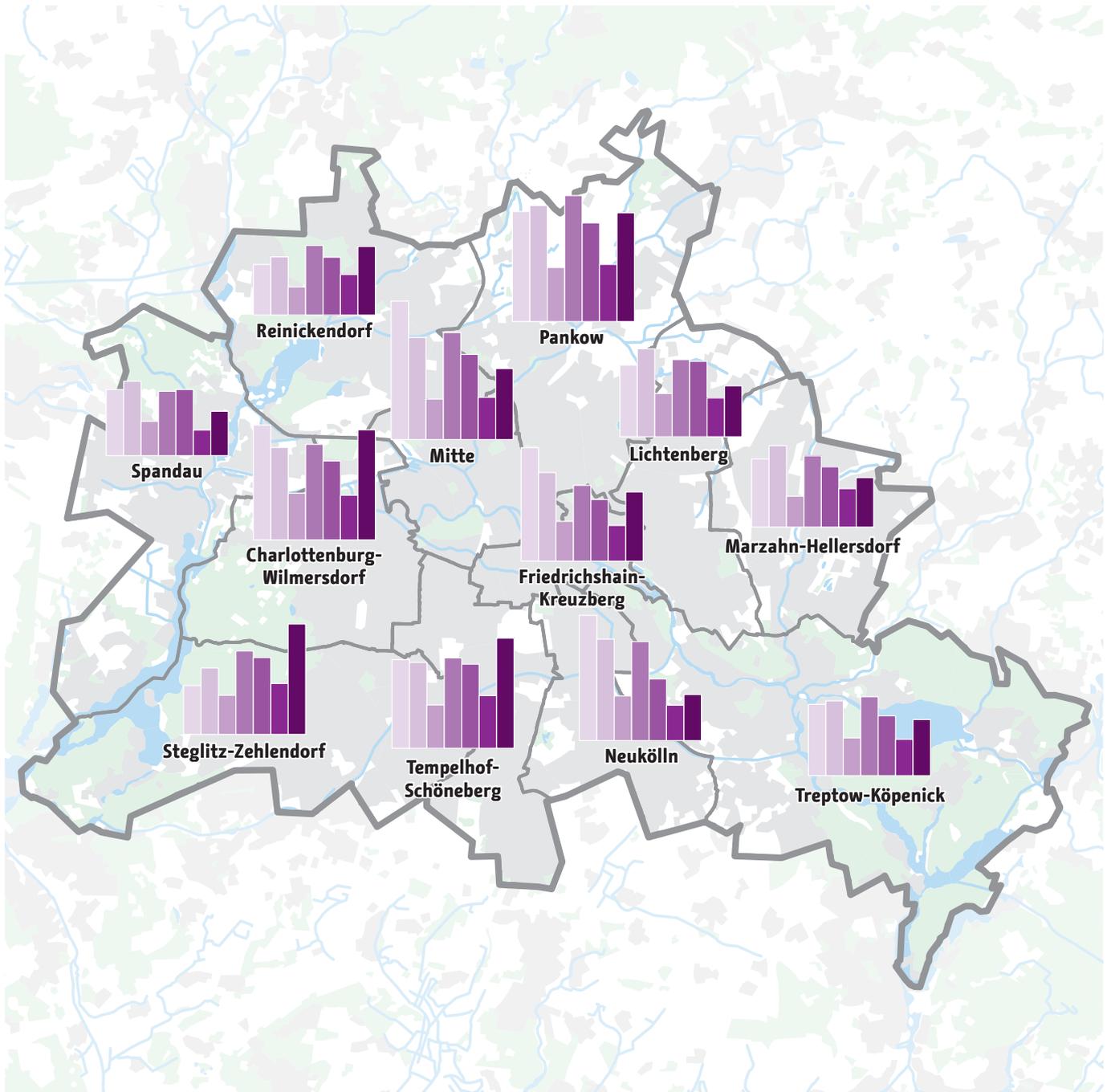
### Wanderungsbewegungen mit dem Umland



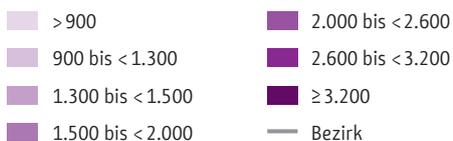
<sup>1)</sup> Die Bevölkerung für die Jahre 1995 bis 2009 basiert auf der alten Bevölkerungsfortschreibung. Die Angaben für die Jahre 2011 und 2012 basieren auf der Bevölkerungsfortschreibung auf Grundlage des Zensus vom 9. Mai 2011. Es handelt sich um vorläufige Daten.

Quellen: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Amtliche Bevölkerungsfortschreibung, Wanderungen, Mikrozensus

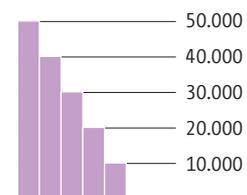
## Monatliches Haushaltsnettoeinkommen der Privathaushalte nach Bezirken (2012)



Haushaltsnettoeinkommen in €



Anzahl der Haushalte



Quellen: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Mikrozensus  
 Inhaltliche Bearbeitung: LK Argus GmbH

# Kenndaten zur Mobilität



Durchschnittlich legt jede BerlinerIn und jeder Berliner drei Wege pro Tag zurück und verbringt dabei etwa 70 Minuten im Verkehr. Interessant ist, dass der Anteil der Fußwege in Berlin fast so hoch ist wie der Anteil der mit dem Auto zurückgelegten Wege.

Man erkennt, dass die Bewohnerinnen und Bewohner je nach Lage in der Stadt ein unterschiedliches Verkehrsverhalten zeigen. Die Bewohner in den Bezirken Friedrichshain-Kreuzberg und Mitte legen mehr Wege zu Fuß zurück als die Bewohner anderer Bezirke, beim Rad-



verkehr sind die Anteile in den Bezirken Friedrichshain-Kreuzberg und Pankow am größten, beim öffentlichen Verkehr Lichtenberg und Marzahn-Hellersdorf, beim Kfz-Verkehr Reinickendorf und Spandau. Das Verkehrsverhalten hängt von verschiedenen Faktoren ab. Eine vorausschauende Verkehrsplanung und -politik kann die geeigneten Rahmenbedingungen für die Gewährleistung der Mobilität und für eine möglichst umweltfreundliche Fortbewegung schaffen.

Weitergehende Informationen zu grundlegenden Mobilitätsdaten erhalten Sie

für Berlin unter [www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr)

für bundesweite Daten unter [http://tu-dresden.de/die\\_tu\\_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/vip/srv](http://tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/vip/srv) (System repräsentativer Verkehrserhebungen SrV) [www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de) (Haushaltsbefragung zur Mobilität in Deutschland MID)

## Steckbrief zur Mobilität (2008)<sup>1)</sup>

### Mobilität der Wohnbevölkerung

Anteil der mobilen Bevölkerung <sup>2)</sup>	88,4 Prozent der Wohnbevölkerung
durchschnittliche Wegeanzahl der Wohnbevölkerung	3,0 Wege pro Person und Tag
durchschnittliche Wegeanzahl mobiler Personen <sup>2)</sup>	3,4 Wege pro Person und Tag
durchschnittliche Zeit im Verkehr	70,1 Minuten pro Person und Tag
durchschnittliche Wegelänge	6,9 Kilometer pro Person und Weg
durchschnittliche Wegedauer	24 Minuten pro Person und Weg
durchschnittliche Tagesdistanz	20,2 Kilometer pro Person

**Motorisierungsgrad** 358<sup>3)</sup> Pkw pro 1.000 Einwohner

**Besetzungsgrad der Kraftfahrzeuge** 1,3 Personen pro Pkw-Fahrt

**Fahrradanzahl** 721 Fahrräder pro 1.000 Einwohner

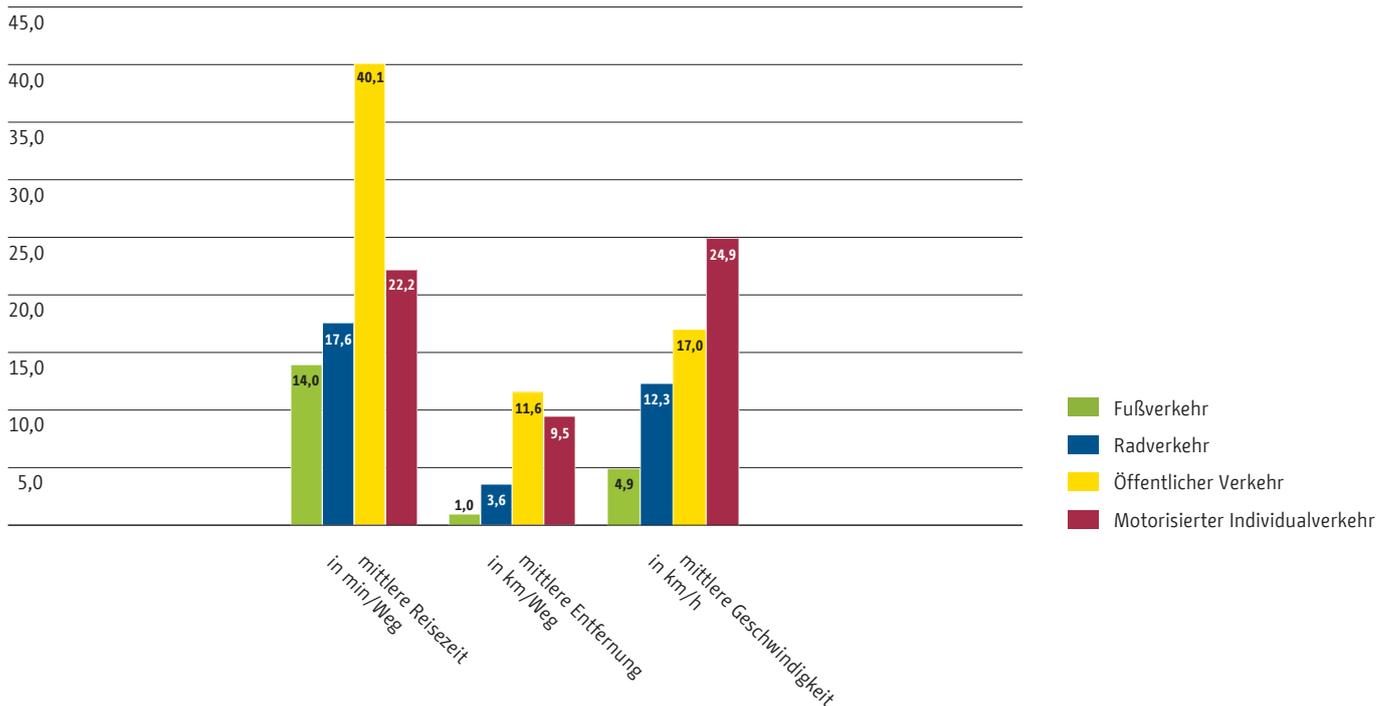
<sup>1)</sup> Keine aktuellen Daten verfügbar. Das System repräsentativer Verkehrsbefragung (SrV) wird in einem Turnus von fünf Jahren durchgeführt. Im Jahr 2013 fand der aktuelle Erhebungsdurchgang statt. Die Ergebnisse liegen voraussichtlich Ende 2014 vor.

<sup>2)</sup> Als mobil gelten diejenigen Personen, die an einem durchschnittlichen Werktag Ortsveränderungen durchführen.

<sup>3)</sup> Der aktuelle Motorisierungsgrad ist in der Tabelle „Entwicklung der Motorisierung“ (Seite 21) ausgewiesen.

Quellen: System repräsentativer Verkehrsbefragung (SrV), TU Dresden

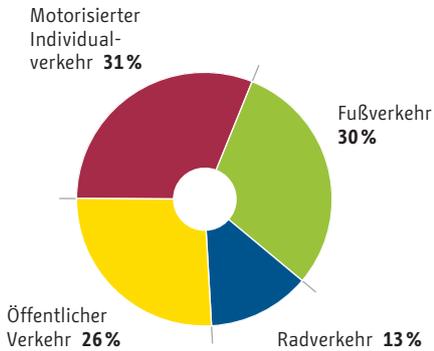
## Mittlere Reisezeit, Entfernung und Geschwindigkeit nach Verkehrsmittelgruppen im Gesamtverkehr (2008)<sup>4)</sup>



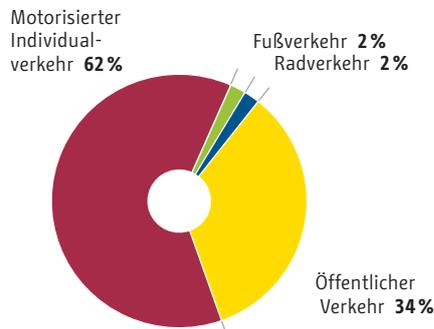
<sup>4)</sup> Keine aktuellen Daten verfügbar. Das System repräsentativer Verkehrsbefragung (SrV) wird in einem Turnus von fünf Jahren durchgeführt. Im Jahr 2013 fand der aktuelle Erhebungsdurchgang statt. Die Ergebnisse liegen voraussichtlich Ende 2014 vor.

Quellen: System repräsentativer Verkehrsbefragung (SrV), TU Dresden

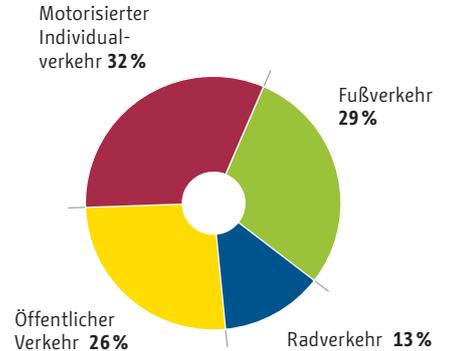
### Wegeanteile nach Verkehrsmittelgruppen für den Verkehr innerhalb Berlins (2008)<sup>1)</sup>



### Wegeanteile nach Verkehrsmittelgruppen für den Verkehr von und nach Berlin (2008)<sup>1)</sup>

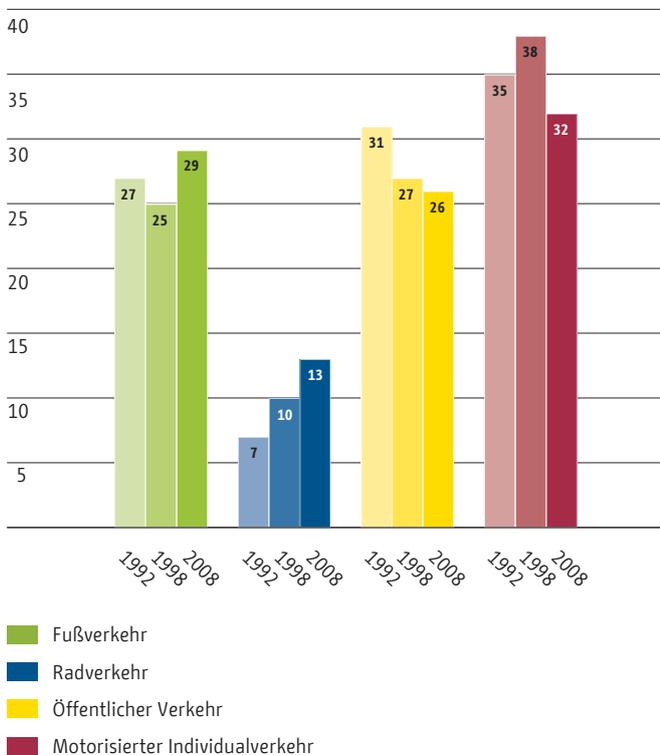


### Wegeanteile nach Verkehrsmittelgruppen für den Gesamtverkehr Berlins (2008)<sup>1)</sup>



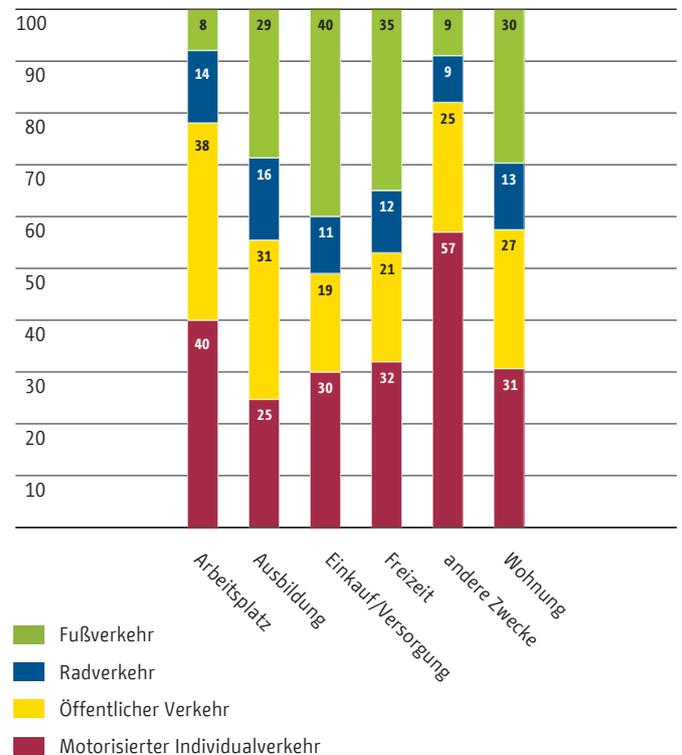
### Entwicklung der Verkehrsmittelwahl im Gesamtverkehr<sup>1)</sup>

Verkehrsmittelwahl in Prozent



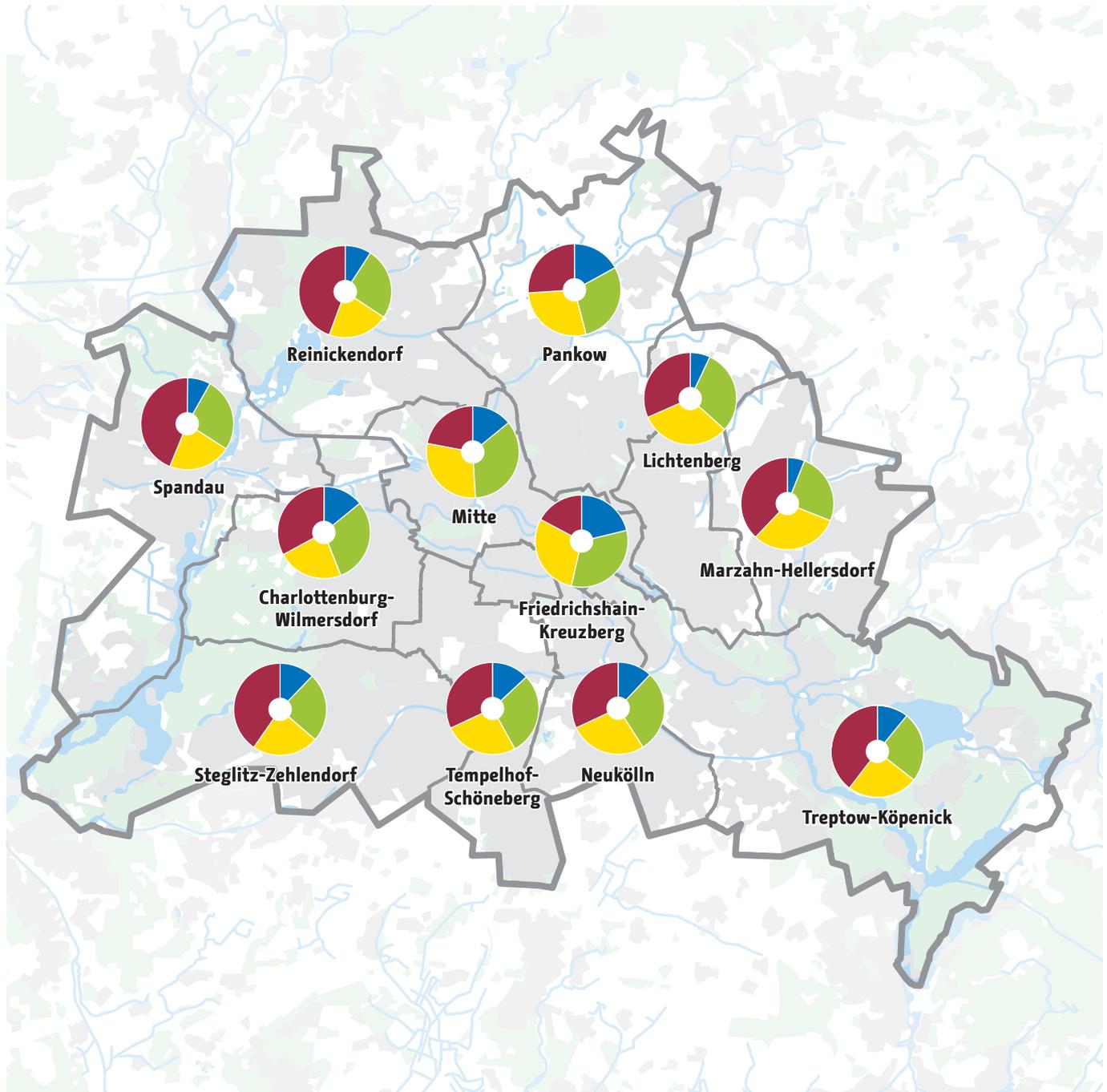
### Verkehrsmittelnutzung nach Wegezwecken (2008)<sup>1)</sup>

Verkehrsmittelnutzung in Prozent



<sup>1)</sup> Keine aktuellen Daten verfügbar. Das System repräsentativer Verkehrsbefragung (SrV) wird in einem Turnus von fünf Jahren durchgeführt. Im Jahr 2013 fand der aktuelle Erhebungsdurchgang statt. Die Ergebnisse liegen voraussichtlich Ende 2014 vor.  
 Quellen: System repräsentativer Verkehrsbefragung (SrV), TU Dresden

## Verkehrsmittelwahl nach Bezirken (2008)<sup>1)</sup>



### Verkehrsmittelwahl

- Fußverkehr
- Radverkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Motorisierter Individualverkehr
- Bezirk

<sup>1)</sup> Keine aktuellen Daten verfügbar. Das System repräsentativer Verkehrsbefragung (SrV) wird in einem Turnus von fünf Jahren durchgeführt. Im Jahr 2013 fand der aktuelle Erhebungsdurchgang statt. Die Ergebnisse liegen voraussichtlich Ende 2014 vor.

Quellen: System repräsentativer Verkehrsbefragung (SrV), TU Dresden; Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin  
Inhaltliche Bearbeitung: LK Argus GmbH

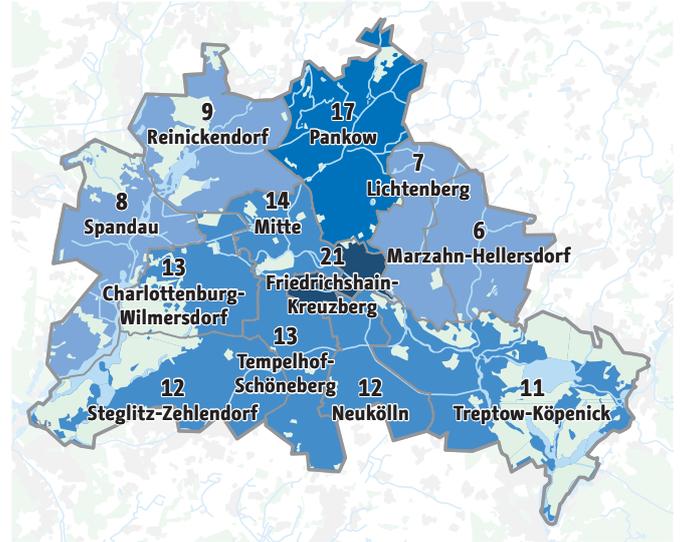
### Wegeanteile des Fußverkehrs nach Bezirken (2008)<sup>1)</sup>



Wegeanteil in Prozent



### Wegeanteile des Radverkehrs nach Bezirken (2008)<sup>1)</sup>



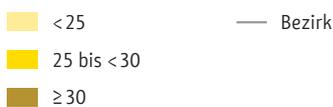
Wegeanteil in Prozent



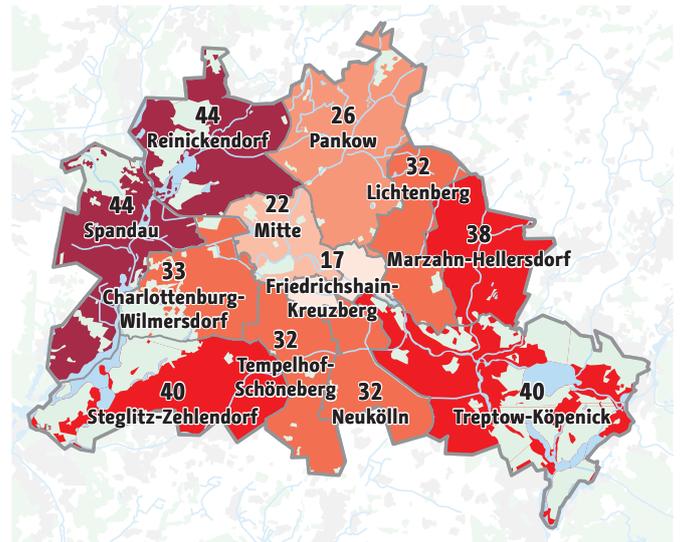
### Wegeanteile des Öffentlichen Verkehrs nach Bezirken (2008)<sup>1)</sup>



Wegeanteil in Prozent



### Wegeanteile des Motorisierten Individualverkehrs nach Bezirken (2008)<sup>1)</sup>



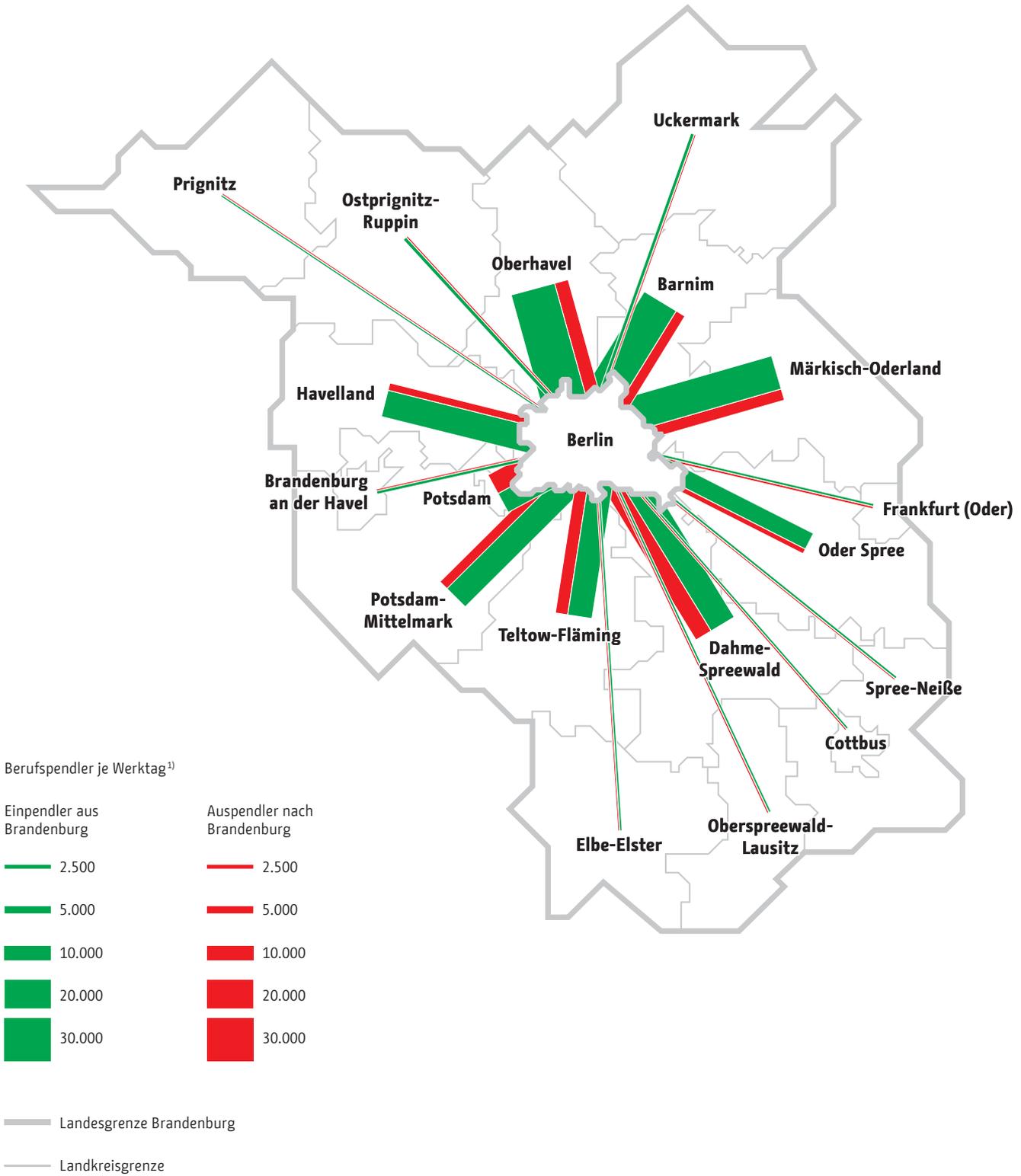
Wegeanteil in Prozent



<sup>1)</sup> Keine aktuellen Daten verfügbar. Das System repräsentativer Verkehrsbefragung (SrV) wird in einem Turnus von fünf Jahren durchgeführt. Im Jahr 2013 fand der aktuelle Erhebungsdurchgang statt. Die Ergebnisse liegen voraussichtlich Ende 2014 vor.

Quellen: System repräsentativer Verkehrsbefragung (SrV), TU Dresden; Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin  
Inhaltliche Bearbeitung: LK Argus GmbH

## Berufspendler von und nach Berlin (2012)

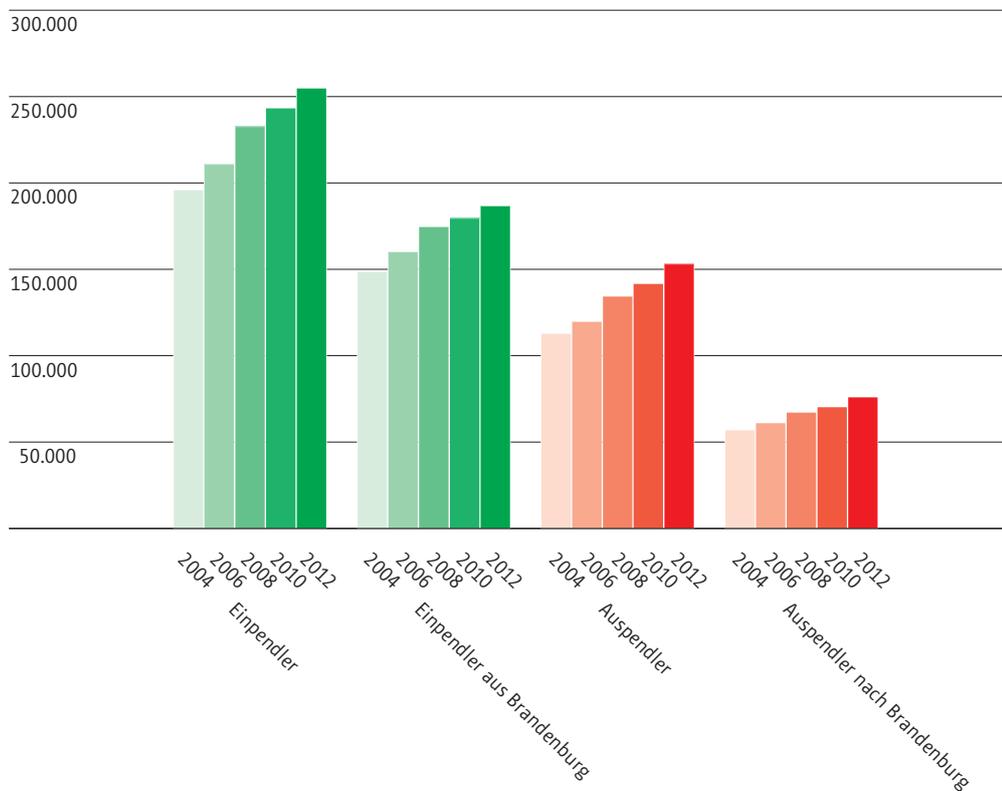


<sup>1)</sup> Basis: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Berlin am Stichtag 30.06.2012

Quellen: Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit Nürnberg und eigene Berechnungen des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg  
 Inhaltliche Bearbeitung: LK Argus GmbH

## Entwicklung der Anzahl der Berufspendler von und nach Berlin

Berufspendler je Werktag<sup>1)</sup>



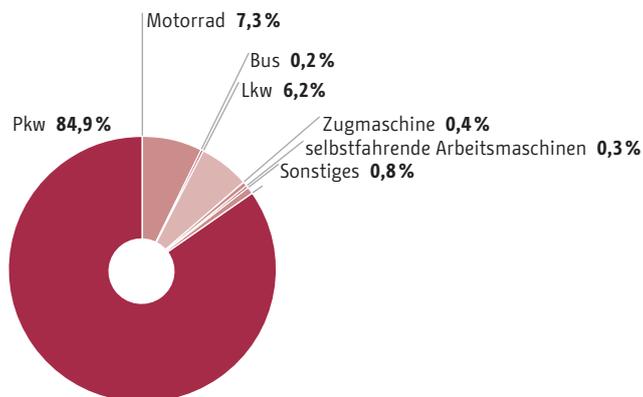
<sup>1)</sup> Basis: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte in Berlin am Stichtag 30.06.2012

Quellen: Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit Nürnberg und eigene Berechnungen des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg

## Anzahl der gemeldeten Kraftfahrzeuge (2012)

Anzahl der gemeldeten Kraftfahrzeuge <sup>1)</sup>	
<b>Gesamt</b>	<b>1.354.881</b>
Pkw	1.150.191
Motorrad	99.099
Bus	2.126
Lkw	83.415
Zugmaschine	5.186
selbstfahrende Arbeitsmaschinen	3.589
Sonstiges	11.275

## Anteile der gemeldeten Kraftfahrzeuge (2012)

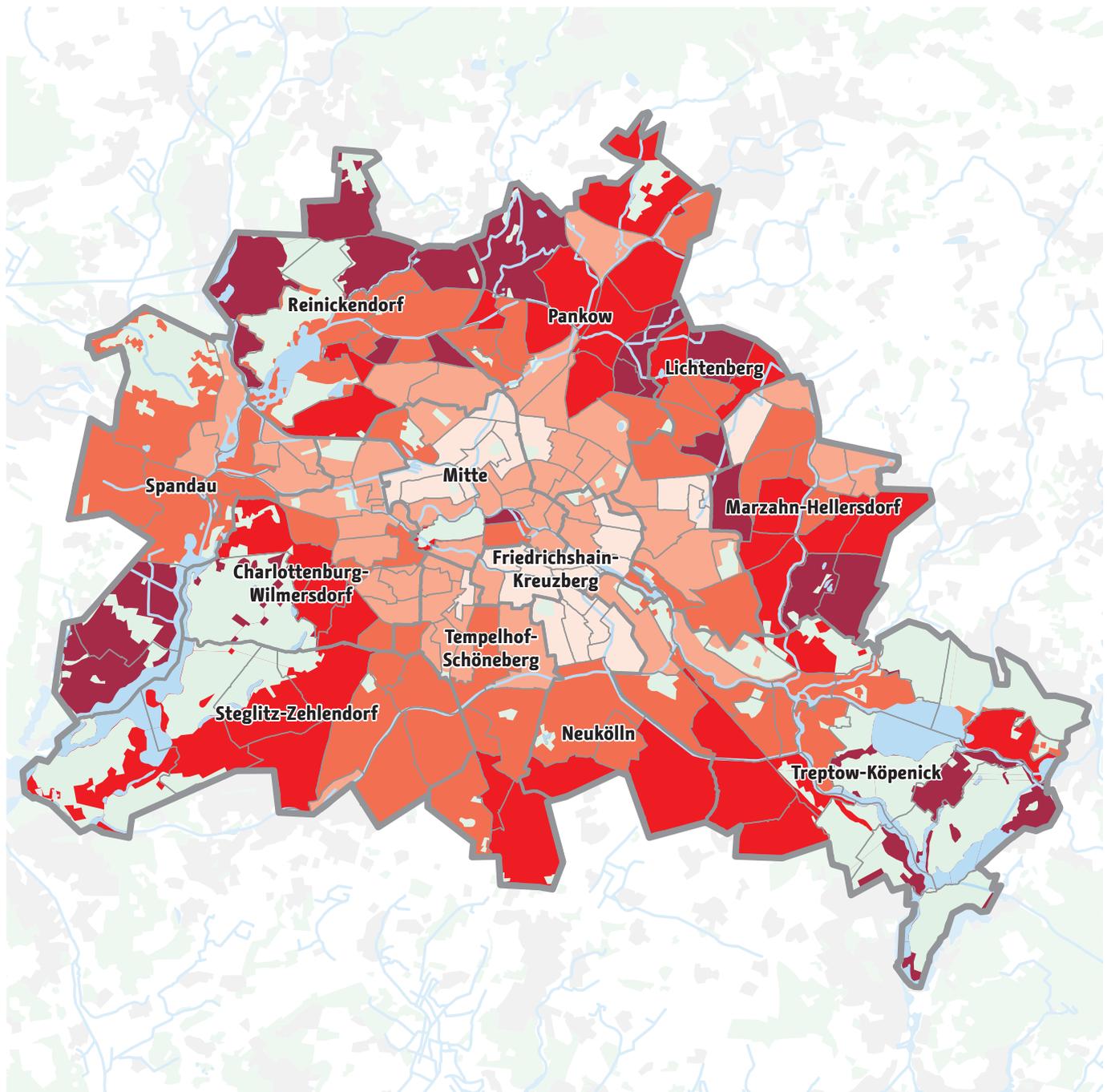


<sup>1)</sup> Anzahl Kfz im Verkehr am 31.12.2012 (ohne Anhänger)

Quelle: Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten Berlin, Kfz-Zulassungswesen

Quelle: Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten Berlin, Kfz-Zulassungswesen

## Motorisierungsgrad nach Statistischem Gebiet (2012)



Private Pkw pro 1.000 Einwohner



Quellen: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg; Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin  
 Inhaltliche Bearbeitung: LK Argus GmbH

## Entwicklung der Motorisierung

	1996	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2012
<b>Einwohner in Berlin insgesamt<sup>1)2)</sup></b>	<b>3.466.524</b>	<b>3.414.293</b>	<b>3.384.146</b>	<b>3.390.291</b>	<b>3.387.545</b>	<b>3.399.896</b>	<b>3.424.638</b>	<b>3.446.972</b>	<b>3.348.189</b>
<b>Kfz im Verkehr insgesamt<sup>3)</sup></b>	<b>1.277.847</b>	<b>1.265.630</b>	<b>1.289.919</b>	<b>1.291.409</b>	<b>1.272.151</b>	<b>1.262.121</b>	<b>1.287.740</b>	<b>1.331.074</b>	<b>1.349.562</b>
Pkw	1.095.185	1.120.592	1.113.999	1.109.103	1.091.437	1.078.332	1.097.201	1.133.869	1.145.616
Pkw pro 1.000 Einwohner	322	320	329	327	322	317	320	329	342

<sup>1)</sup> Durchschnittliche Bevölkerung in Berlin

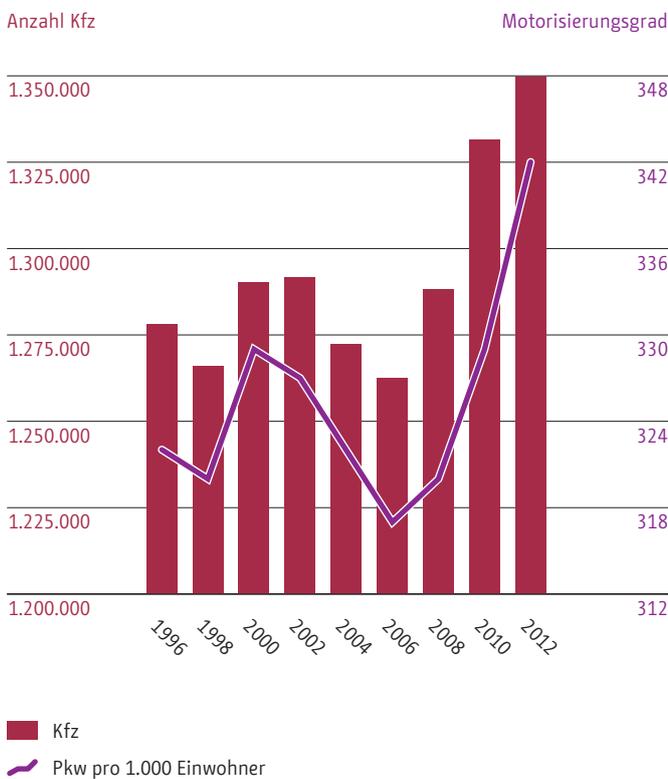
<sup>2)</sup> Die Bevölkerung für die Jahre 1996 bis 2010 basiert auf der alten Bevölkerungsfortschreibung.

Die Angaben für 2012 basieren auf der Bevölkerungsfortschreibung auf Grundlage des Zensus vom 9. Mai 2011. Es handelt sich um vorläufige Daten.

<sup>3)</sup> Anzahl Kfz im Verkehr im Jahresdurchschnitt

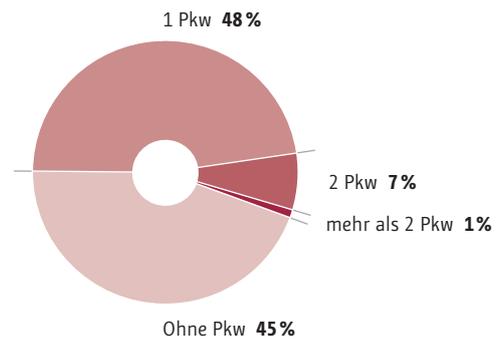
Quellen: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg; Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten, Kfz-Zulassungswesen

## Entwicklung der Motorisierung



Quellen: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg; Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten, Kfz-Zulassungswesen

## Motorisierung der Haushalte (2008)<sup>4)</sup>



<sup>4)</sup> Keine aktuellen Daten verfügbar. Das System repräsentativer Verkehrsbefragung (SrV) wird in einem Turnus von fünf Jahren durchgeführt. Im Jahr 2013 fand der aktuelle Erhebungsdurchgang statt. Die Ergebnisse liegen voraussichtlich Ende 2014 vor.

Quellen: System repräsentativer Verkehrsbefragung (SrV), TU Dresden

# Kfz-Verkehr



Das Berliner Straßennetz hat eine Gesamtlänge von rund 5.400 km. Die Steuerung dieses sehr komplexen Systems bedarf einer sorgfältigen Planung, damit der für die Stadt notwendige Kfz-Verkehr möglichst störungsfrei, aber auch stadtverträglich abgewickelt werden kann. Straßenneubauten der letzten Jahre wurden begleitet von regulierenden Maßnahmen wie der Ausweisung von Tempo 30 nachts an ausgewählten Abschnitten der Hauptverkehrsstraßen und der Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt.



In Berlin gibt es richtungsbezogen 164 km Hauptverkehrsstraßen, an denen nachts aus Lärmschutzgründen Tempo 30 gilt. Hinzu kommen weitere 372 km, an denen meist aus Sicherheitsgründen Tempo 30 tagsüber gilt. Damit sind 17 Prozent des Berliner Hauptstraßennetzes, zumindest zeitweise, auf 30 km/h begrenzt.

An Bedeutung gewonnen hat das Car Sharing. Insbesondere die flexiblen Angebote ohne Bindung an eine feste Station zeigen einen deutlichen Zuwachs.

