

Dokumentation der Diskussionsveranstaltung

„Berlin macht mobil! Schaffen wir die Verkehrswende?“

**01.06.2017, 18 bis 21 Uhr
im Robert-Havemann-Saal im Haus der Demokratie und Menschenrechte**

Die Rot-rot-grüne Landesregierung hat sich in Berlin die nachhaltige Verkehrswende als wichtiges Ziel gesetzt. Dies hat Berlin 21 als Partnerorganisation im RENN.Mitte-Netzwerk zum Anlass genommen, sechs Monate nach Beginn der Koalition in einer verkehrspolitischen Diskussion die Vertreter der Regierungsparteien mit den gesellschaftlichen Initiativen zu konfrontieren, die sich für eine nachhaltige Mobilitätswende einsetzen und dabei für die verschiedenen Bestandteile des Umweltverbundes stehen. Ausgehend von den Zielsetzungen im Koalitionsvertrag wurde diskutiert, ob der Senat seine im Koalitionsvertrag gesetzten Ziele erreichen und wie die Transformation zu einer nachhaltigen Mobilität in Berlin gelingen kann.



Programm

18.00 Begrüßung Sebastian Stragies, Berlin 21 e.V.

18.15 Input aus der sozialwissenschaftlichen Mobilitäts- und Innovationsforschung
Dr. Weert Canzler, WZB/InnoZ/Euref-Campus

18.45 Podiumsdiskussion

Moderation Pia Paust-Lassen, Berlin 21

20.30 Abschluss und Ausblick Malte Schmidhals, Berlin 21

Podiumsgäste

Lena Osswald	Volksentscheid Fahrrad/Netzwerk Lebenswerte Stadt e.V.
Wanja Borchert	Verkehrsclub Deutschland, VCD Nordost e.V.
Matthias Gibtner	Interessengemeinschaft Eisenbahn, Nahverkehr und Fahrgastbelange Berlin, IGEB e.V.
Tino Schopf	SPD
Harald Wolf	Linke
Stefan Gelbhaar	Grüne

Bis auf Tino Schopf nahmen alle Eingeladenen an der Diskussion teil. Herr Schopf hatte kurzfristig aufgrund familiärer Verpflichtungen abgesagt.

Die Podiumsdiskussion war die Startveranstaltung zum thematisch breit gefächerten „Berliner Nachhaltigkeitsdialog“ zu den wichtigen Elementen einer nachhaltigen Stadtentwicklung.

Ablauf

Sebastian Stragies (Berlin 21 e.V.) begrüßte die Teilnehmenden zum Berliner Nachhaltigkeitsdialog im Namen von Berlin 21 und vom deutschen Nachhaltigkeitsnetzwerk „Regionale Netzstellen Nachhaltigkeitsstrategien“ kurz „RENN“. Während einer kurzen Einführung in die Entwicklung verschiedener Mobilitätsformen und -technologien und den damit zusammenhängenden Entwicklungen, verwies Stragies auf den seit der industriellen Revolution voranschreitenden Anstieg der auf fossilen Energieträgern basierenden Mobilitätsoptionen, die maßgeblich zum globalen Klimawandel beitragen. Es wurde deutlich, dass dies nicht weiterhin so sein muss, denn die Technologien für eine nachhaltige und damit emissionsarme Fortbewegung sind ebenso vorhanden wie soziokulturelle Verhaltensänderungen und der Umgang mit individuellen Mobilitätsbedürfnissen und -ansprüchen. Die ersten wichtigen Schritte sind somit gemacht, zeigen aber noch wenig Wirkung. Insgesamt steigen die Emissionen trotz Effizienzgewinnen bei den Antriebstechnologien noch weiter an.

Input Weert Canzler

Dr. Weert Canzler von WZB und InnoZ leitete in gegenwertige Trends der urbanen Mobilitätsentwicklung ein und stellte dar, welche Chancen und Herausforderungen sich aus nachhaltiger Sicht daraus ergeben.

Die Präsentation liegt diesem Bericht als Anhang bei.

