



Datum

08.02.2007

Nummer

061/2007

Thema

Klimaschutz/Verkehr

Redaktion

mt/sb

Text zum Pressegespräch am 09. Februar 2007

Senat muss Verkehrspolitik an Klimaschutzziele ausrichten

In der gegenwärtigen Klimaschutz-Debatte, ausgelöst durch den erschreckenden UN-Bericht zum Klimawandel, ist vom Senat wenig zu hören. Der UN-Bericht hat deutlich gemacht, dass die Folgen des Klimawandels noch dramatischer sein werden, als bisher angenommen. Der Senat muss ihn zum Anlass nehmen, klimarelevante Politikbereiche neu auf den Prüfstand zu stellen. Das gilt insbesondere auch für den Verkehrsbereich, in dem die CO₂-Emissionen seit 1990 deutlich angestiegen sind.

23 Prozent der in Berlin verursachten CO₂-Emissionen entstehen im Verkehrsbereich. 1990 lag der Anteil des Verkehrs noch bei 16 Prozent. Der Senat spricht in seinem Landesenergieprogramm selbst vom „Sorgenkind Verkehr“. Ohne jedoch die richtigen Konsequenzen daraus zu ziehen. So hat sich der Senat zum Ziel gesetzt, dass die Klimabelastung im Verkehr von 1990 bis 2015 um 14 Prozent steigen soll. Aber die Maßnahmen, die er ergriffen hat, reichen noch nicht einmal aus, um den Anstieg tatsächlich auf 14 Prozent zu begrenzen.

Rot-Rote Verkehrspolitik ist schlecht fürs Klima

Die Verbrennung von Öl produziert das schädliche Klimagas Kohlendioxyd (CO₂). Der Verkehr verbraucht 70 Prozent des geförderten Erdöls und Erdöl ist die Basis der Kraftstoffe von 95 Prozent aller Fahrzeuge.

Wirkungsvolle Strategien der Automobilindustrie und der übergeordneten Gesetzgebung zur Einsparung von Öl sind die Durchsetzung verbindlicher Kohlendioxyd-Grenzwerte, die Umstellung auf Antriebsarten mit regenerativen Energien und die Förderung energiebewussten Verhaltens.

Der Klimaschutz wird im Stadtentwicklungsplan Verkehr ignoriert. Der Senat führt aus: *„Der heutige verkehrsbedingte CO₂-Ausstoß könnte durch keines der Szenarien reduziert werden. Infolge der Zunahme der Verkehrsleistung in allen Szenarien würde die CO₂-Emission vielmehr noch zunehmen...“*

Folgerichtig stieg das Verkehrsaufkommen in der Vergangenheit und steigt weiter an. Um den Klimawandel aufzuhalten, muss auch der Senat seine Hausaufgaben machen. Z.B.

- 1. Verkehrsreduzierung und Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs**
- 2. Verlagerung des Wirtschaftsverkehrs auf die Schiene**
- 3. Bevorzugung des ÖPNV vor dem Individualverkehr**

Zu 1. Verkehrsreduzierung

Die Stadtplanung hat Berlin in der Vergangenheit räumlich in Arbeits- Kultur- Einkaufs- und Wohnwelten geteilt. Diese Funktionstrennung verursacht überflüssigen Verkehr. Die nicht motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen sind unterprivilegiert und führen die Verkehrsofferstatistik an. Viel zu oft müssen sich Rad- und Fußverkehr schmale Gehwege teilen. Radspuren fehlen, weil parkende Fahrzeuge den Straßenraum beanspruchen (z.B. Chausseestraße, obwohl für den Autoverkehr gerade ein Tunnel für 390 Millionen Euro gebaut wurde). Die Grünphasen für FußgängerInnen verhindern ein zügiges Überqueren der Straßen. Diese Benachteiligungen schaffen keine Anreize, das Auto stehen zu lassen.

Neben einer Stadtplanung der „Kurzen Wege“ spielt die Attraktivität des Straßenraums und die Sicherheit der RadfahrerInnen und FußgängerInnen eine wichtige Rolle.

FußgängerInnen müssen vor dem Auto- und Radverkehr geschützt werden. Der Radverkehr braucht grundsätzlich eine eigene Spur auf der Straße bzw. eine Busspur zur Mitbenutzung. Ampelschaltungen müssen sich auch am nichtmotorisierten Verkehr orientieren.

Zu 2. Verlagerung des Wirtschaftsverkehrs auf die Schiene

Besonders klimaschädlich ist die Zunahme des Schwerlastverkehrs. Während Berlin noch 1990 umfangreicher über die Schiene und die Güterbahnhöfe versorgt wurde, spielt heute lediglich der Westhafen noch eine Rolle beim Schienengüterverkehr. Im letzten Jahr hatte der Schienengüterverkehr der DB-Tochter Railion bundesweit zehnpromtente Zuwachsraten. Für den Berliner Wirtschaftsverkehr können diese Potenziale nicht genutzt werden, weil die Schienenlogistikstandorte zerschlagen wurden und tragfähige Konzepte bis heute fehlen.