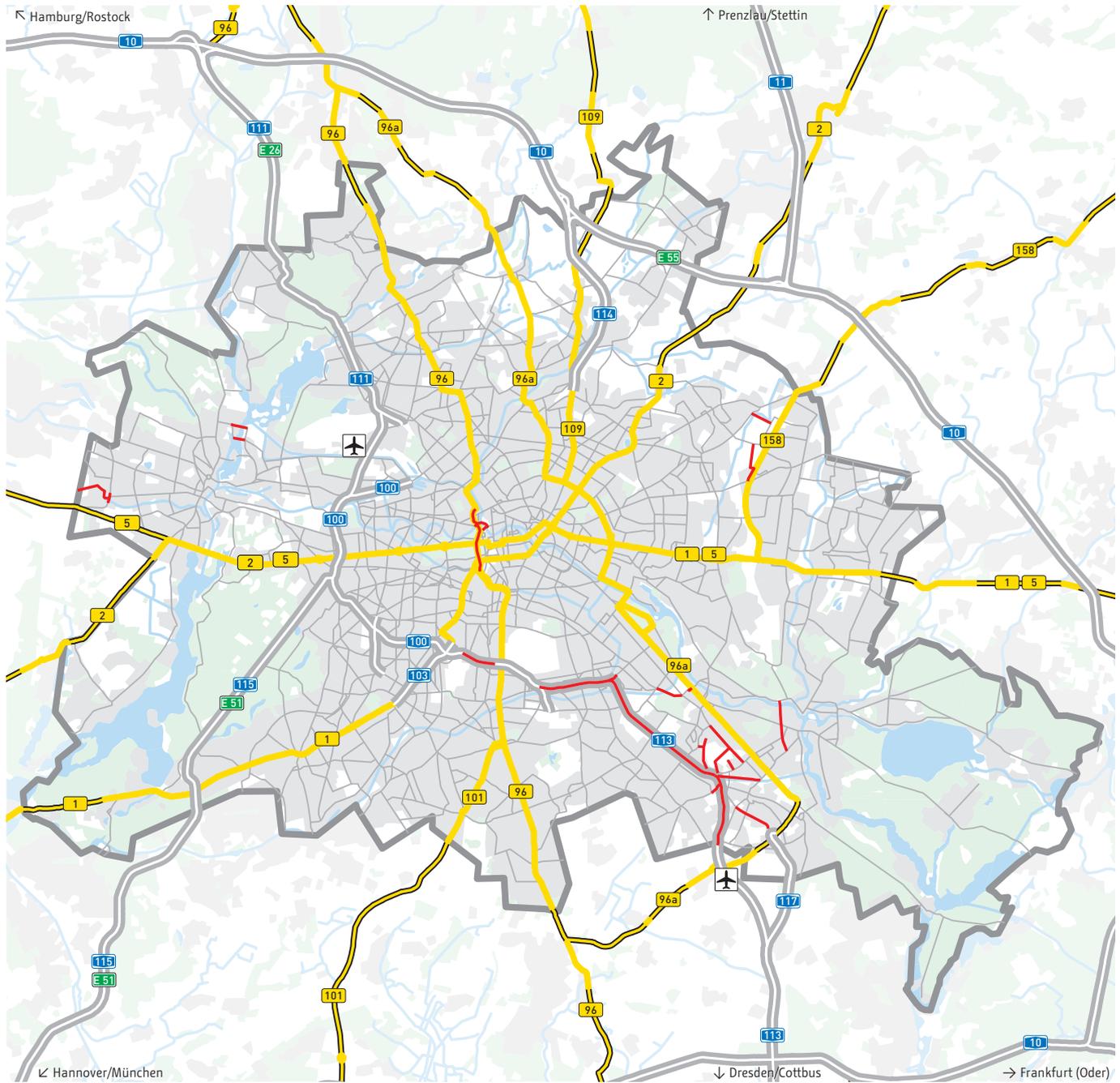
Weitergehende Informationen zum Kfz-Verkehr in Berlin erhalten Sie

zur Verkehrsplanung im Straßen- und Kfz-Verkehr unter [www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik\\_planung/strassen\\_kfz](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/strassen_kfz)

zur aktuellen Verkehrslage unter [www.vnz-info.de](http://www.vnz-info.de)

zur Parkraumbewirtschaftung unter [www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik\\_planung/strassen\\_kfz/parkraum](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/strassen_kfz/parkraum)

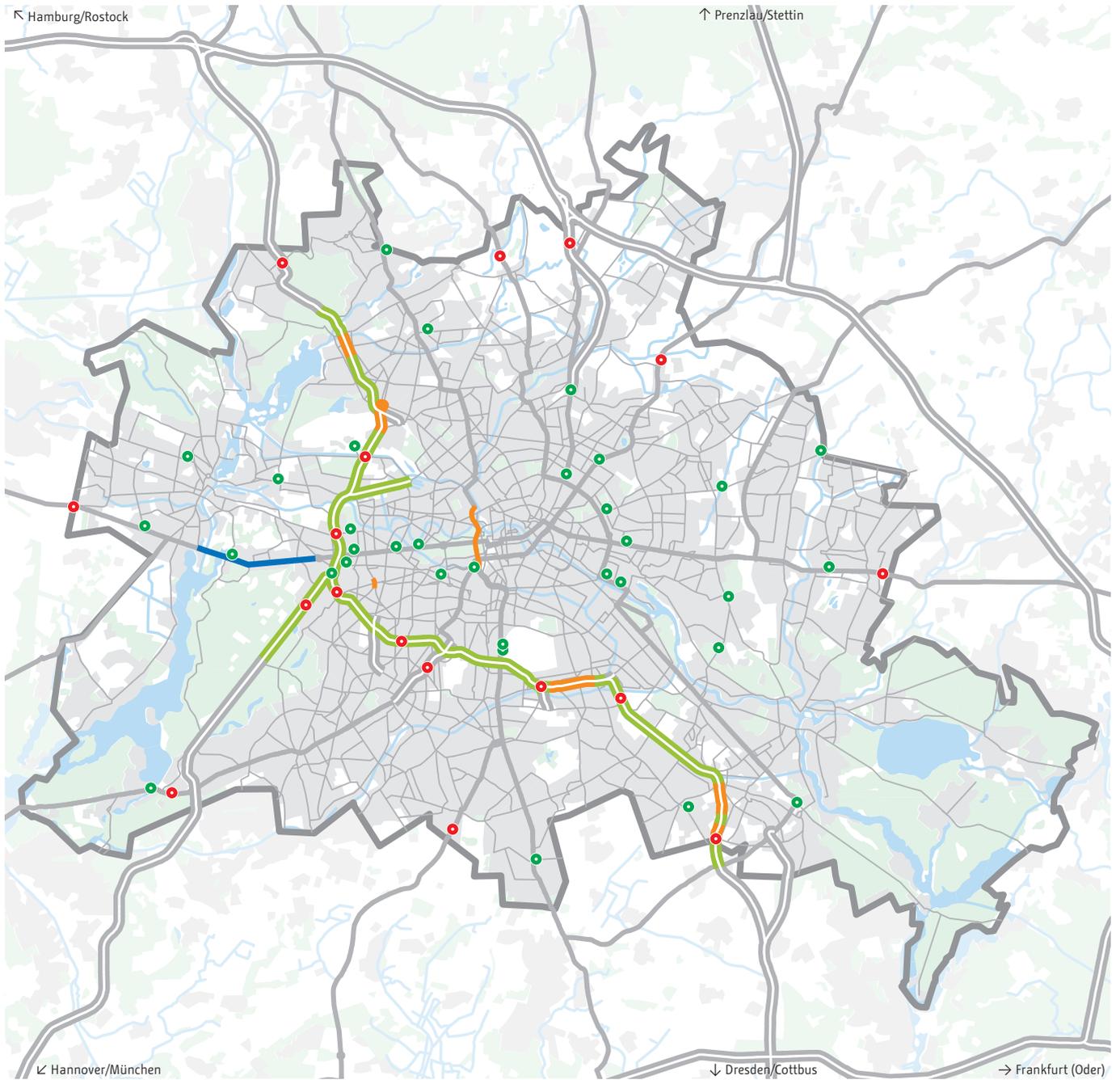
## Bundesfernstraßennetz (2012)



- Bundesautobahn
- Bundesstraße - Ortsdurchfahrt
- Bundesstraße - Freie Strecke
- übriges Hauptverkehrsstraßennetz
- Neubaustrecken nach 1990

Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin  
 Inhaltliche Bearbeitung: LK Argus GmbH

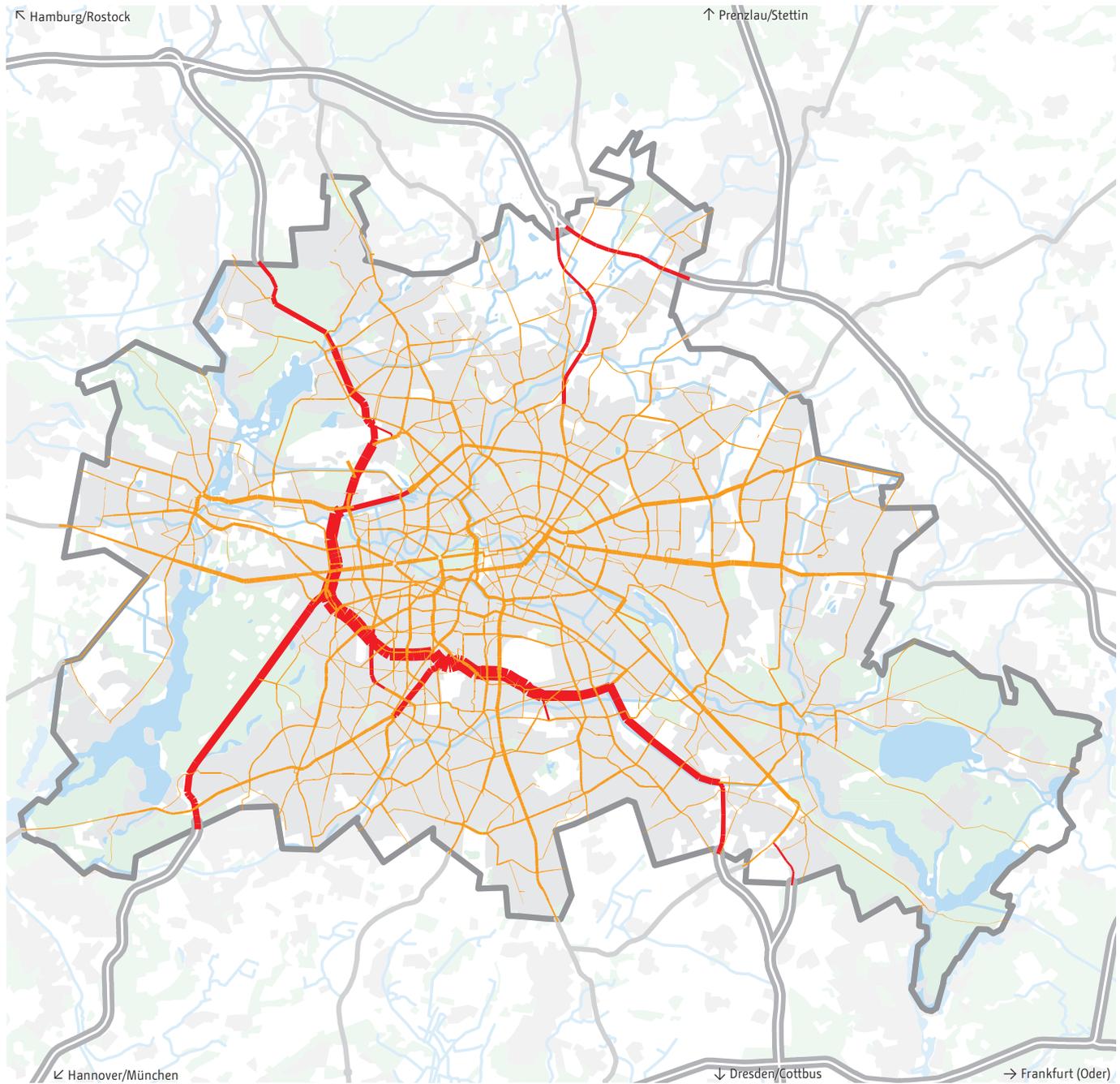
## Verkehrsbeeinflussungsanlagen (2012)



- Dauerzählstelle (in Betrieb)
- Strecken-/ Knotenbeeinflussung
- Tunnelsteuerung
- Fahrstreifensignalisierung
- Infotafel

Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin  
 Inhaltliche Bearbeitung: LK Argus GmbH

## Durchschnittliches werktätiges Verkehrsaufkommen im übergeordneten Straßennetz (2009)<sup>1)</sup>



Anzahl der Kfz auf Bundesautobahnen pro Werktag

- 25.000
- 50.000
- 75.000
- 100.000

Bundesstraße – Ortsdurchfahrt

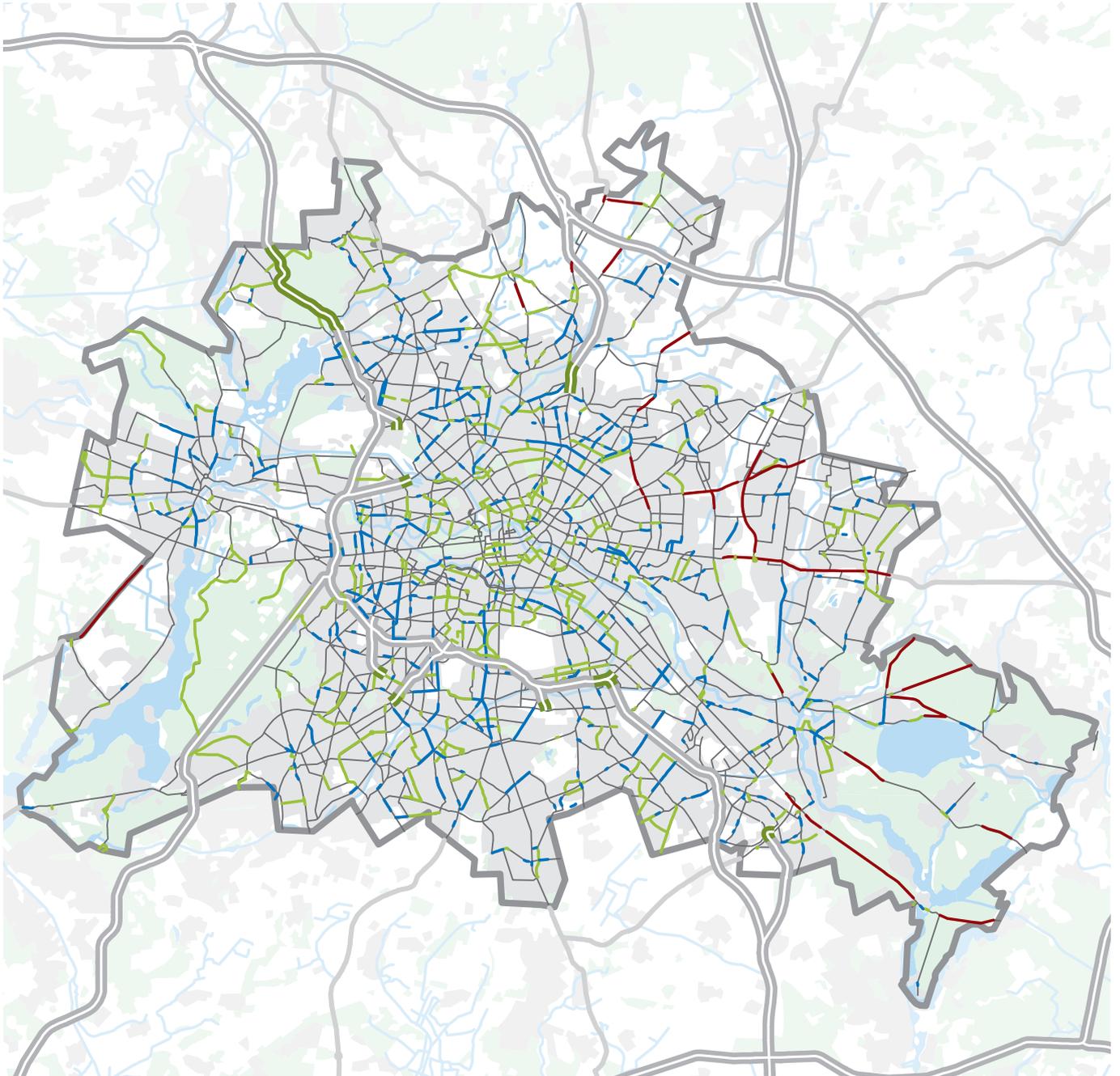
- 25.000
- 50.000
- 75.000
- 100.000

<sup>1)</sup> Keine aktuellen Daten verfügbar, Aktualisierung für 2014 vorgesehen

Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin

Inhaltliche Bearbeitung: LK Argus GmbH

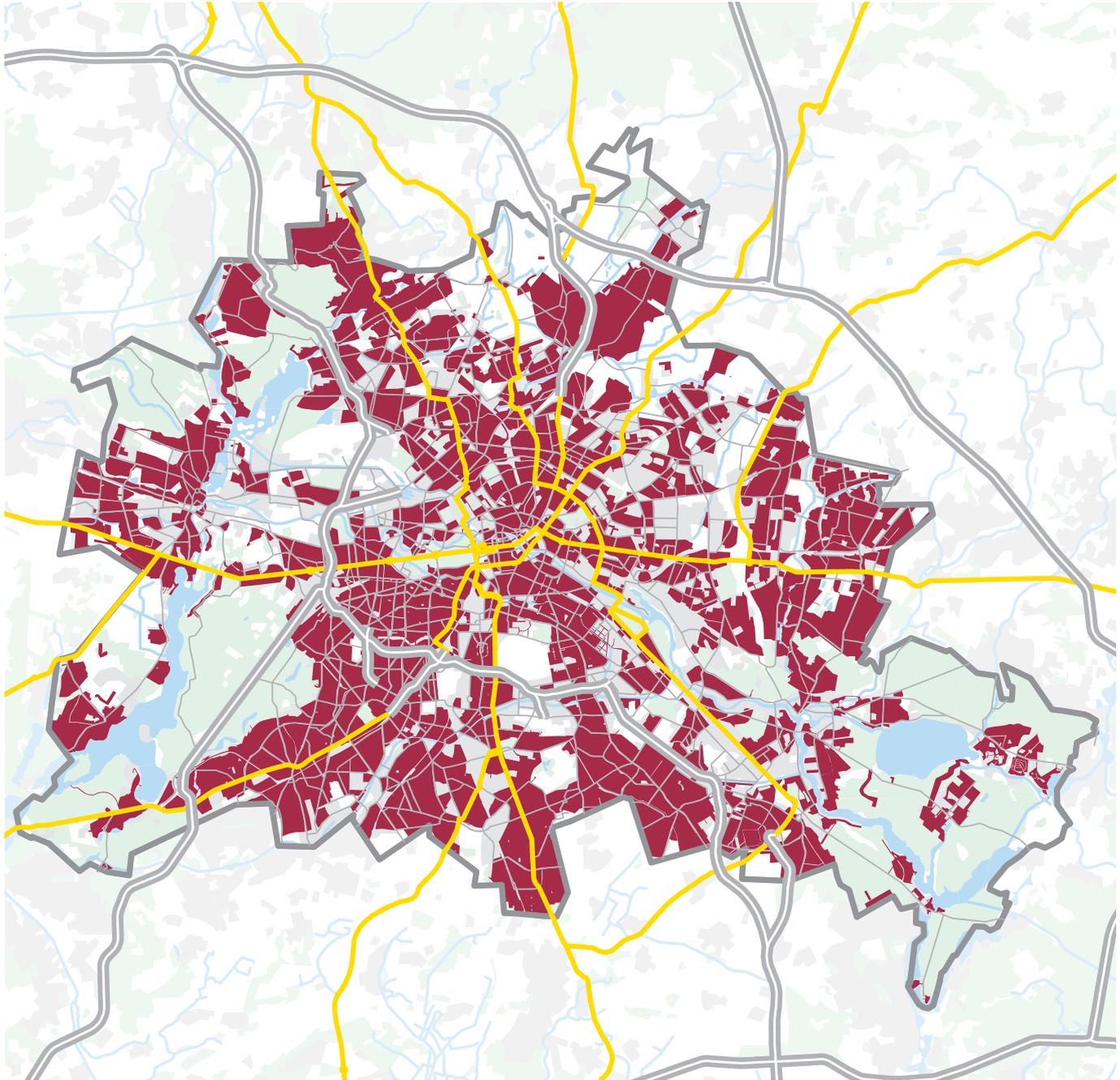
## Zulässige Höchstgeschwindigkeiten im übergeordneten Straßennetz (2012)



- |                           |   |
|---------------------------|---|
| — Tempo über 50 km/h      | — Tempo 50 km/h                                   |
| — Tempo 30 km/h, ganztags | — Tempo 80 km/h und höher auf Bundesautobahnen    |
| — Tempo 30 km/h, temporär | — Tempo geringer als 80 km/h auf Bundesautobahnen |

Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin  
 Inhaltliche Bearbeitung: LK Argus GmbH

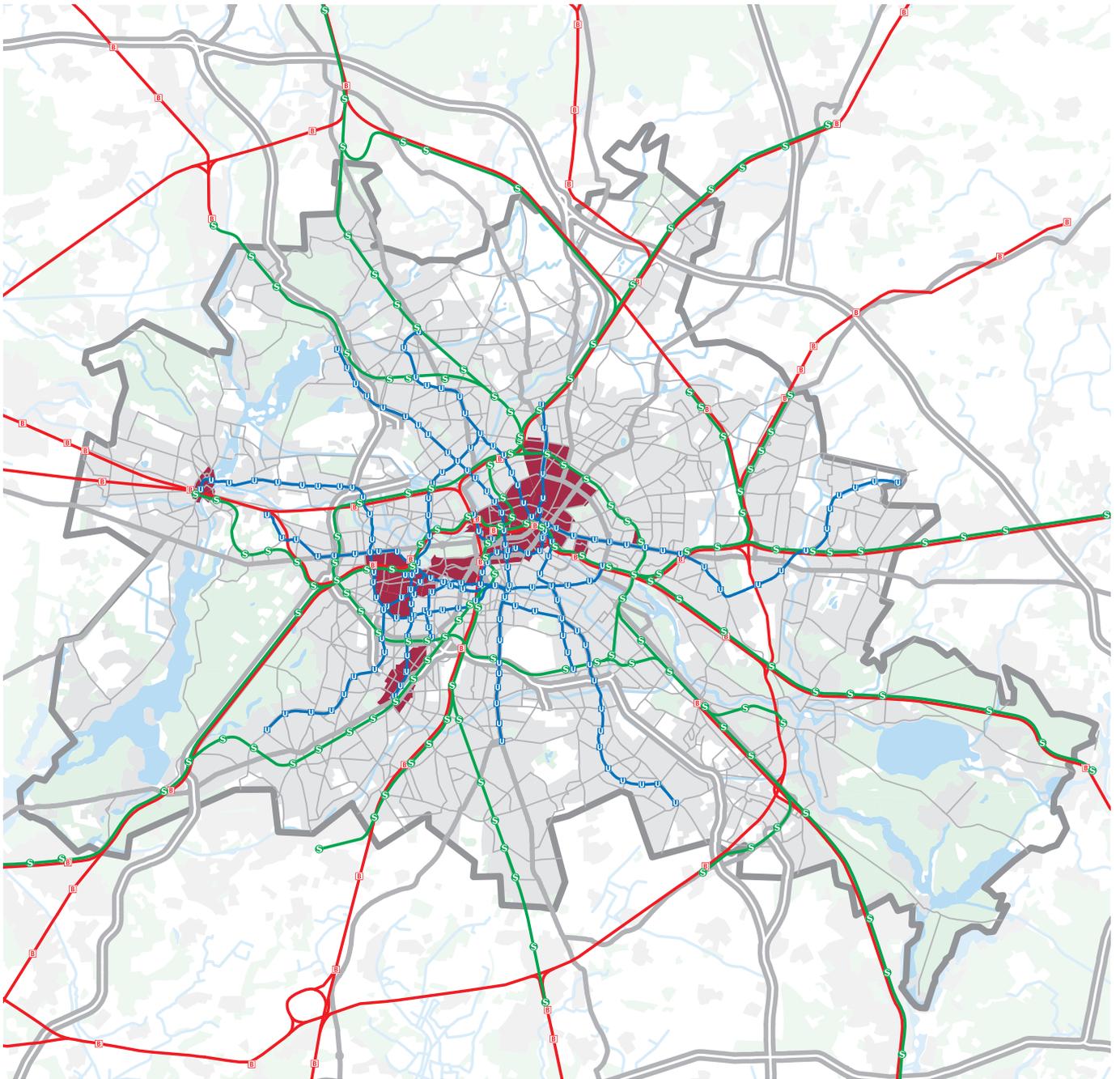
## Tempo-30-Zonen (2012)



- Tempo-30-Zonen
- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- übriges Hauptverkehrsstraßennetz

Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin  
Inhaltliche Bearbeitung: LK Argus GmbH

## Parkraumbewirtschaftung (2013)



- U— U-Bahn
- S— S-Bahn
- R— Regionalbahn
- Parkraumbewirtschaftungsgebiet

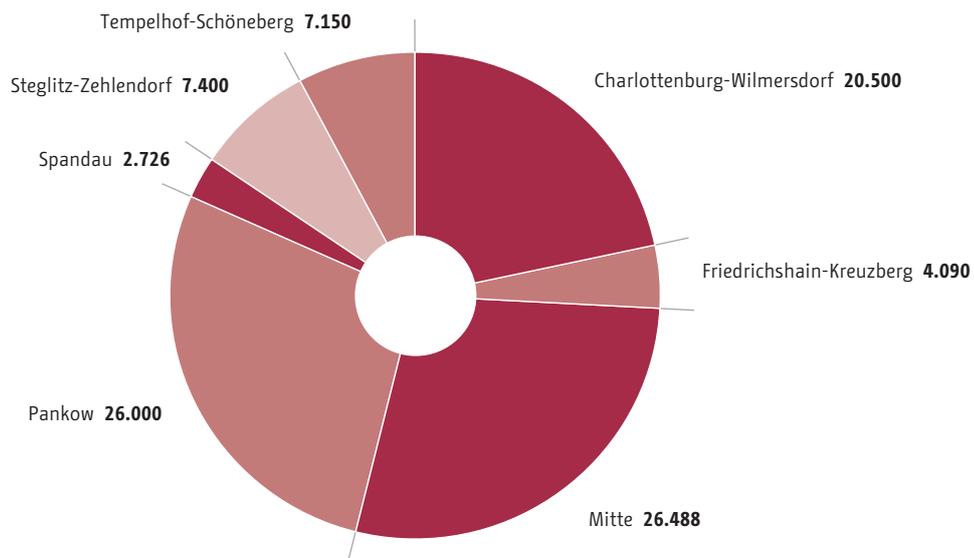
Quellen: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin; LK Argus GmbH  
 Inhaltliche Bearbeitung: LK Argus GmbH

## Parkraumbewirtschaftung nach Bezirken (2013)

Bezirk	Parkzone	Bewirtschaftete Stellplätze im öffentlichen Straßenraum	Gesamtfläche der Parkzonen in ha	Gesamtfläche des Bezirks in ha	Anteil der bewirtschafteten Fläche an der Gesamtfläche des Bezirks
Charlottenburg-Wilmersdorf	4-9, 16, 17, 19	20.500	490	6.470	8%
Friedrichshain-Kreuzberg	18, 30, 44	4.090	100	2.020	5%
Mitte	1-3, 9, 14, 15, 20-22, 29, 34, 35, 38, 41	26.488	1.110	3.950	28%
Pankow	41-45	26.000	630	10.310	6%
Spandau	10-13	2.726	95	9.190	1%
Steglitz-Zehlendorf	23-25	7.400	185	10.250	2%
Tempelhof-Schöneberg	9, 17, 26-28	7.150	160	5.310	3%
<b>Summe</b>		<b>94.354</b>	<b>2.770</b>	<b>47.500</b>	<b>6%</b>

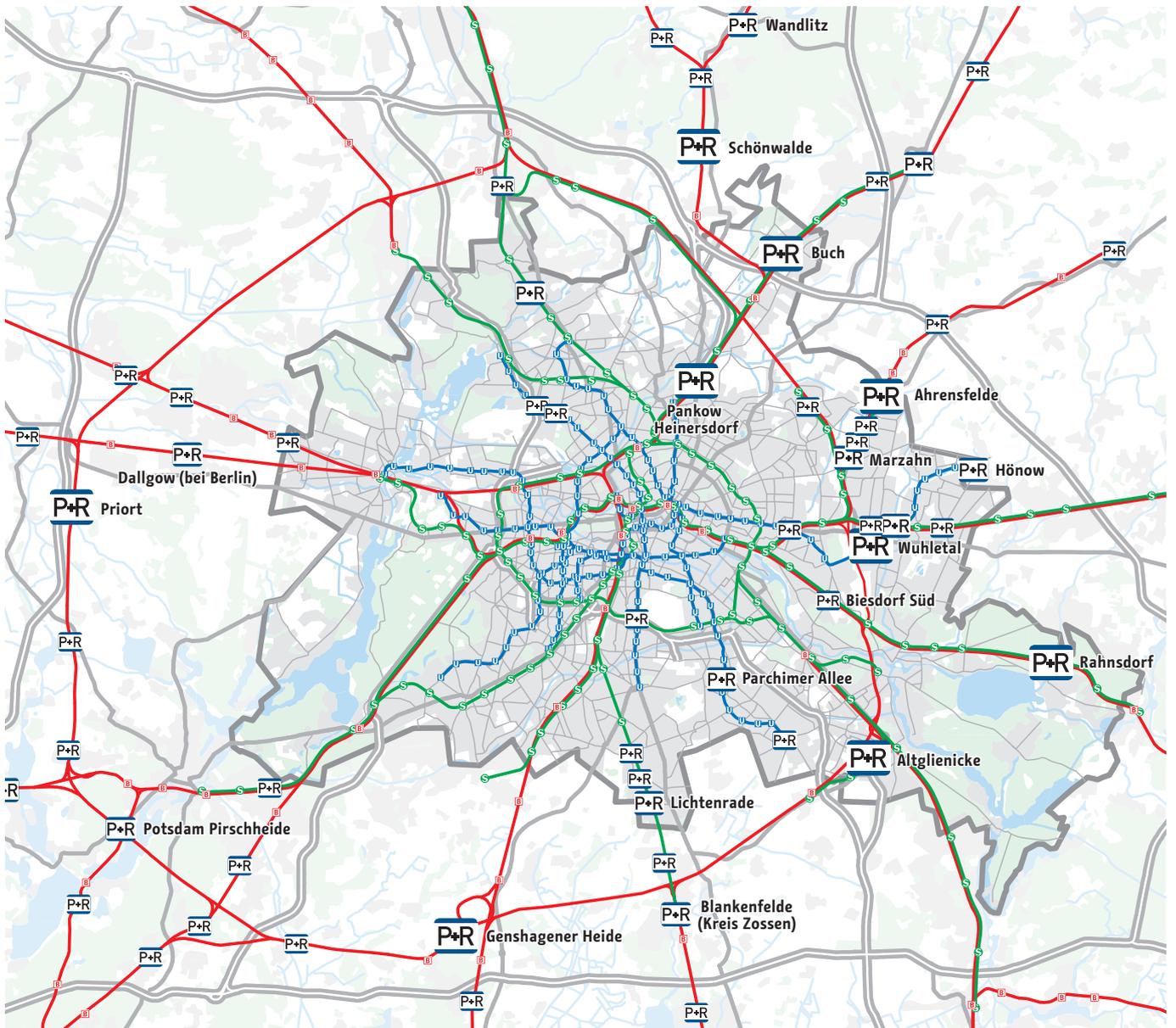
Quellen: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin; LK Argus GmbH

## Bewirtschaftete Stellplätze im öffentlichen Straßenraum nach Bezirken (2013)



Quellen: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin; LK Argus GmbH

## Park and Ride-Anlagen (2012)

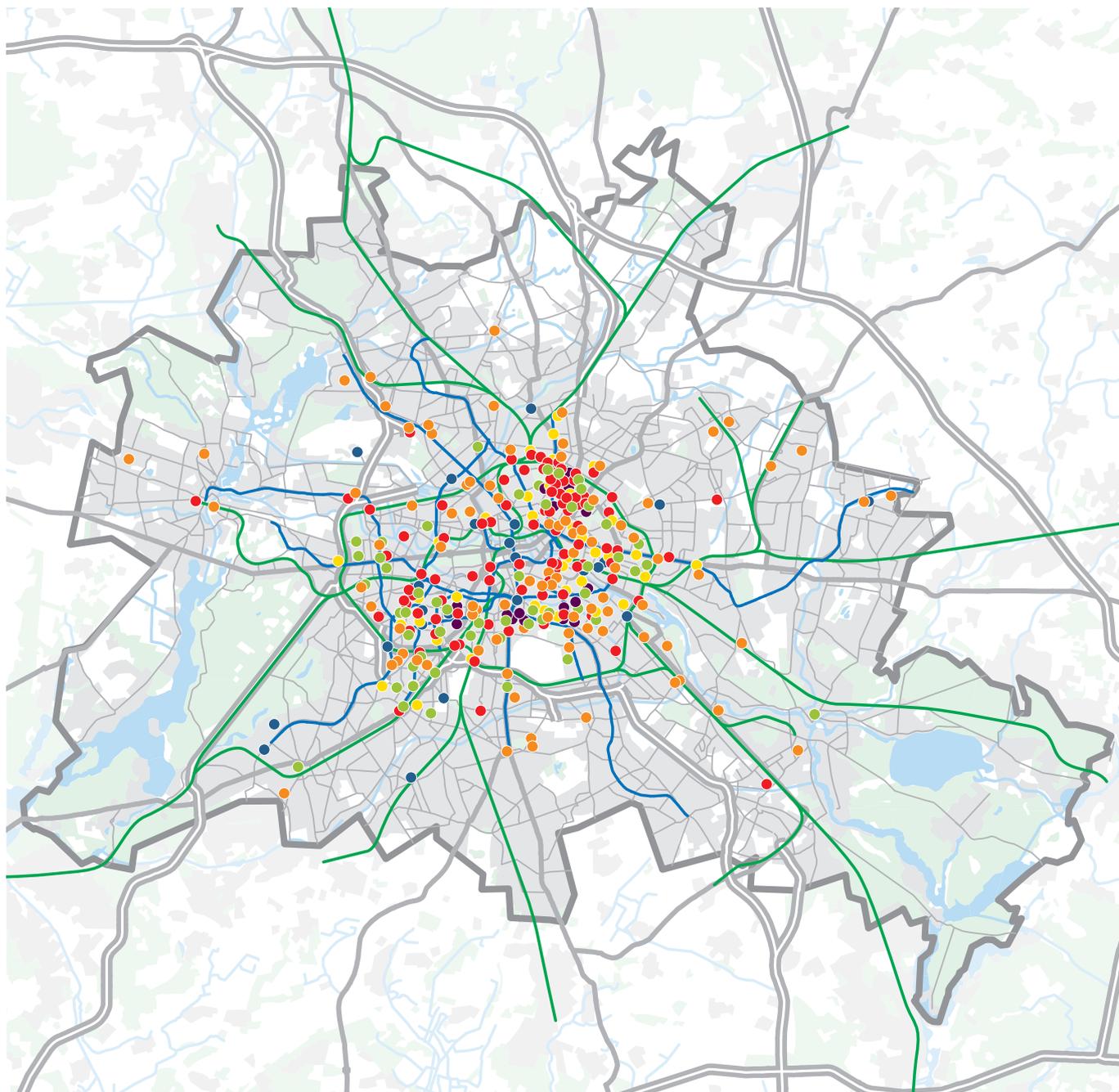


Stellplätze auf Park and Ride-Anlagen

 < 100	 U-Bahn
 100 bis < 200	 S-Bahn
 ≥ 200	 Regionalbahn

Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin

## Carsharing-Mobilstationen (2012)



### Carsharing-Mobilstationen

- |                 |               |          |
|-----------------|---------------|----------|
| ● Cambio        | ● Greenwheels | — U-Bahn |
| ● HertzOnDemand | ● Citeecar    | — S-Bahn |
| ● Flinkster     | ● Stadtmobil  |          |

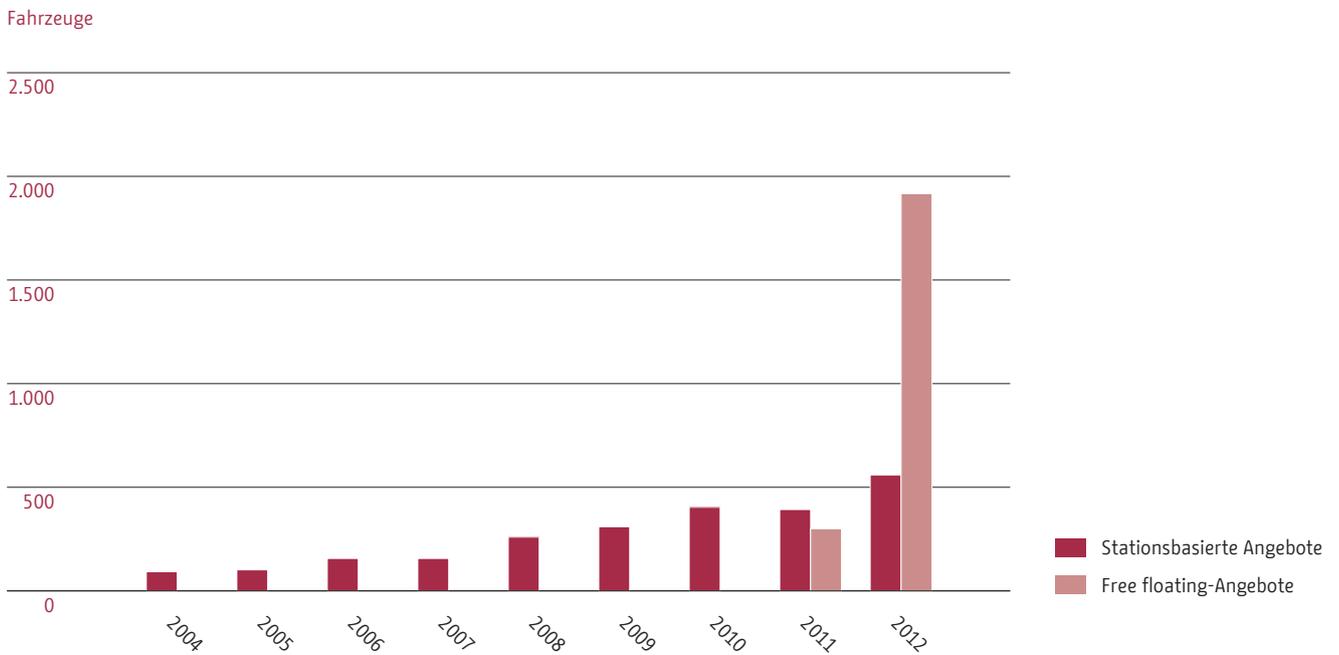
Quellen: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin; LK Argus GmbH  
Inhaltliche Bearbeitung: LK Argus GmbH

### Entwicklung CarSharing in Berlin (2012)<sup>1)</sup>

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stationsbasierte Angebote	93	102	157	157	260	310	404	393	559
Free floating-Angebote	0	0	0	0	0	0	0	300	1.916
<b>Gesamt</b>	<b>93</b>	<b>102</b>	<b>157</b>	<b>157</b>	<b>260</b>	<b>310</b>	<b>404</b>	<b>693</b>	<b>2.475</b>

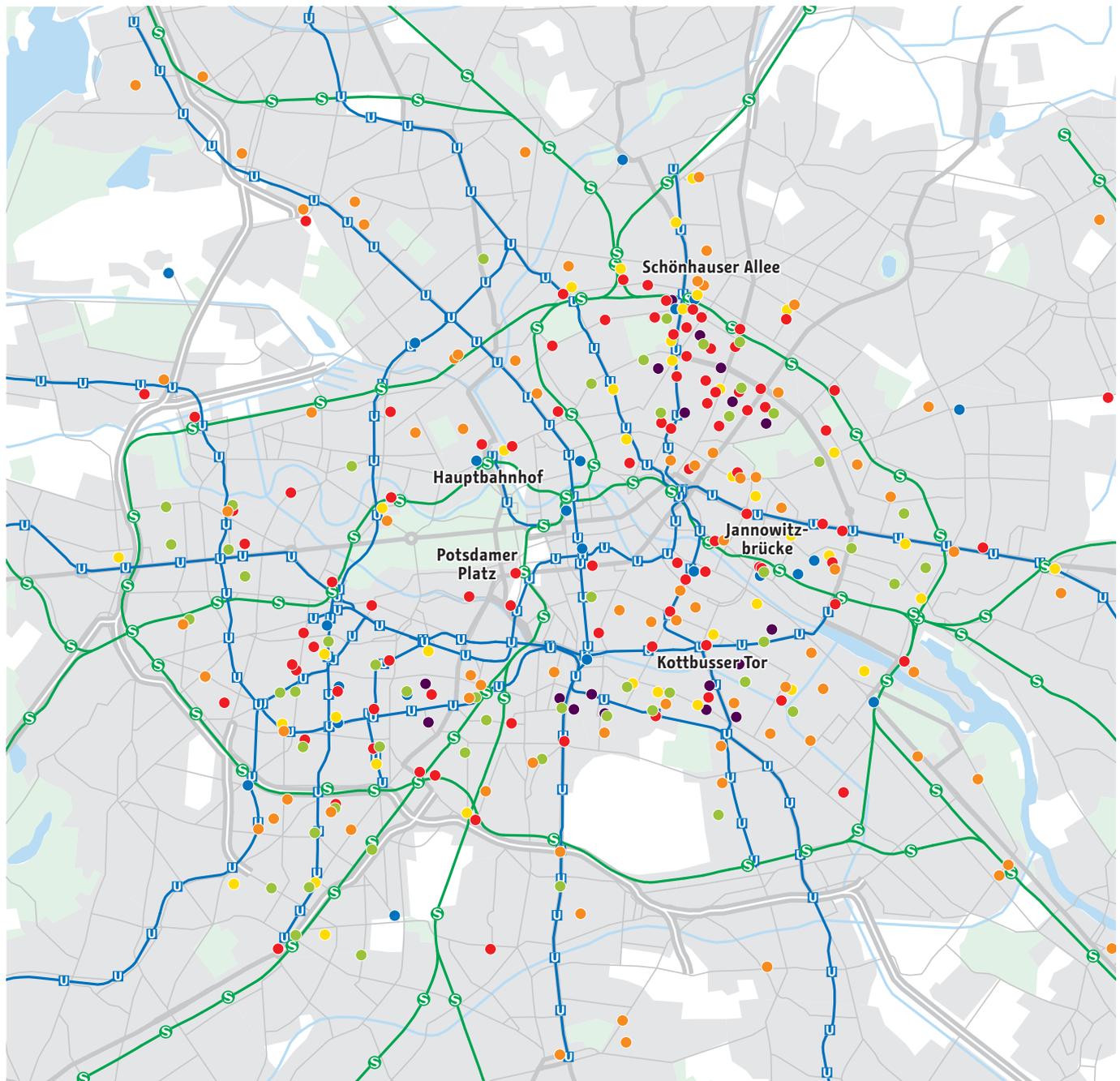
<sup>1)</sup> Anzahl CarSharing-Fahrzeuge  
 Quelle: Bundesverband CarSharing e.V. (bcs)

### Entwicklung CarSharing nach Fahrzeugen (2012)



Quelle: Bundesverband CarSharing e.V. (bcs)

## Carsharing im Zentrum Berlins (2012)



### Carsharing-Mobilstationen

- |                 |               |          |
|-----------------|---------------|----------|
| ● Cambio        | ● Greenwheels | — U-Bahn |
| ● HertzOnDemand | ● Citecar     | — S-Bahn |
| ● Flinkster     | ● Stadtmobil  |          |

Quellen: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin; LK Argus GmbH  
 Inhaltliche Bearbeitung: LK Argus GmbH



# Fuß- und Radverkehr



Die Berlinerinnen und Berliner legen durchschnittlich vier von zehn Wegen zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurück. Dementsprechend hoch ist der Stellenwert der nichtmotorisierten Verkehrsmittel in der städtischen Verkehrsplanung. Um dieser Bedeutung gerecht zu werden und um die Lebensqualität in der Stadt weiter zu verbessern, besitzt Berlin eigenständige Fuß- und Radverkehrsstrategien.