Wichtige Diskussionspunkte und Ergebnisse der Veranstaltung

Insgesamt waren die Diskutanten inhaltlich relativ nah beieinander. Widerspruch gab es in erster Linie zur Politik der Bundesregierung und der großen Koalition (insbesondere Grundgesetzänderung zur Privatisierung der Autobahnen) und der Berliner Oppositionsparteien (insbesondere gegenüber FDP und AfD mit deren Volksbegehren zur Offenhaltung des Flughafens Tegel).

Hier werden zunächst - vor der Darstellung des weitgehenden Konsenses zu einer nachhaltigen Verkehrswende - kurz die Probleme und Unterschiede in der Schwerpunktsetzung der Podiumsgäste dargestellt.

Fahrrad und/oder ÖPNV-Ausbau für den Fahrrad-Verkehr und für den ÖPNV gehören gleichermaßen zur Verkehrswende. Die gegenwärtige Schwerpunktsetzung auf das Fahrrad wurde von den Parteivertretern mit der politischen Bedingung des Volksentscheids sowie damit begründet, dass der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur seit Jahrzehnten vernachlässigt wurde. Dies stieß bei VertreterInnen des ÖPNV zwar auf Verständnis, diese bestanden aber darauf, dass der ÖPNV organisatorisch das Rückgrat des Verkehrssystems sei und sein müsse, während die anderen Verkehrsträger (einschließlich Fahrrad und Auto) sich darum gruppieren müssten, planungslogisch also an zweiter Stelle ständen. Diese Sichtweise wurde von den Fahrradinitiativen nicht geteilt, aber nicht weiter ausdiskutiert.

Klar ist, dass das geplante und zeitlich vorgezogene (gegenwärtig aber dennoch langsamer als geplant vorankommende) Fahrradgesetz als Teil eines umfassenden Mobilitäts-gesetzes vorgesehen ist.

Straßenbahn und/oder U-Bahn

Berlin hat seit der Vereinigung die Straßenbahn sträflich vernachlässigt, weil sie in das Konzept einer nach Ausbau und Optimierung des Autoverkehrs entwickelten Stadt nicht passt. Straßenbahnen haben gegenüber der U-

Bahn, neben der subjektiven Präferenz vieler Fahrgäste lieber oberirdisch zu reisen, vor allem den Vorteil, im Aus- und Neubau wesentlich günstiger zu sein. Nach den teuren



Vorzeigeprojekten, wie der „Kanzler-U-Bahn“, hat Rot-Rot-Grün im Koalitionsvertrag daher eine eindeutige Priorität und Finanzierung des Straßenbahnausbaus beschlossen. Von SPD-Seite und in einigen Fällen auch aus dem Grünen Umwelt- und Verkehrssenat¹, kamen in der Öffentlichkeit z. T. hier einige andere Aussagen. Diese sind (bisher) aber kein Regierungshandeln und auch über den Haushalt nicht gedeckt.

E-Mobilität

Der Ausstieg aus einem fossil befeuerten Verkehrssystem ist derzeit nur durch E-Mobilität denkbar. Da leitungsgebundene E-Mobilität schon seit vielen Jahrzehnten Standard ist (In Berlin S-, U- und Straßenbahnen, in anderen Europäischen Städten auch Trolley-Busse), wird der Begriff häufig verkürzt auf Automobile E-Mobilität verkürzt. Es war einhellige Meinung, dass ein Verkehrssystem, das weiter auf PKW setzt und nur den Motorblock und Tank gegen Elektromotor und Akku austauschen will, aus verschiedenen Gründen den Anforderungen einer nachhaltigen Stadtentwicklung nicht genügt. Aufgrund



der von Bundesregierung und z.T. auch von den Autokonzernen gestützten E-Mobilitätskampagne hat E-Mobilität bei Verkehrsinitiativen einen schlechten Ruf. Über die Notwendigkeit einer anderen Definition von E-Mobilität (Bahnen, Car-Sharing, Taxi- und Transporterflotten...) konnte Einigkeit erreicht werden. Der Vertreter der Berliner Kampagne wies darauf hin, dass zumindest hier keine Autokonzerne dabei sind und die Kampagne ein integriertes Verkehrssystem anstrebt und keinen Status Quo mit privaten E-PKW. Dennoch bleibt eine unterschiedliche Schwerpunktsetzung und ein gewisses Misstrauen gegenüber der Intention von „Schaufenster“-Kampagnen.