Die Stadt braucht ein Netz von Güterverkehrssubzentren, mit denen die Gewerbegebiete Berlins erschlossen und der LKW-Verkehr minimiert werden kann. Es ist Aufgabe des Senats, gemeinsam mit Hochschulen, IHK, Wirtschaftsverbänden und der Bahn ein Konzept hierfür zu entwickeln. Die notwendigen Flächen müssen planungsrechtlich gesichert, vor dem Verkauf durch die Vivico bewahrt und zügig in das Schienennetz integriert werden. Damit wird der Straßengüterverkehr viel stärker auf Verteil- und Sammelfahrten zurückgeführt und schädliche CO₂-Emissionen werden vermieden.

Zu 3. Bevorzugung des ÖPNV vor dem Individualverkehr

Der STEP Verkehr liegt nicht nur klimapolitisch schief. In seiner Umsetzung werden eindeutig Maßnahmen zugunsten des Autoverkehrs bevorzugt.

Während für Straßenbauprojekte wie z.B. die Verlängerung der A100 und die damit verbundenen Straßenumbauten am Treptower Park die Geldquellen sprudeln, steht für neue Straßenbahnprojekte nicht ein einziger Euro zur Verfügung.

Die BVG denkt darüber nach, unwirtschaftliche Straßenbahnstrecken stillzulegen, statt sie in dicht besiedelte Gebiete zu verlängern, um viele Fahrgäste zu erreichen.

Im Regionalverkehr wurden letztes Jahr durchschnittlich 15 Prozent mehr Fahrgäste erzielt (auf Einzelstrecken bis zu 40 Prozent) aufgrund intelligenter Investitionen in die Infrastruktur. Das spart 9.000 Tonnen CO₂. Die S-Bahn konnte 5,3 Prozent mehr Fahrgäste gewinnen. Daran muss sich die BVG orientieren.

Intelligente Investitionen in den ÖPNV refinanzieren sich selbst. Auch die Straßenbahn wird wirtschaftlicher, wenn durch attraktive Trassenführungen neue Fahrgäste gewonnen werden. Deshalb gehören Investitionen nicht in den Straßenbau sondern ins ÖPNV-Netz damit die Leute auf Bus und Bahn umsteigen.

Die Attraktivität der BVG sinkt. Tickets werden teurer. Das Angebot wird ausgedünnt. Der Senat verzichtet auf seinen Einfluss auf attraktive Nahverkehrsangebote. Er hat der BVG das ÖPNV-Monopol bis 2020 übertragen. Die BVG erfüllt den Unternehmensvertrag nicht. Sie erbringt weniger Fahrleistung als vereinbart und sie hat ihr Sanierungsziel nicht erreicht. Das Defizit erhöht sich ständig. Im kommenden Jahr werden entweder zweistellige Preiserhöhungen oder drastische Streckenkürzungen das Angebot verschlechtern, wenn Berlin nicht zusätzlich Geld gibt. Die Diskussionen um Stilllegungen von Straßenbahn- und U-Bahnlinien sind nur die Vorboten. Während das Fahrgastaufkommen in anderen Großstädten steigt, stagniert es in Berlin.

Berlin muss klare und strenge Vereinbarungen in den BVG-Vertrag aufnehmen, der in diesem Jahr geschlossen wird. Sanktionen bei Nichteinhaltung sind das einzige Druckmittel, das bleibt, damit der ÖPNV so attraktiv wird, dass AutofahrerInnen umsteigen.

Es gibt eine Vielzahl von Maßnahmen um die Attraktivität des ÖPNV zu verbessern: die Nord-Süd S-Bahn-Anbindung des Hauptbahnhofs, die Wiederinbetriebnahme des Fernbahnhofs Zoo, Vorrangschaltungen für Bus und Bahn, Aufzugprogramme, bessere Umsteigebeziehungen etc. stärken die Attraktivität des ÖPNV und motivieren aufs eigene Auto zu verzichten.

Wir fordern den Senat auf nicht länger dem Automobilismus zu huldigen sondern den Stadtentwicklungsplan Verkehr an den Zielen des Klimaschutzes auszurichten, indem der Verkehr reduziert, der Rad- und Fußgängerverkehr verbessert, der Wirtschaftsverkehr auf die Schiene verlagert und dem ÖPNV der Vorrang gegeben wird.

Eine Verkehrspolitik, die sich an diesen Leitlinien orientiert, bringt mehr Menschen dazu, mit Bus, Bahn und Rad zu fahren. Das wäre ein echter Beitrag zum Klimaschutz, weil

Energie gespart wird und dadurch weniger Kohlendioxyd in die Atmosphäre gelangt. Der rot-rote Senat jedoch ist noch nicht einmal in der Lage, klimafreundliche Fahrzeuge für den senatseigenen Fuhrpark zu beschaffen. Bisher spielt Klimaschutz für den Senat keine Rolle.