Seit dem Jahr 2001 wurden in Berlin 340 neue Fußgängerquerungsanlagen im Berliner Straßennetz geschaffen. Vor allem Fußgänger-



überwege wurden eingerichtet, um die Sicherheit für zu Fuß gehende zu verbessern. Rad fahrenden stehen in Berlin inzwischen weit über 1.000 km Radverkehrsanlagen zur Verfügung. Davon sind 662 km bauliche Radwege und 174 km Radfahrstreifen auf der Fahrbahn. Die Effekte sind deutlich erkennbar. Kontinuierlich durchgeführte Verkehrszählungen zeigen an vielen Stellen seit Jahren zunehmende Zahlen im Radverkehr. In der Innenstadt legen die Bewohnerinnen und Bewohner sogar mehr Wege zu Fuß zurück als mit dem Auto.

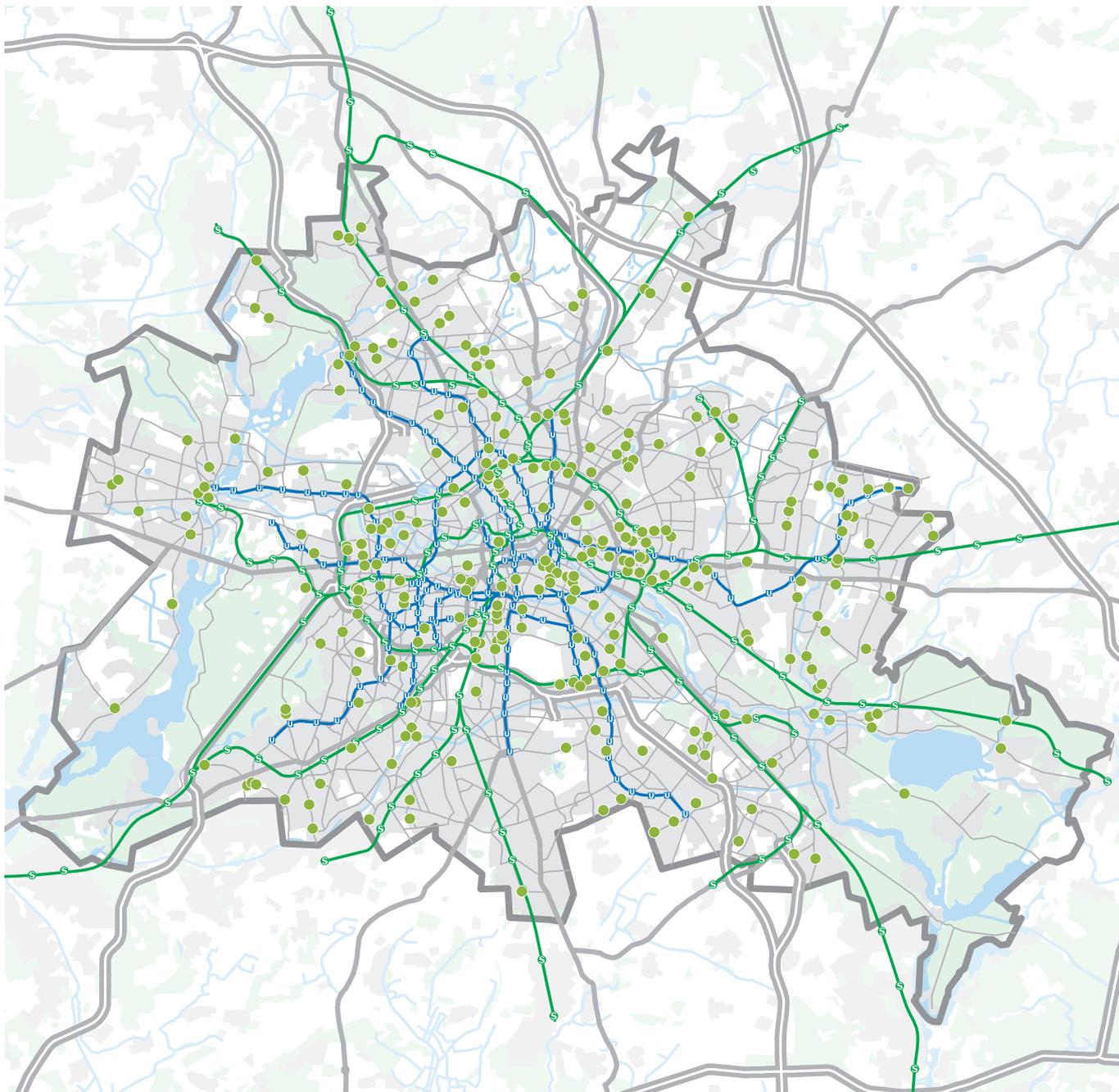
Weitergehende Informationen erhalten Sie

zum Fußverkehr unter  
[www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik\\_planung/fussgaenger](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/fussgaenger)  
[www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/mobil/fuss](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/mobil/fuss)

zum Radverkehr unter  
[www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik\\_planung/rad](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/rad)  
[www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/mobil/fahrrad](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/mobil/fahrrad)

zu einem Fahrrad-Routenplaner unter  
[www.bbbike.de](http://www.bbbike.de)

## Fußgängerüberwege/Zebrastrreifen (2012)



- Fußgängerüberwege/Zebrastrreifen
- U— U-Bahn
- S— S-Bahn

Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin  
Inhaltliche Bearbeitung: LK Argus GmbH

## Entwicklung der Bauprojekte Fußgängerquerungsanlagen<sup>1)</sup>

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Fußgängerüberwege	12	20	20	36	27	32	14	45	17
Mittelinseln	14	8	5	9	9	8	7	8	4
Gehwegvorstreckungen	3	7	6	3	8	7	5	5	1

<sup>1)</sup> Bauprojekte, die mit dem seit 2001 existierenden Senatsprogramm neu entstanden sind.

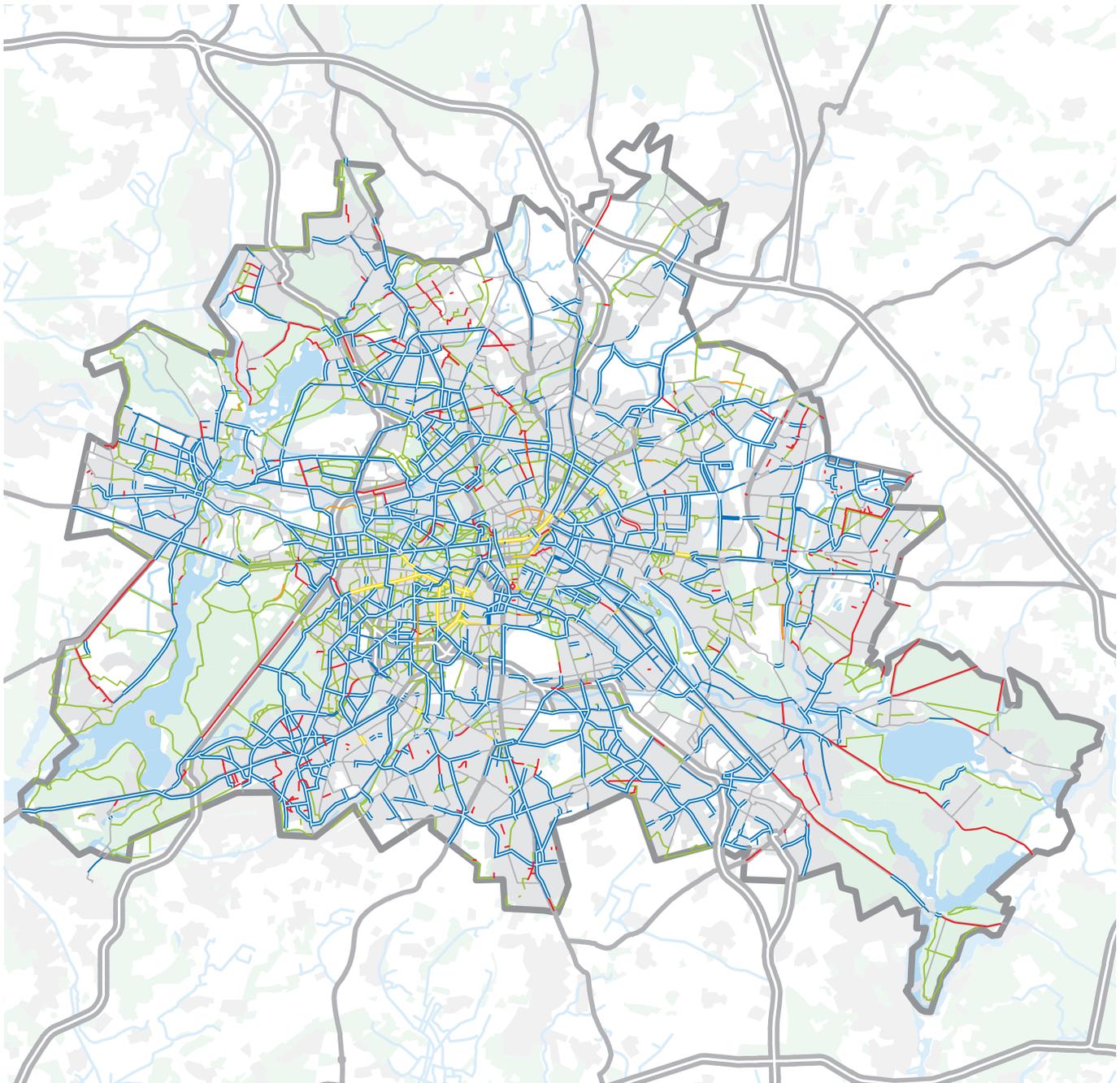
Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin

## Entwicklung der Radverkehrsanlagen

	2002	2005	2007	2009	2011	2012
Bauliche Radwege (in km)	600	625	630	650	660	662
Radfahrstreifen auf der Fahrbahn (in km)	50	65	90	125	153	174
gemeinsame Geh- und Radwege (in km)	100	100	100	100	100	100
auf dem Gehweg markierte Radwege (in km)	50	50	50	50	50	50
Gehweg, Radfahrer frei (in km)	5	5	5	5	5	5
Bussonderfahrstreifen-Mitbenutzung (in km)	50	70	80	80	80	80
Fahrradstraßen (Anzahl)	1	3	5	11	16	16

Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin

## Radverkehrsanlagen (2012)

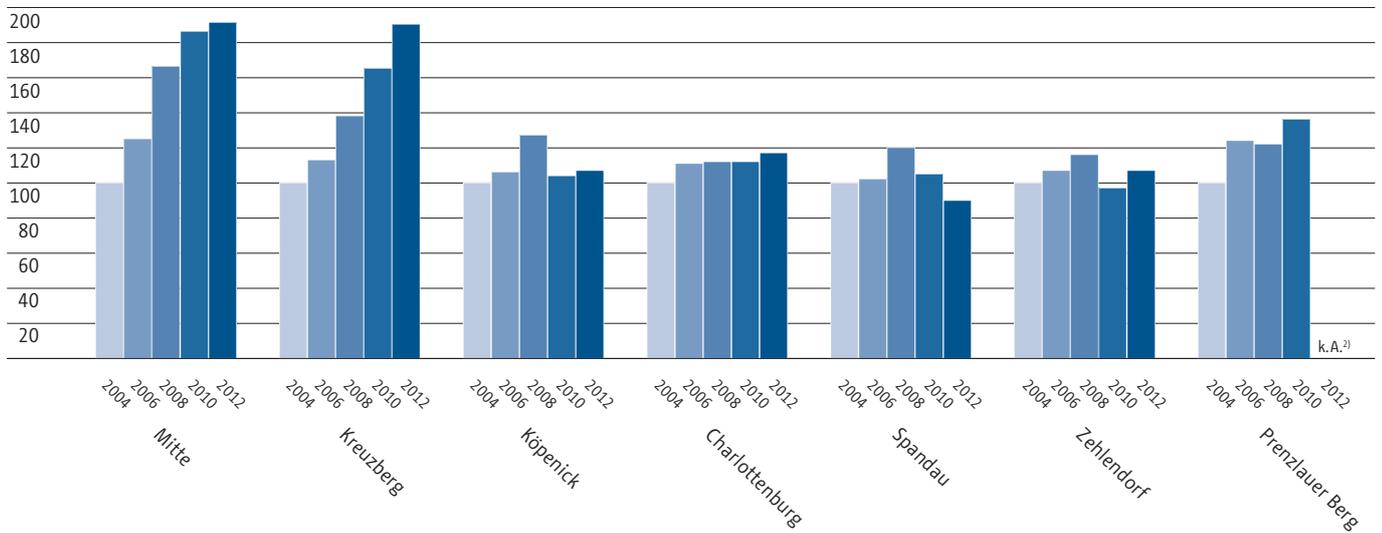


- beidseitige Radverkehrsanlage
- einseitige Radverkehrsanlage
- für den Radverkehr freigegebene beidseitige Bussonderfahrstreifen
- für den Radverkehr freigegebene einseitige Bussonderfahrstreifen
- Radweg in beide Richtungen befahrbar
- zum Radfahren besonders geeigneter Weg/geeignete Straße (Auswahl)
- Fahrradstraße

Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin  
Inhaltliche Bearbeitung: LK Argus GmbH

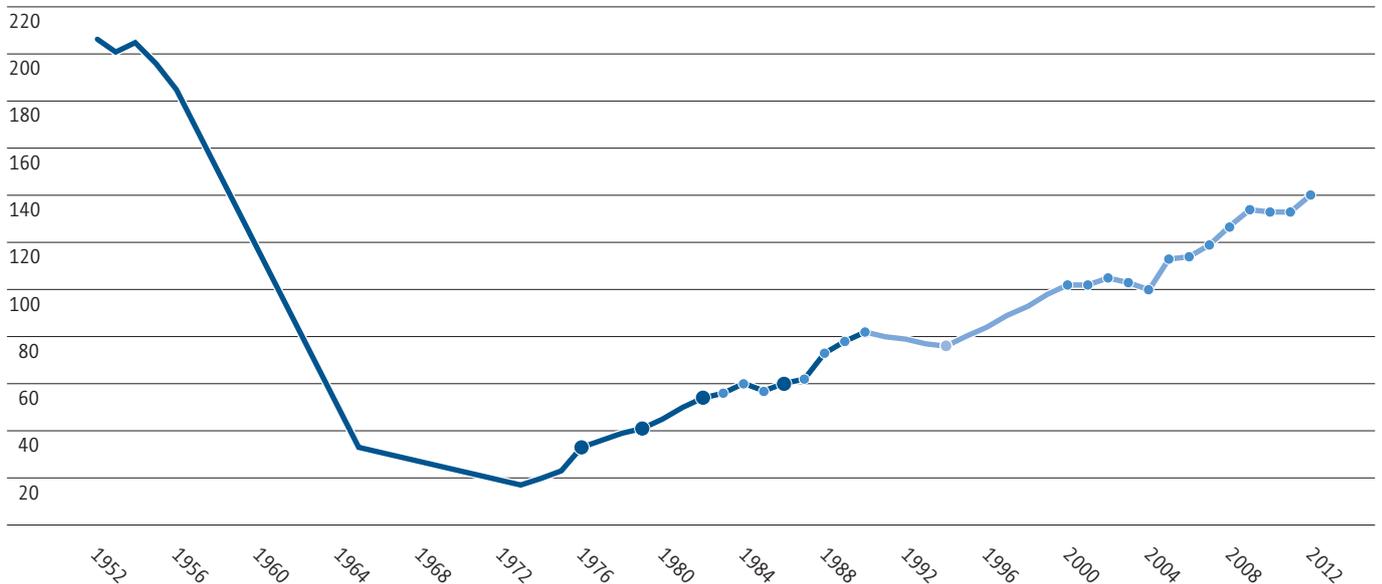
## Entwicklung des Fahrradverkehrs an ausgewählten Pegelpunkten<sup>1)</sup>

Relative Veränderung in Prozent (2004 = 100%)



## Entwicklung des Fahrradverkehrs seit 1951

Relative Veränderung in Prozent (2004 = 100%)



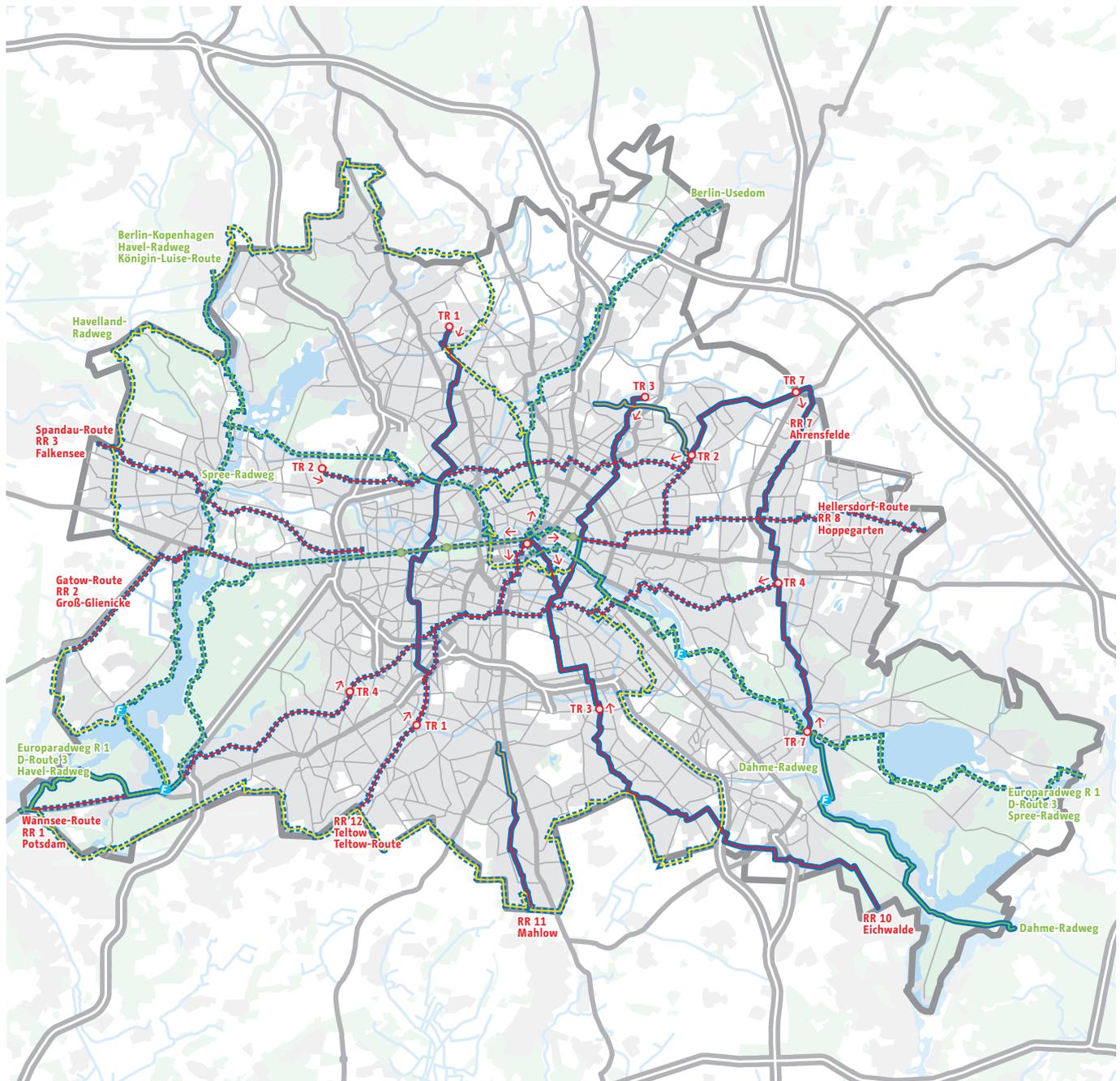
- Entwicklung in Berlin (West)
- Entwicklung in Berlin gesamt
- Große Fahrradverkehrszählung
- Fahrradzählungen 1994
- Monatliche Pegelzählungen

<sup>1)</sup> Pegelpunkte: Mitte – Karl-Liebknecht-Straße/Spandauer Straße; Kreuzberg – Zossener Straße/Blücher Straße; Köpenick – Lange Brücke; Charlottenburg – Joachimstaler Straße/Lietzener Straße; Spandau – Neuendorfer Straße/Schönwalder Straße; Zehlendorf – Teltower Damm/Schönower Straße; Prenzlauer Berg – Kastanienallee /Schwedter Straße

<sup>2)</sup> Baustelle

Quellen: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin; Ingenieurbüro für Verkehrserhebungen, -statistik und -planung stadtplan; Fahrradverkehr-Pegelzählungen Jahresbericht 2012 im Auftrag der Verkehrslenkung Berlin

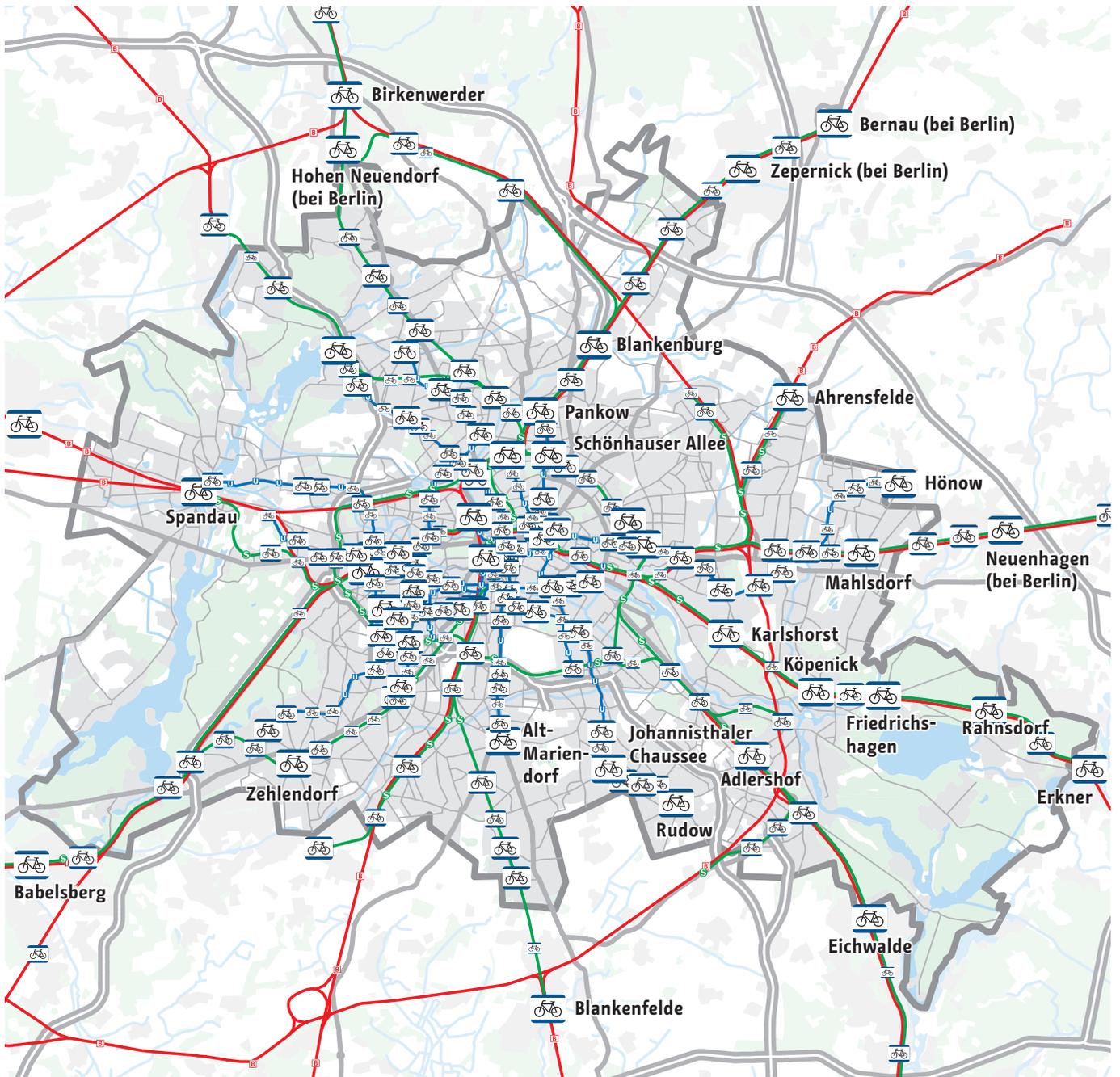
## Beschilderte Fahrradroutes (2013)



- |                          |                             |  |
|--------------------------|-----------------------------|--|
| — Fahrradruutenhauptnetz | ■■■■ Beschilderung bis 2012 | RR Radialrouten (beginnen am Schlossplatz) |
| — Radfernwege            | — Beschilderung in 2013     | TR Tangentialrouten (ringförmig)           |
| — Berliner Mauerweg      |                             | ○ Beginn/Ende der Routen                   |
| — Ergänzungsnetz         |                             | ← Verlauf                                  |
|                          |                             | 🚢 Fähre                                    |

Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin

## Bike and Ride-Anlagen (2012)

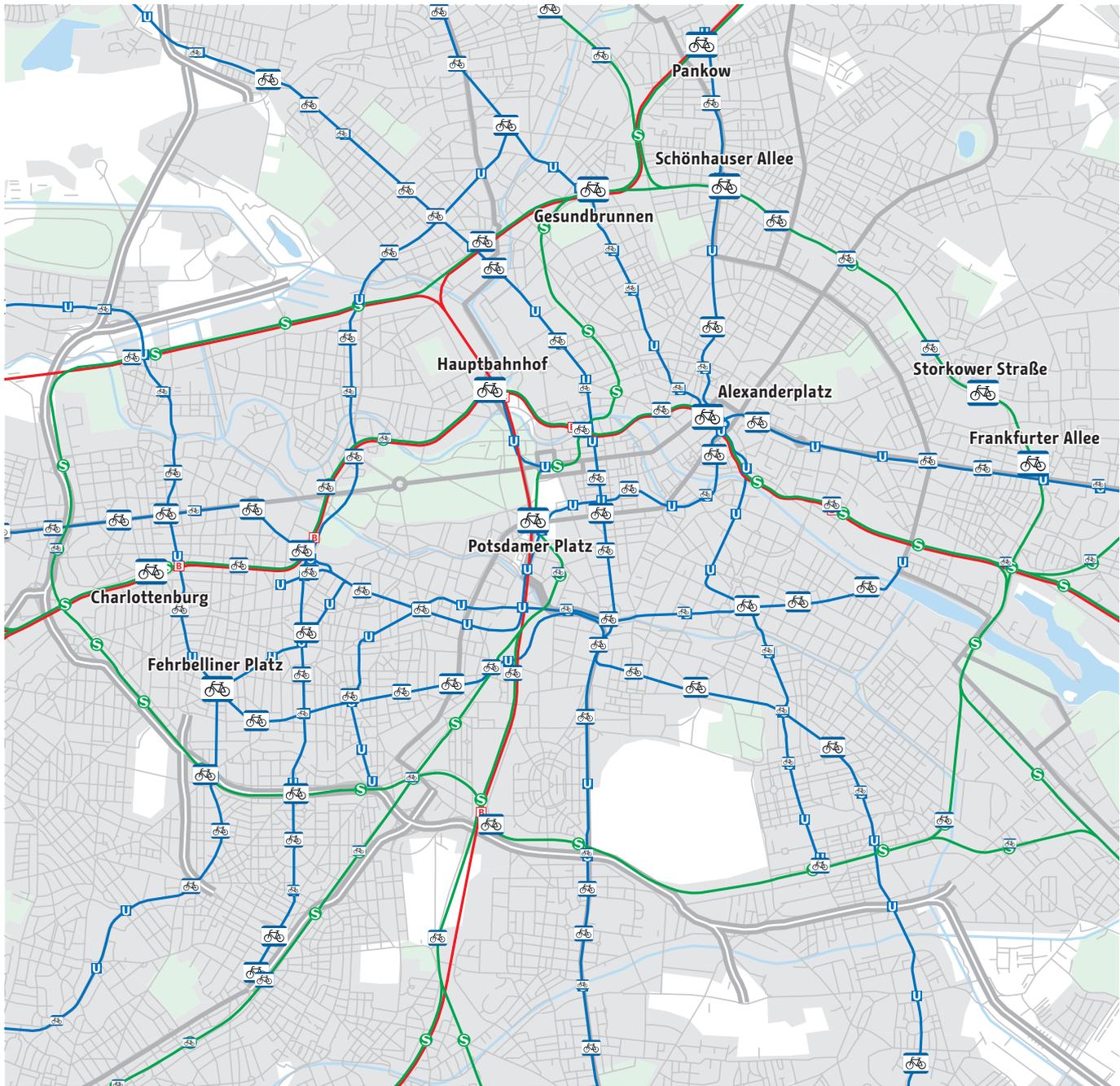


Stellplätze in Bike and Ride-Anlagen

	30 bis < 50		U-Bahn
	50 bis < 100		S-Bahn
	100 bis < 200		Regionalbahn
	≥ 200		

Quellen: BVG Berliner Verkehrsbetriebe AG; S-Bahn Berlin GmbH; Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin  
 Inhaltliche Bearbeitung: LK Argus GmbH

## Bike and Ride-Anlagen im Zentrum Berlins (2012)



### Stellplätze in Bike and Ride-Anlagen



Quellen: BVG Berliner Verkehrsbetriebe AG; S-Bahn Berlin GmbH; Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin  
 Inhaltliche Bearbeitung: LK Argus GmbH



# Öffentlicher Verkehr



Berlin verfügt über ein hervorragendes öffentliches Nahverkehrsnetz. Regionalbahn, S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bus haben eine Netzlänge von rund 1.900 km – das entspricht in etwa der Entfernung Berlin-Moskau. An über 3.100 Haltestellen können die Menschen ein- und aussteigen. Viele Bahnhöfe der U-Bahn und S-Bahn sowie der Regional- und Fernbahn wurden in den letzten Jahren behindertengerecht mit Aufzügen, Rampen, Fahrtreppen und Blindeneinrichtungen ausgestattet. Dieser Prozess ist noch nicht abgeschlossen.



Jährlich nutzen 937 Mio. Fahrgäste die Berliner Verkehrsbetriebe BVG und 395 Mio. Fahrgäste die S-Bahn.

Berlin ist auch über Eisenbahn und Flugverkehr überregional und international sehr gut angebunden. Mit der Inbetriebnahme des Berliner Hauptbahnhofes und dem Neubau des Großflughafens Flughafen Berlin Brandenburg BER wurden bzw. werden Infrastrukturvorhaben von großer Bedeutung realisiert.

Weitergehende Informationen zu öffentlichen Verkehrsmitteln in Berlin erhalten Sie

zum ÖPNV und zur Nahverkehrsplanung allgemein unter [www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik\\_planung/oepnv](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/oepnv)

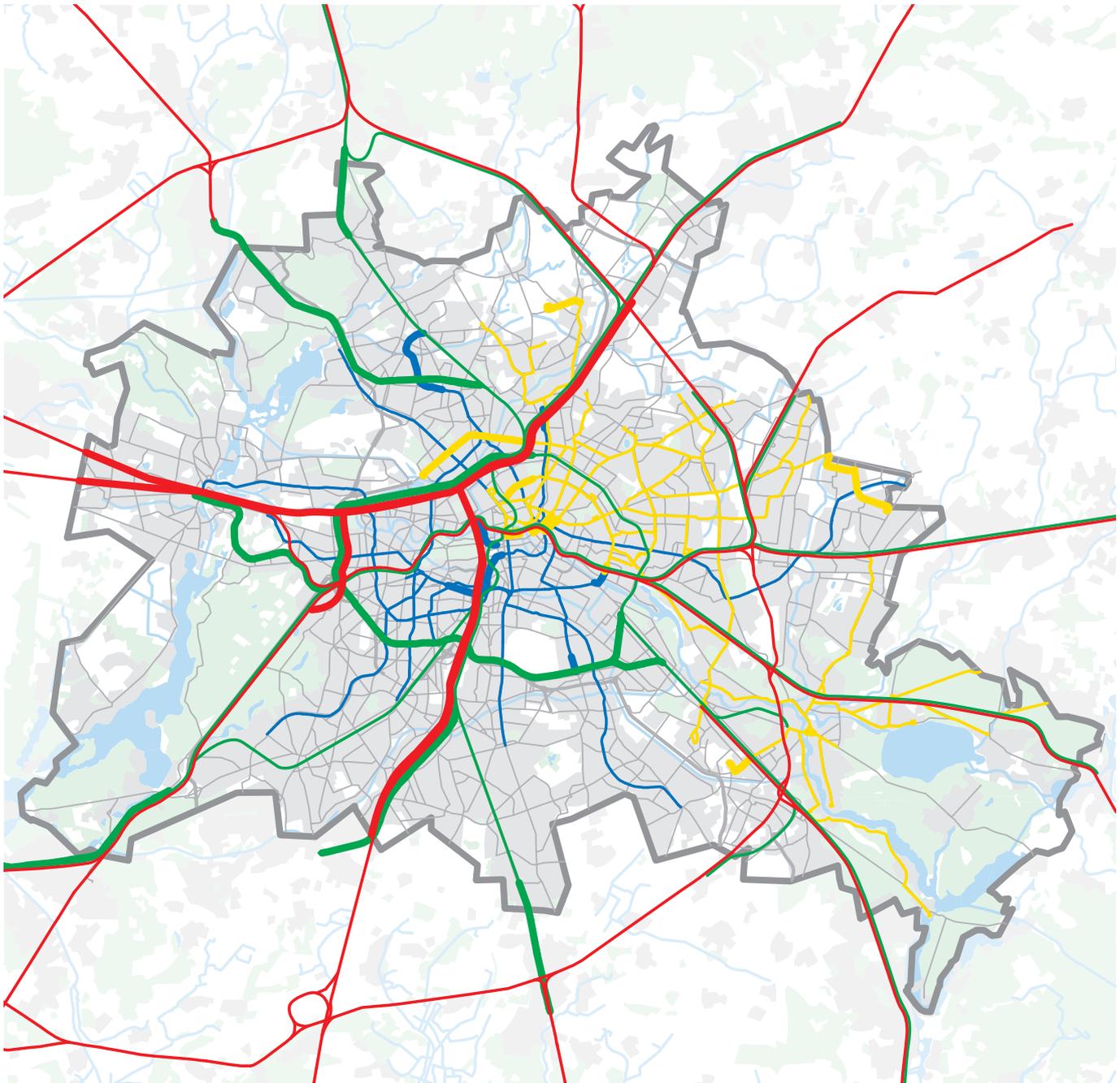
zu den Berliner Verkehrsbetrieben unter [www.bvg.de](http://www.bvg.de)

zur S-Bahn unter [www.s-bahn-berlin.de](http://www.s-bahn-berlin.de)

zum Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg unter [www.vbbonline.de](http://www.vbbonline.de)

zur Deutschen Bahn unter [www.bahn.de](http://www.bahn.de)

## Entwicklung des ÖPNV-Netzes seit 1990



### Streckennetz

- U-Bahn
- S-Bahn
- Straßenbahn
- Deutsche Bahn

### Fertigstellung bzw. Wiederherstellung seit 1990

- U-Bahn
- S-Bahn
- Straßenbahn
- Deutsche Bahn (Umsetzung des „Pilzkonzeptes“)

Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin  
Inhaltliche Bearbeitung: LK Argus GmbH

## Entwicklung des ÖPNV-Netzes<sup>1)</sup> und der Anzahl an Bahnhöfen

	1992	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2012
Regionalbahnnetz (in km)	100,0	120,9	123,5	148,2	153,1 <sup>4)</sup>	156,0 <sup>4)</sup>	152,0 <sup>4)</sup>	211,3	213,2	213,2	204,6
Regionalbahnhöfe	9	10	13	13	15	16	15	19	21	21	21
S-Bahnnetz (in km)	200,4	209,5	222,3	249,0	251,8	255,3	256,5	257,0	257,0	256,2	256,2
S-Bahnhöfe	97	115	117	128	130	131	131	131	132	132	132
U-Bahnnetz (in km) <sup>2)</sup>	134,5	137,9	142,9	143,3	144,2	144,2	144,2	144,2	144,9	146,3	146,3
U-Bahnhöfe	160	162	167	169	170	170	170	170	170	173	173
Straßenbahnnetz (in km) <sup>3)</sup>	178,3	176,8	179,8	181,6	187,7	187,7	187,7	189,4	189,7	189,7	191,2
Busspuren (in km)	67,1	67,1	93,3	94,4	99,8	101,5	101,9	101,7	101,4	101,4	101,1

<sup>1)</sup> befahrbares Netz

<sup>2)</sup> Linienkilometer

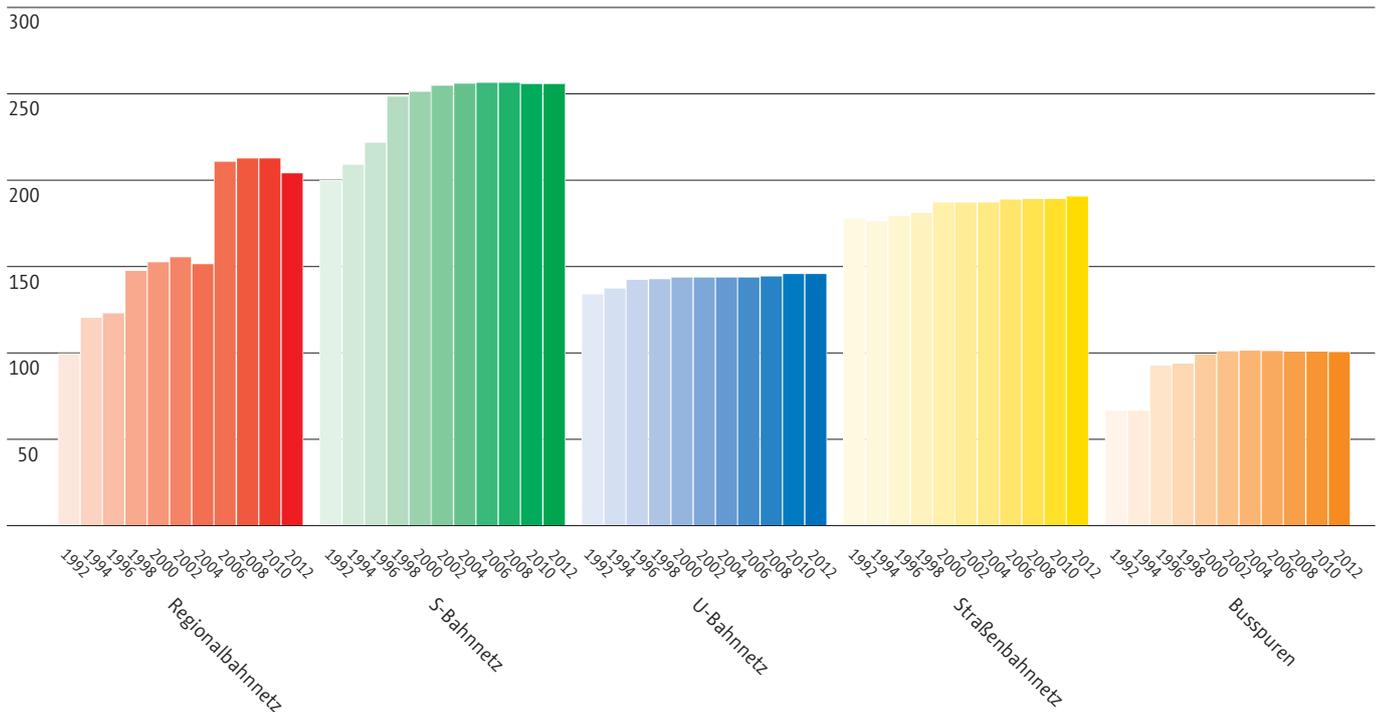
<sup>3)</sup> Streckenlänge in Betrieb

<sup>4)</sup> Angaben geschätzt, Schwankungen der Netzlänge aufgrund baubedingter Linienänderungen

Quellen: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin; BVG Berliner Verkehrsbetriebe AG; S-Bahn Berlin GmbH; VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

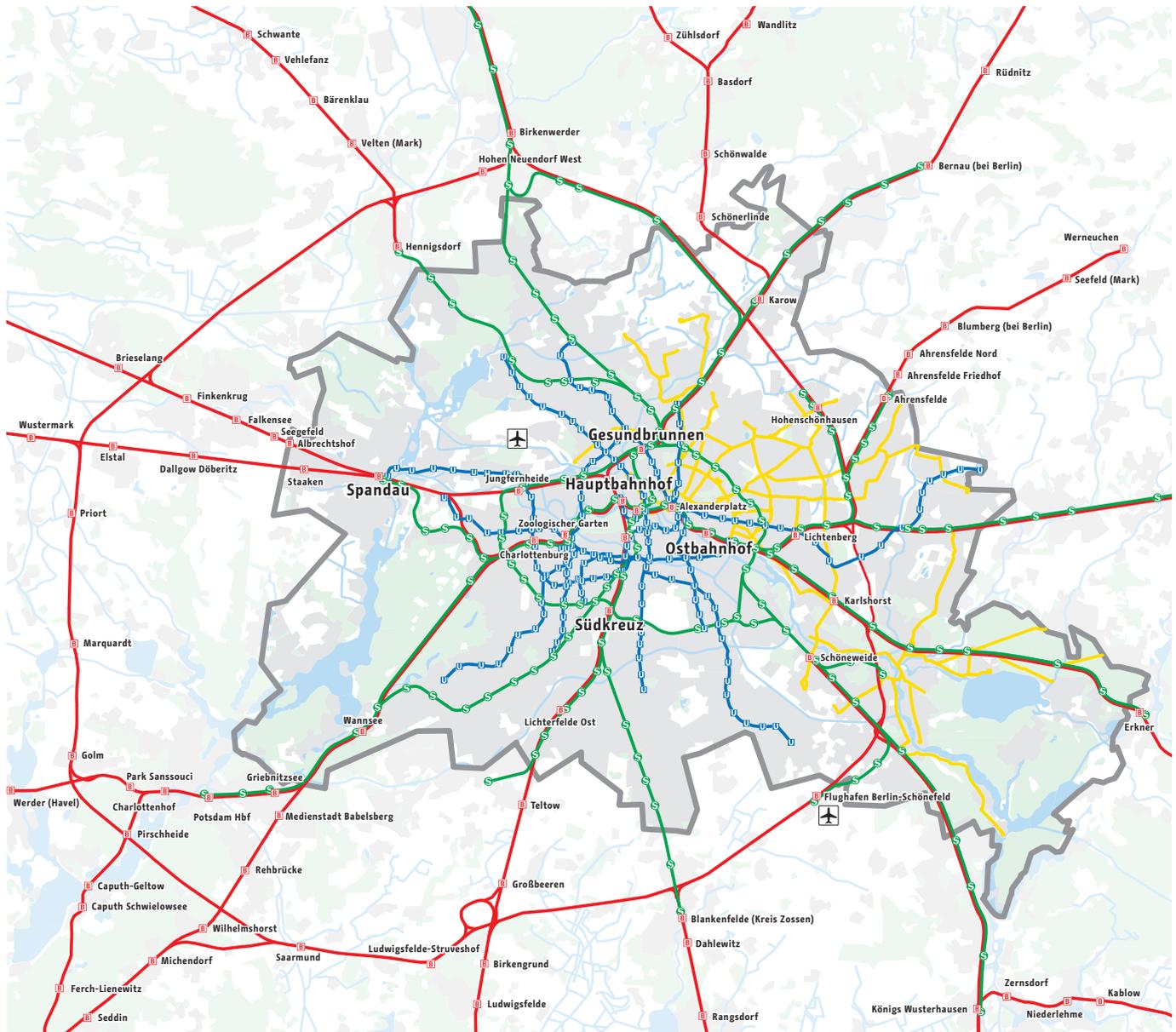
## Entwicklung des ÖPNV-Netzes

Streckenlänge in km



Quellen: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin; BVG Berliner Verkehrsbetriebe AG; S-Bahn Berlin GmbH; VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