Verwaltungsprobleme

Es gibt eine Reihe von Verwaltungsproblemen, die einer zügigen Umsetzung der Verkehrswende im Wege stehen. Hier wirken fehlendes Personal, (daraus resultierende?) qualitative Probleme bis hin zur „Böswilligkeit“ (Festhalten am Konzept einer „Autostadt Berlin“ und daraus folgendes Hintertreiben gegenteiliger Politik) zusammen.

Als besonders problematisch wurde in der Diskussion die Verkehrslenkung Berlin angesehen, bei der möglicherweise alle drei Gründe zusammenkommen. Sie soll häufig langsam und ineffizient arbeiten und zudem Entscheidungen treffen, die hinderlich für

¹ Staatssekretär Kirchner in der Morgenpost vom 27.02.17: Bislang hat die rot-rot-grüne Regierungskoalition ... dem Bau neuer Straßenbahnlinien absoluten Vorrang eingeräumt. "Doch es bestehen ja keine Denkverbote", sagte Kirchner weiter. So will der von den Grünen in den Senat entsandte Politiker prüfen lassen, ob nicht die Linie U8 bis ins Märkische Viertel weitergeführt werden sollte. Weiter auf der Prüfliste: Eine Verlängerung der U9 von ihrer bisherigen nördlichen Endstation Osloer Straße in Wedding bis nach Pankow. Auch eine U-Bahnstrecke vom Alexanderplatz nach Weißensee (U10) hält er für überlegenswert. <https://www.morgenpost.de/berlin/article209750309/Senat-prueft-Bau-neuer-U-Bahnstrecken.html>

den ÖPNV sind, üblicherweise begründet mit dem notwendigen MIV, der nicht eingeschränkt werden darf, neuerdings aber auch – teile und herrsche – mit dem Radverkehr. Bereits im Koalitionsvertrag wurde eine Evaluation und ggf. Umstrukturierung der Verkehrslenkung Berlin festgelegt, die bisher noch nicht vorliegt.

Weiteres Beispiel – diesmal wesentlich durch mangelndes Personal begründet, ist der Bereich Straßenbahnplanung, der ja eigentlich, s.o., prioritär erfolgen sollte. Hierfür war aber zum Ende der vorherigen Legislaturperiode überhaupt kein Personal vorhanden. Hier hat der Nachtragshaushalt die Mittel für Neueinstellungen bereitgestellt.

Zeithorizont

Insgesamt finden alle Maßnahmen wesentlich langsamer als geplant statt. Dies wurde z.B. von der Vertreterin des Fahrrad-Volksbegehrens auch kritisiert. Die inoffizielle Veröffentlichung der Vorlage des Radgesetzes – Teil 3 des geplanten Mobilitätsgesetzes – erfolgte vermutlich, um politischen Druck auf dessen schnellere Verabschiedung auszuüben. Die Vertreter der Initiativen zeigten aber (noch) Verständnis für die Zeitverzögerung. Insgesamt wurde die langsamen Fortschritte mit der Vielzahl parallel anzugehenden Maßnahmen begründet. Im Falle des Radgesetzes läge die jetzige Verzögerung darüber hinaus an der notwendigen juristischen Prüfung, die sich darum kümmert, ob Inhalte der Gesetzesvorlage irgendwelchen anderen Gesetzen widersprechen. Im konkreten Fall soll insbesondere der Abgleich mit der – PKW-zentrierten – Straßenverkehrsordnung Komplikationen mit sich bringen. Aus dem Publikum, wurde aber auch die Sorge geäußert, dass der ganze Reformschwung versanden könne, wie dies beim Westberliner Rot-Grün zu ähnlichen Themen schon einmal der Fall gewesen sei. Ohne diese Parallele zu akzeptieren mahnte auf der Politikerseite auch Harald Wolf zur Eile, da nach seiner Einschätzung längerer Stillstand die eigene Bewegung demobilisieren und in der veröffentlichten Meinung die Bedenkenträger – gebriert von der PKW-Lobby – wieder in die Offensive bringen würde. Auch Stefan Gelbhaar machte deutlich, dass die Politik weiterhin eine aktive Bürgergesellschaft benötigt, wenn sie ihre Verkehrswende-Versprechen umsetzen will.



