

16. Wahlperiode

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Claudia Hämmerling (Bündnis 90/Die Grünen)

vom 22. Mai 2007 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Mai 2007) und **Antwort**

Maßnahmen für mehr Klimaschutz in der Verkehrspolitik

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1: Unterstützt der Senat die Klimaschutzziele der Bundesregierung zur Senkung der CO₂-Emissionen um 40 % bis zum Jahr 2020?

Antwort zu 1.: Ja.

Frage 2: Wenn ja, soll auch der Verkehrsbereich einen Anteil zur Senkung der CO₂-Emissionen erbringen, und mit welchen konkreten Maßnahmen will der Berliner Senat auf Landesebene hierzu beitragen?

Antwort zu 2.: Auch der Verkehrsbereich soll zur Senkung der CO₂-Emissionen beitragen (vgl. Handlungsziel Nr. 11.1 des Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr). Da u.a. auch dieses Ziel nicht mit einzelnen Maßnahmen zu erreichen ist, wurde der StEP Verkehr als Handlungsfeld übergreifende Strategie angelegt, die z.B. verkehrsrelevante raum- bzw. stadtstrukturelle Maßnahmen ausdrücklich einbezieht. Das in Berlin seit Jahren verfolgte Leitbild der städtebaulichen Innenentwicklung und die Gestaltungsbemühungen der Gemeinsamen Landesplanung zur Begrenzung der Suburbanisierung unterstützen die Entwicklung einer verkehrssparsamen kompakten Siedlungsstruktur. Im unmittelbaren Handlungsbereich der Verkehrspolitik liegt die erfolgreiche Förderung des Umweltverbundes, insbesondere des CO₂-freien Radverkehrs, aber auch des ÖPNV. Das Wachstum der Verkehrsanteile des Umweltverbundes unterstützt die Zielsetzung des Klimaschutzes. Zur fahrzeugseitigen Entlastung wurden bereits mit dem von der EU geförderten Projekt TELLUS modellhaft Verteilungsfahrzeuge des Güterverkehrs sowie BVG-Busse mit Erdgasbetrieb gefördert, um einen Beitrag zur schnelleren Marktdurchdringung klimafreundlicherer Treibstoffe zu leisten.

Frage 3: Wie hoch ist der Anteil der im Verkehrsbereich erzeugten klimaschädlichen CO₂-Emissionen derzeit an dem gesamten CO₂-Aufkommen in Berlin?

Antwort zu 3.: Nach der Energie und CO₂-Bilanz für Berlin 2003 des Statistischen Landesamtes ergibt sich für den Emittentensektor Verkehr (einschließlich Luftverkehr) nach der Verursacherbilanz ein Anteil von 21,6 % an den gesamten CO₂-Emissionen.

Frage 4: Welche Szenarien sieht der Stadtentwicklungsplan Verkehr für den Ausstoß klimaschädlicher CO₂-Emissionen bis 2015 vor?

Antwort zu 4.: Keine. Im Rahmen der Arbeit am StEP Verkehr wurden vielmehr modellhaft vier unterschiedliche Maßnahmenzenarien formuliert und über Modellrechnungen die jeweiligen Wirkungsbeiträge zur Erreichung aller Ziele des StEP Verkehr abgeschätzt. Allen Maßnahmenzenarien wurde eine einheitliche (zielorientierte) Siedlungsstrukturentwicklung bis 2015 in Stadt und Umland zugrunde gelegt. Ein Ergebnis der Modellrechnungen war, dass vor allem aus Gründen der (unterstellten) raumstrukturellen Entwicklung mit zwar reduzierter, aber anhaltender „Randwanderung“ der Bevölkerung auch weiterhin mit wachsendem Kfz-Verkehr zu rechnen sei. Dadurch würden erreichbare CO₂-Einsparungen aufgrund anderer Maßnahmen durch das Straßenverkehrswachstum kompensiert. Konsequenterweise wurde bereits 2003 im StEP Verkehr die Schlussfolgerung gezogen, u.a. verstärkte Anstrengungen zur Begrenzung verkehrlich nachteiliger siedlungsstruktureller Entwicklungen zu unternehmen.

Erfreulicherweise ist die raumstrukturelle Entwicklung seit Anfang des neuen Jahrzehnts günstiger verlaufen als in den Szenarien unterstellt (vgl. auch Fortschrittsbericht 2005 zum StEP Verkehr). Dies ist einer der Gründe, weshalb auch die Kfz-Verkehrsentwicklung einen deutlich günstigeren Verlauf genommen hat, als bei den Modellrechnungen ermittelt wurde. Folglich kann auch von einer günstigeren Entwicklung des Kfz-verkehrsbedingten CO₂-Ausstoßes ausgegangen werden, als im Ergebnis der Modellrechnungen angenommen wurde. Eine aktuelle Abschätzung des Kfz-verkehrsbedingten CO₂-Ausstoßes ist derzeit in Arbeit.

Frage 5: Hält der Senat an diesem Ziel fest?

Antwort zu 5.: Der Senat hält an dem unter 1. genannten Ziel fest. Die Wirkungsabschätzung der in Umsetzung befindlichen und eingeleiteten Maßnahmen wird bei der Fortschreibung des StEP Verkehr aktualisiert.

Frage 6: Ist dem Senat bewusst, dass nach Untersuchungen des UBA durch die intelligente Verlagerung von Verkehr zum Umweltverbund und durch Verkehrsvermeidung in selbem Umfang klimaschädliche CO₂-Emissionen eingespart werden können, wie durch technische Maßnahmen an den Fahrzeugen?

Antwort zu 6.: Wie unter 1. dargestellt, verfolgt der Senat eine entsprechende Strategie.

Frage 7: In welchem Umfang werden Maßnahmen zur Senkung der Emissionen durch eine Verlagerung der Investitionen zugunsten des Umweltverbundes abgebildet (bitte geplanten Investitionsumfang für die einzelnen Verkehrsträger auflisten)?

Antwort zu 7.: Eine entsprechende Aufbereitung der gewünschten Informationen liegt nicht vor; sie vorzunehmen, würde den Rahmen einer Kleinen Anfrage sprengen. Als Anhaltspunkt für die vom Senat gesetzten Prioritäten kann dienen, dass im Jahr 2006 die Gesamtausgaben für die Straßen (Land und Bund; Investitionen, Unterhaltung und Betrieb) in der Größenordnung von 280 Mio. €, die Gesamtausgaben für den ÖPNV/SPNV (Land und Bund; Investitionen) bei rd. 445 Mio. € lagen. Hinzurechnen sind die Zuschüsse für den ÖPNV/SPNV-Betrieb in der Größenordnung von 680 Mio. €.

Berlin, den 22. Juni 2007

In Vertretung

K r a u t z b e r g e r

.....
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. Juni 2007)