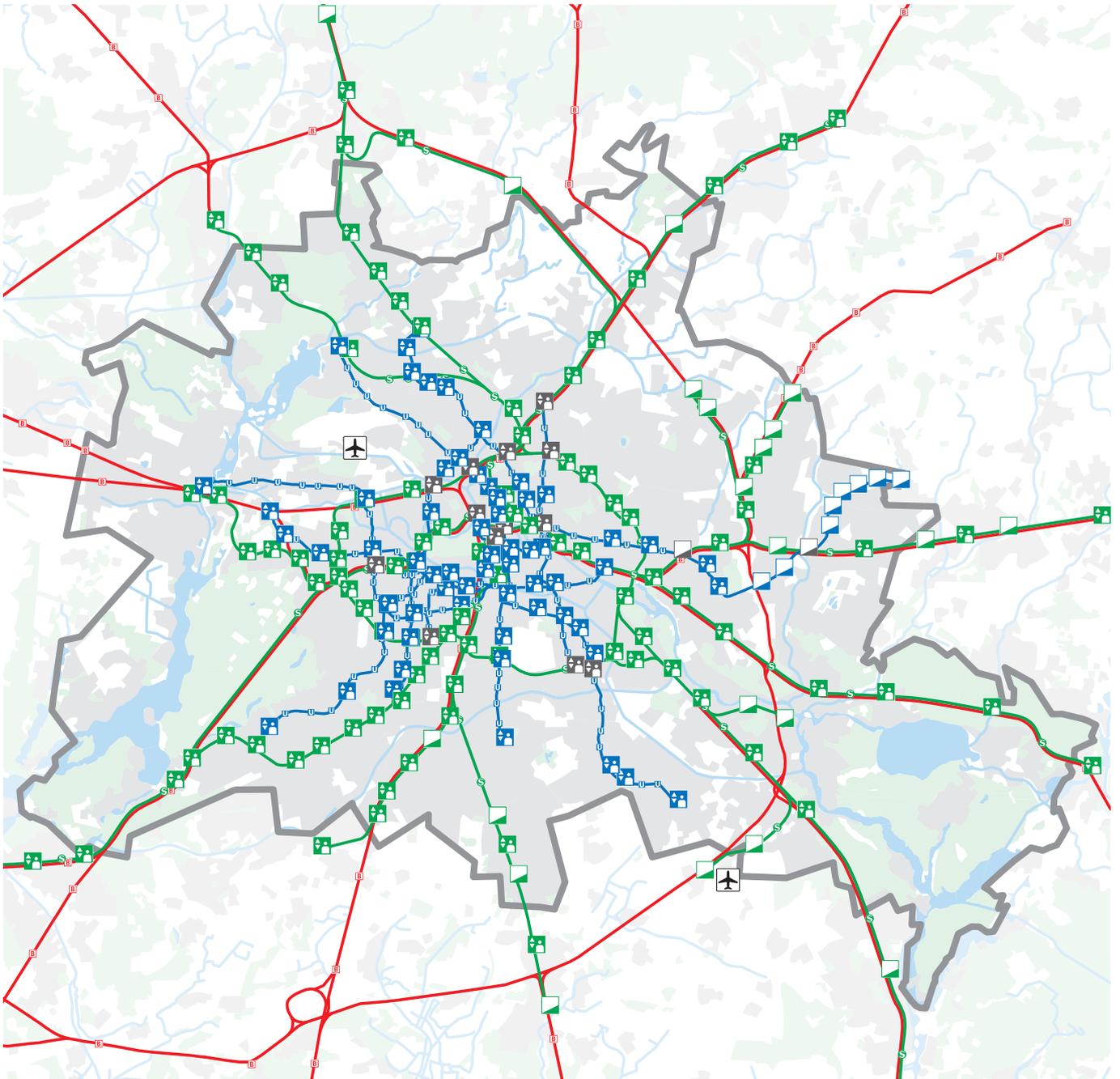
# Netz des Öffentlichen Schienenpersonenverkehrs (2013)



-  U-Bahn
-  S-Bahn
-  Regionalbahn
-  Straßenbahn

Quellen: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin; Liniennetzplan Berlin  
 Inhaltliche Bearbeitung: LK Argus GmbH

## Barrierefreie Bahnhöfe im S- und U-Bahnnetz (2013)



- |  |   |              |
|--|---|--------------|
| Zugang S-Bahn barrierefrei über eine Rampe   | Zugang S- und U-Bahn barrierefrei über eine Rampe   | U-Bahn       |
| Zugang S-Bahn barrierefrei über einen Aufzug | Zugang S- und U-Bahn barrierefrei über einen Aufzug | S-Bahn       |
| Zugang U-Bahn barrierefrei über eine Rampe   |   | Regionalbahn |
| Zugang U-Bahn barrierefrei über einen Aufzug |   |              |

Quellen: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin; Liniennetzplan Berlin  
 Inhaltliche Bearbeitung: LK Argus GmbH

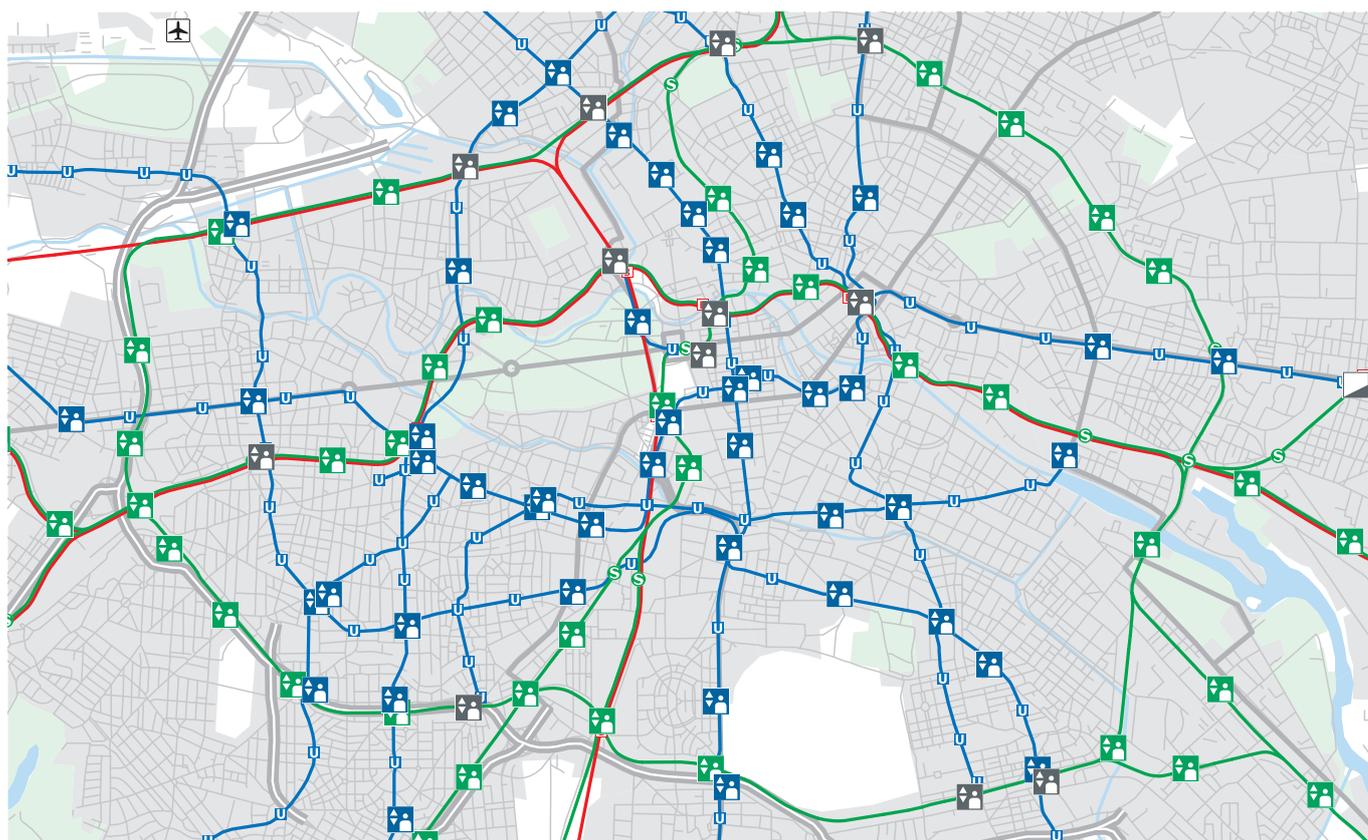
## Entwicklung der Anzahl an barrierefreien Bahnhöfen

	U-Bahnhöfe			S-Bahnhöfe			Fernbahnhöfe			Regionalbahnhöfe		
	2008	2010	2012	2008	2010	2012	2008	2010	2012	2008	2010	2012
Bahnhöfe insgesamt	170	173	173	132	132	132	7	7	7	<sup>1)</sup>	14	21
mit Aufzügen	64	80	89	90	97	103	6	6	6	<sup>1)</sup>	11	14
mit Rampen	9	9	9	15	15	14	2	2	2	<sup>1)</sup>	1	3
mit Fahrtreppen	92	94	94	35	36	38	6	6	6	<sup>1)</sup>	6	10
mit Blindeneinrichtungen	93	106	110	75	100	114	5	5	5	<sup>1)</sup>	9	10
mit Info-/Notrufsäulen	170	173	173	89	89	89	4	4	4	<sup>1)</sup>	4	4

<sup>1)</sup> In 2008 wurde keine Erhebung durchgeführt.

Quellen: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin; BVG Berliner Verkehrsbetriebe AG; S-Bahn Berlin GmbH; DB Station & Service AG

## Barrierefreie Bahnhöfe im S- und U-Bahnnetz im Zentrum Berlins (2013)



-  Zugang S-Bahn barrierefrei über eine Rampe
-  Zugang S-Bahn barrierefrei über einen Aufzug
-  Zugang U-Bahn barrierefrei über eine Rampe
-  Zugang U-Bahn barrierefrei über einen Aufzug

-  Zugang S- und U-Bahn barrierefrei über eine Rampe
-  Zugang S- und U-Bahn barrierefrei über einen Aufzug

-  U-Bahn
-  S-Bahn
-  Regionalbahn

Quellen: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin; Liniennetzplan Berlin  
Inhaltliche Bearbeitung: LK Argus GmbH

## Entwicklung der Fahrgastzahlen im ÖPNV<sup>1)</sup>

	1995	1997	1999	2001	2003	2005	2007	2009	2011	2012 <sup>6)</sup>
<b>jährliche Fahrgastzahlen insgesamt (in Mio.)</b>	1.146	1.085	1.107	1.137	1.253	1.307	1.324	1.351	1.375	1.386
<b>Fahrgäste BVG (in Mio.)</b>	872	789	787	798	890 <sup>3)</sup>	907	904	925	937	937
<b>Fahrgäste S-Bahn (in Mio.)</b>	245	264	280	296	315	357	371	371 <sup>5)</sup>	383	395
<b>Fahrgäste im Regionalverkehr (in Mio.)</b>	29	32	40	43	48	43 <sup>4)</sup>	49	55	55	54
<b>Verbundfahrgäste insgesamt (in Mio.)<sup>2)</sup></b>			1.038	1.136	1.185	1.227	1.237	1.260	1.281	1.291

<sup>1)</sup> Fahrgastaufkommen S-Bahn u. Regionalverkehr einschließlich Brandenburg

<sup>2)</sup> Verkehrsverbundfahrgäste aus überörtlichem ÖPNV und SPNV aller Verkehrsunternehmen im VBB

<sup>3)</sup> ab 2003 neue Erfassung und Hochrechnung

<sup>4)</sup> ab 2005 neue Erfassung und Hochrechnung

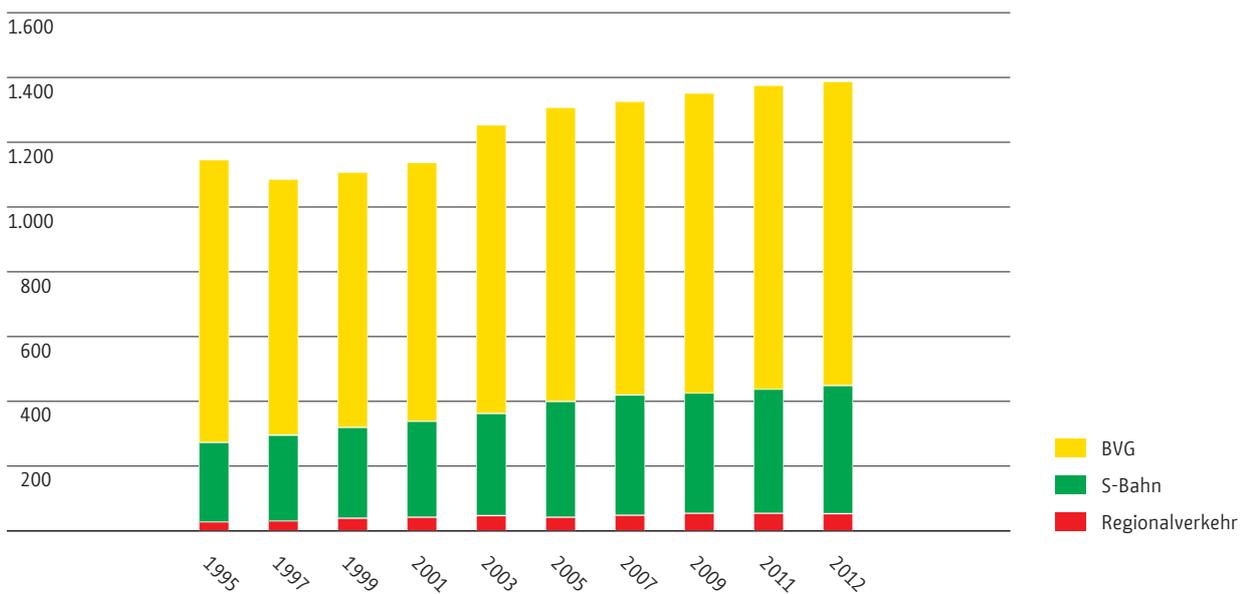
<sup>5)</sup> Stagnation bei den Fahrgastzahlen infolge der S-Bahn-Krise

<sup>6)</sup> vorläufige Werte im RV und insgesamt (Nachmeldung möglich)

Quellen: BVG Berliner Verkehrsbetriebe AG; S-Bahn Berlin GmbH; VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

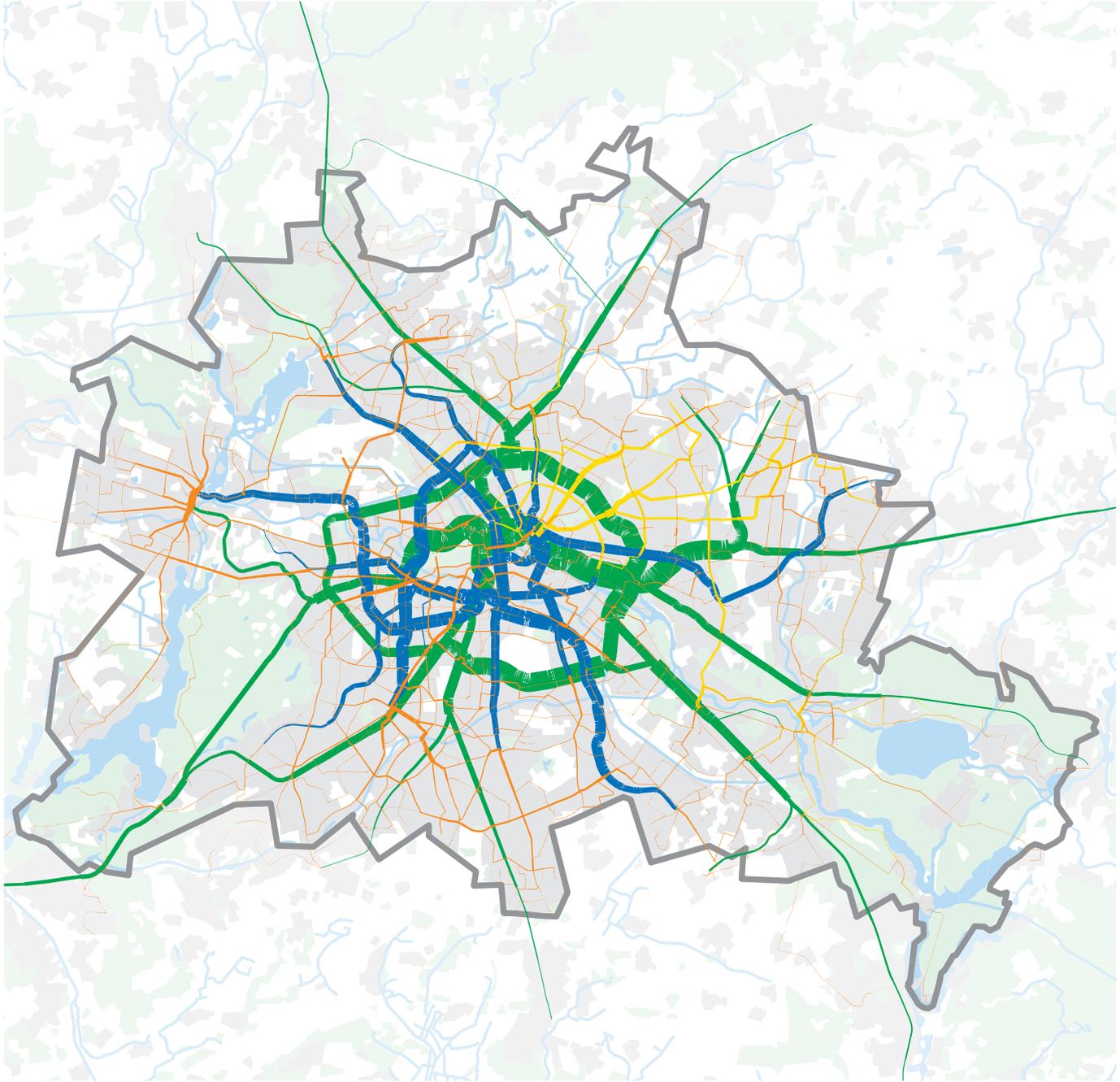
## Entwicklung der Fahrgastzahlen im ÖPNV

Fahrgäste in Mio.



Quellen: BVG Berliner Verkehrsbetriebe AG; S-Bahn Berlin GmbH; VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

Durchschnittl. werktägl. Anzahl an Fahrgästen im ÖPNV-Netz für ausgewählte Verkehrsmittel<sup>1)</sup>



Anzahl U-Bahn-Fahrgäste  
pro durchschnittlichem Werktag

- 10.000
- 20.000
- 40.000
- 80.000

Anzahl S-Bahn-Fahrgäste  
pro durchschnittlichem Werktag

- 10.000
- 20.000
- 40.000
- 80.000

Anzahl Straßenbahn-Fahrgäste  
pro durchschnittlichem Werktag

- 10.000
- 20.000
- 40.000
- 80.000

Anzahl Bus-Fahrgäste  
pro durchschnittlichem Werktag

- 10.000
- 20.000
- 40.000
- 80.000

<sup>1)</sup> Grundlage Verkehrserhebung 2007

Quellen: VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH; Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin; Center Nahverkehr Berlin (CNB)  
Inhaltliche Bearbeitung: LK Argus GmbH

Anzahl der Linien im ÖPNV-Tagesnetz (2012)<sup>1)</sup>

	Anzahl
<b>Regionalbahnlinien</b>	<b>18</b>
<b>S-Bahnlinien</b>	<b>15</b>
<b>U-Bahnlinien</b>	<b>10</b>
<b>Straßenbahnlinien insgesamt</b>	<b>22</b>
Metrolinien	9
<b>Omnibuslinien insgesamt</b>	<b>149</b>
Metrolinien	17
Expressbuslinien	13

<sup>1)</sup> Stand: 31.12.2012; ÖPNV-Tagesnetz: Betriebszeit von ca. 4.30 Uhr bis ca. 1.00 Uhr  
 Quellen: BVG Berliner Verkehrsbetriebe AG; S-Bahn Berlin GmbH

## Entwicklung der Verkehrsleistung im ÖPNV

	2004	2006	2008	2010	2011	2012
<b>Nutzkilometer (in Mio.)<sup>2)3)</sup></b>						
U-Bahn	20,4	20,3	19,4 <sup>5)</sup>	20,6	20,9	21,1
Straßenbahn	21,0	20,1	18,3 <sup>5)</sup>	19,1	19,2	19,3
Omnibus	91,0	89,3	83,5 <sup>5)</sup>	87,2	87,8	88,2
<b>Zugkilometer (in Mio.)<sup>4)</sup></b>						
S-Bahn (Stadtgebiet Berlin)	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0

<sup>2)</sup> nur Fahrten mit Personenbeförderung gemäß Verkehrsverträgen  
<sup>3)</sup> U-/Straßenbahn Nutzugkilometer, Omnibus Nutzwagenkilometer  
<sup>4)</sup> geplante Jahresfahrleistung  
<sup>5)</sup> beeinflusst durch den Streik der BVG

Quellen: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin;  
 BVG Berliner Verkehrsbetriebe AG; S-Bahn Berlin GmbH

## Entwicklung des Fahrzeugbestandes im ÖPNV

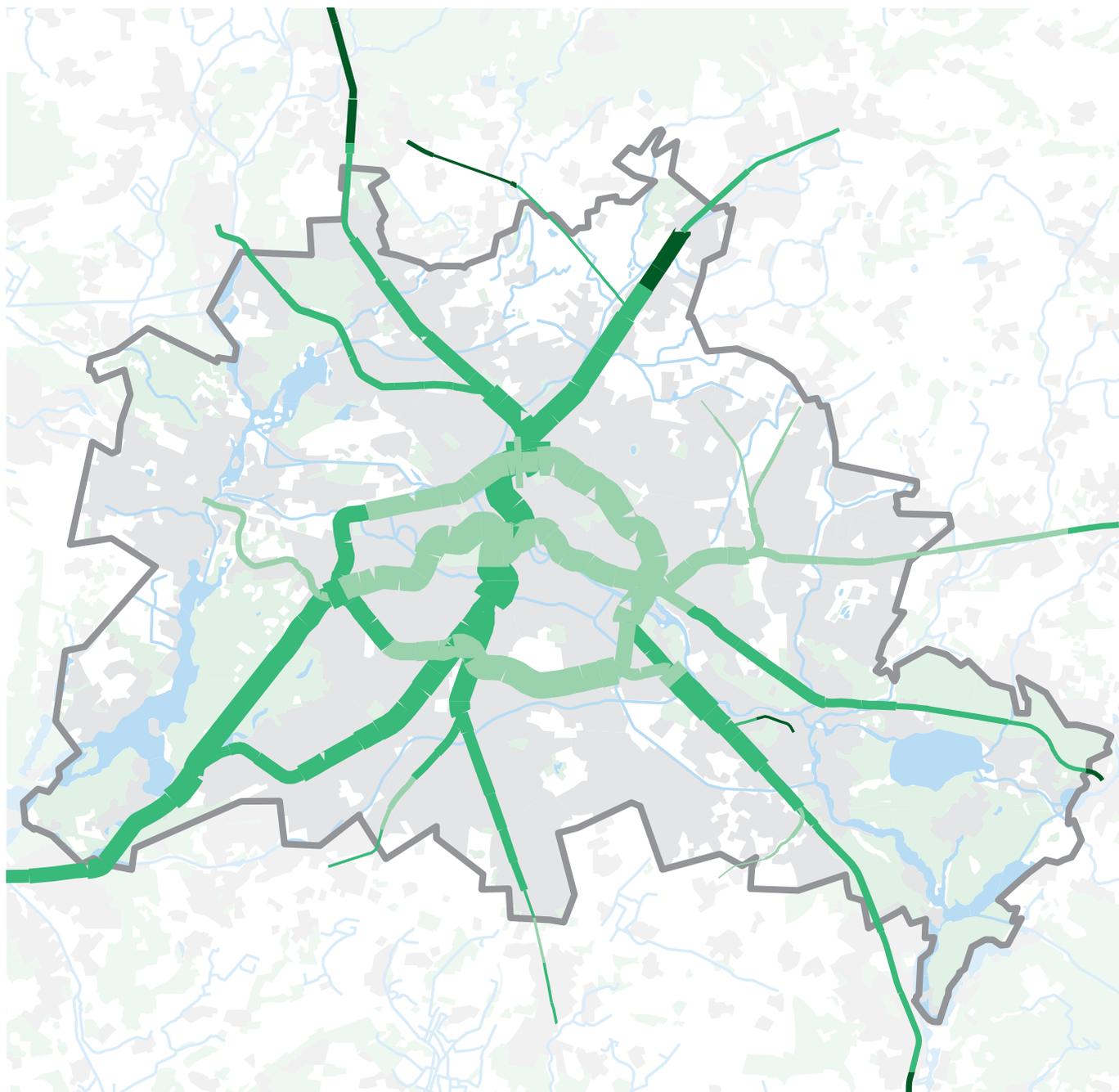
	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2012
<b>S-Bahn Betriebspark in Viertelzügen</b>	<b>777</b>	<b>733</b>	<b>766</b>	<b>759</b>	<b>690</b>	<b>632</b>	<b>650</b>	<b>650</b>
<b>U-Bahnwagen insgesamt</b>	<b>1448</b>	<b>1379</b>	<b>1391</b>	<b>1372</b>	<b>1274</b>	<b>1268</b>	<b>1243</b>	<b>1242</b>
Großprofil	890	866	868	854	772	766	767	766
Kleinprofil	558	513	523	518	502	502	476	476
<b>Straßenbahnwagen insgesamt</b>	<b>557</b>	<b>572</b>	<b>599</b>	<b>602</b>	<b>574</b>	<b>540</b>	<b>391<sup>6)</sup></b>	<b>378<sup>6)</sup></b>
Tatra-Triebwagen	388	388	388	387	366	333	237 <sup>6)</sup>	189 <sup>6)</sup>
Beiwagen	64	64	64	64	57	56	0 <sup>6)</sup>	0 <sup>6)</sup>
Gelenktriebwagen-Niederflur	105	120	147	150	150	150	150	150
Sonderfahrzeuge				1	1			
Flexity						1	4	39
<b>Omnibusse insgesamt</b>	<b>1485</b>	<b>1369</b>	<b>1554</b>	<b>1388</b>	<b>1310</b>	<b>1298</b>	<b>1323</b>	<b>1316</b>
Doppeldecker	646	464	381	387	388	360	413	415
Eindecker	487	495	644	466	517	387	400	416
Gelenkbusse	257	300	402	426	311	477	443	468
Sonderfahrzeuge und Buspool	95	110	127	109	94	74	67	17 <sup>7)</sup>

<sup>6)</sup> nur Fahrten mit Personenbeförderung gemäß Verkehrsverträgen

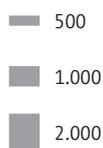
<sup>7)</sup> ohne Buspool

Quellen: BVG Berliner Verkehrsbetriebe AG; S-Bahn Berlin GmbH

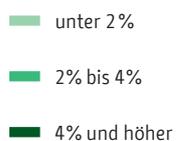
## Fahrradmitnahme in S-Bahnen an Werktagen<sup>1)</sup> (2012)



Anzahl S-Bahn-Fahrgäste mit Fahrrad pro Werktag<sup>1)</sup>



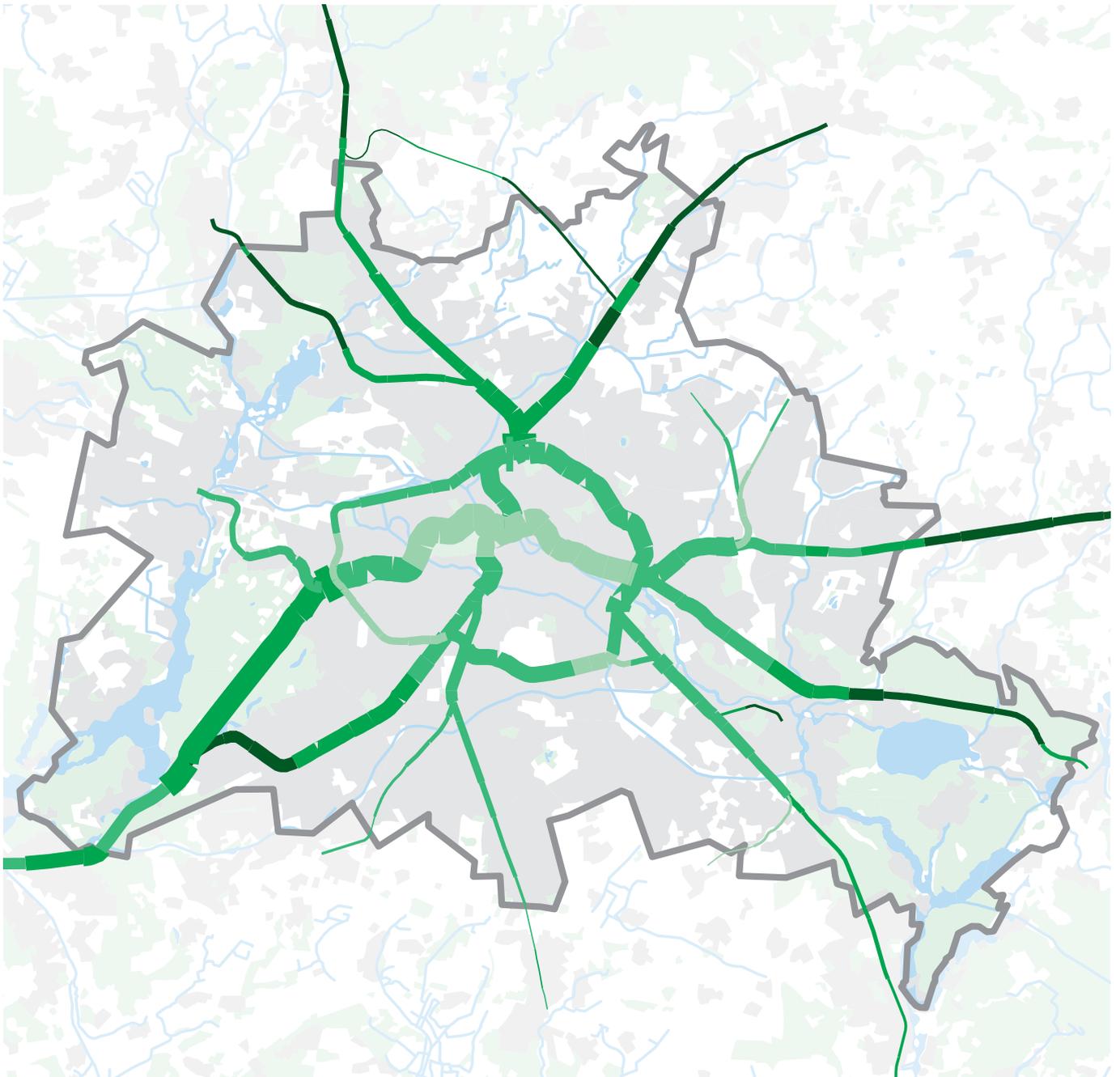
Anteil S-Bahn-Fahrgäste mit Fahrrad an allen S-Bahn-Fahrgästen



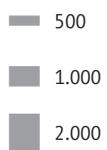
<sup>1)</sup> Montag bis Donnerstag

Quellen: Center Nahverkehr Berlin (CNB); S-Bahn Berlin GmbH  
Inhaltliche Bearbeitung: LK Argus GmbH

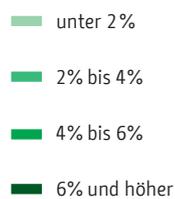
## Fahrradmitnahme in S-Bahnen an Sonn- und Feiertagen (2012)



Anzahl S-Bahn-Fahrgäste mit Fahrrad pro Sonn- oder Feiertag



Anteil S-Bahn-Fahrgäste mit Fahrrad an allen S-Bahn-Fahrgästen



Quellen: Center Nahverkehr Berlin (CNB); S-Bahn Berlin GmbH  
 Inhaltliche Bearbeitung: LK Argus GmbH

## Ausbauzustand des Schienennetzes in der Region Berlin-Brandenburg (einschließlich deutsch-polnischer Grenzraum)



Zugelassene Höchstgeschwindigkeit in km/h

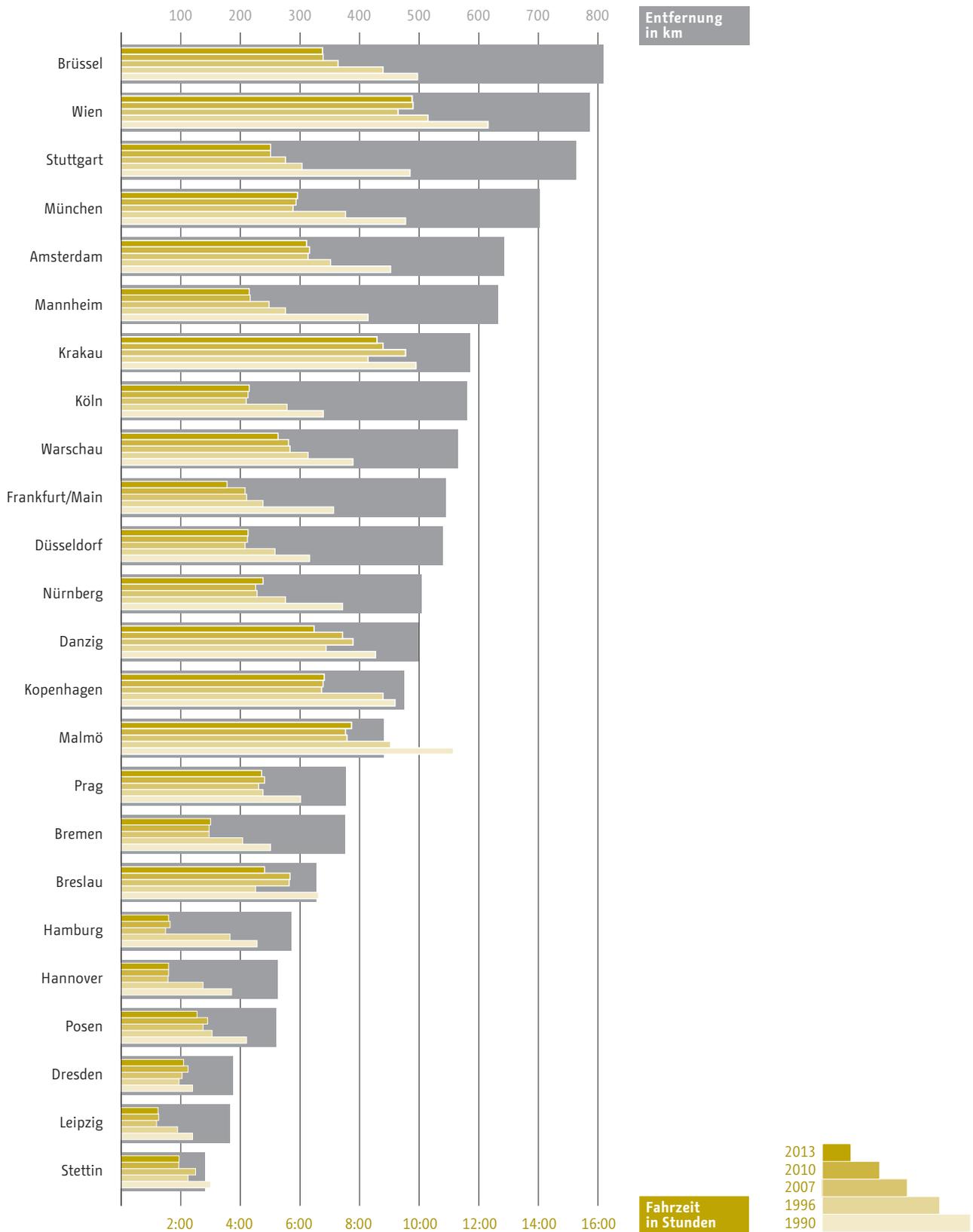
- 20 bis 60
- 70 bis 80
- 100 bis 120
- 140 bis 160
- 200 bis 250

- Elektrifiziert und mehrgleisig
- Elektrifiziert und eingleisig
- Nicht elektrifiziert und mehrgleisig
- Nicht elektrifiziert und eingleisig
- Strecke im Ausbau

- Grenzbahnhof
- Ausgewählte Städte
- Staatsgrenze
- Landesgrenze Brandenburg
- Landkreisgrenze

Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin  
Inhaltliche Bearbeitung: LK Argus GmbH

## Entwicklung der Fahrzeiten im Schienenverkehr



Quelle: Kursbücher der Deutschen Bahn AG

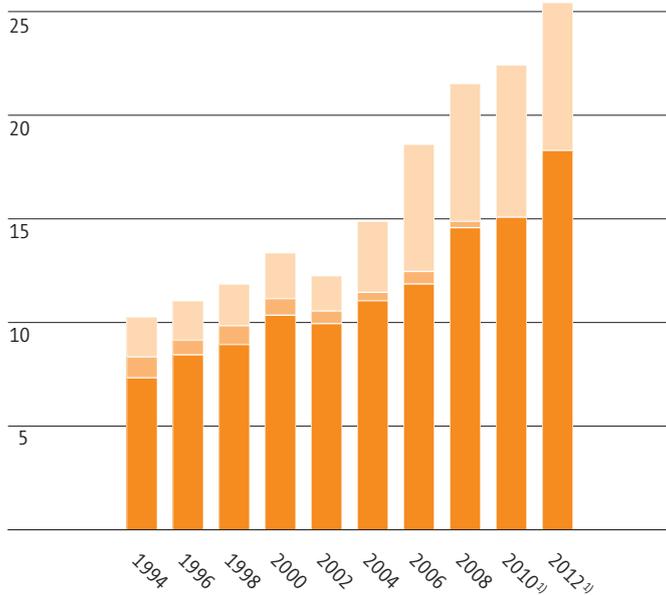
## Entwicklung des Passagieraufkommens und der Flugbewegungen

	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2012
<b>Passagiere insgesamt (in Mio.)</b>	<b>10,3</b>	<b>11,0</b>	<b>11,8</b>	<b>13,3</b>	<b>12,2</b>	<b>14,9</b>	<b>18,5</b>	<b>21,4</b>	<b>22,3</b>	<b>25,3</b>
Tegel	7,3	8,4	8,9	10,3	9,9	11,0	11,8	14,5	15,0	18,2
Tempelhof	1,0	0,7	0,9	0,8	0,6	0,4	0,6	0,3	<sup>1)</sup>	<sup>1)</sup>
Schönefeld	1,9	1,9	2,0	2,2	1,7	3,4	6,1	6,6	7,3	7,1
<b>Flugbewegungen insgesamt (in Tsd.)</b>	<b>213,8</b>	<b>219,9</b>	<b>219,9</b>	<b>232,2</b>	<b>212,9</b>	<b>222,9</b>	<b>250,5</b>	<b>267,4</b>	<b>235,2</b>	<b>242,9</b>
Tegel	96,3	121,7	120,1	134,3	127,5	137,9	140,6	161,2	158,6	171,1
Tempelhof	63,4	49,1	55,0	49,8	48,0	36,4	42,2	37,4	<sup>1)</sup>	<sup>1)</sup>
Schönefeld	54,2	49,1	44,8	48,0	37,4	48,6	69,7	68,8	76,6	71,8

<sup>1)</sup> Schließung des Flughafens Tempelhof zum 31.10.2008  
 Quelle: Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Verkehrsstatistik

### Entwicklung des Passagieraufkommens im Flugverkehr

Passagiere in Mio.

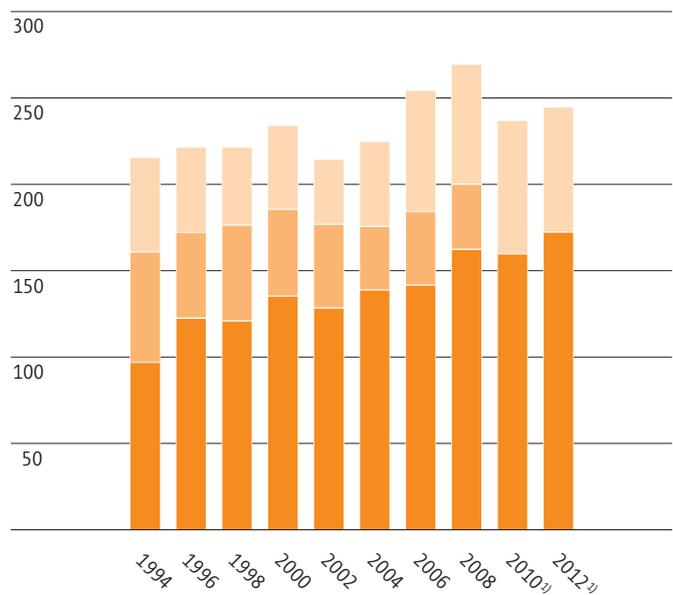


- Schönefeld
- Tempelhof
- Tegel

<sup>1)</sup> Schließung des Flughafens Tempelhof zum 31.10.2008  
 Quelle: Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Verkehrsstatistik

### Entwicklung der Flugbewegungen

Flugzeugbewegungen in Tsd.

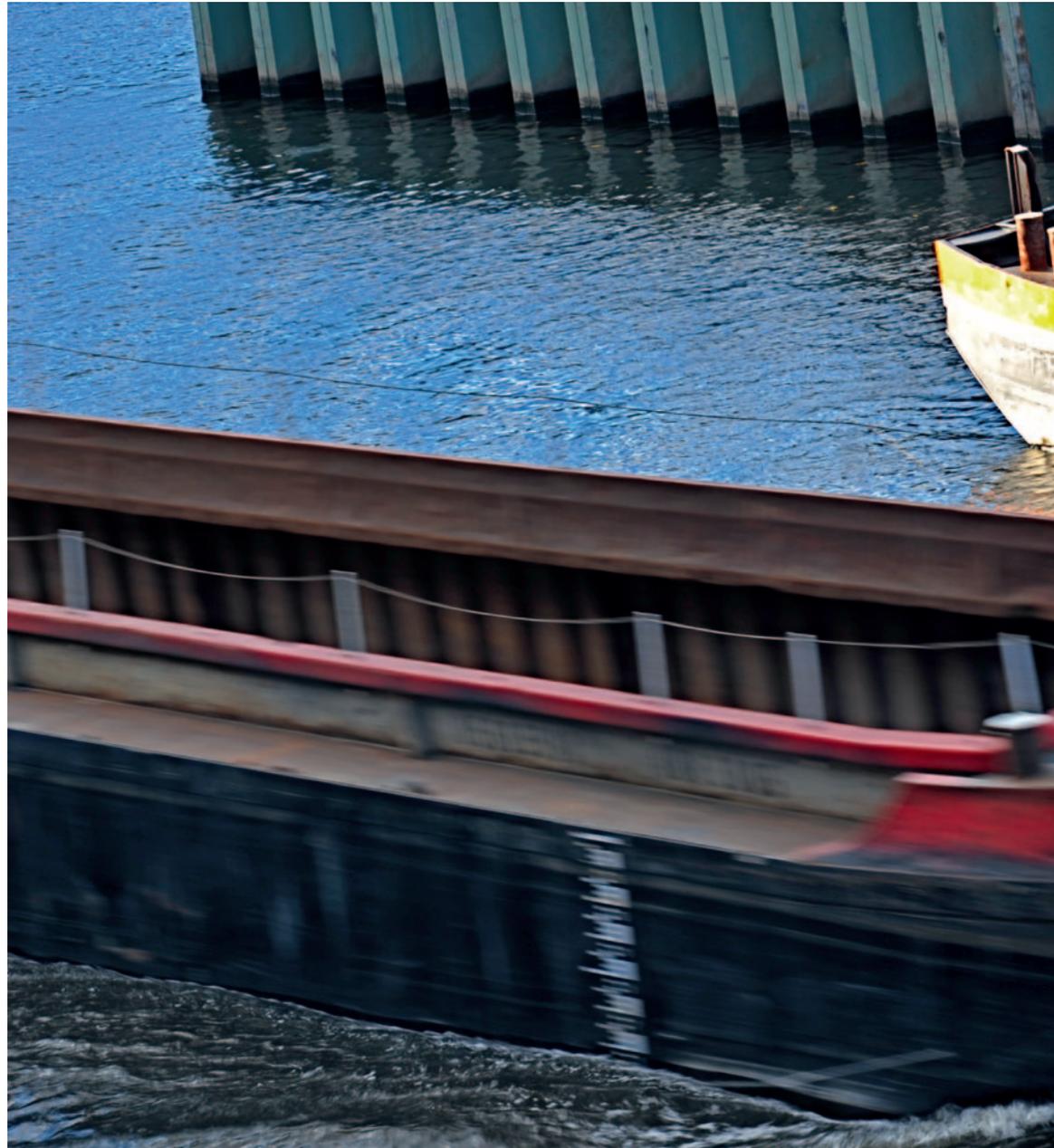


- Schönefeld
- Tempelhof
- Tegel

<sup>1)</sup> Schließung des Flughafens Tempelhof zum 31.10.2008  
 Quelle: Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Verkehrsstatistik

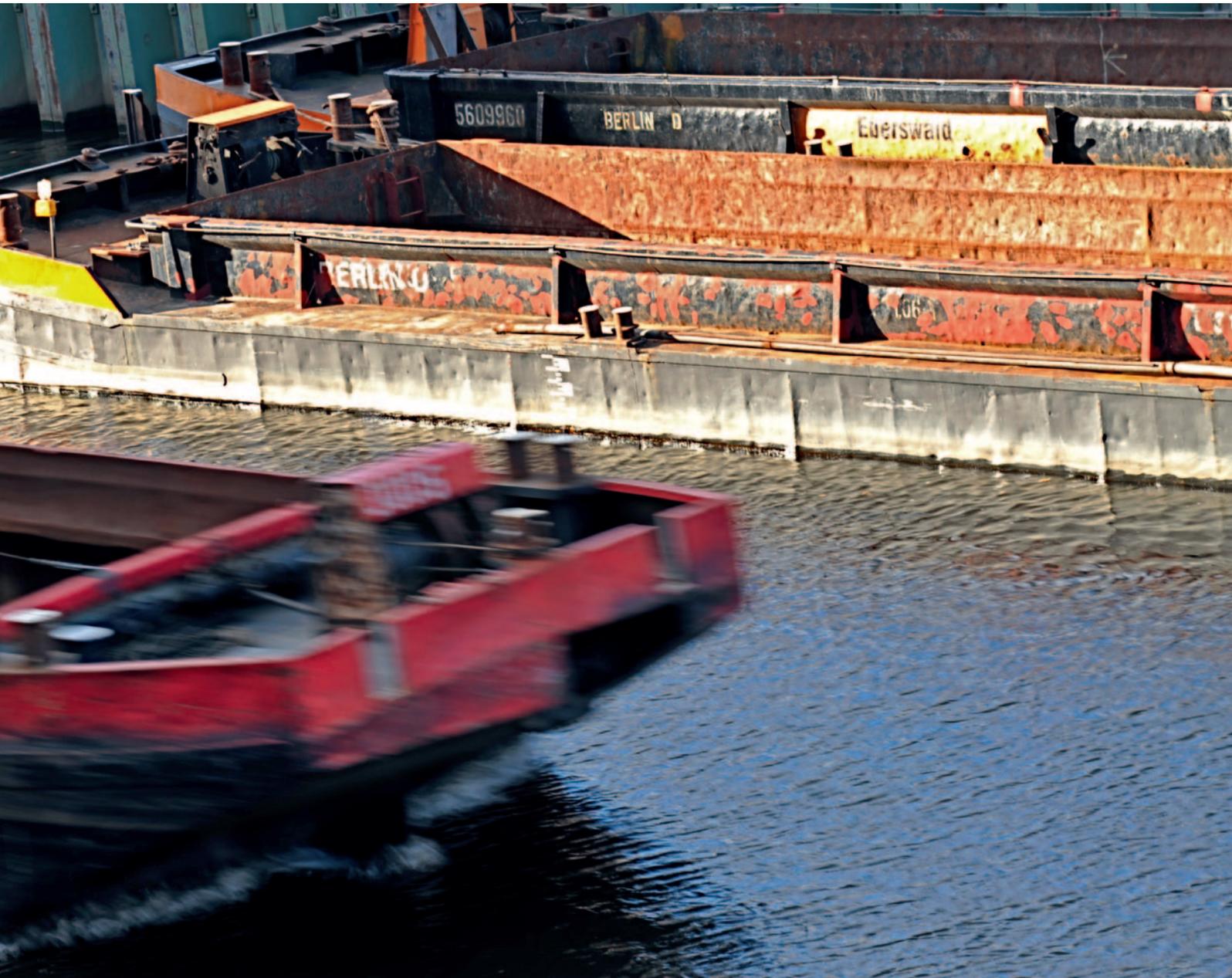


# Güterverkehr



Der Transport von Gütern und Waren sichert die Ver- und Entsorgung Berlins. Gleichzeitig ist der Güterverkehr verantwortlich für einen großen Teil der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen und verursacht einen hohen Instandhaltungsaufwand. Die Förderung des Güterverkehrs auf der Schiene und mit dem Binnenschiff sowie die umweltverträgliche Abwicklung des Lkw-Verkehrs haben daher einen hohen Stellenwert.

Mit dem Wachstum der Wirtschaft in Berlin geht seit dem Jahr 2009



auch ein Anstieg des Güterverkehrs einher. Das Güterverkehrsaufkommen ist in Berlin von 30,1 Mio. Tonnen im Jahr 2009 auf 32,4 Mio. Tonnen im Jahr 2011 gestiegen. Insbesondere im Schienengüterverkehr zeigt sich eine positive Entwicklung. Hier stieg das Güterverkehrsaufkommen von 4,2 Mio. Tonnen im Jahr 2009 auf 5,5 Mio. Tonnen im Jahr 2011.

Die meisten Güter werden aber weiter über die Straße transportiert.

Weitergehende Informationen zum Berliner Wirtschaftsverkehrskonzept und zur Hafenkonzepktion erhalten Sie unter [www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik\\_planung/gueter](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/gueter)

## Entwicklung des Güterfernverkehrsaufkommens in Berlin und Brandenburg

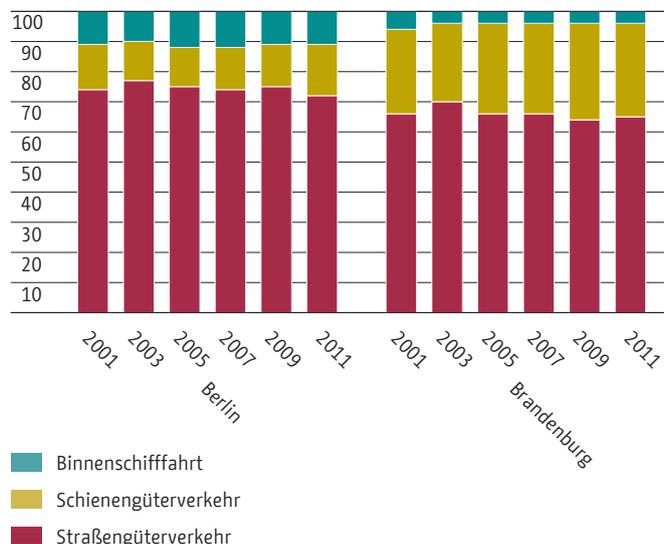
Güterfernverkehrsaufkommen in 1.000 t/Jahr



Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt; Bundesamt für Güterverkehr; Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

## Entwicklung des Anteils der Verkehrsträger im Güterfernverkehr in Berlin und Brandenburg

Anteil der Verkehrsträger am Güterfernverkehrsaufkommen in Prozent



Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt; Bundesamt für Güterverkehr; Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

## Entwicklung des Güterein- und -ausgangs der Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft (BEHALA) nach Verkehrsmitteln

	1999	2001	2003	2005	2007	2009	2011
<b>Gütereingang und -ausgang insgesamt (in 1.000 t)</b>	<b>5.306</b>	<b>4.282</b>	<b>4.087</b>	<b>3.927</b>	<b>3.874</b>	<b>3.129</b>	<b>3.820</b>
Lkw	2.279	2.520	2.620	2.323	2.247	1.850	2.141
Eisenbahn	1.657	812	700	824	892	886	1.187
Schifffahrt	1.370	950	767	780	735	393	492

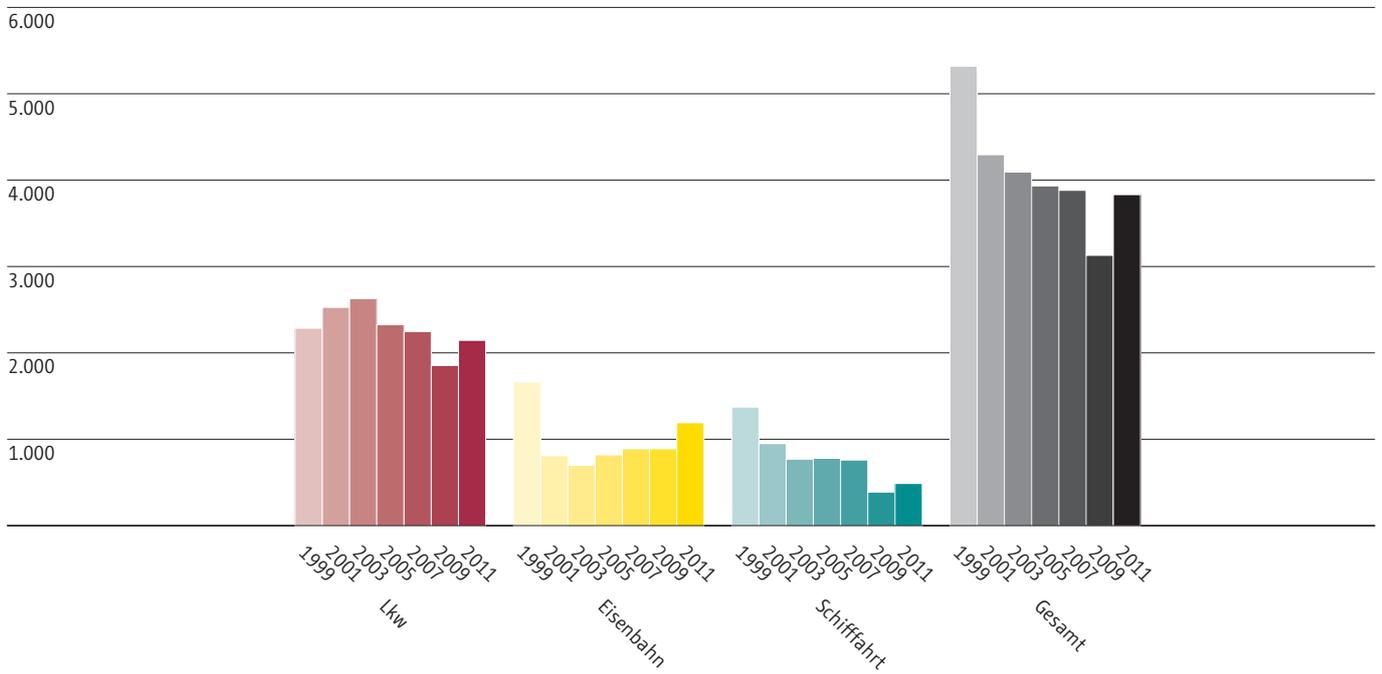
## Entwicklung des Güterein- und -ausgangs der Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft (BEHALA) nach Standorten

	1999	2001	2003	2005	2007	2009	2011
<b>Gütereingang und -ausgang insgesamt (in 1.000 t)</b>	<b>5.508</b>	<b>4.282</b>	<b>4.087</b>	<b>3.927</b>	<b>3.874</b>	<b>3.129</b>	<b>3.820</b>
Ladestraße	1.250	1.112	965	909	981	810	910
Neukölln	396	348	45	114	283	71	72
Osthafen	707	404	494	352	4	0	0
Spandau	1.702	906	786	685	421	432	522
Westhafen	1.453	1.512	1.797	1.867	2.185	1.816	2.316

Quelle: BEHALA – Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH

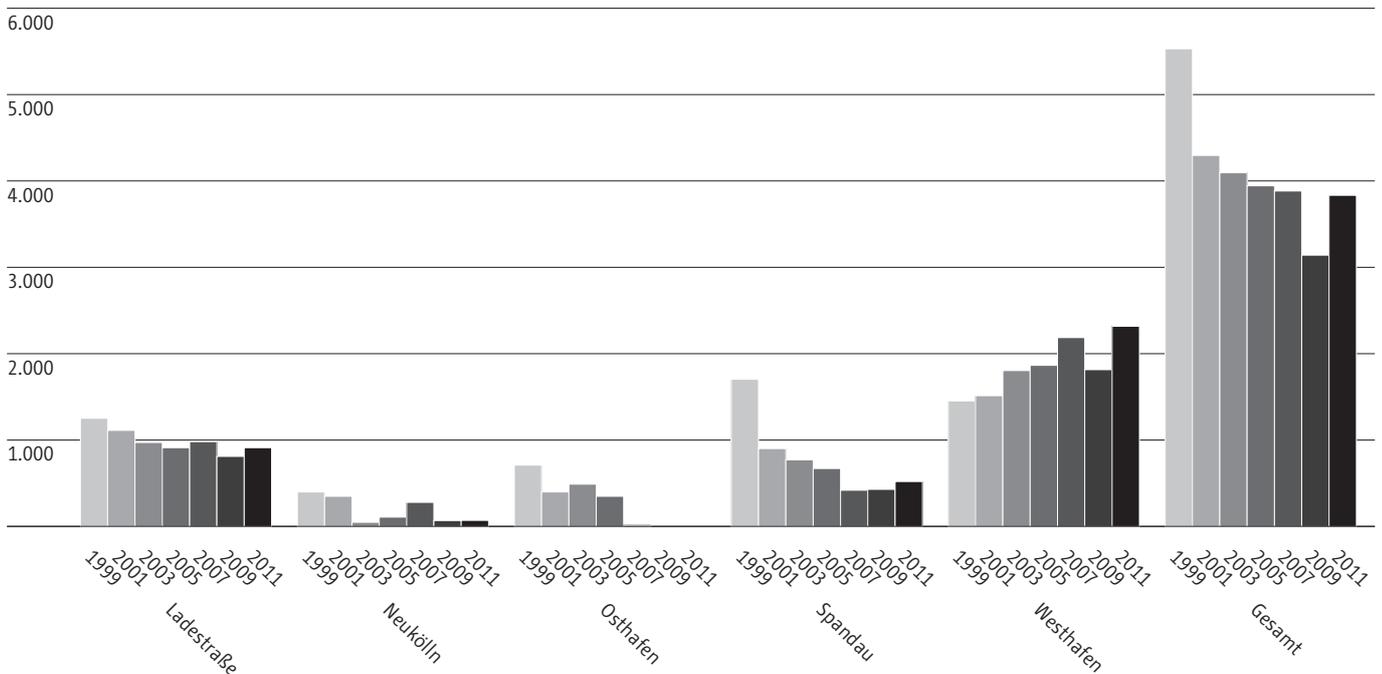
## Entwicklung des Güterein- und -ausgangs der Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft (BEHALA) nach Verkehrsmitteln

Güter in 1.000 t/Jahr



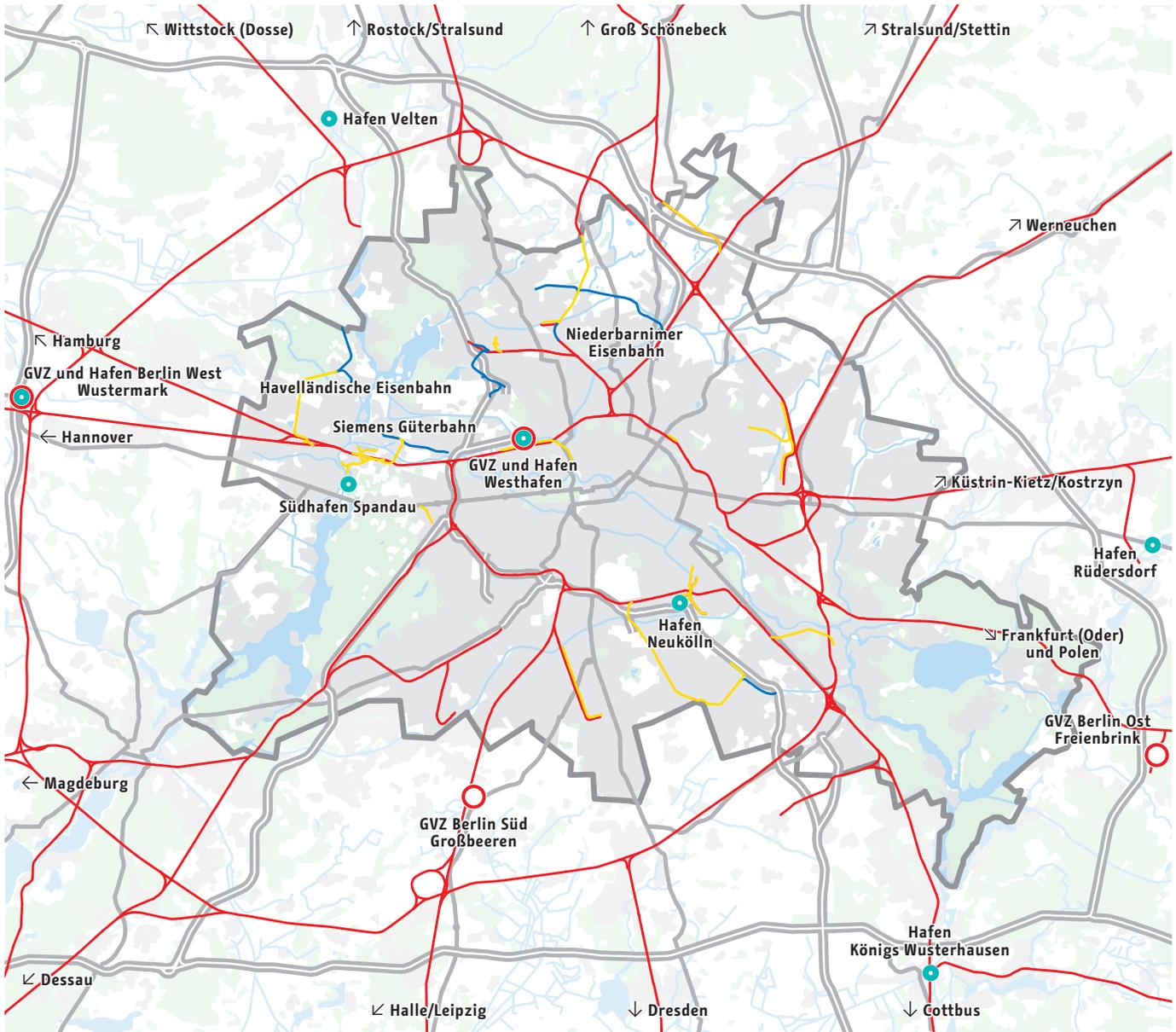
## Entwicklung des Güterein- und -ausgangs der Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft (BEHALA) nach Standorten

Güter in 1.000 t/Jahr



Quelle: BEHALA - Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH

## Schieneninfrastruktur für den Güterverkehr (2012)



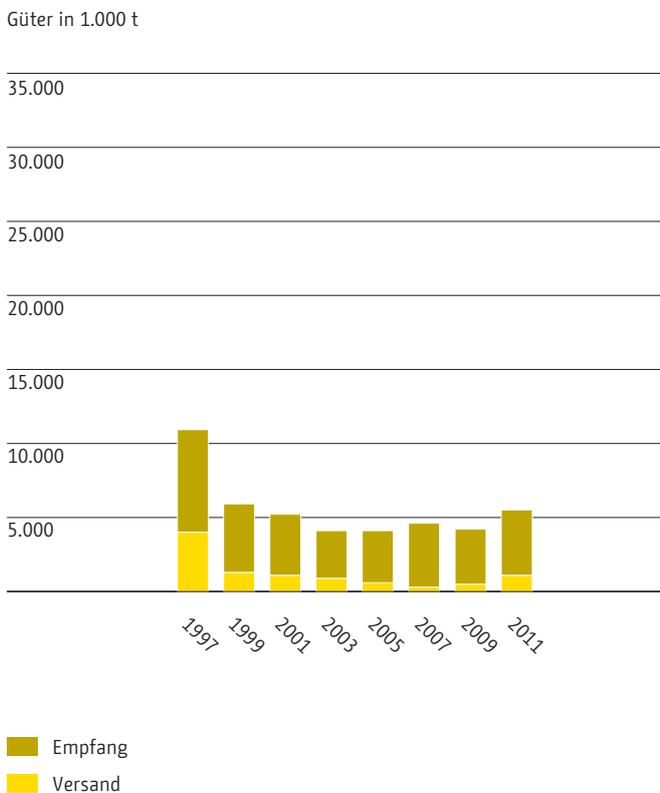
- Hafen
- Güterverkehrszentrum (GVZ) mit Anschluss an das Schienennetz
- Schienennetz der DB AG
- Nichtbundeseigene Bahnen und Privatbahnen (genutzt)
- Nichtbundeseigene Bahnen und Privatbahnen (z.Zt. nicht genutzt)

Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin  
 Inhaltliche Bearbeitung: LK Argus GmbH

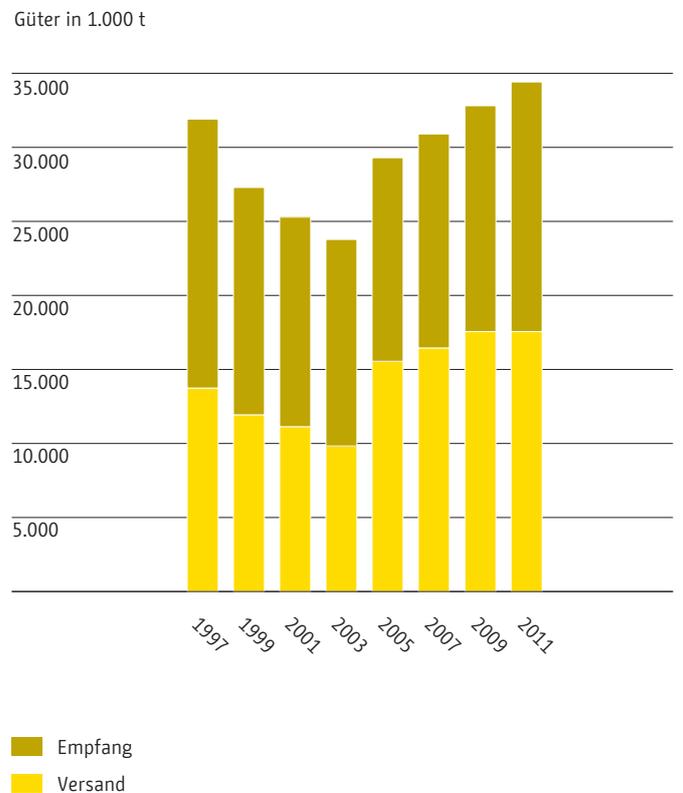
## Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Berlin und Brandenburg

	1997	1999	2001	2003	2005	2007	2009	2011
<b>Berlin insgesamt (in 1.000 t)</b>	<b>10.877</b>	<b>5.941</b>	<b>5.212</b>	<b>4.074</b>	<b>4.077</b>	<b>4.521</b>	<b>4.156</b>	<b>5.485</b>
Empfang	6.861	4.641	4.084	3.199	3.503	4.255	3.689	4.398
Versand	4.016	1.300	1.128	875	574	266	467	1.087
<b>Brandenburg insgesamt (in 1.000 t)</b>	<b>31.971</b>	<b>27.195</b>	<b>25.316</b>	<b>23.703</b>	<b>29.289</b>	<b>30.866</b>	<b>32.842</b>	<b>34.407</b>
Empfang	18.175	15.306	14.149	13.916	13.790	14.457	15.298	16.878
Versand	13.796	11.889	11.167	9.787	15.499	16.409	17.544	17.529

### Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Berlin

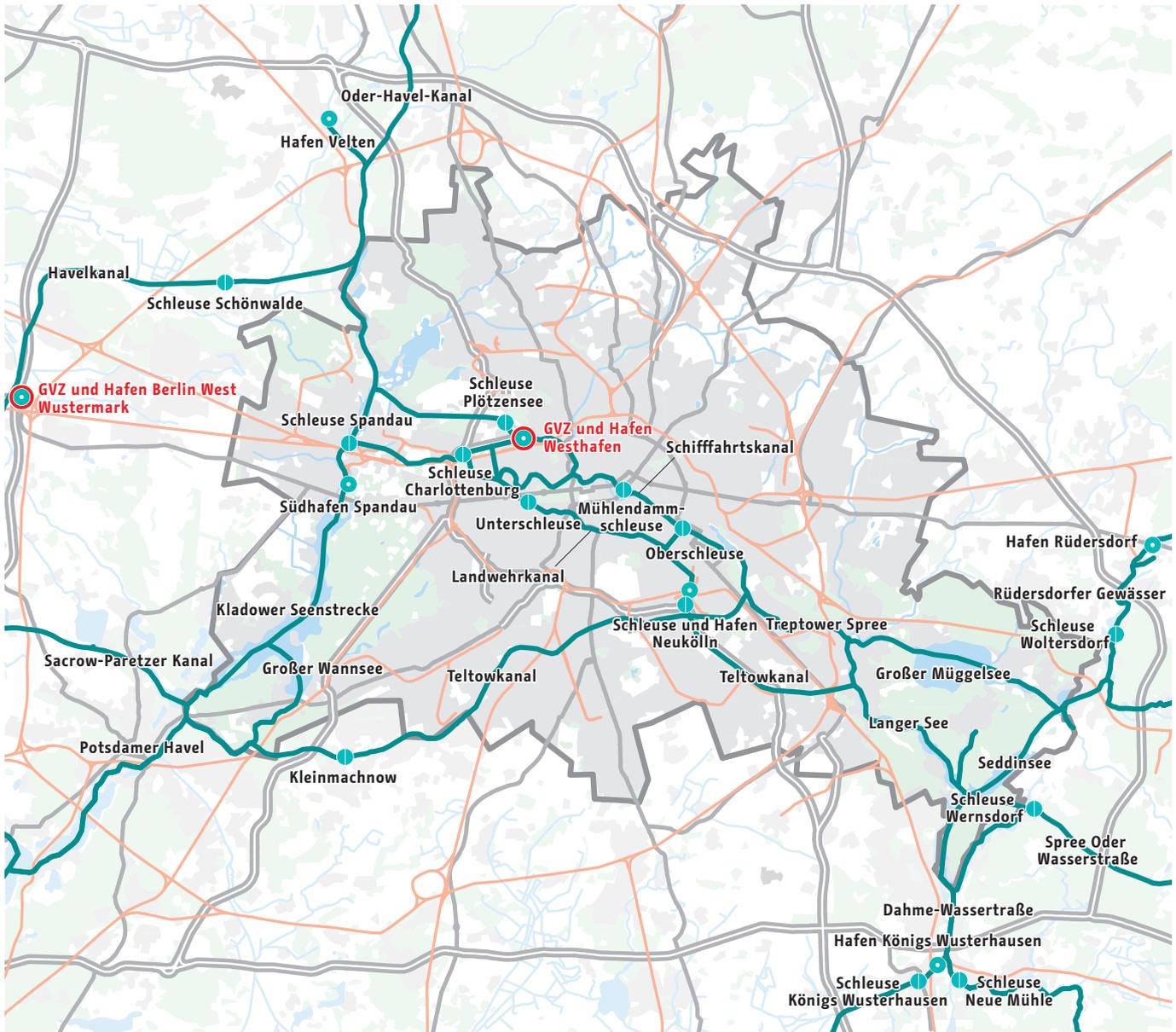


### Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Brandenburg



Quelle: Statistisches Bundesamt

## Wasserstraßen der Binnenschifffahrt (2012)



- Hafen
- Güterverkehrszentrum (GVZ) mit Anschluss an das Schienennetz
- Güterverkehrszentrum (GVZ) mit Hafenanschluss
- klassifiziertes Wasserstraßennetz
- Schienennetz des Güterverkehrs

Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin  
 Inhaltliche Bearbeitung: LK Argus GmbH

## Entwicklung des Güterverkehrs der Binnenschifffahrt von und nach Berlin

	1993	1995	1997	1999	2001	2003	2005	2007	2009	2011
<b>Güterverkehr der Binnenschifffahrt insgesamt (in 1.000 t)</b>	<b>8.981</b>	<b>8.708</b>	<b>7.840</b>	<b>5.180</b>	<b>4.054</b>	<b>2.929</b>	<b>3.490</b>	<b>3.681</b>	<b>3.218</b>	<b>3.532</b>
Empfang	6.151	6.581	5.842	4.353	3.844	2.826	3.276	3.411	3.073	3.338
Versand	2.830	2.127	1.998	827	210	103	214	270	145	194

Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

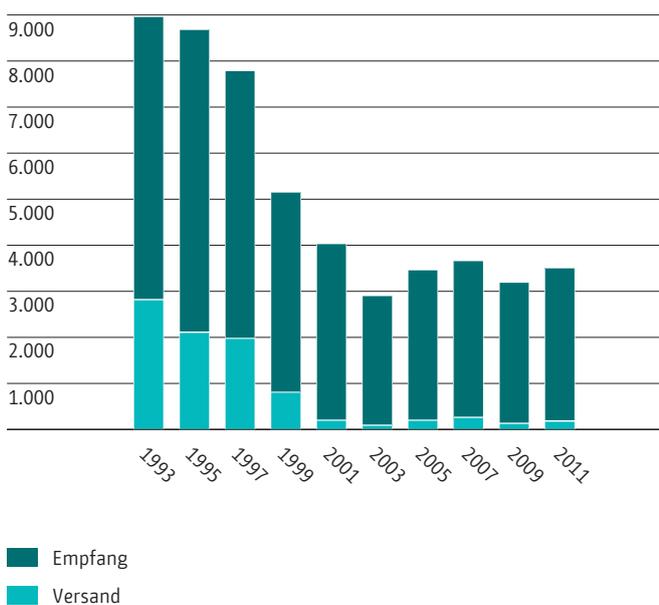
## Entwicklung des Güterverkehrs im Flugverkehr von und nach Berlin

	1993	1995	1997	1999	2001	2003	2005	2007	2009	2011
<b>Luftfrachtverkehr</b>										
Luftfracht an – ab (in t) <sup>1)</sup>	22.558	34.718	43.402	35.829	41.441	36.718	31.870	29.633	29.302	31.166
Luftpost insgesamt (in t)	24.966	22.088	19.034	16.366	16.179	14.712	12.075	9.214	5.630	667

<sup>1)</sup> einschließlich Weitertransport auf der Straße (Trucking)  
Quelle: Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Verkehrsstatistik

### Entwicklung des Güterverkehrs der Binnenschifffahrt von und nach Berlin

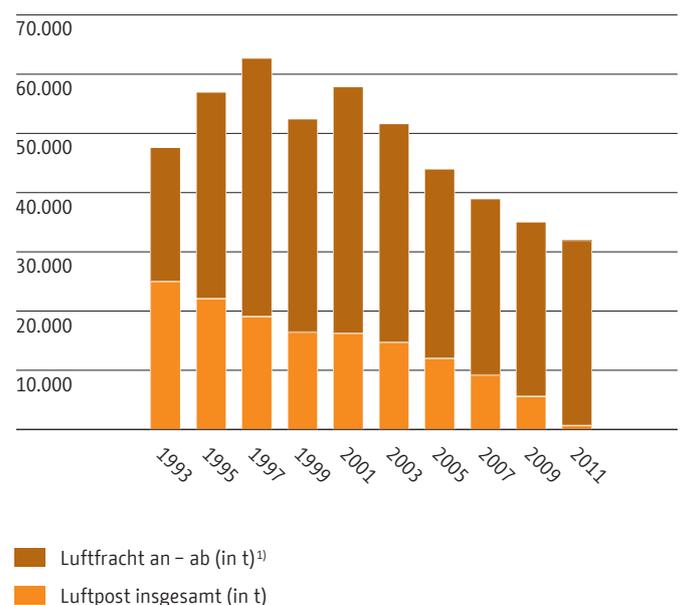
Güter in 1.000 t



Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

### Entwicklung des Güterverkehrs im Flugverkehr von und nach Berlin

Güter in t



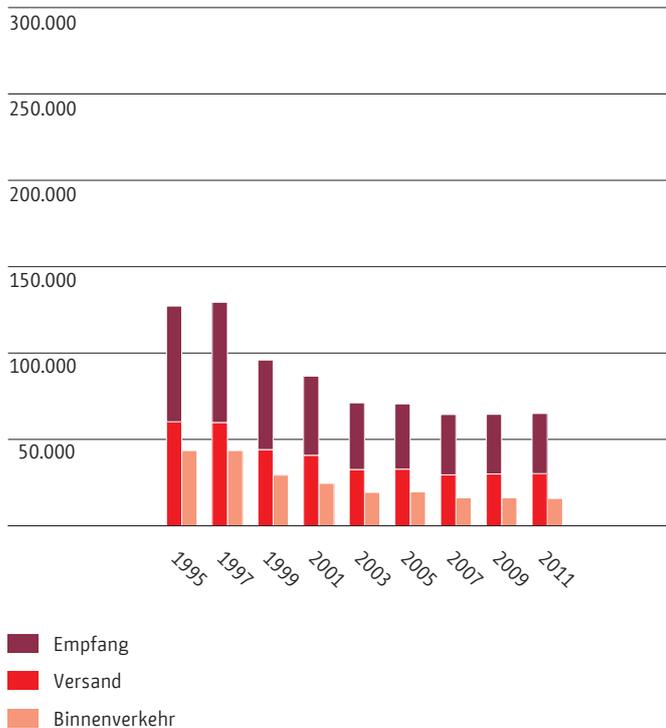
<sup>1)</sup> einschließlich Weitertransport auf der Straße (Trucking)  
Quelle: Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Verkehrsstatistik

## Entwicklung des Straßengüterverkehrs in Berlin und Brandenburg

	1995	1997	1999	2001	2003	2005	2007	2009	2011
<b>Berlin insgesamt (in 1.000 t)</b>	<b>126.989</b>	<b>129.159</b>	<b>95.785</b>	<b>85.761</b>	<b>71.134</b>	<b>70.683</b>	<b>64.459</b>	<b>64.633</b>	<b>65.160</b>
Empfang	66.781	69.346	51.607	45.669	38.412	37.692	34.842	34.491	34.775
Versand	60.208	59.813	44.178	40.092	32.722	32.991	29.617	30.142	30.385
Binnenverkehr Berlin	43.617	43.681	29.430	24.760	19.572	19.853	16.423	16.402	16.002
<b>Brandenburg insgesamt (in 1.000 t)</b>	<b>294.167</b>	<b>289.645</b>	<b>283.959</b>	<b>244.874</b>	<b>244.098</b>	<b>222.363</b>	<b>239.051</b>	<b>223.258</b>	<b>232.082</b>
Empfang	150.619	147.786	143.041	122.763	122.250	112.094	120.601	111.695	116.006
Versand	143.548	141.859	140.918	122.111	121.848	110.269	118.450	111.563	116.076
Binnenverkehr Brandenburg	114.379	109.109	105.911	86.764	85.149	73.569	79.880	73.655	74.321

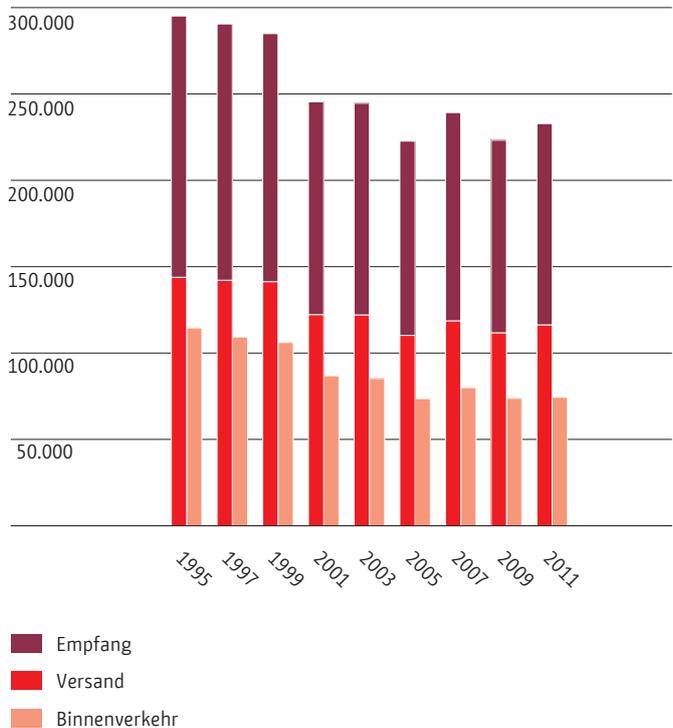
### Entwicklung des Straßengüterverkehrs in Berlin

Güter in 1.000 t



### Entwicklung des Straßengüterverkehrs in Brandenburg

Güter in 1.000 t



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt



# Verkehrssicherheit



Die Teilnahme am Verkehr soll möglichst sicher sein, und zwar für alle Bevölkerungsgruppen und Verkehrsarten. Auf den Berliner Straßen ist die Zahl der Verkehrsunfälle seit dem Jahr 1992 um rund 38.400 gesunken. Es geschehen jährlich aber immer noch rund 130.000 Verkehrsunfälle. Bei etwa jedem zehnten Unfall kommen Personen zu Schaden. Obwohl die Anzahl der Verunglückten in den vergangenen 20 Jahren um rund 23 % gesunken ist, sind das Verletzungsrisiko und der Anteil der Schwerverletzten vor allem für Fußgänger und Radfahrer hoch.



30 % der verletzten Unfallbeteiligten waren mit dem Rad unterwegs, obwohl nur ca. 13 % aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt wird. Mit dem Verkehrssicherheitsprogramm Berlin 2010 „Berlin Sicher Mobil“ wurde im Jahr 2005 der Rahmen für eine wirkungsvolle Verkehrssicherheitsarbeit geschaffen. Der jährlich erscheinende Verkehrssicherheitsbericht ist der zentrale Baustein zur Erfolgskontrolle und Nachsteuerung des Verkehrssicherheitsprogramms.

Weitergehende Informationen zur Verkehrssicherheit erhalten Sie

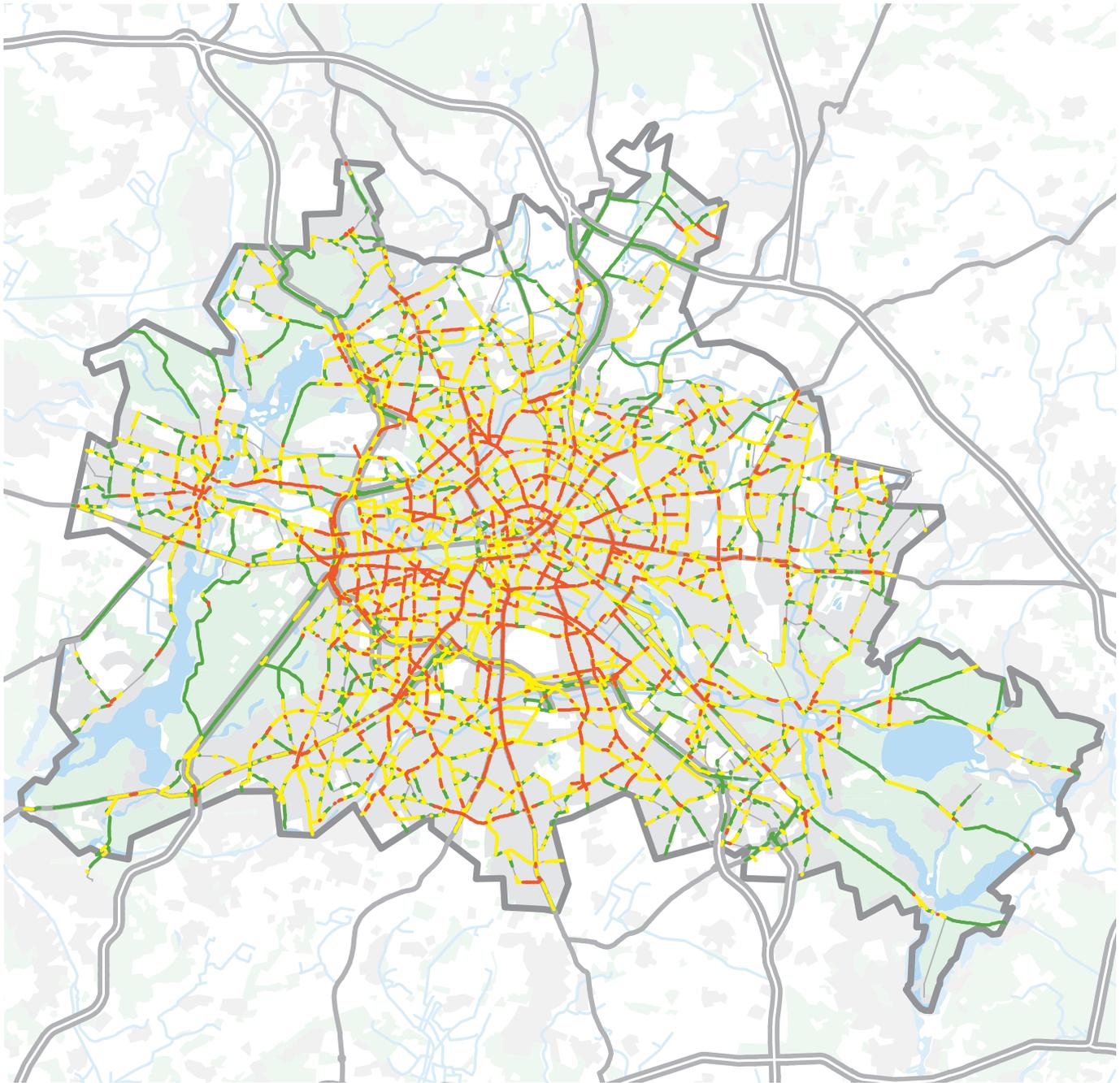
für Berlin unter [www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik\\_planung/sicherheit](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/sicherheit)

zur Arbeit der Träger der Verkehrssicherheitsarbeit unter [www.berlin-sicher-mobil.de](http://www.berlin-sicher-mobil.de)

zur Verbesserung des Verkehrsklimas unter [www.berlin-nimmt-ruecksicht.de](http://www.berlin-nimmt-ruecksicht.de)

zum Thema allgemein (Deutscher Verkehrssicherheitsrat) unter [www.dvr.de](http://www.dvr.de)

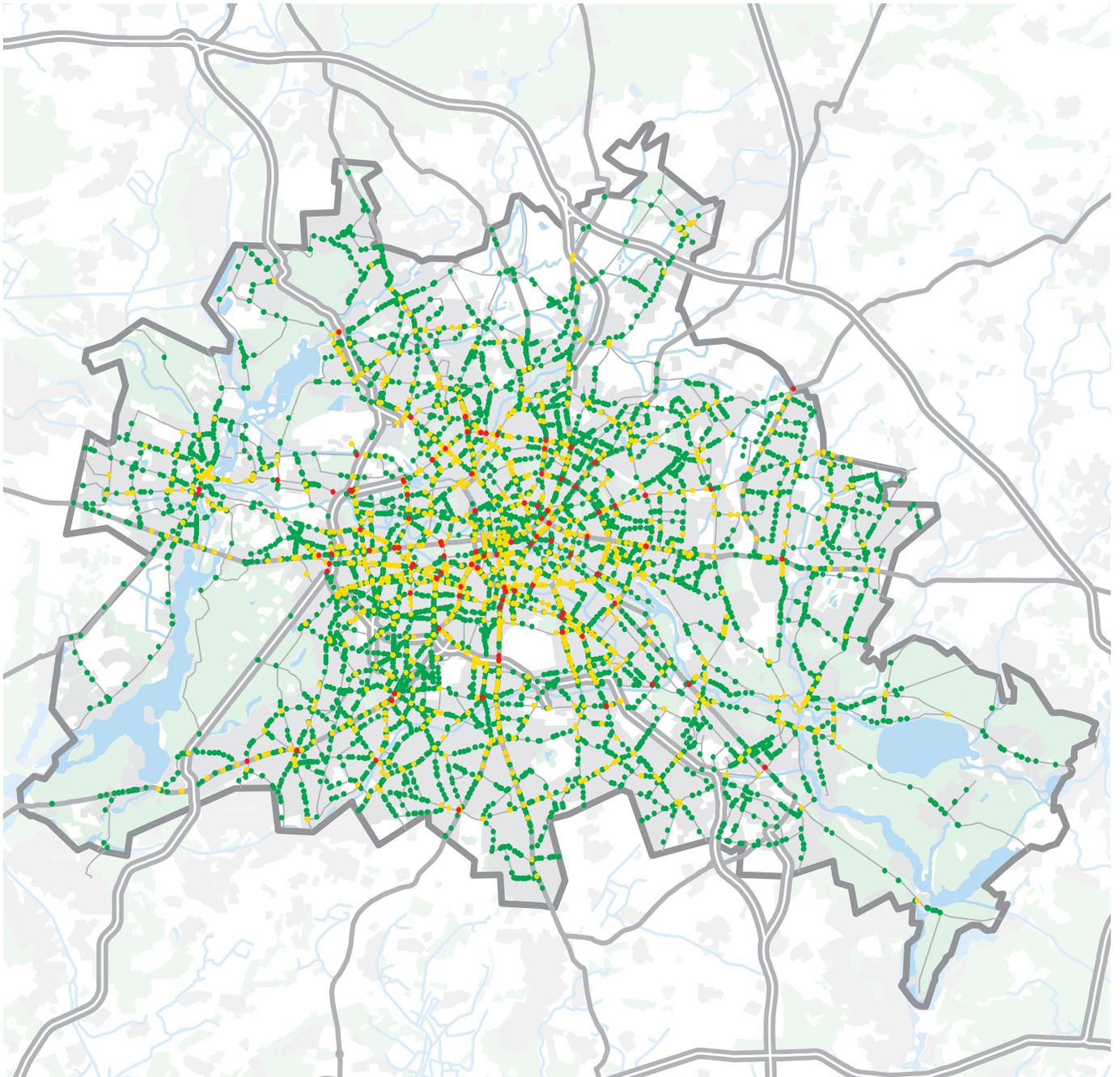
## Verkehrsunfälle im Hauptverkehrsstraßennetz auf der freien Strecke (2012)



Anzahl der Unfälle pro km

- 1 bis <10
- 10 bis <50
- $\geq 50$

Quellen: Berliner Polizeiliches Unfalldatenerfassungssystem, VU-Urs; Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin  
Inhaltliche Bearbeitung: LK Argus GmbH

**Verkehrsunfälle im Hauptverkehrsstraßennetz an den Knotenpunkten (2012)**

Anzahl der Unfälle

- 1 bis <10
- 10 bis <50
- $\geq 50$

Quellen: Berliner Polizeiliches Unfalldatenerfassungssystem, VU-Urs; Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin  
Inhaltliche Bearbeitung: LK Argus GmbH

## Entwicklung der Verkehrsunfälle nach Unfallarten und Schwere der Unfallfolgen

	1992	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2012
<b>Unfälle insgesamt</b>	<b>169.247</b>	<b>160.207</b>	<b>154.809</b>	<b>142.166</b>	<b>148.107</b>	<b>135.575</b>	<b>124.514</b>	<b>119.512</b>	<b>123.592</b>	<b>130.038</b>	<b>130.782</b>
Unfälle mit Sachschaden	150.909	143.020	138.726	126.672	131.921	121.002	110.780	105.524	108.695	117.477	116.516
Unfälle mit Personenschaden	18.338	17.187	16.083	15.494	16.186	14.573	13.734	13.988	14.897	12.561	14.266
<b>Verunglückte Personen insgesamt</b>	<b>21.996</b>	<b>20.726</b>	<b>19.394</b>	<b>18.665</b>	<b>19.547</b>	<b>17.604</b>	<b>16.599</b>	<b>16.757</b>	<b>17.685</b>	<b>14.801</b>	<b>16.895</b>
Getötete	184	149	120	85	89	82	70	74	55	44	42
Schwerverletzte	3.007	2.627	2.465	2.173	2.181	1.845	1.811	1.862	1.814	1.688	2.049
Leichtverletzte	18.805	17.950	16.809	16.407	17.277	15.677	14.718	14.821	15.816	13.069	14.804

## Entwicklung der Verkehrsunfälle nach Beteiligten<sup>1)</sup>

	1992	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2012
<b>Verunglückte Personen insgesamt</b>	<b>21.996</b>	<b>20.726</b>	<b>19.394</b>	<b>18.665</b>	<b>19.547</b>	<b>17.604</b>	<b>16.599</b>	<b>16.757</b>	<b>17.685</b>	<b>14.801</b>	<b>16.895</b>
<b>Getötete Personen insgesamt</b>	<b>184</b>	<b>149</b>	<b>120</b>	<b>85</b>	<b>89</b>	<b>82</b>	<b>70</b>	<b>74</b>	<b>55</b>	<b>44</b>	<b>42</b>
Fußgänger	83	74	52	34	33	33	34	33	30	24	17
Radfahrer	24	21	16	18	17	18	11	9	11	6	15
mot. Zweiradfahrer und Mitfahrer	24	19	11	10	15	11	10	17	10	9	6
Pkw/Lkw/Bus – Fahrer und Mitfahrer	53	34	40	22	23	20	15	15	4	5	3
Sonstige	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	1
<b>Schwer verletzte Personen insgesamt</b>	<b>3.007</b>	<b>2.627</b>	<b>2.465</b>	<b>2.173</b>	<b>2.181</b>	<b>1.845</b>	<b>1.811</b>	<b>1.862</b>	<b>1.814</b>	<b>1.688</b>	<b>2.049</b>
Fußgänger	1.115	967	836	685	659	570	528	483	505	459	529
Radfahrer	609	483	478	547	547	474	462	508	535	474	632
mot. Zweiradfahrer und Mitfahrer	361	346	350	330	350	374	347	444	388	365	439
Pkw/Lkw/Bus – Fahrer und Mitfahrer	907	813	784	594	613	415	445	416	380	377	430
Sonstige	15	18	17	17	12	12	29	11	6	13	19
<b>Leicht verletzte Personen insgesamt</b>	<b>18.805</b>	<b>17.950</b>	<b>16.809</b>	<b>16.407</b>	<b>17.277</b>	<b>15.677</b>	<b>14.718</b>	<b>14.821</b>	<b>15.816</b>	<b>13.069</b>	<b>14.804</b>
Fußgänger	2.703	2.518	2.421	2.065	1.964	1.911	1.711	1.721	1.743	1.558	1.729
Radfahrer	4.336	3.649	3.382	3.578	3.839	3.662	3.681	3.988	4.738	3.777	4.532
mot. Zweiradfahrer und Mitfahrer	1.814	1.854	1.722	1.956	2.230	1.802	1.772	2.009	2.356	1.762	1.894
Pkw/Lkw/Bus – Fahrer und Mitfahrer	9.751	9.738	9.073	8.618	9.025	8.095	7.377	6.885	6.778	5.769	6.418
Sonstige	201	191	211	190	219	207	177	218	201	203	231

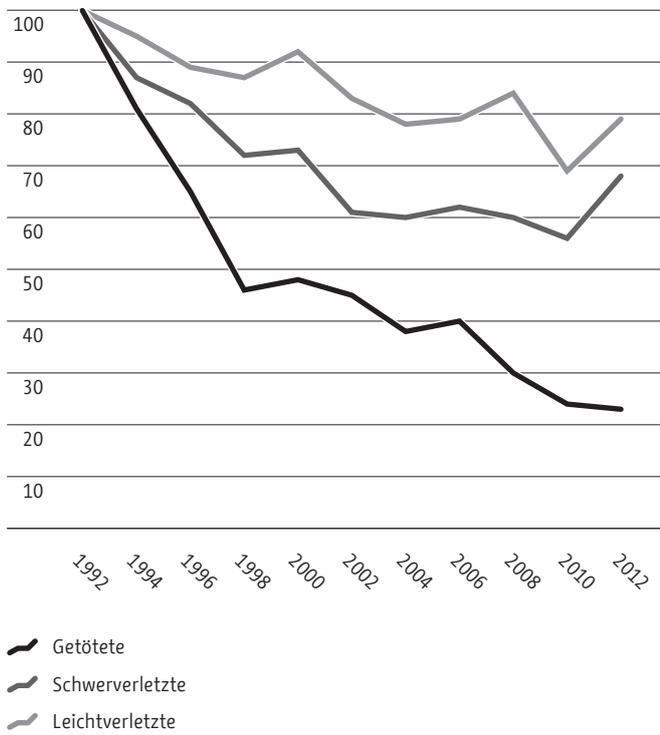
<sup>1)</sup> Die Bevölkerung für die Jahre 1992 bis 2010 basiert auf der alten Bevölkerungsfortschreibung.

Die Angaben für 2012 basieren auf der Bevölkerungsfortschreibung auf Grundlage des Zensus vom 9. Mai 2011. Es handelt sich um vorläufige Daten.

Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

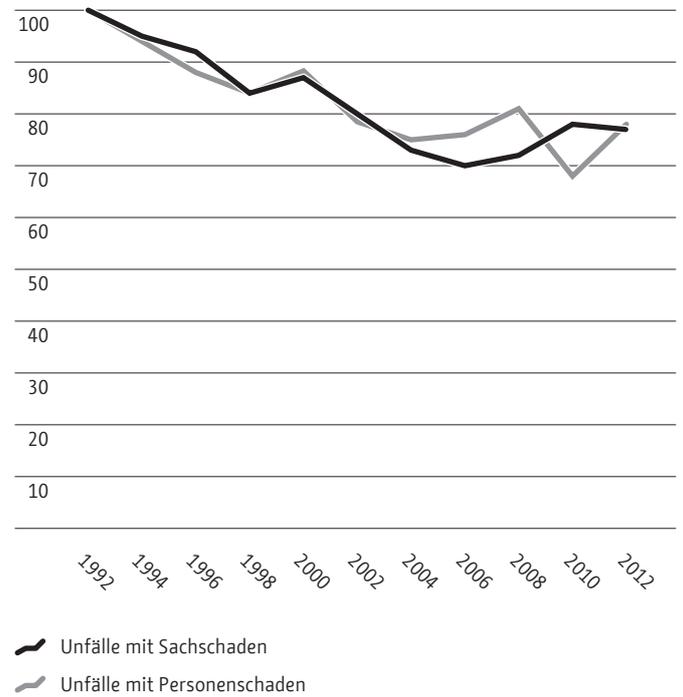
### Relative Entwicklung der Verunglückten

Relative Veränderung in Prozent (1992 = 100%)

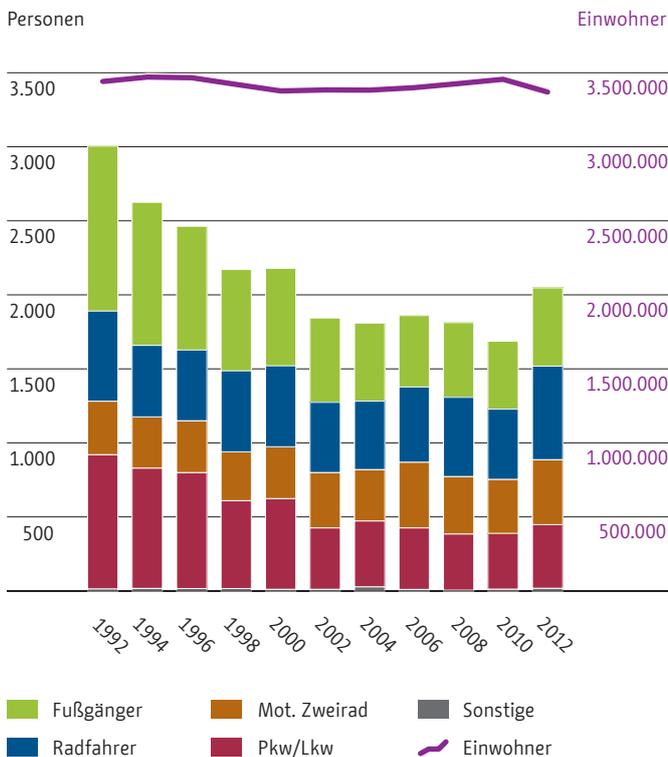


### Relative Entwicklung der Unfallschäden

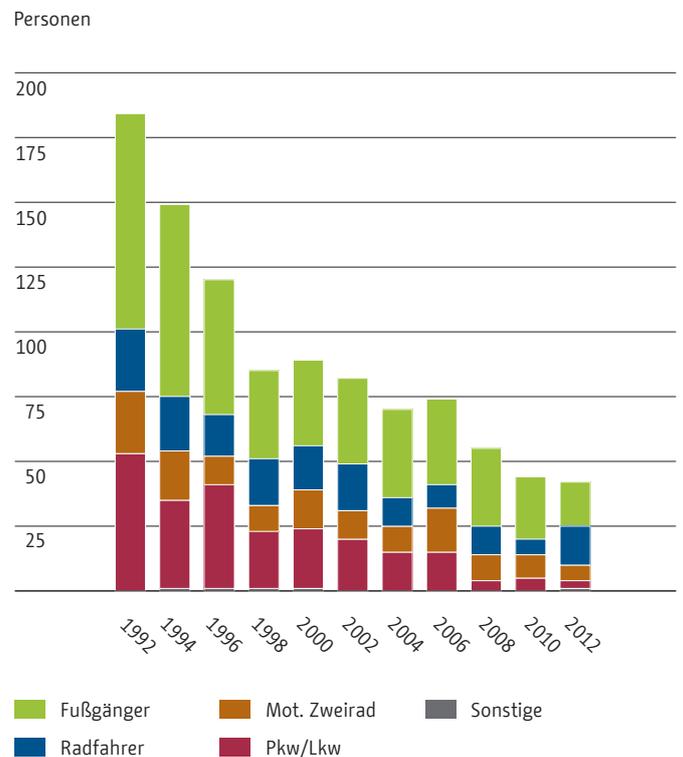
Relative Veränderung in Prozent (1992 = 100%)



### Entwicklung der Schwerverletzten nach Beteiligten



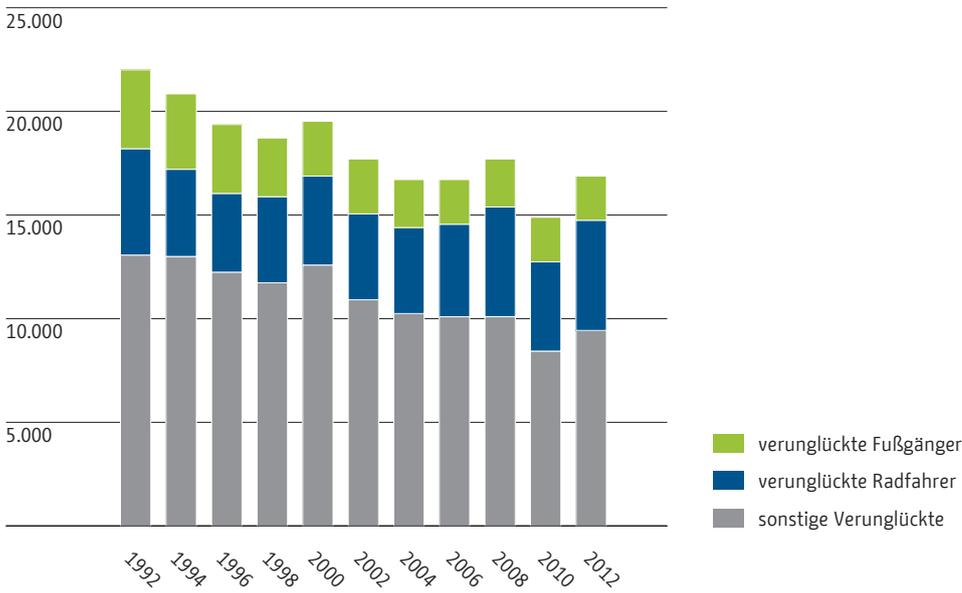
### Entwicklung der Getöteten nach Beteiligten



Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

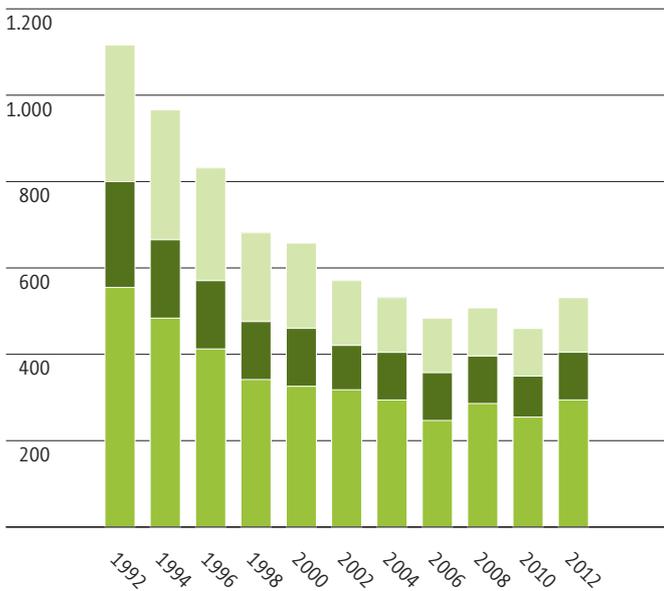
## Entwicklung der Anzahl der verunglückten Personen

Verunglückte Personen



## Entwicklung der Anzahl der schwer verletzten Fußgänger

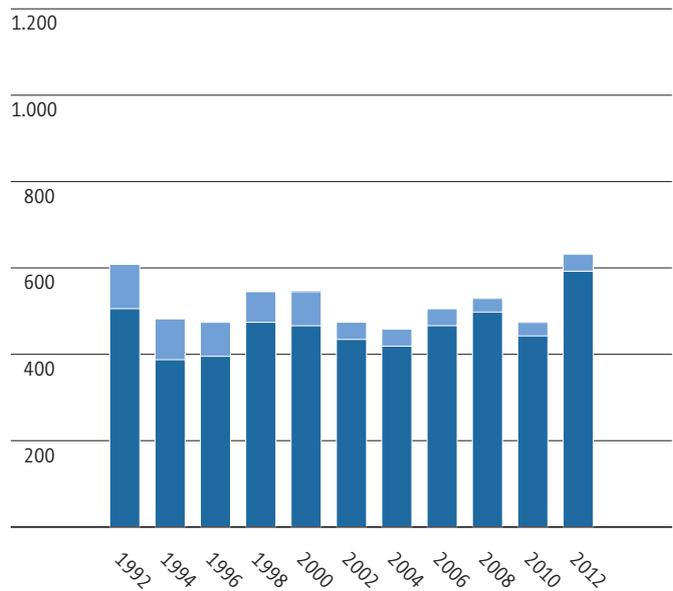
Schwer verletzte Fußgänger



- unter 15 Jahren
- über 65 Jahre
- sonstige Altersgruppen

## Entwicklung der Anzahl der schwer verletzten Radfahrer

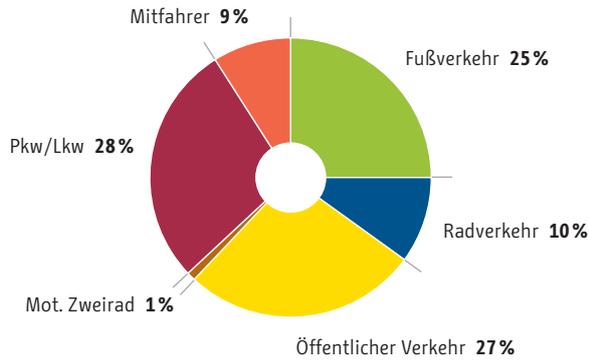
Schwer verletzte Radfahrer



- unter 15 Jahren
- sonstige Altersgruppen

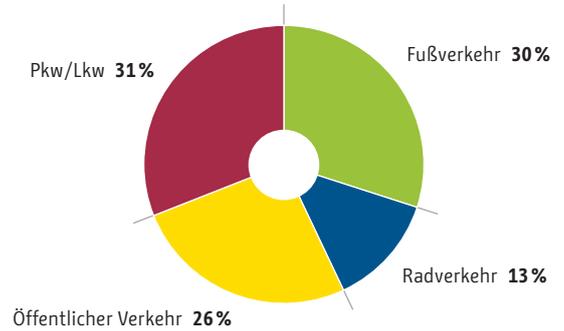
Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

### Wegeanteile nach Verkehrsmittelgruppen für den Verkehr innerhalb Berlins (1998)



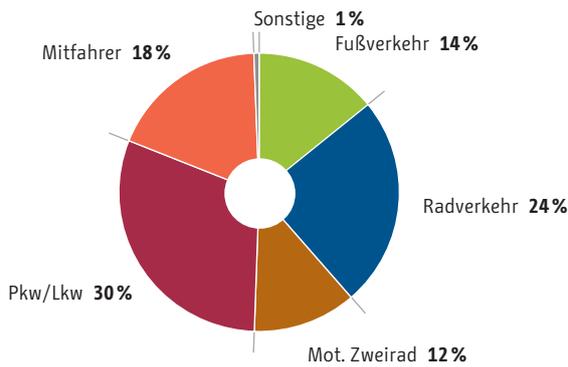
Quellen: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin; System repräsentativer Verkehrsbefragung (SRV)

### Wegeanteile nach Verkehrsmittelgruppen für den Verkehr innerhalb Berlins (2008)



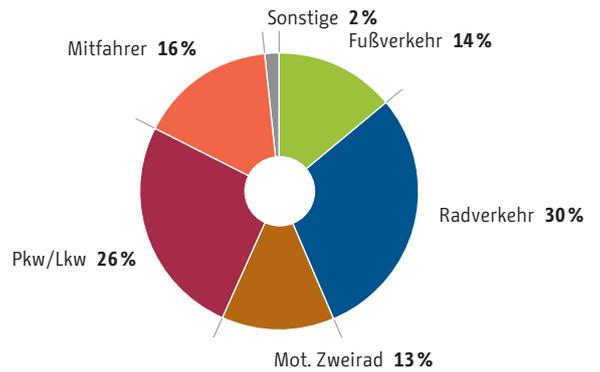
Quellen: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin; System repräsentativer Verkehrsbefragung (SRV)

### Anteil der Verunglückten nach Verkehrsmittel (2002–2004)



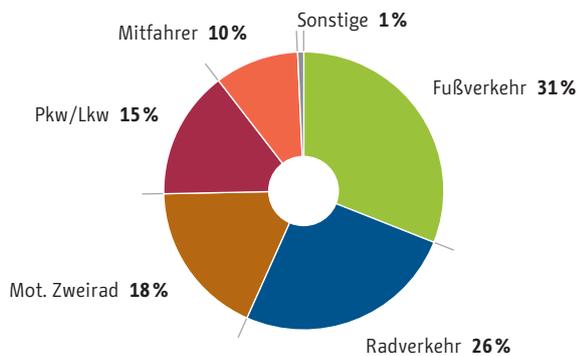
Quellen: Unfalldaten Polizei Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Verkehrssicherheitsbericht 2013

### Anteil der Verunglückten nach Verkehrsmittel (2010–2012)



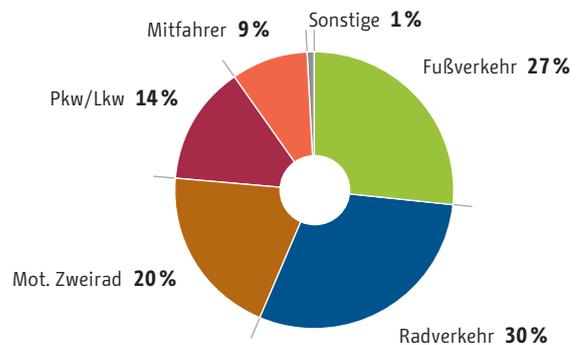
Quellen: Unfalldaten Polizei Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Verkehrssicherheitsbericht 2013

### Anteil der Schwerverletzten nach Verkehrsmittel (2002–2004)



Quellen: Unfalldaten Polizei Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Verkehrssicherheitsbericht 2013

### Anteil der Schwerverletzten nach Verkehrsmittel (2010–2012)



Quellen: Unfalldaten Polizei Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Verkehrssicherheitsbericht 2013

## Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Kindern im Alter von unter 15 Jahren

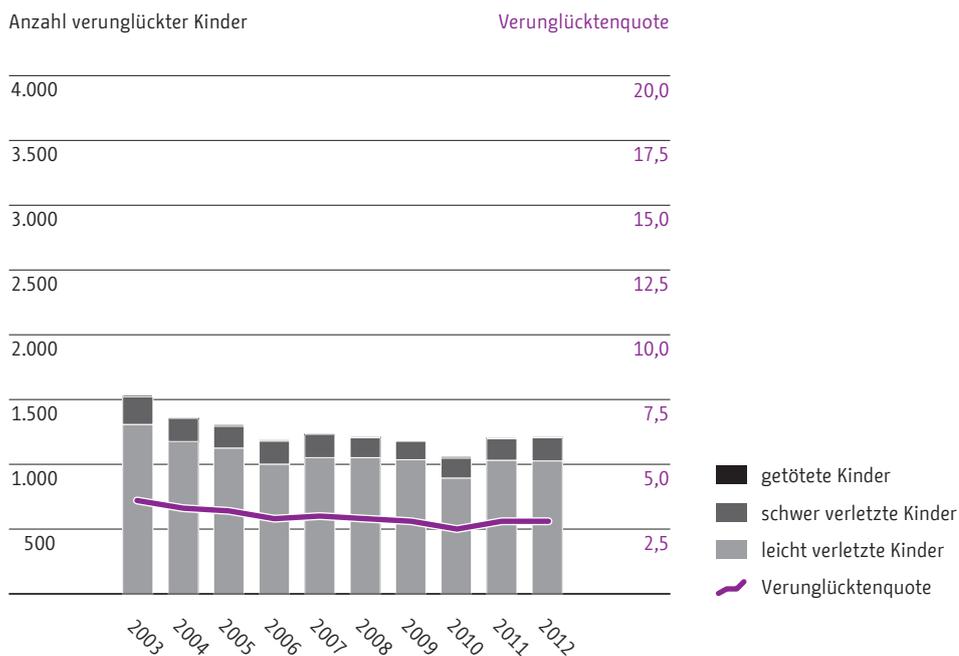
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Einwohneranzahl an Kindern (in 1.000)<sup>1)</sup></b>	422	412	405	404	406	411	417	425	426	434
<b>Verunglückte Kinder insgesamt</b>	1.523	1.354	1.297	1.180	1.231	1.205	1.177	1.051	1.197	1.205
Fußgänger	631	540	491	501	476	466	429	439	429	448
Radfahrer	466	441	438	342	379	374	379	302	384	359
getötete Kinder insgesamt	3	1	3	1	1	1	0	3	1	1
schwer verletzte Kinder insgesamt	213	178	169	178	179	153	142	154	165	178
leicht verletzte Kinder insgesamt	1.307	1.175	1.125	1.001	1.051	1.051	1.035	894	1.031	1.026
<b>Verunglücktenquote<sup>2)</sup></b>	<b>3,6</b>	<b>3,3</b>	<b>3,2</b>	<b>2,9</b>	<b>3,0</b>	<b>2,9</b>	<b>2,8</b>	<b>2,5</b>	<b>2,8</b>	<b>2,8</b>

<sup>1)</sup> Die Angaben für die Jahre 2011 und 2012 sind geschätzte Werte und basieren auf dem Zensus vom 9. Mai 2011

<sup>2)</sup> verunglückte Kinder pro 1.000 Kinder in Berlin

Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

## Entwicklung der Anzahl verunglückter Kinder im Alter von unter 15 Jahren



Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

## Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Jugendlichen im Alter von 15 bis unter 18 Jahren

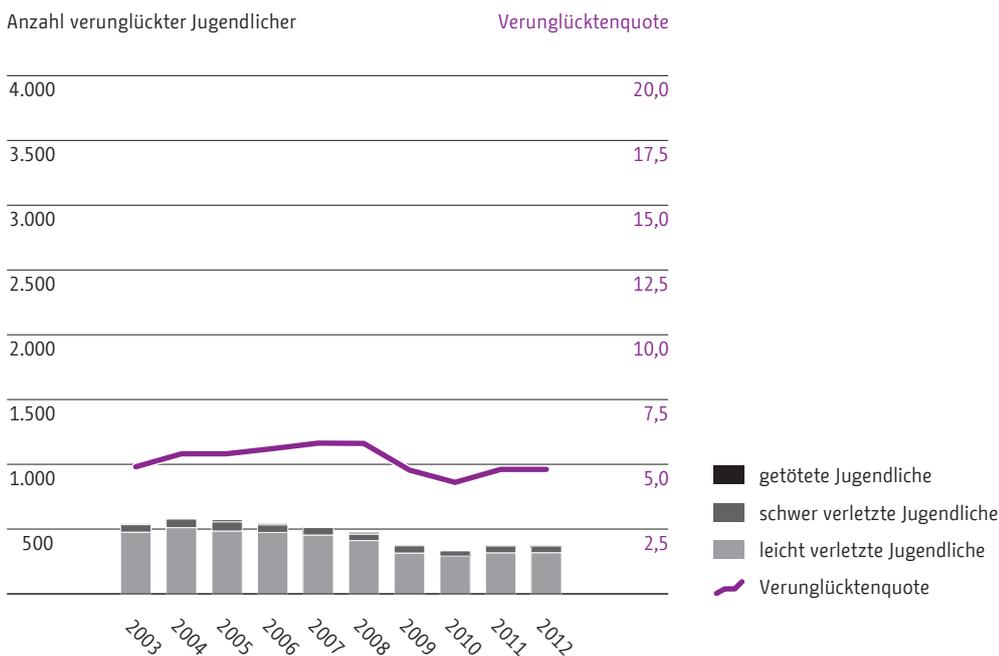
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Einwohneranzahl an Jugendlichen (in 1.000)<sup>1)</sup></b>	<b>108</b>	<b>107</b>	<b>105</b>	<b>96</b>	<b>88</b>	<b>80</b>	<b>78</b>	<b>76</b>	<b>75</b>	<b>78</b>
<b>Verunglückte Jugendliche insgesamt</b>	<b>536</b>	<b>578</b>	<b>565</b>	<b>536</b>	<b>513</b>	<b>464</b>	<b>374</b>	<b>333</b>	<b>370</b>	<b>370</b>
Fußgänger	113	137	118	123	133	110	77	72	89	88
Radfahrer	202	209	231	195	196	177	143	124	137	137
Mot. Zweirad	89	105	97	103	91	92	69	69	59	74
Pkw	120	114	102	96	84	79	76	61	77	65
getötete Jugendliche insgesamt	1	0	8	2	0	2	1	0	1	1
schwer verletzte Jugendliche insgesamt	58	66	71	59	58	50	57	41	51	50
leicht verletzte Jugendliche insgesamt	477	512	486	475	455	412	316	292	318	319
<b>Verunglücktenquote<sup>2)</sup></b>	<b>4,9</b>	<b>5,4</b>	<b>5,4</b>	<b>5,6</b>	<b>5,8</b>	<b>5,8</b>	<b>4,8</b>	<b>4,3</b>	<b>4,8</b>	<b>4,8</b>

<sup>1)</sup> Die Angaben für die Jahre 2011 und 2012 sind geschätzte Werte und basieren auf dem Zensus vom 9. Mai 2011

<sup>2)</sup> verunglückte Jugendliche pro 1.000 Jugendliche in Berlin

Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

## Entwicklung der Anzahl verunglückter Jugendlicher im Alter von 15 bis unter 18 Jahren



Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

## Entwicklung der Verkehrsunfälle mit jungen Erwachsenen im Alter von 18 bis unter 25 Jahren

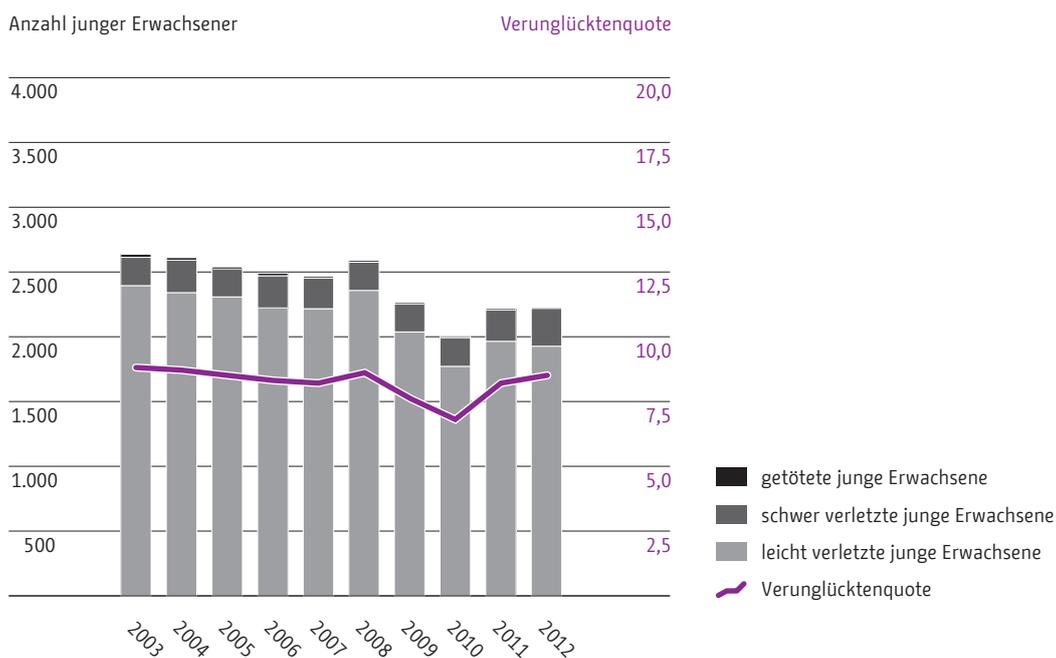
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Einwohneranzahl an jungen Erwachsenen (in 1.000)<sup>1)</sup></b>	300	299	298	298	299	301	297	293	269	262
<b>Verunglückte junge Erwachsene insgesamt</b>	2.623	2.599	2.529	2.479	2.459	2.580	2.255	1.995	2.211	2.222
Fußgänger	262	247	263	243	252	269	215	223	247	252
Radfahrer	536	524	533	519	460	609	492	416	481	502
Mot. Zweirad	356	349	383	465	528	535	429	433	477	477
Pkw	1.402	1.411	1.257	1.183	1.140	1.108	987	883	766	439
getötete junge Erwachsene insgesamt	12	10	8	10	7	7	6	5	6	4
schwer verletzte junge Erwachsene insgesamt	218	250	215	248	237	217	215	219	241	292
leicht verletzte junge Erwachsene insgesamt	2.393	2.339	2.306	2.221	2.215	2.356	2.034	1.771	1.964	1.926
<b>Verunglücktenquote<sup>2)</sup></b>	<b>8,8</b>	<b>8,7</b>	<b>8,5</b>	<b>8,3</b>	<b>8,2</b>	<b>8,6</b>	<b>7,6</b>	<b>6,8</b>	<b>8,2</b>	<b>8,5</b>

<sup>1)</sup> Die Angaben für die Jahre 2011 und 2012 sind geschätzte Werte und basieren auf dem Zensus vom 9. Mai 2011

<sup>2)</sup> verunglückte junge Erwachsene pro 1.000 jungen Erwachsenen in Berlin

Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

## Entwicklung der Anzahl verunglückter junger Erwachsener im Alter von 18 bis unter 25 Jahren



Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

## Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Senioren im Alter von über 65 Jahren

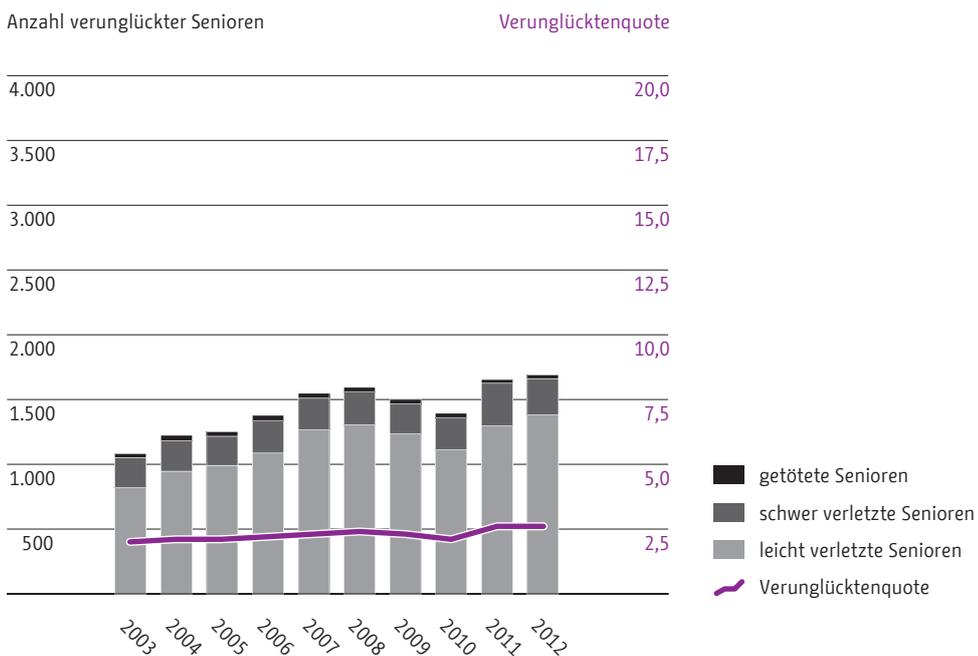
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Einwohneranzahl an Senioren (in 1.000)<sup>1)</sup></b>	541	562	585	610	627	645	659	661	635	643
<b>Verunglückte Senioren insgesamt</b>	1.070	1.208	1.235	1.362	1.533	1.579	1.487	1.379	1.642	1.677
Fußgänger	348	354	358	378	394	366	365	356	376	417
Radfahrer	213	246	271	337	390	429	388	351	426	449
getötete Senioren insgesamt	17	25	18	24	22	18	20	18	16	16
schwer verletzte Senioren insgesamt	231	236	225	250	244	255	231	247	329	279
leicht verletzte Senioren insgesamt	822	947	992	1.088	1.267	1.306	1.236	1.114	1.297	1.382
<b>Verunglücktenquote<sup>2)</sup></b>	2,0	2,1	2,1	2,2	2,4	2,4	2,3	2,1	2,6	2,6

<sup>1)</sup> Die Angaben für die Jahre 2011 und 2012 sind geschätzte Werte und basieren auf dem Zensus vom 9. Mai 2011

<sup>2)</sup> verunglückte Senioren pro 1.000 Senioren in Berlin

Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

## Entwicklung der Anzahl verunglückter Senioren im Alter von über 65 Jahren



Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

## Überdurchschnittliche Risikopotentiale im Unfallgeschehen in den einzelnen Stadtbezirken im Zusammenhang von Alter und Verkehrsteilnahme<sup>1)</sup>

	Charlottenburg-Wilmersdorf	Friedrichshain-Kreuzberg	Lichtenberg	Marzahn-Hellersdorf	Mitte	Neukölln	Pankow	Reinickendorf	Spandau	Steglitz-Zehlendorf	Tempelhof-Schöneberg	Treptow-Köpenick
<b>Verunglückte Kinder im Alter von 0 bis 5 Jahren</b>												
Fußgänger		■			■	□						
<b>Verunglückte Kinder im Alter von 6 bis 10 Jahren</b>												
Fußgänger		□			□	□						□
Radfahrer				□			□					□
<b>Verunglückte Kinder im Alter von 11 bis 14 Jahren</b>												
Fußgänger							□					□
Radfahrer							□		□			□
<b>Verunglückte Jugendliche im Alter von 15 bis 17 Jahren</b>												
Fußgänger					□							□
Radfahrer						■			□			■
Mot. Zweirad							□	□	□	□		□
<b>Verunglückte junge Erwachsene im Alter von 18 bis 24 Jahren</b>												
Fußgänger	■				■							
Radfahrer	□	□			■		□					
Mot. Zweirad	■				□							
Pkw	■											

- Besonders hohes Risikopotenzial (Werte langjährig mindestens 50% über dem gesamtstädtischen Durchschnitt)
- Erhöhtes Risikopotenzial (Werte langjährig 20–49% über dem gesamtstädtischen Durchschnitt)

	Charlottenburg-Wilmersdorf	Friedrichshain-Kreuzberg	Lichtenberg	Marzahn-Hellersdorf	Mitte	Neukölln	Pankow	Reinickendorf	Spandau	Steglitz-Zehlendorf	Tempelhof-Schöneberg	Treptow-Köpenick
<b>Verunglückte Erwachsene im Alter von 25 bis 64 Jahren</b>												
Fußgänger	□	□		■								
Radfahrer	□	■		■								
Mot. Zweirad	□			■								
Pkw	■			□								
<b>Verunglückte Senioren im Alter von 65 bis 74 Jahren</b>												
Fußgänger	□	■		■								
Radfahrer	□											■
Mot. Zweirad	■			□				□	□	□		
Pkw	□											
<b>Verunglückte Senioren im Alter von über 74 Jahren</b>												
Fußgänger		□		□								
Radfahrer								□				■
Pkw								□		□		

- Besonders hohes Risikopotenzial (Werte langjährig mindestens 50% über dem gesamtstädtischen Durchschnitt)
- Erhöhtes Risikopotenzial (Werte langjährig 20-49% über dem gesamtstädtischen Durchschnitt)

<sup>1)</sup> Die Tabelle stellt auf Basis der Mittelwerte der Jahre 2000 bis 2012 dar, welche Stadtbezirke im Kontext von Altersgruppen und Verkehrsteilnahme ein erhöhtes Risikopotential aufweisen.

# Luftqualität und Klimaschutz



Auch wenn die Berliner Luft in den letzten Jahren deutlich besser geworden ist, wird ihre Qualität weiterhin durch den motorisierten Straßenverkehr beeinträchtigt, der sowohl lokal wirksame gesundheitsschädliche Schadstoffe wie Feinstaub ( $PM_{10}$ ) und Stickstoffdioxid ( $NO_2$ ) ausstößt, als auch das global wirkende Treibhausgas Kohlendioxid ( $CO_2$ ). Der EU-Grenzwert für die über das Jahr gemittelte Feinstaubbelastung wird in Berlin seit 2004 unterschritten. Allerdings treten noch Überschreitungen des strengeren 24-Stunden-Grenzwertes auf.



Ein wesentlicher Schritt zur Minderung der Schadstoffbelastung war die Einführung der Umweltzone im Jahr 2008. Mit der 1. Stufe der Umweltzone konnten die Dieselrußemissionen bereits um ca. 35% und die Stickoxidemissionen um etwa 19% gesenkt werden.

Obwohl in den letzten 10 Jahren ein leichter Abwärtstrend erkennbar ist, verursacht der Verkehr weiterhin rund ein Viertel der klimarelevanten CO<sub>2</sub>-Emissionen in Berlin.

Weitergehende Informationen erhalten Sie

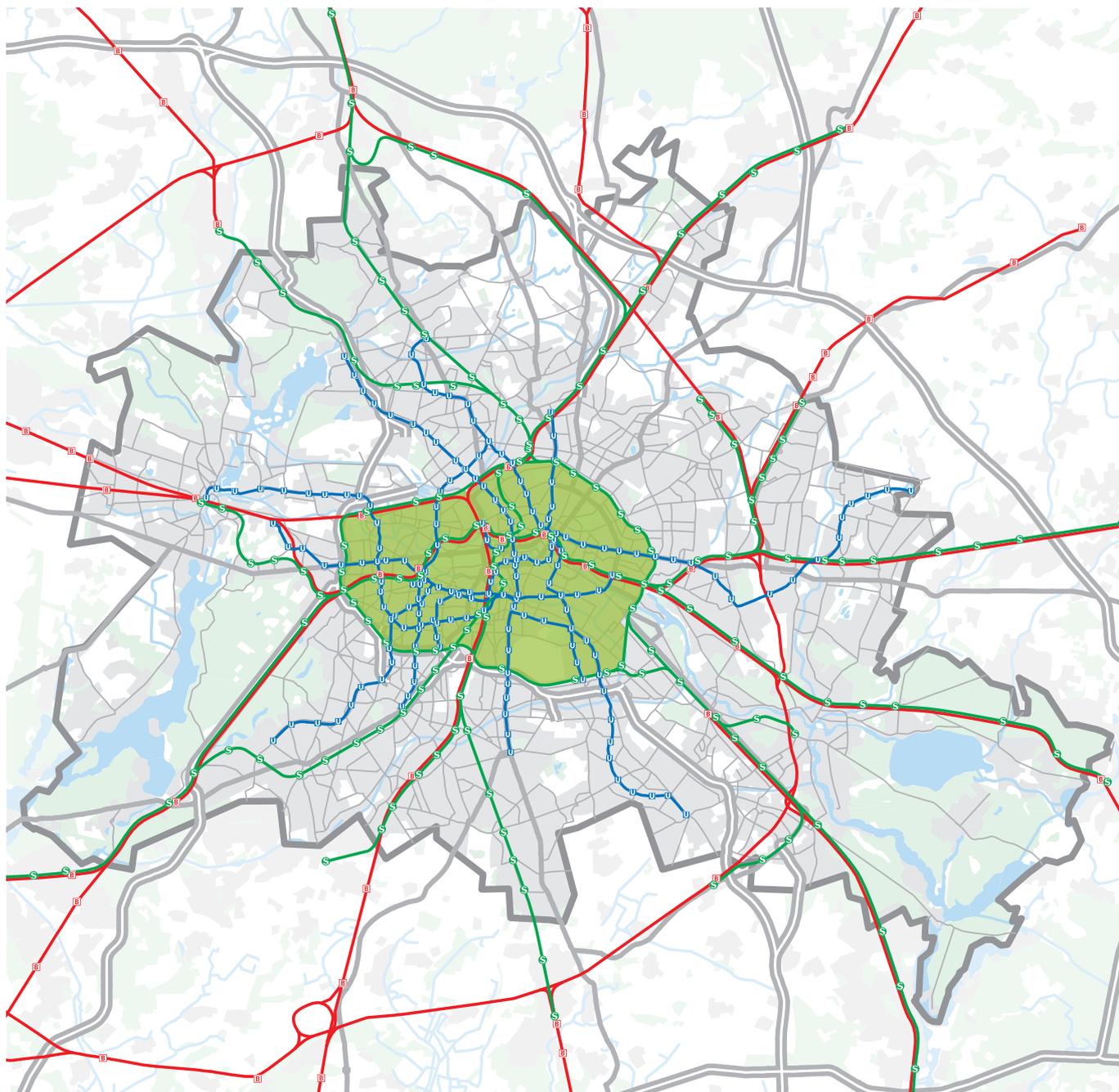
zur Berliner Luftqualität, Luftreinhalteplanung und Umweltzone unter [www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/luftqualitaet/](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/luftqualitaet/)

zum Berliner Klimaschutzkonzept unter [www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/klimaschutz](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/klimaschutz)

zur Klimaschutzkampagne „Kopf an: Motor aus“ unter [www.kopf-an.de](http://www.kopf-an.de)

zu bundesweit aktuellen Luftqualitätsdaten unter [www.env-it.de/umweltbundesamt/luftdaten](http://www.env-it.de/umweltbundesamt/luftdaten)

## Umweltzone Berlin



-  U-Bahn
-  S-Bahn
-  Regionalbahn
-  Umweltzone (Einfahrt nur mit grüner Plakette)

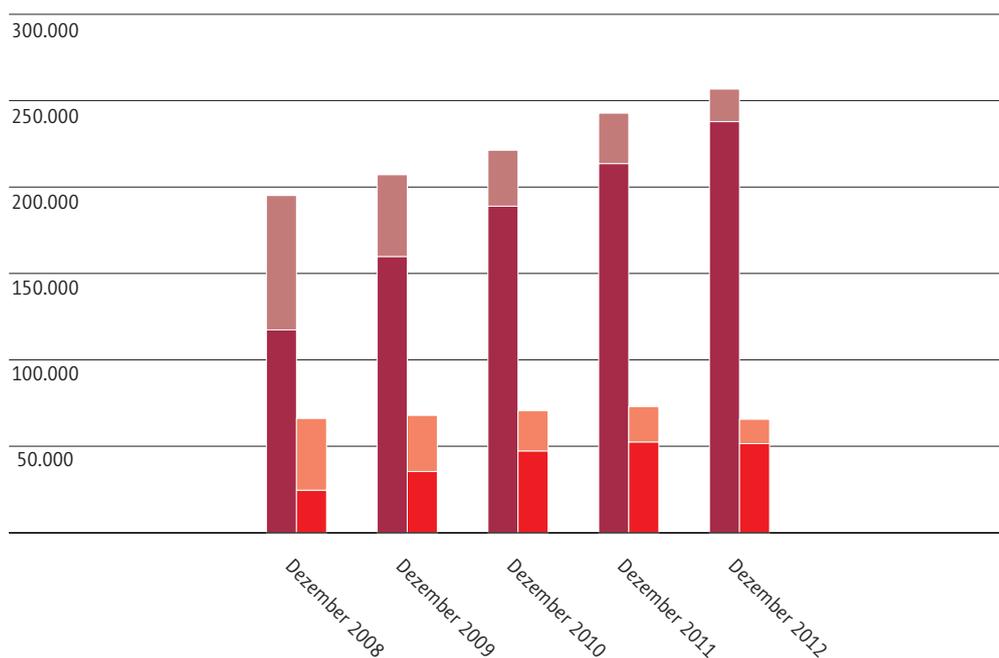
Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin  
Inhaltliche Bearbeitung: LK Argus GmbH

## Nachrüstung von Dieselfahrzeugen mit Partikelfiltern<sup>1)2)3)</sup>

	Dezember 2008	Dezember 2009	Dezember 2010	Dezember 2011	Dezember 2012
<b>Pkw</b>	<b>194.432</b>	<b>206.388</b>	<b>220.505</b>	<b>241.896</b>	<b>255.786</b>
ohne Partikelfilter <sup>4)</sup>	77.455	47.108	32.233	29.045	18.742
mit und ohne <sup>5)</sup> Partikelfilter	116.977	159.280	188.272	212.851	237.044
<b>Lkw</b>	<b>65.885</b>	<b>67.640</b>	<b>70.325</b>	<b>72.729</b>	<b>65.419</b>
ohne Partikelfilter <sup>4)</sup>	41.342	32.301	23.138	20.371	14.015
mit und ohne <sup>5)</sup> Partikelfilter	24.543	35.339	47.187	52.358	51.404

## Nachrüstung von Dieselfahrzeugen mit Partikelfiltern<sup>1)2)3)</sup>

Anzahl an Nachrüstungen



Pkw ohne Partikelfilter<sup>4)</sup>
 Lkw ohne Partikelfilter<sup>4)</sup>  
 Pkw mit und ohne<sup>5)</sup> Partikelfilter
  Lkw mit und ohne<sup>5)</sup> Partikelfilter

<sup>1)</sup> Angaben für in Berlin zugelassene Fahrzeuge

<sup>2)</sup> Seit dem 01.01.2008 gilt die Umweltzone. Es dürfen Fahrzeuge mit roter, gelber und grüner Plakette in die Umweltzone einfahren.

<sup>3)</sup> Verschärfung der Regelungen: seit dem 01.01.2010 dürfen nur noch Fahrzeuge mit grüner Plakette in die Umweltzone einfahren.

<sup>4)</sup> Dieselfahrzeuge, die aufgrund ihrer Schadstoffgruppe eine gelbe oder rote Plakette erhalten.

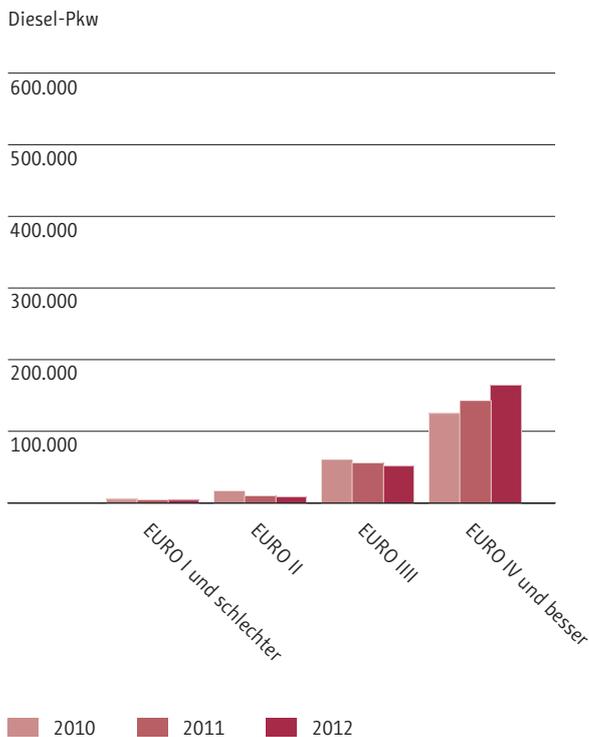
<sup>5)</sup> Dieselfahrzeuge, die aufgrund ihrer Schadstoffgruppe auch ohne Partikelfilter eine grüne Plakette erhalten.

Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin

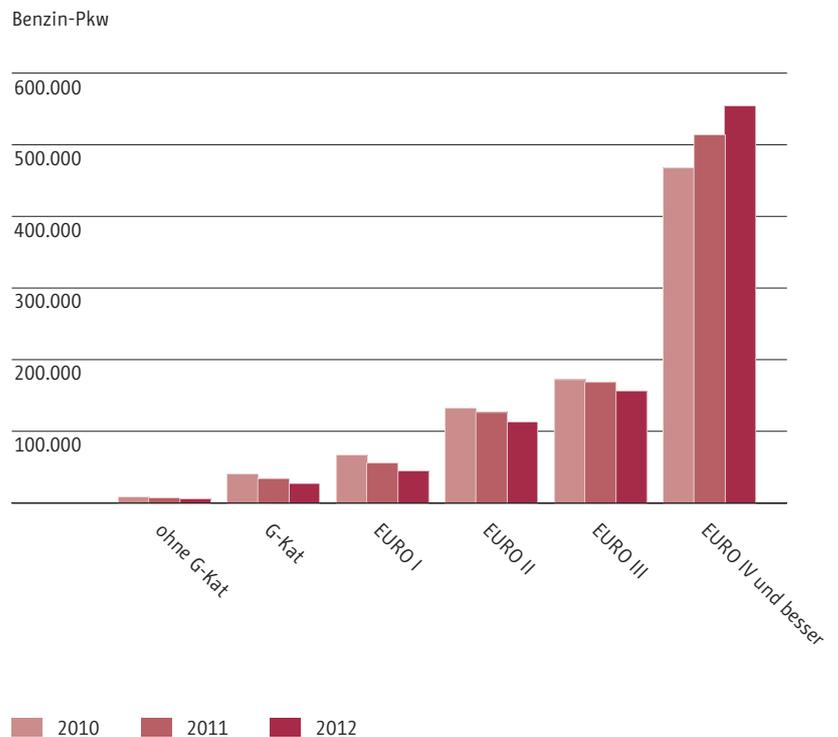
## Entwicklung der Pkw-Einstufung nach Abgasstandard

	2010	2011	2012
<b>Diesel-Pkw gesamt</b>	<b>200.827</b>	<b>208.646</b>	<b>223.531</b>
EURO I und schlechter	3.405	2.649	2.216
EURO II	13.398	9.258	7.678
EURO III	60.037	54.896	50.617
EURO IV und besser	123.987	141.843	163.020
<b>Benzin-Pkw gesamt</b>	<b>879.992</b>	<b>897.713</b>	<b>893.351</b>
ohne G-Kat	6.420	5.406	3.601
G-Kat	40.085	33.469	26.586
EURO I	66.000	55.213	44.136
EURO II	131.369	125.300	112.240
EURO III	171.024	167.044	155.286
EURO IV und besser	465.094	511.281	551.502

### Entwicklung der Einstufung von Diesel-Pkw nach Abgasstandard



### Entwicklung der Einstufung von Benzin-Pkw nach Abgasstandard



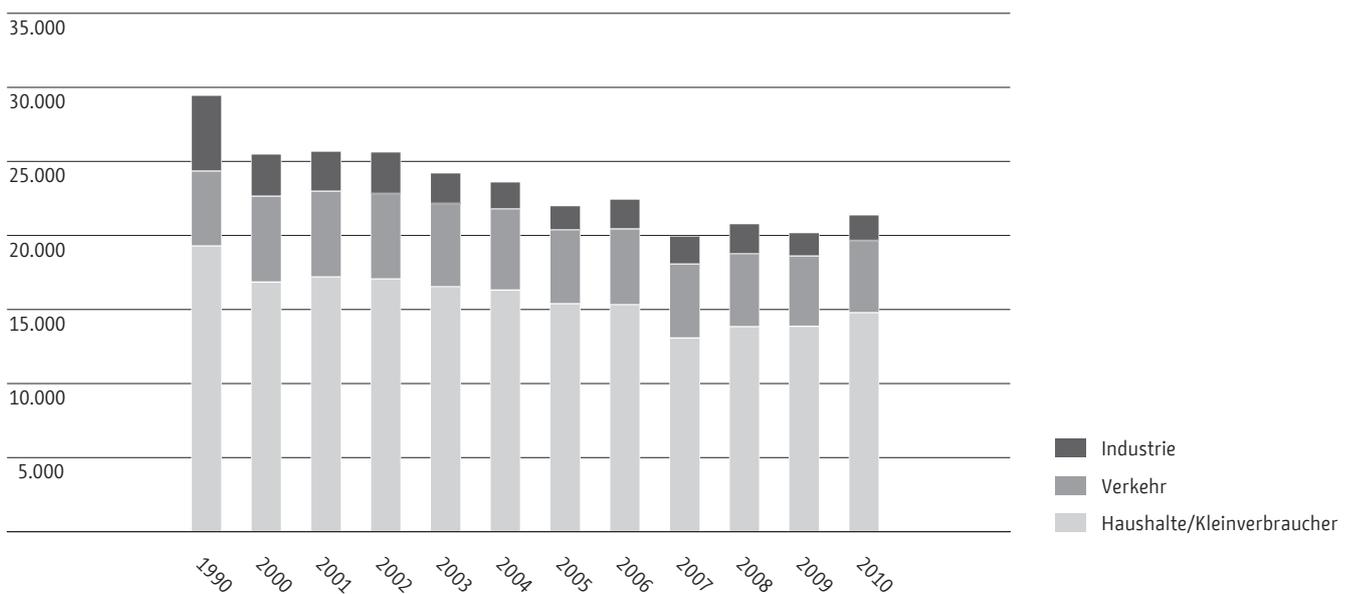
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

## Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Endenergieverbrauch (Verursacherbilanz) nach Emittentensektoren

	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen insgesamt (in 1.000 t)</b>	<b>29.331</b>	<b>25.388</b>	<b>25.577</b>	<b>25.527</b>	<b>24.119</b>	<b>23.515</b>	<b>21.917</b>	<b>22.355</b>	<b>19.947</b>	<b>20.708</b>	<b>20.106</b>	<b>21.299</b>
Industrie	5.090	2.843	2.697	2.799	2.060	1.808	1.618	2.000	1.959	2.012	1.579	1.724
Verkehr	5.038	5.768	5.758	5.742	5.580	5.467	4.973	5.085	4.964	4.908	4.718	4.850
Straßenverkehr	3.660	4.108	4.051	3.942	3.816	3.823	3.593	3.473	3.394	3.368	3.347	3.387
Schienenverkehr	975	832	828	957	905	800	463	629	581	538	514	496
Binnenschifffahrt	35	29	29	25	25	29	32	28	17	14	28	25
Luftfahrt	368	799	850	818	834	815	885	955	972	989	828	941
Haushalte/Kleinverbraucher	19.203	16.777	17.122	16.986	16.479	16.240	15.326	15.270	13.024	13.788	13.809	14.725

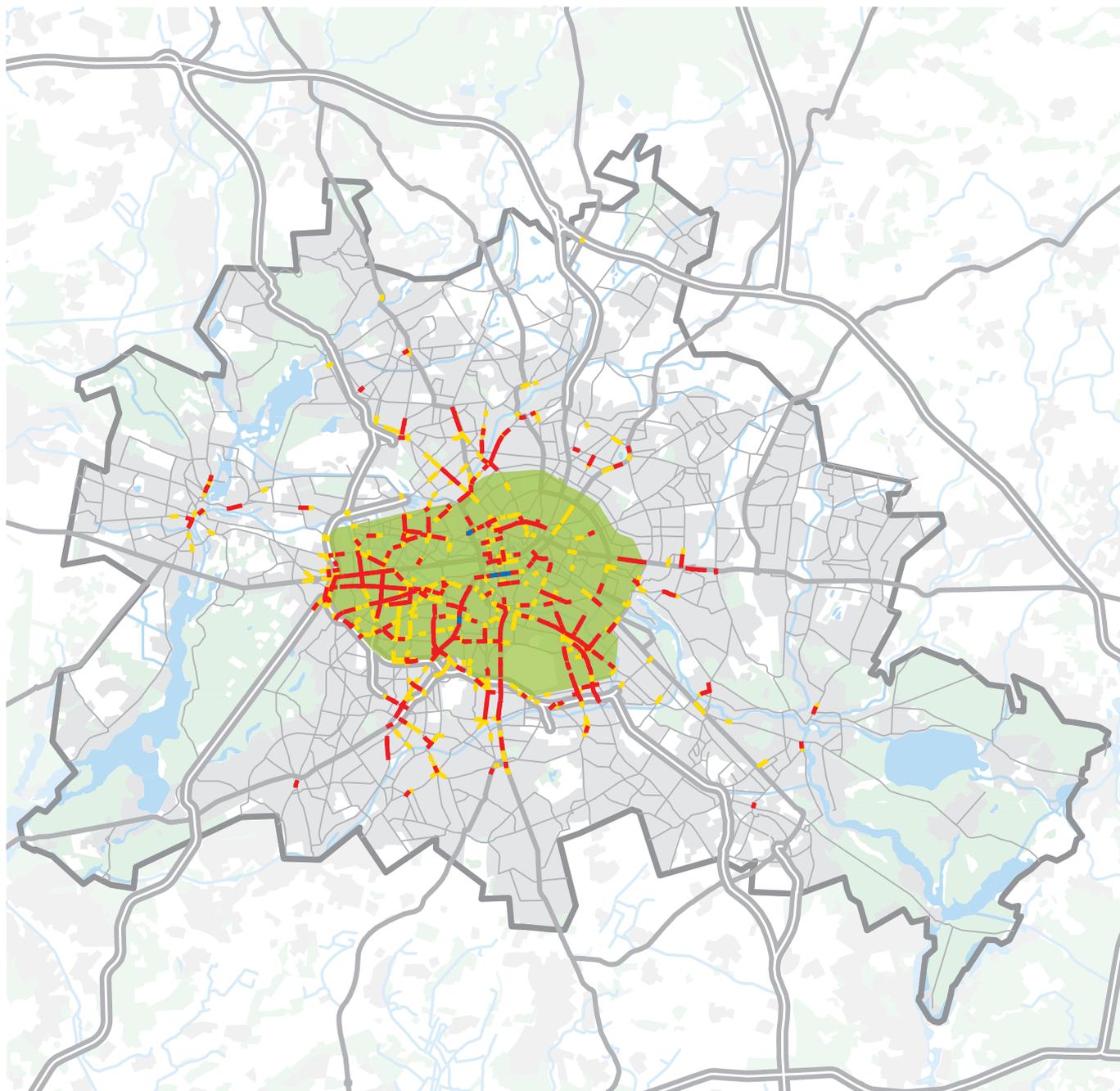
## Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Endenergieverbrauch (Verursacherbilanz) nach Emittentensektoren

Emissionen in 1.000 t



Quellen: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg; Länderarbeitskreis Energiebilanzen 2010

## Luftschadstoffkonzentration durch Stickstoffdioxid NO<sub>2</sub> an Hauptverkehrsstraßen<sup>1)</sup>



Jahresmittelwert für NO<sub>2</sub> in Mikrogramm je m<sup>3</sup>

- 36 bis 40
- >40 bis 60 (40 = Jahresgrenzwert)
- >60
- Umweltzone

<sup>1)</sup> Berechnung der Konzentration mit Ausbreitungsmodellen auf der Basis von Verkehrszählungsdaten des Jahres 2009  
Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin

## Entwicklung der Jahresmittelwerte der NO<sub>2</sub>-Immissionen an ausgewählten Luftgüte-Messstationen

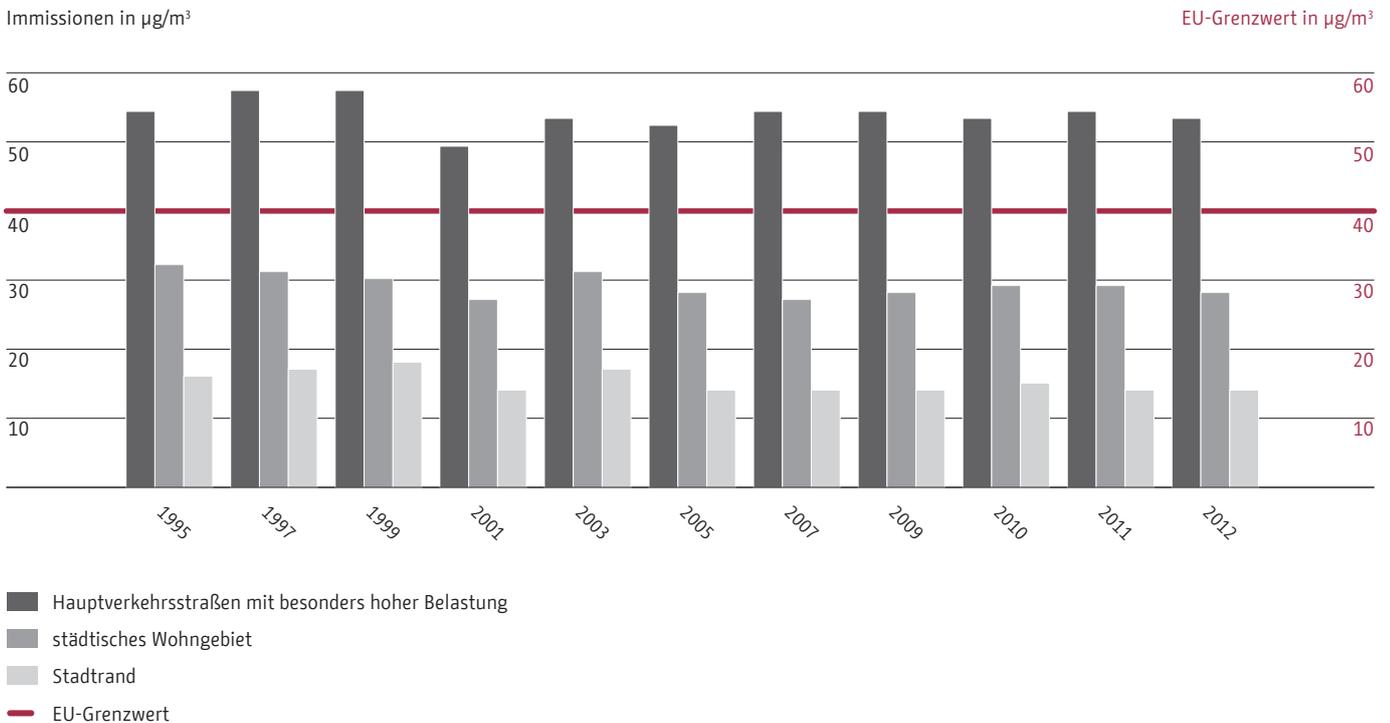
	1995	1997	1999	2001	2003	2005	2007	2009	2010	2011	2012
<b>EU-Grenzwert (in µg/m<sup>3</sup>)</b>	<b>40</b>										
Hauptverkehrsstraßen mit besonders hoher Belastung (in µg/m <sup>3</sup> )	54	57	57	49	53	52	54	54	53	54	53
städtisches Wohngebiet (in µg/m <sup>3</sup> )	32	31	30	27	31	28	27	28	29	29	28
Stadtrand (in µg/m <sup>3</sup> )	16	17	18	14	17	14	14	14	15	14	14

Die Tabelle und Diagramme auf dieser Seite bilden nicht die Gesamtsituation in Berlin ab. Es wurden einzelne Messstationen ausgewählt, um die Entwicklung in den Belastungsschwerpunkten zu verdeutlichen. Messstationen an Hauptverkehrsstraßen werden in der Regel dort aufgestellt, wo die höchsten Schadstoffkonzentrationen und Grenzwertüberschreitungen zu erwarten sind.

Der Jahresmittelwert der NO<sub>2</sub>-Immissionen für die Hauptverkehrsstraßen setzt sich zusammen aus den Mittelwerten der Messstationen in der Frankfurter Allee, Karl-Marx-Straße, Schildhornstraße, Silbersteinstraße und am Hardenbergplatz. Für die Angabe des Jahresmittelwertes für städtische Wohngebiete wird auf Messstationen in Neukölln, Schöneberg und Wedding zurückgegriffen. Die Angaben zum Stadtrand beziehen sich auf Messstationen in Buch, Friedrichshagen, Frohnau, Grunewald und Marienfelde.

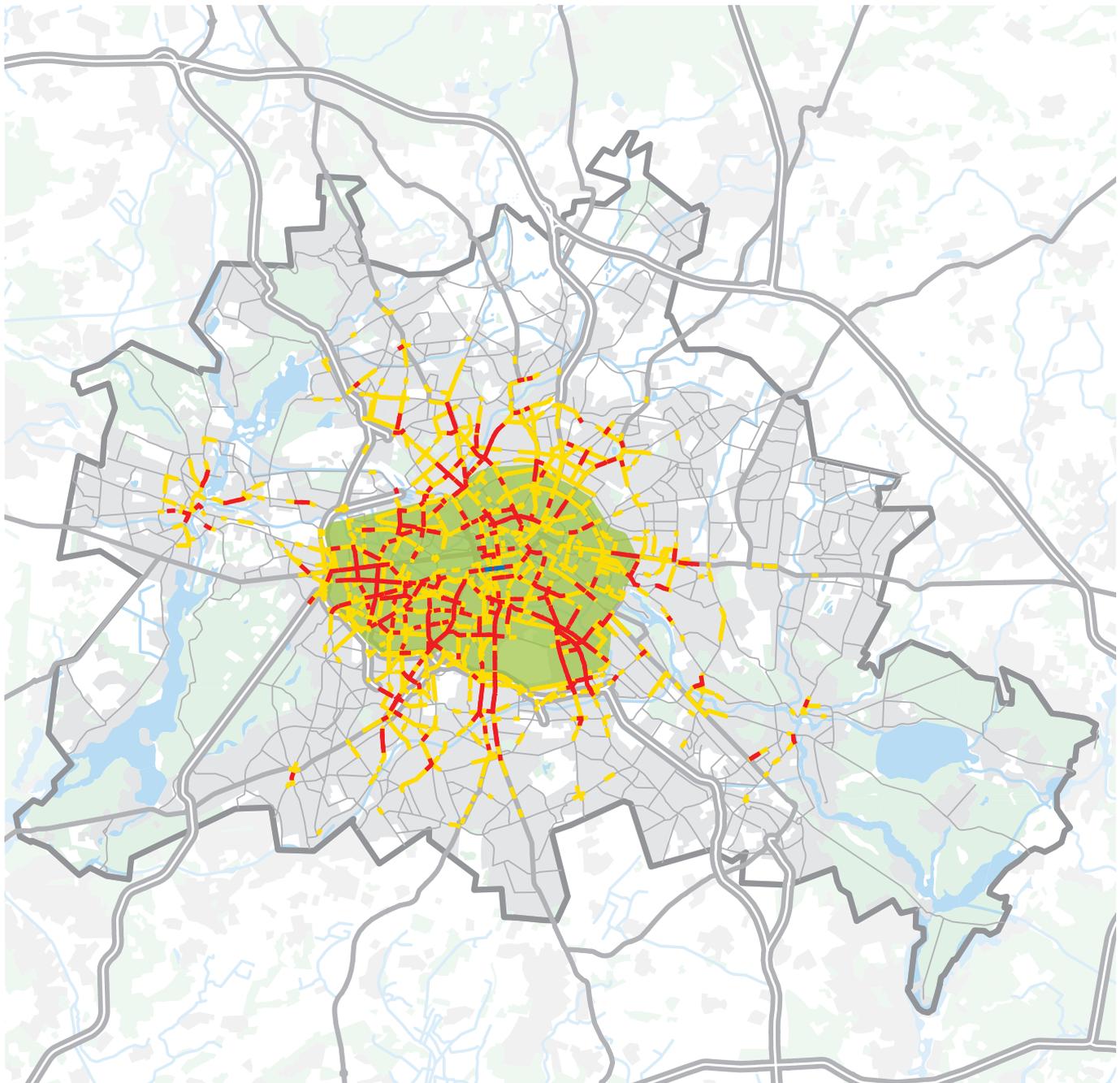
Die gesamtstädtische Situation der verkehrsbedingten Luftschadstoffimmissionen durch NO<sub>2</sub> verdeutlicht die Karte auf der vorherigen Seite.

## Entwicklung der Jahresmittelwerte der NO<sub>2</sub>-Immissionen an ausgewählten Luftgüte-Messstationen



Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin

## Luftschadstoffkonzentration durch Feinstaub $PM_{10}$ an Hauptverkehrsstraßen<sup>1)</sup>



Jahresmittelwert für  $PM_{10}$  in Mikrogramm je  $m^3$

- 27 bis 30
- > 30 bis 40 (30 = 24h-Grenzwert<sup>2)</sup>)
- > 40 (40 = Jahresgrenzwert)
- Umweltzone

<sup>1)</sup> Berechnung der Konzentration mit Ausbreitungsmodellen auf der Basis von Verkehrszählungsdaten des Jahres 2009

<sup>2)</sup> Der 24h-Grenzwert ist statistisch gleichwertig mit einem Jahresmittelwert von knapp 30  $\mu g/m^3$  und entspricht dem Tagesgrenzwert von 50  $\mu g/m^3$ , der pro Kalenderjahr 35 mal überschritten werden darf.

Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin

## Entwicklung der Jahresmittelwerte der PM<sub>10</sub>-Immissionen an ausgewählten Luftgüte-Messstationen

	2001	2003	2005	2007	2009	2011	2012
<b>EU-Grenzwert (in µg/m<sup>3</sup>)<sup>1)</sup></b>	<b>40</b>						
Hauptverkehrsstraßen mit besonders hoher Belastung (in µg/m <sup>3</sup> )	35	42	37	30	31	30	27
städtisches Wohngebiet (in µg/m <sup>3</sup> )	24	30	26	23	25	26	23
Stadtrand (in µg/m <sup>3</sup> )	20	27	23	21	22	21	19
<b>EU-Grenzwert (in Überschreitungstagen/Jahr)<sup>2)</sup></b>	<b>35</b>						
Anzahl Überschreitungstage	51	73	73	30	39	48	31

Die Tabelle und Diagramme auf dieser Seite bilden nicht die Gesamtsituation in Berlin ab. Es wurden einzelne Messstationen ausgewählt, um die Entwicklung in den Belastungsschwerpunkten zu verdeutlichen. Messstationen an Hauptverkehrsstraßen werden in der Regel dort aufgestellt, wo die höchsten Schadstoffkonzentrationen und Grenzwertüberschreitungen zu erwarten sind.

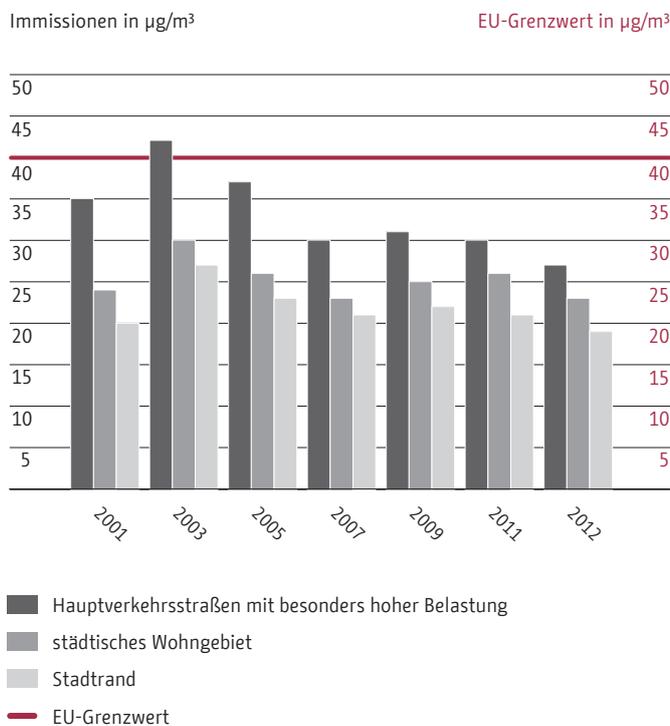
Der Jahresmittelwert der PM<sub>10</sub>-Immissionen für die Hauptverkehrsstraßen setzt sich zusammen aus den Mittelwerten der Messstationen in der Frankfurter Allee, Karl-Marx-Straße, Schildhornstraße und Silbersteinstraße. Für die Angabe der Jahresmittelwerte der städtischen Wohngebiete wird auf Messstationen in Neukölln, Schöneberg und Wedding zurückgegriffen. Die Angaben

zum Stadtrand beziehen sich auf Messstationen in Buch, Friedrichshagen, Grunewald und Marienfelde.

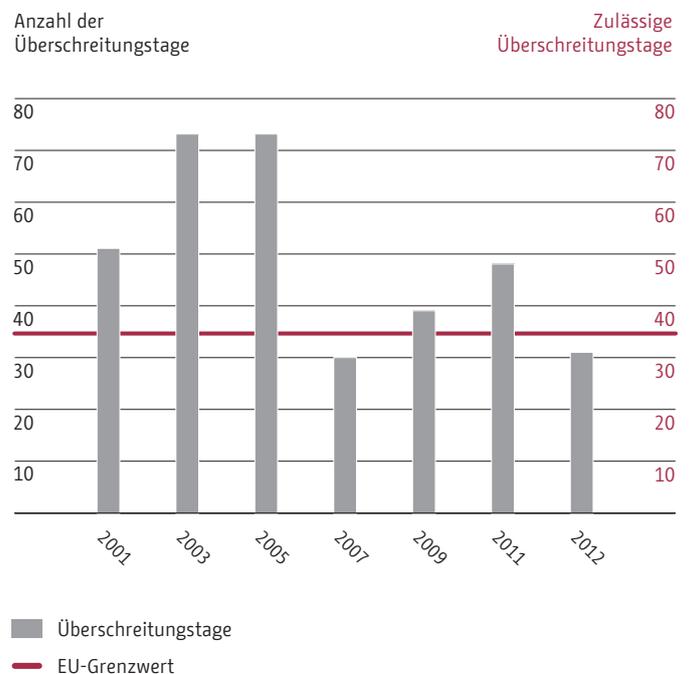
Die Angabe zur Anzahl der Überschreitungstage bezieht sich ausschließlich auf die Messstation mit der Höchstanzahl an Überschreitungstagen. Für die abgebildeten Jahre ist dies ausnahmslos die Messstation in der Frankfurter Allee.

Die gesamtstädtische Situation der verkehrsbedingten Luftschadstoffimmissionen durch PM<sub>10</sub> verdeutlicht die Karte auf der vorherigen Seite.

### Entwicklung der Jahresmittelwerte der PM<sub>10</sub>-Immissionen an ausgewählten Luftgüte-Messstationen



### Entwicklung der Feinstaubbelastung PM<sub>10</sub> (Anzahl Überschreitungstage) an der Luftgüte-Messstation Frankfurter Allee



<sup>1)</sup> Für den Jahresmittelwert gilt ein EU-Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup>

<sup>2)</sup> Der Tagesgrenzwert, der pro Kalenderjahr 35 mal überschritten werden darf, beträgt 50 µg/m<sup>3</sup>.

Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin

# Lärm



Lärm stört nicht nur, er kann auch krank machen. Rund 60% der Bundesbürger fühlen sich allein durch den Straßenverkehrslärm belästigt. Darüber hinaus können hohe Dauerbelastungen im Straßenverkehr über 65 dB(A) am Tag oder 55 dB(A) in der Nacht die Gefahr von Herz-Kreislaufkrankheiten erhöhen. In Berlin ist rund ein Zehntel der Bevölkerung Lärmpegeln ausgesetzt, deren Höhe bei Dauerbelastungen potenziell gesundheitsgefährdend ist. Der Verkehr ist in Berlin der Hauptverursacher von Lärm. Die so-



nannten Lärmkarten erfassen systematisch die wichtigsten Lärmquellen und zeigen, wo Maßnahmen besonders dringend erforderlich sind. Maßnahmen zur Lärminderung wurden 2009 im Lärmaktionsplan vom Senat beschlossen.

Es zeigen sich erste positive Ergebnisse. Im Vergleich der Jahre 2012 und 2009 konnte die Anzahl der durch den Straßenverkehr mit Lärmpegeln über 65 dB(A) hoch lärmbelasteten Menschen von 273.600 auf 244.400 reduziert werden.

Weitergehende Informationen zum Thema Lärm erhalten Sie

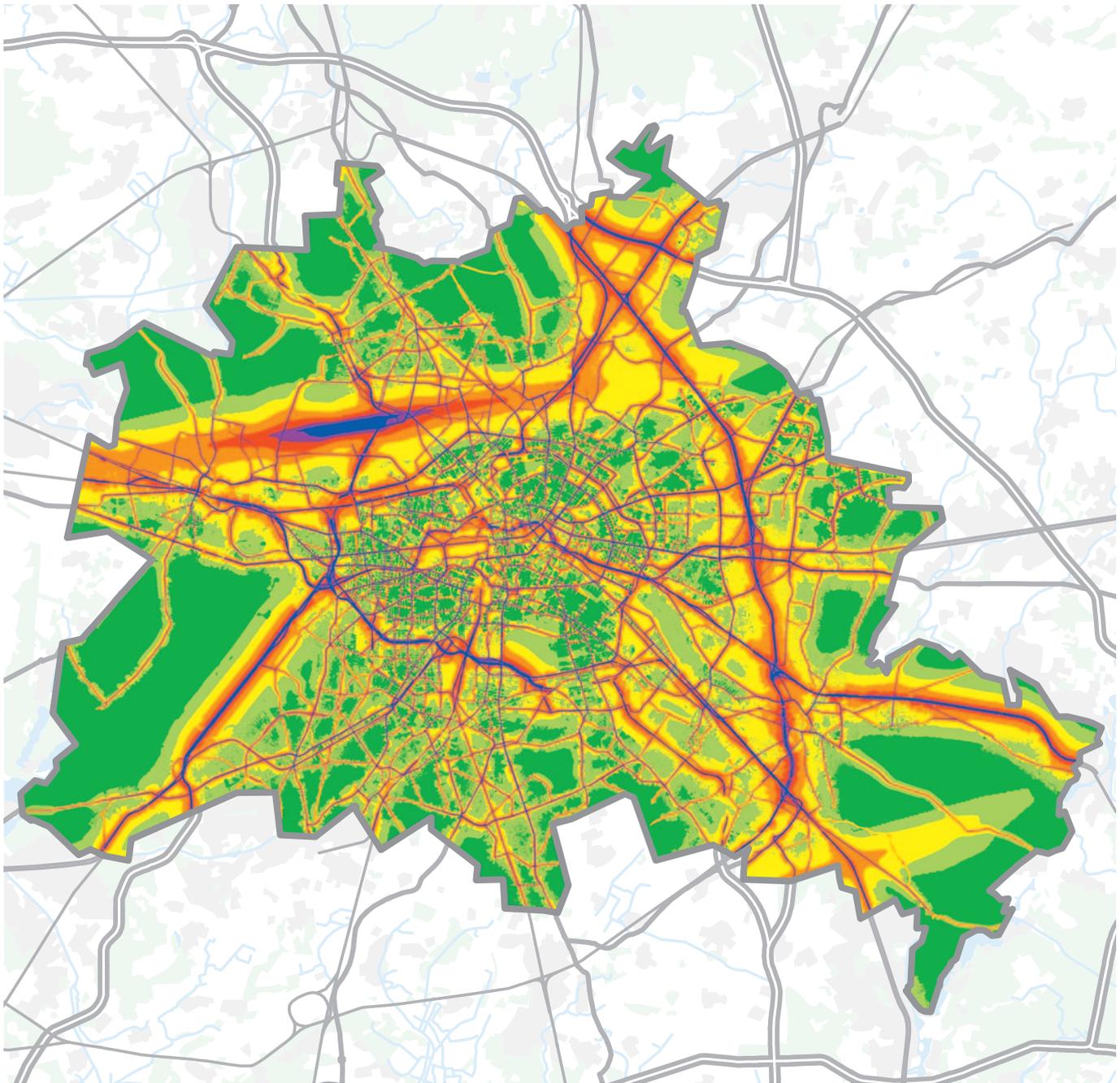
zur Lärmkartierung in Berlin unter [www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/laerm](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/laerm)

zum Lärmschutz in Berlin unter [www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas)

zum Tempo 30 nachts Konzept in Berlin unter [www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik/tempo/download/tempo30\\_nachts\\_flyer.pdf](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik/tempo/download/tempo30_nachts_flyer.pdf)

zu weitergehenden Informationen unter [www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm](http://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm)

## Überlagerte Lärmbelastungen aus Straßen-, Schienen- und Flugverkehr im Tagesmittel (2012)

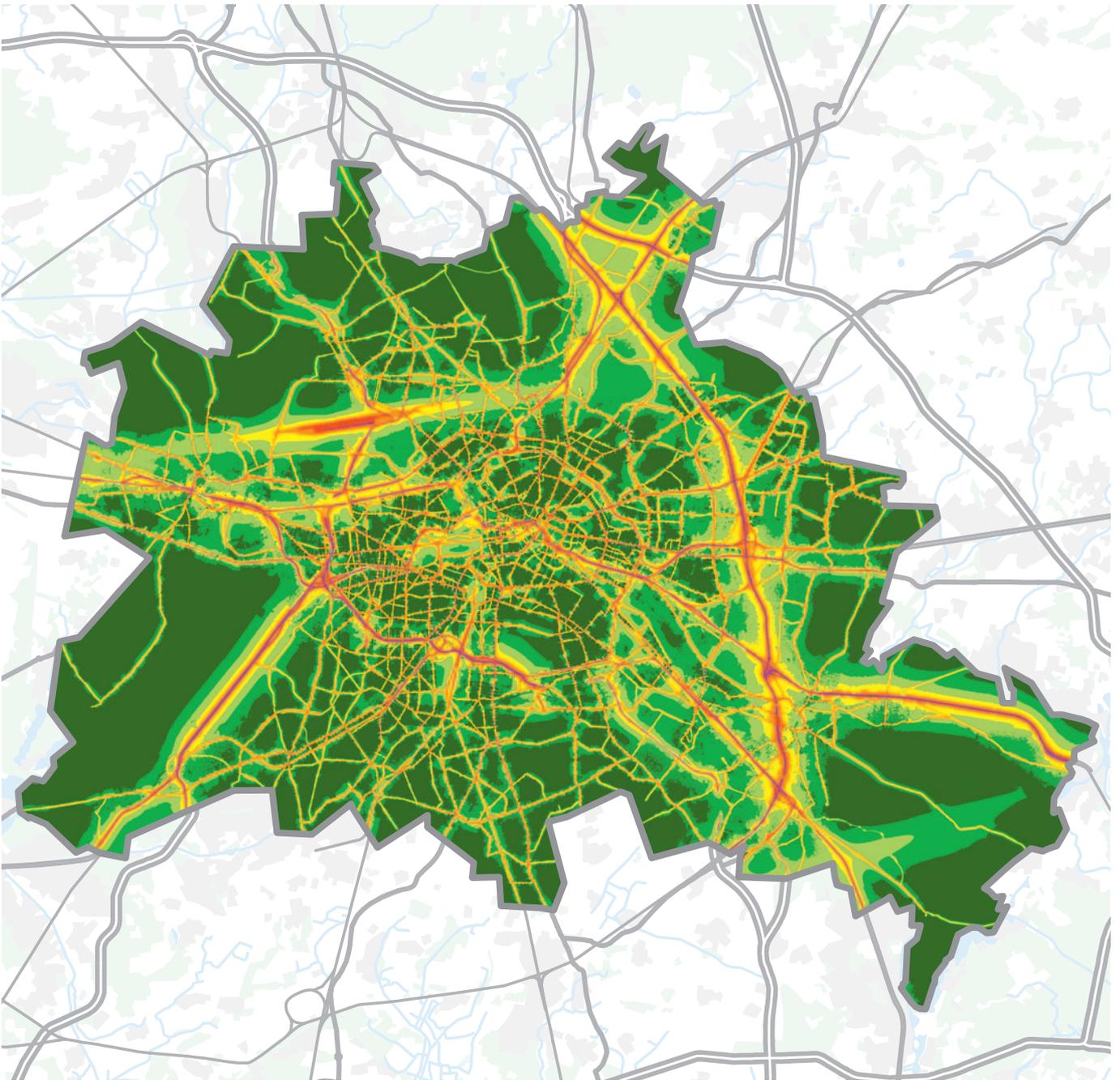


Lärmpegel im Tagesmittel in dB(A)



Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin

## Überlagerte Lärmbelastungen aus Straßen-, Schienen- und Flugverkehr in den Nachtstunden (2012)



Lärmpegel in den Nachtstunden (6 bis 22 Uhr) in dB(A)



Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin

## Lärmbelastete Flächen, Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude im Tagesmittel (2012)

hoch belastet mit Lärmpegeln über 65 dB(A)

<b>Straßenverkehr einschließlich Bus</b>	
lärmbelastete Fläche in km <sup>2</sup>	88
lärmbelastete Wohnungen	134.100
lärmbelastete Schulgebäude	62
lärmbelastete Krankenhausgebäude	19
<b>Straßenbahn und U-Bahn</b>	
lärmbelastete Fläche in km <sup>2</sup>	7
lärmbelastete Wohnungen	8.700
lärmbelastete Schulgebäude	2
lärmbelastete Krankenhausgebäude	1
<b>Eisenbahnverkehr einschließlich S-Bahn<sup>1)</sup></b>	
lärmbelastete Fläche in km <sup>2</sup>	43
lärmbelastete Wohnungen	12.800
lärmbelastete Schulgebäude	9
lärmbelastete Krankenhausgebäude	0
<b>Flugverkehr</b>	
lärmbelastete Fläche in km <sup>2</sup>	10
lärmbelastete Wohnungen	11.200
lärmbelastete Schulgebäude	2
lärmbelastete Krankenhausgebäude	1
<b>Gewerbe</b>	
lärmbelastete Fläche in km <sup>2</sup>	1
lärmbelastete Wohnungen	0
lärmbelastete Schulgebäude	0
lärmbelastete Krankenhausgebäude	0

<sup>1)</sup> Stand: 9. Juli 2007; Aktualisierung durch Eisenbahnbundesamt vorgesehen

Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin

## Belastete Menschen durch Lärm (2012)

Grad der Lärmbelastigung	erheblich <sup>1)</sup>	hoch <sup>2)</sup>	sehr hoch <sup>3)</sup>
<b>im Tagesmittel</b>			
Straßenverkehr einschließlich Bus	594.300	244.400	97.400
Straßenbahn und U-Bahn	84.900	15.900	2.000
Eisenbahnverkehr einschließlich S-Bahn <sup>4)</sup>	169.900	23.100	5.900
Flugverkehr	246.600	20.500	1.700
Gewerbe	500	100	0
<b>in den Nachtstunden</b>			
Straßenverkehr einschließlich Bus	464.500	296.300	146.200
Straßenbahn und U-Bahn	61.800	28.100	7.700
Eisenbahnverkehr einschließlich S-Bahn <sup>4)</sup>	123.000	45.100	13.300
Flugverkehr	56.400	9.100	200
Gewerbe	300	100	0

<sup>1)</sup> mit Lärmbelastungen über 55 dB(A) im Tagesmittel und über 50 dB(A) in den Nachtstunden

<sup>2)</sup> mit Lärmbelastungen über 65 dB(A) im Tagesmittel und über 55 dB(A) in den Nachtstunden

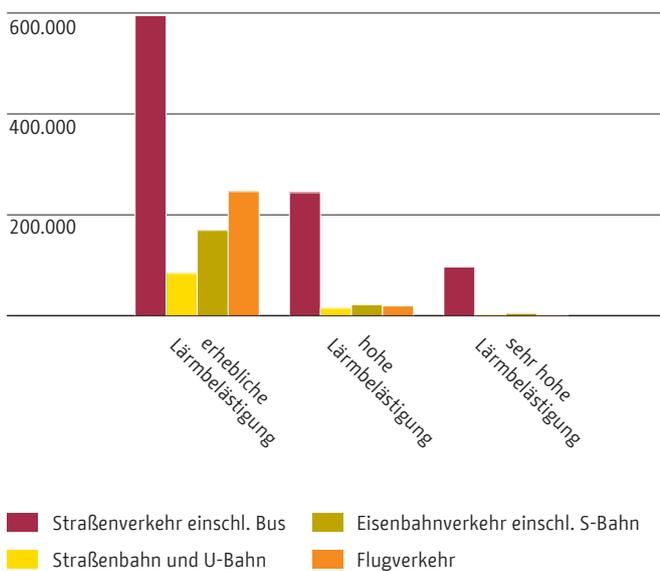
<sup>3)</sup> mit Lärmbelastungen über 70 dB(A) im Tagesmittel und über 60 dB(A) in den Nachtstunden

<sup>4)</sup> Stand: 9. Juli 2007; Aktualisierung durch Eisenbahnbundesamt vorgesehen

Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin

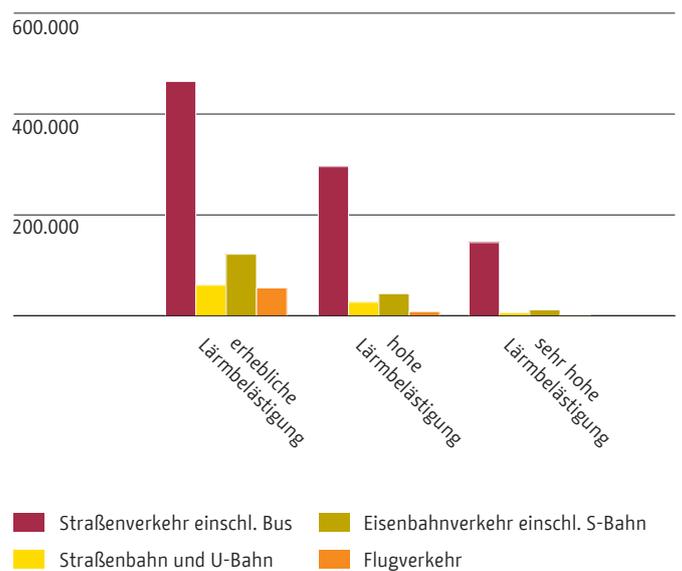
### Belastete Menschen durch Lärm im Tagesmittel (2012)

durch Lärm belastete Personen



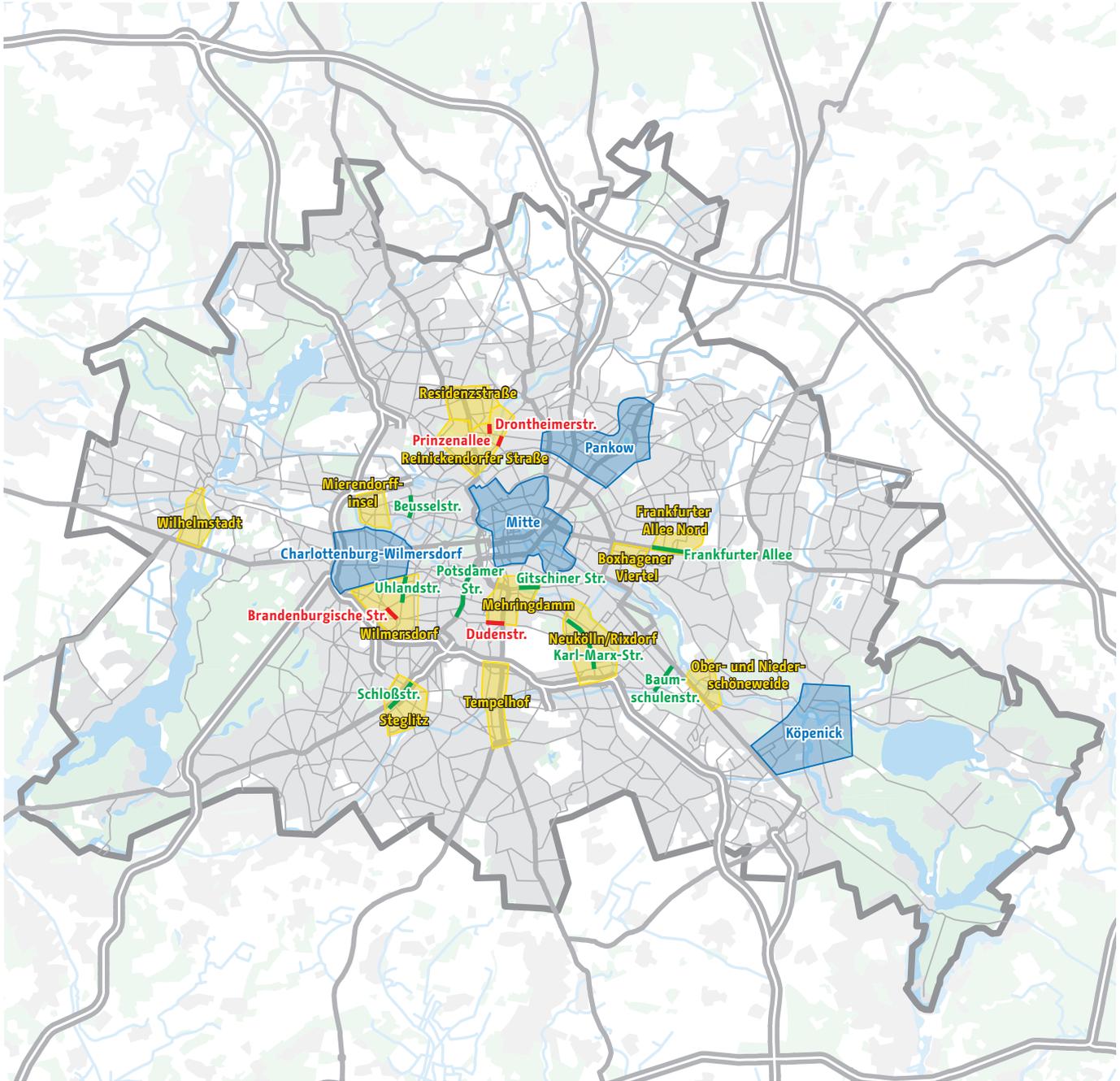
### Belastete Menschen durch Lärm in den Nachtstunden (2012)

durch Lärm belastete Personen



Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin

## Konzeptgebiete, Konzeptstrecken und Beispielstrecken der Lärminderungsplanung Berlin<sup>1)</sup>



- Konzeptgebiet
- Konzeptstrecke
- Beispielstrecke
- vorherige Modellgebiete Lärminderung

Bereits ab 2001 wurde damit begonnen, anhand von vier Modellgebieten zu untersuchen, welche lärmindernden Maßnahmen sich für einen Ballungsraum wie Berlin eignen. Die Lärminderungsplanung konzentriert sich auf die Erarbeitung typischer Lösungen für exemplarische Problemgebiete bzw. Problemstrecken. Daher erfolgte für 12 ausgewählte Konzeptgebiete und 8 Konzeptstrecken eine Vertiefung der Lärminderungsplanung. Darüber hinaus werden anhand von vier Beispielstrecken die lärmindernden Wirkungen von straßenräumlichen Maßnahmen nachgewiesen und deren Umsetzbarkeit geprüft.

<sup>1)</sup> Die Gebiete und Strecken basieren auf dem Lärmaktionsplan 2008. Im Rahmen der Fortschreibung der Lärminderungsplanung wird dieser fortlaufend überarbeitet.

Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin  
Inhaltliche Bearbeitung: LK Argus GmbH

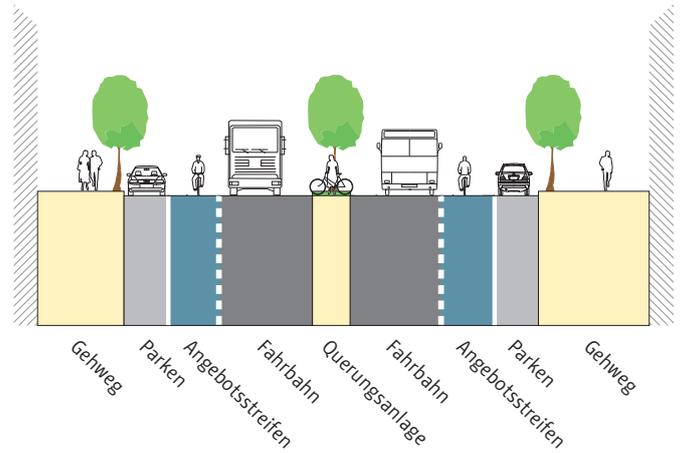
## Maßnahmen des Lärmaktionsplans

### Pilotprojekt Beispielstrecken

Brandenburgische Straße vor der Umgestaltung 2009



Brandenburgische Straße nach der Umgestaltung 2011



Als Pilotprojekt wurden in beidseitig eng angebauten Straßenabschnitten die Flächen des Kfz-Verkehrs zugunsten von Angebotsstreifen auf der Fahrbahn reduziert und der Kfz-Verkehr in der Fahrbahnmittte gebündelt. Durch das Abrücken der Fahrspuren von den Wohnhäusern sinkt dort die Lärmbelastung. Dieser Ansatz wurde an drei Beispielstrecken in der Praxis getestet: Brandenburgische Straße in Charlottenburg-Wilmersdorf, Dudenstraße in Friedrichshain-Kreuzberg und Prinzenallee in Mitte.

Die Begleituntersuchungen zeigen, dass die Anlage von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn zulasten eines zweiten Richtungsfahrtstreifens auch an Hauptverkehrsstraßen mit rund 20.000 Kfz/24 Stunden möglich ist, wenn geeignete Rahmenbedingungen vorliegen. Damit wird ein nachhaltiger Beitrag zu einer umweltfreundlichen Verkehrsmittelwahl und zur Lärminderung geleistet.

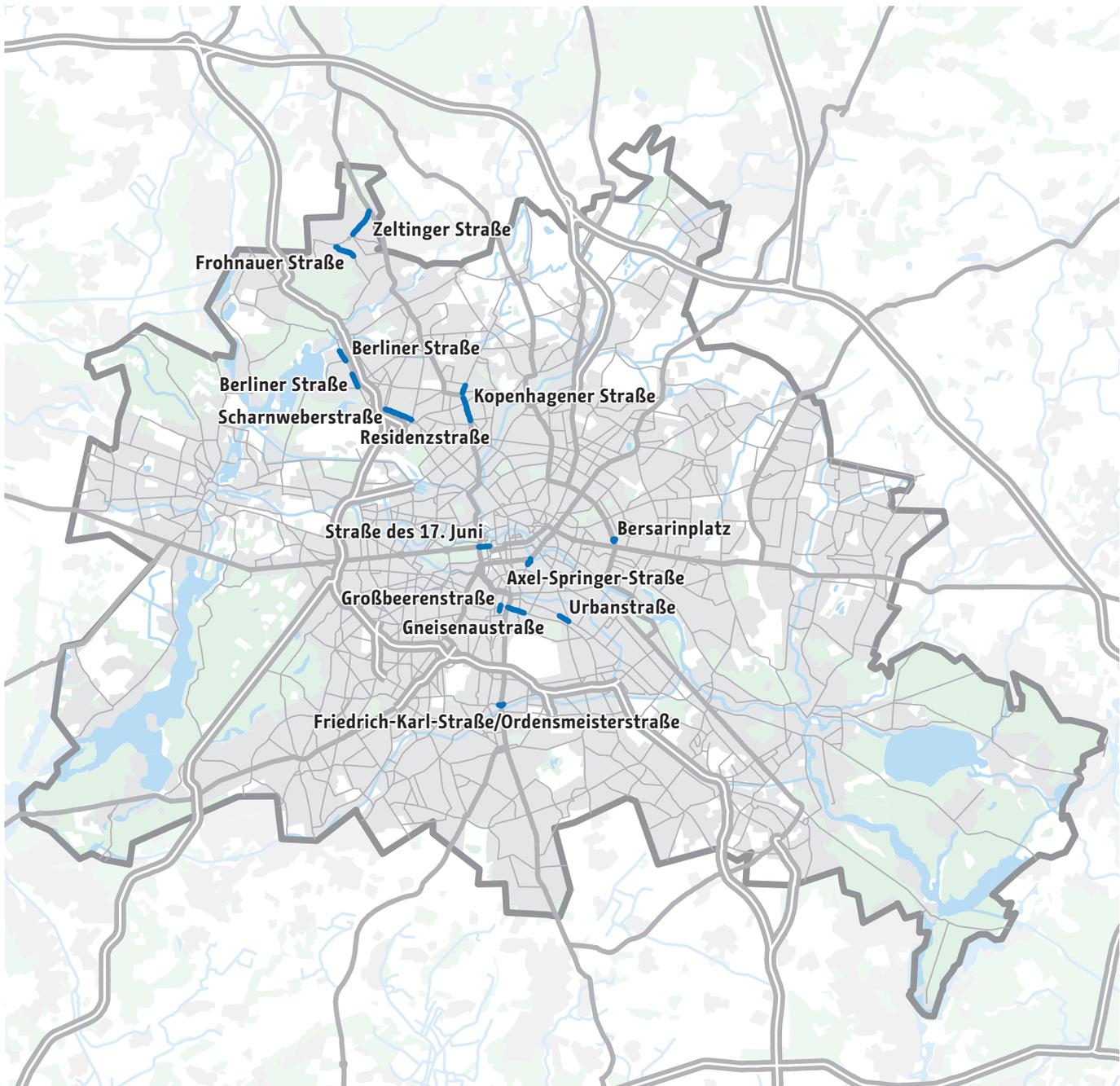
Planung und Bau der Maßnahmen wurden gefördert im Umweltlastungsprogramm II mit Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung und des Landes Berlin, Förderkennzeichen 11181 UEP II/6-2.



EUROPÄISCHE UNION  
Europäischer Fonds  
für regionale  
Entwicklung  
Investition in Ihre  
Zukunft



## Maßnahmen des Lärmaktionsplans



### — Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Asphalt

Leise Fahrbahnbeläge reduzieren wirksam den Lärm. Neben den außerorts verwendeten Flüsterasphalten werden nun auch neue Techniken für die Stadtstraßen erprobt. Vier Straßenabschnitte wurden mit Mitteln des Konjunkturpakets in Berlin lärmoptimiert saniert und von umfangreichen Tests begleitet. Diese als Dünnschichtasphalt im Heißeinbau bezeichnete Fahrbahndecke liegt auf Teilen folgender Straßen: Kopenhagener Straße (Flottenstraße bis Alt-Reinickendorf), Scharnweberstraße (Eichborndamm bis Kurt-Schumacher-Damm) und Berliner Straße (Bernstorffstraße bis Veitstraße) im Bezirk Reinickendorf sowie Gneisenaustraße (südliche Fahrbahn, Schleiermacherstraße bis Mehringdamm), Urbanstraße (nördliche Fahrbahn, Hermannplatz bis Schönleinstraße) und Großbeerenstraße (Yorkstraße bis Hagelberger Straße) im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg (siehe Karte).

In den letzten Jahren wurden darüber hinaus weitere Straßenabschnitte in lärmarmen Bauweise saniert: Berliner Straße (Wittestraße bis Holzhauser Straße), Residenzstraße (Pankower Allee bis Grünrockweg, nur Fahrrichtung Lindauer Allee), Frohnauer Straße (Alemannenstraße bis Falkentaler Steig), Zeltinger Straße (Zeltinger Platz bis Oranienburger Chaussee) im Bezirk Reinickendorf, Straße des 17. Juni (Platz des 18. März bis Yitzhak Rabin Straße) im Bezirk Mitte, Bersarinplatz im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Neubau der Axel-Springer Straße im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und Mitte sowie Friedrich-Karl-Straße/Ordensmeisterstraße im Bereich Knoten Tempelhofer Damm im Bezirk Tempelhof-Schöneberg (siehe Karte).

Abrollgeräusche der Reifen werden dabei durch eine spezielle Oberfläche der Fahrbahn deutlich gemindert, so zeigen erste Messungen. Im Alltag müssen sich die Beläge jedoch noch bewähren, bevor sie vermehrt zum Einsatz kommen.

Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin



# Kosten und Finanzierung des Verkehrs



Mobilität kostet Geld. Berlin gibt jedes Jahr über 300 Mio. Euro für Investitionen im Zusammenhang mit dem Straßenbau sowie für Unterhaltungs- und Energiekosten im Berliner Straßennetz aus. Dabei übersteigen die Betriebs- und Erhaltungskosten die Ausgaben für den Straßenbau.

Die Zuschüsse für den Öffentlichen Personennahverkehr (BVG, S-Bahn, DB Regio, ODEG, NEB) lagen im Jahr 2012 bei insgesamt 545,9 Mio. Euro. In die lokale Schieneninfrastruktur für S-Bahn, U-Bahn und



Straßenbahn wurden 2012 rund 311,8 Mio. Euro investiert. Davon entfallen rund 162,4 Mio. Euro auf die Grundinstandsetzung und den Neubau bei der U-Bahn, rund 81,6 Mio. Euro auf Investitionen bei der S-Bahn und rund 67,8 Mio. Euro auf die Grundinstandsetzung und den Neubau bei der Straßenbahn.

Weitergehende Informationen zu den Kosten und der Finanzierung des Verkehrs erhalten Sie

zum Berliner Haushalt unter [www.berlin.de/sen/finanzen/haushalt](http://www.berlin.de/sen/finanzen/haushalt)

Entwicklung der Investitionen für den Straßenbau<sup>1)</sup>

	1993	1995	1997	1999	2001	2003	2005	2007	2009	2011	2012
<b>Ausgaben für Bundesfernstraßen (in Mio. €)</b>	<b>45,6</b>	<b>65,7</b>	<b>65,9</b>	<b>70,8</b>	<b>70,9</b>	<b>64,5</b>	<b>84,9</b>	<b>63,8</b>	<b>34,3</b>	<b>61,9</b>	<b>55,1</b>
Investitionskosten	39,6	59,3	59,5	65,3	65,3	59,6	79,2	56,0	22,1	50,5	42,3
Unterhaltungskosten	6,0	6,4	6,4	5,5	5,6	4,9	5,7	7,8	12,2	11,4	12,8
<b>Ausgaben für den Straßenbau (in Mio. €)</b>	<b>197,4</b>	<b>229,4</b>	<b>187,5</b>	<b>122,4</b>	<b>78,0</b>	<b>70,9</b>	<b>71,7</b>	<b>48,7</b>	<b>49,8</b>	<b>33,8</b>	<b>36,8</b>
allgemeine Straßenbaumaßnahmen	94,3	69,2	41,5	27,7	15,2	16,3	19,7	23,4	21,2	14,1	13,1
Brücken- und Tunnelanlagen (nur Landesmittel)	23,9	64,0	102,1	40,3	22,5	15,3	27,3	7,7	13,6	3,3	4,3
Straßenbau Parlaments- und Regierungsviertel <sup>2)</sup>	0,0	3,0	17,6	20,6	15,9	18,7	10,9	5,7	5,3	8,6	5,8
Straßenbau Entwicklungsprojekte (ohne Parlamentsviertel) <sup>3)</sup>	0,0	0,0	1,5	8,2	6,0	4,6	2,9	1,2	0,0	0,0	0,0
Straßenentwässerung	65,8	86,9	23,0	23,4	18,1	13,8	8,2	7,8	7,3	6,7	9,0
Straßenbeleuchtung (elektrisch und Gas)	13,4	6,3	1,8	2,2	0,3	2,2	2,7	2,9	2,4	1,1	4,6
<b>Ausgaben für die Unterhaltung von Straßen (in Mio. €)</b>	<b>198,8</b>	<b>211,5</b>	<b>166,9</b>	<b>142,5</b>	<b>111,0</b>	<b>93,9</b>	<b>108,6</b>	<b>156,2</b>	<b>153,8</b>	<b>182,6</b>	<b>165,5</b>
allgemeine Straßenbaumaßnahmen	66,6	53,1	35,7	36,7	27,1	21,4	34,8	34,9	38,0	57,6	45,2
Brücken- und Tunnelanlagen (nur Landesmittel)	43,8	39,7	32,2	27,8	19,3	4,4	7,5	14,6	9,6	10,6	8,3
Straßenentwässerung	51,4	75,8	67,2	55,7	55,7	55,7	55,7	92,6	95,5	104,3	104,9
Straßenbeleuchtung (elektrisch und Gas)	37,0	42,9	31,8	22,3	8,9	12,4	10,6	14,1	10,7	9,8	7,1
<b>Ausgaben für Lichtsignalanlagen und technische Anlagen (in Mio. €)<sup>4)</sup></b>	<b>36,2</b>	<b>31,2</b>	<b>17,4</b>	<b>18,2</b>	<b>15,8</b>	<b>14,2</b>	<b>14,5</b>	<b>14,5</b>	<b>15,8</b>	<b>14,8</b>	<b>14,3</b>
<b>Energiekosten für Straßenbeleuchtung und Straßenregelungsanlagen (in Mio. €)</b>	<b>32,8</b>	<b>30,2</b>	<b>26,4</b>	<b>14,6</b>	<b>15,5</b>	<b>18,0</b>	<b>17,6</b>	<b>26,5</b>	<b>28,4</b>	<b>27,9</b>	<b>28,8</b>

<sup>1)</sup> Die Tabelle beinhaltet die wesentlichen Ausgaben für Straßenneubau und Straßenunterhaltung. Die Kosten für Straßenreinigung, Personal etc. sind nicht enthalten.

<sup>2)</sup> einschließlich Brückenbau und Kostenbeteiligung des Bundes

<sup>3)</sup> einschließlich Straßenentwässerung

<sup>4)</sup> einschließlich Software für Straßenregelungsanlagen

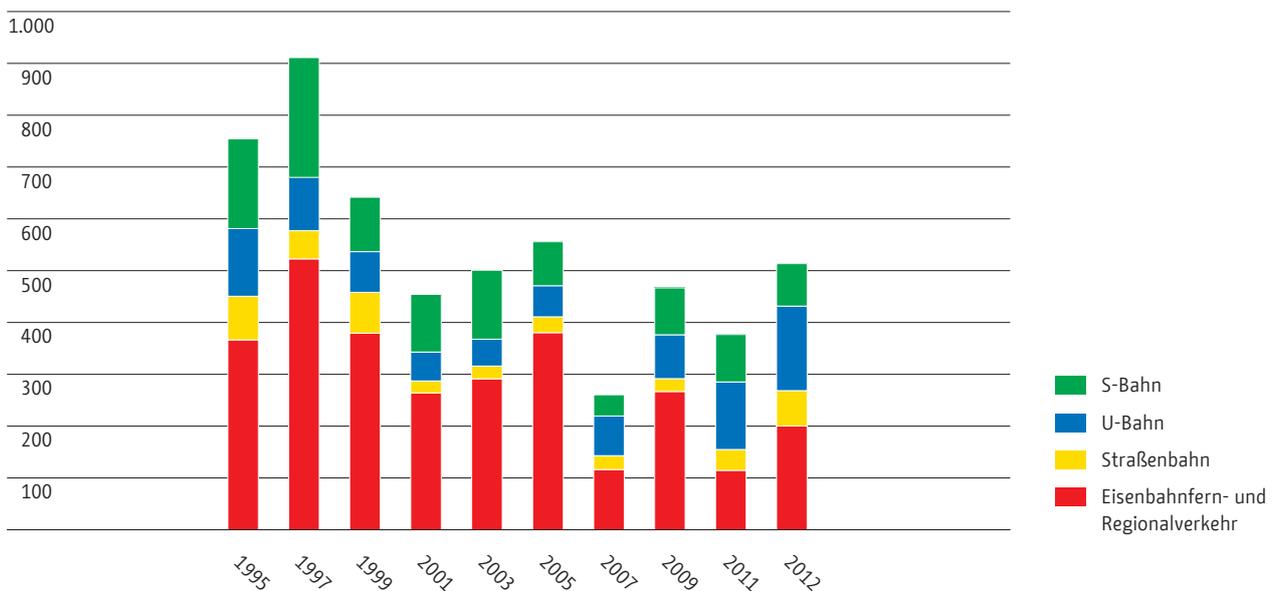
Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin

## Entwicklung der Investitionen für den Öffentlichen Verkehr<sup>1)</sup>

	1995	1997	1999	2001	2003	2005	2007	2009	2011	2012
<b>Investitionen insgesamt (in Mio. €)</b>	751,6	907,8	639,4	452,8	499,2	553,9	259,4	465,2	375,6	511,8
<b>S-Bahn<sup>2)</sup></b>	172,3	230,2	104,5	110,9	132,6	84,5	40,8	90,1	91,1	81,6
<b>U-Bahn insgesamt</b>	130,1	102,4	78,2	55,5	51,6	59,7	76,2	84,2	129,8	162,4
Grundinstandsetzung	101,3	79,1	59,0	43,2	44,4	42,2	55,7	68,6	103,6	112,0
Neubau	28,8	23,3	19,2	12,3	7,2	17,5	20,5	15,6	26,2	50,4
<b>Straßenbahn insgesamt</b>	83,8	54,2	78,7	23,1	24,5	30,5	26,2	24,8	40,1	67,8
Grundinstandsetzung	53,7	41,6	59,5	20,0	20,9	23,4	18,7	22,1	37,8	63,1
Neubau	30,1	12,6	19,2	3,1	3,6	7,1	7,5	2,7	2,3	4,7
<b>Zwischensumme</b>	386,2	386,8	261,4	189,5	208,7	174,7	143,2	199,1	261,0	311,8
<b>Eisenbahnfern- und Regionalverkehr (Bund)</b>	365,4	521,0	378,0	263,3	290,5	379,2	116,2	266,1	114,6	200,0

## Entwicklung der Investitionen für den Öffentlichen Verkehr

Investitionen in Mio. €



<sup>1)</sup> ohne Unterhaltungsmaßnahmen und Fahrzeugbeschaffungen

<sup>2)</sup> alle Angaben einschließlich der S-Bahn-Maßnahmen in Brandenburg

Quellen: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin; Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

## Entwicklung der Zuschüsse für den Öffentlichen Verkehr

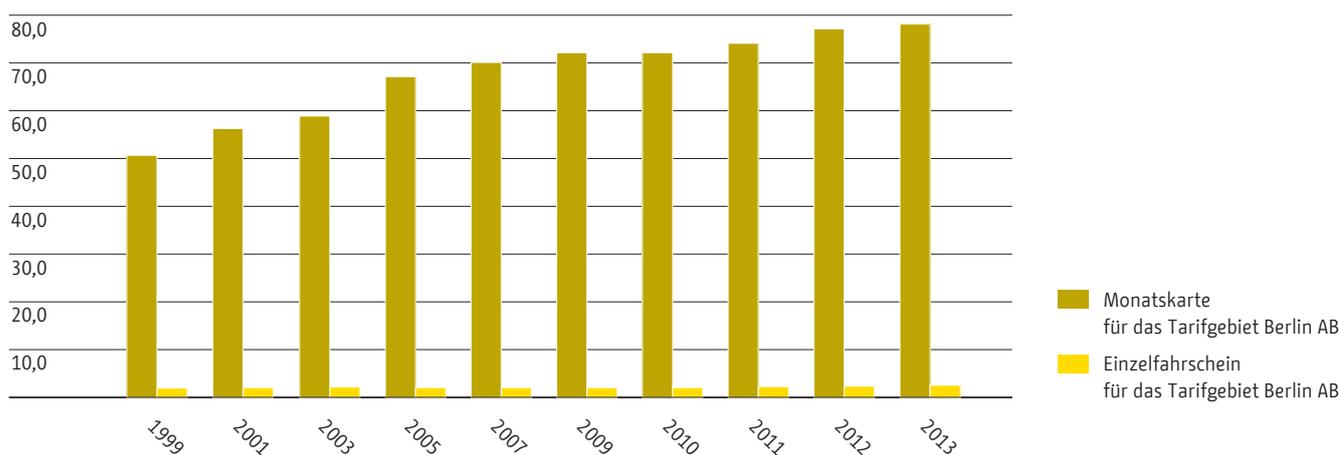
	1997	1999	2001	2003	2005	2007	2009	2010	2011	2012
<b>Zuschüsse insgesamt (in Mio. €)</b>	<b>703,0</b>	<b>703,0</b>	<b>652,4</b>	<b>655,1</b>	<b>682,9</b>	<b>577,6</b>	<b>487,4</b>	<b>481,8</b>	<b>505,9</b>	<b>545,9</b>
BVG <sup>1)</sup>	470,9	470,9	420,3	420,3	420,3	307,3	250,0	250,0	250,0	266,8
S-Bahn	221,4	221,4	221,4	190,6	217,5	225,1	190,1 <sup>4)</sup>	184,9 <sup>5)</sup>	206,8 <sup>6)</sup>	232,4 <sup>7)</sup>
DB Regio	10,7	10,7	10,7	44,2	42,2	40,4	42,9	43,1	44,2	43,1
ODEG <sup>2)</sup>					2,9	3,0	2,8	2,2	2,9	2,1
NEB <sup>3)</sup>						1,8	1,6	1,6	2,0	1,5

## Entwicklung der Tarife für den Öffentlichen Verkehr

	1999	2001	2003	2005	2007	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Einzelfahrschein für das Tarifgebiet Berlin AB</b>	<b>2,00</b>	<b>2,10</b>	<b>2,20</b>	<b>2,10<sup>8)</sup></b>	<b>2,10<sup>8)</sup></b>	<b>2,10<sup>8)</sup></b>	<b>2,10<sup>8)</sup></b>	<b>2,30<sup>8)</sup></b>	<b>2,40<sup>8)</sup></b>	<b>2,60<sup>8)</sup></b>
<b>Monatskarte für das Tarifgebiet Berlin AB</b>	<b>50,6</b>	<b>56,2</b>	<b>58,5</b>	<b>67,00<sup>9)</sup></b>	<b>70,00<sup>9)</sup></b>	<b>72,00<sup>9)</sup></b>	<b>72,00<sup>9)</sup></b>	<b>74,00<sup>9)</sup></b>	<b>77,00<sup>9)</sup></b>	<b>78,00<sup>9)</sup></b>

## Entwicklung der Tarife für den Öffentlichen Verkehr

Fahrpreis in €



<sup>1)</sup> seit 1.1.2008 Finanzierung lt. Verkehrsvertrag

<sup>2)</sup> Betrieb seit 2005

<sup>3)</sup> Betrieb seit 2006

<sup>4)</sup> Einbehalte wegen Leistungstörungen rd. 43,1 Mio. €, stehen dem ÖV anderweitig zur Verfügung

<sup>5)</sup> Einbehalte wegen Leistungstörungen rd. 52 Mio. €, stehen dem ÖV anderweitig zur Verfügung

<sup>6)</sup> Einbehalte wegen Leistungstörungen rd. 40,6 Mio. €, zzgl. Energiekostensteigerung rd. 7 Mio. €. Einbehaltener Betrag steht dem ÖPNV anderweitig zur Verfügung.

<sup>7)</sup> Einbehalte wegen Leistungstörungen rd. 11,8 Mio. €, stehen dem ÖPNV anderweitig zur Verfügung.

<sup>8)</sup> ab 2004 Einzelfahrschein nur gültig für eine Richtung mit zeitlicher Begrenzung

<sup>9)</sup> ab 2004 Monatskarte mit neuem Zusatznutzen: Personenmitnahme möglich

Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin



# Nachhaltigkeitsindikatoren



Verkehr ermöglicht das urbane Leben wie wir es kennen. Er bringt uns zu verschiedenen Orten und versorgt die Stadt mit den lebenswichtigen Waren und Gütern. An manchen Stellen erzeugt er aber auch Konflikte.

Der Berliner Verkehr wird daher auch unter der Maßgabe betrachtet, rechtzeitig ungünstige Entwicklungen zu erkennen und gegensteuern zu können. Ziel ist die Gewährleistung einer ökonomisch, ökologisch und sozial nachhaltigen Mobilität in Berlin. Nachhaltig bedeutet die



Mobilität von Mensch und Gütern zu sichern, ohne dass der Verkehr langfristig Mensch und Umwelt übermäßig belastet.

Geeignete Themenfelder zur Dokumentation dieser Entwicklungen sind

→ Ausgewählte Verkehrsdaten, Kosten und Finanzierung

→ Umweltauswirkungen des Verkehrs

→ Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und städtischer Raum

Nachfolgend werden die jeweils wichtigsten Indikatoren benannt.

## Ausgewählte Verkehrsdaten, Kosten und Finanzierung

→ Kapitel Kenndaten zur Mobilität, Seite 12 ff.

Ziel der Berliner Verkehrsplanung ist die Stärkung des **Umweltverbundes** (Fuß, Rad, ÖPNV) und hier insbesondere die Erhöhung der zu Fuß und mit Rad zurückgelegten Wegezahl.

→ Kapitel Kenndaten zur Mobilität, Seite 20 ff.

Die im Vergleich zu anderen Städten geringe private **Motorisierung** soll möglichst nicht steigen.

→ Kapitel Güterverkehr, Seite 62 ff.

Der Anteil der mit der Bahn und dem Binnenschiff transportierten **Güter** soll zunehmen.

→ Kapitel Kosten und Finanzierung des Verkehrs, Seite 106 ff.

Die **Kosten** für den Erhalt und den Ausbau der Verkehrssysteme sollen im finanzierbaren Rahmen bleiben.

## Umweltauswirkungen des Verkehrs

Die **Luftqualität** in der Stadt soll besser werden. Die Anzahl schadstoffarmer Fahrzeuge soll erhöht werden und die Luftschadstoff-Grenzwerte sollen stärker eingehalten werden.

→ Kapitel Luftqualität und Klimaschutz, Seite 86 ff.

Berlins Beitrag zum **Klimaschutz** soll zunehmen. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs sollen reduziert werden.

→ Kapitel Luftqualität und Klimaschutz, Seite 91

Die verkehrsbedingte **Lärmbelastung** soll gesenkt werden. Dies betrifft insbesondere die Anzahl der Personen, die gesundheitsgefährdenden Dauerbelastungen ausgesetzt sind.

→ Kapitel Lärm, Seite 101

## Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und städtischer Raum

Die **Verkehrssicherheit** soll steigen. Das heißt, dass sowohl die Anzahl der Verkehrsunfälle als auch die der verunglückten Personen sinken sollen.

→ Kapitel Verkehrssicherheit, Seite 76 ff.

Ein wichtiger Baustein ist die Gewährleistung der Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer/innen. Die Anzahl der **barrierefrei** gestalteten Bahnhöfe soll steigen.

→ Kapitel Öffentlicher Verkehr, Seite 52

Die zulässige **Kfz-Geschwindigkeit** muss sich der städtischen Umgebung anpassen.

→ Kapitel Kfz-Verkehr, Seite 27 ff.

# Impressum

## **Herausgeber**

Senatsverwaltung  
für Stadtentwicklung und Umwelt  
Kommunikation  
Württembergische Straße 6  
10707 Berlin  
[www.stadtentwicklung.berlin.de](http://www.stadtentwicklung.berlin.de)

## **Inhalte und Koordination**

Senatsverwaltung  
für Stadtentwicklung und Umwelt  
Abteilung Verkehr  
Helgard Jahn  
Joachim Krey  
[www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/  
politik\\_planung/zahlen\\_fakten](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten)

## **Bearbeitung und Redaktion**

LK Argus GmbH  
Novalisstraße 10  
10115 Berlin  
[www.LK-Argus.de](http://www.LK-Argus.de)

## **Layout und Satz**

adlerschmidt kommunikationsdesign GmbH  
[www.adlerschmidt.de](http://www.adlerschmidt.de)

## **Fotografie**

Tom Kretschmer

## **Druck**

medialis Offsetdruck GmbH  
[www.medialis.org](http://www.medialis.org)

## **Schutzgebühr**

10,- €

**Berlin, Januar 2014**



Demographischer Wandel und sich verändernde Mobilitätsbedürfnisse erfordern eine kontinuierliche Verkehrsplanung. Verlässliche Daten und Fakten zur Verkehrssituation in Berlin ermöglichen eine vorausschauende Verkehrspolitik und Planung. Dies betrifft die Verkehrsinfrastruktur, die Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt sowie die Kosten und Finanzierung des Verkehrs.

Die Broschüre „Mobilität der Stadt – Berliner Verkehr in Zahlen“ liefert dazu einen breit gefächerten Überblick. Tabellen, Zeitreihen und Karten geben den Zustand, die Entwicklungen und Folgewirkungen des Verkehrs in Berlin anschaulich wieder. Seit 2001 erscheint die Broschüre hiermit zum sechsten Mal mit zusätzlichen Informationen zu den Themen Carsharing, Fußverkehr und Lärminderung im Verkehr. Sie ist Informationsbasis für politische Entscheidungsträgerinnen und -träger, fachlich interessierte Bürgerinnen und Bürger sowie für die Wirtschaft und Wissenschaft.

Die Untersuchungen haben gezeigt: Die Berlinerinnen und Berliner sind mehr und multimodaler unterwegs – nutzen also verstärkt mehrere Verkehrsmittel. Dies ist ein Ergebnis der kontinuierlichen Förderung des ÖPNV sowie des Fuß- und Radverkehrs.

Die Motorisierungsrate ist in Berlin mit 342 Pkw pro 1.000 Einwohner im Vergleich zu anderen Großstädten Deutschlands weiterhin bemerkenswert niedrig. Mehr Menschen nutzen das Fahrrad und die Fahrgäste des ÖPNV sind gestiegen.

Das Carsharing-Angebot hat sich stetig erweitert. Insbesondere die flexiblen Angebote ohne Bindung an eine feste Station haben deutlich zugenommen.

Mit dem Wachstum der Wirtschaft in Berlin geht seit dem Jahr 2009 auch wieder ein Anstieg des Güterverkehrs, besonders des Schienengüterverkehrs, einher.

Die Einführung der Umweltzone im Jahr 2008 und die Maßnahmen zur Lärminderung tragen dazu bei, die Lebensqualität in der Stadt zu verbessern. Die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung in Prenzlauer Berg und Friedrichshain hat dazu geführt, dass noch mehr Berufspendler in der Stadt und Region den ÖPNV nutzen. Das ist ein weiterer Beitrag zur Verringerung der Lärm- und Luftbelastung.