Öffentliche Meinung und veröffentlichte Meinung

Insgesamt wurde eingeschätzt, dass die Verkehrswende grundsätzlich in Berlin eine abgesicherte Mehrheit hinter sich hat. Das gilt für den Ausbau des Radverkehrs ebenso wie für den ÖPNV. Selbst eine Umfrage unter ADAC-Mitgliedern²erbrachte ein entsprechendes Ergebnis, weil offensichtlich auch Autofahrer einsehen, dass zumindest innerhalb einer Großstadt wie Berlin PKW ungeeignet für die Absicherung der Mehrheit

² Quelle: Tagesspiegel, 01.09.16: Mitglieder des ADAC setzen aufs Rad - Bei einer Umfrage des ADAC gab es überraschende Resultate: Mehr als 44 Prozent wollen breitere Fahrradstreifen. Das Auto bleibt für die meisten trotzdem unverzichtbar. <http://www.tagesspiegel.de/berlin/umfrage-in-berlin-mitglieder-des-adac-setzen-aufs-rad/14487848.html>

des notwendigen Verkehrs sind, weil dies nur im Dauerstau und einer nicht lebenswerten Stadt enden kann.

Es wurde eingeschätzt, dass in jedem konkreten Fall der Flächenkonkurrenz (Umverteilung von Straßenland an ÖPNV und Radverkehr, Parkraumbewirtschaftung überall innerhalb des S-Bahn-Rings, Einzelmaßnahmen zur Verkehrsberuhigung, Einbahnstraßen, ...) sicher dennoch mit Widerstand zu rechnen ist, wie schon die geplante Autofreiheit von Unter den Linden gezeigt hat. Diese Auseinandersetzungen können, so die Annahme in der Runde, umso eher gewonnen werden, je früher sie stattfinden und je deutlicher sie damit an ein Gesamtkonzept Verkehrswende gekoppelt sind und nicht als „Bosheiten gegen die Autofahrer“ denunziert werden können.



Abschlussbeitrag

Malte Schmidhals beschrieb einige Punkte der erfüllten Ziele, die Berlin 21 mit der Veranstaltung verbunden hatte und fasste einige ihrer Ergebnisse zusammen.

Wichtig war Berlin 21 die Schwerpunktsetzung auf den „Vorrang für den Umweltverbund“ und die hierfür notwendige „Umverteilung des Straßenraumes“, wie es in der Koalitionsvereinbarung formuliert ist. Zusammen mit anderen Klima-, sozialen, gesundheitlichen und Umwelt-Gesichtspunkten ist diese notwendige Umverteilung ein Aspekt, der die Bedeutung der Verkehrswende für die Nachhaltigkeitspolitik verdeutlicht.

Die VeranstalterInnen hatten dabei den Ansatz, dass alle Beteiligtegruppen des Umweltverbundes gleichermaßen berücksichtigt werden müssen und entsprechend die Verkehrswende als gemeinsames Projekt ansehen, und zwar, weil es anders nicht sinnvoll möglich ist, aus Gerechtigkeitsgründen und um sich bei den anstehenden Auseinandersetzungen mit der PKW-Lobby nicht gegeneinander ausspielen zu lassen.

Weiterhin sollte die Veranstaltung dazu beitragen die Intermodalität der Verkehrswende und die dafür notwendige E-Mobilität und unkomplizierte/selbsterklärende Internetnutzung zur individuellen Mobilitäts-„Planung“ oder -Praxis zu veranschaulichen. Hierbei ging es auch um die Klärung des Begriffes „E-Mobilität“, der nicht als „Austauschen des Motorblocks“ verstanden werden darf (s.o.).

Auswertung

Die VertreterInnen der Initiativen waren aus unserer Sicht sehr zurückhaltend in ihren Forderungen an die Vertreter der Regierungsfractionen. Es ist in jedem Fall erfreulich, dass die Verkehrsinitiativen Interesse an einer Unterstützung der Verkehrswende-Strategie der neugewählten Landesregierung haben und dabei auch versuchen, deren Bedingungslage mit zu berücksichtigen. Entsprechend positiv war ein Großteil der Redebeiträge der 65 TeilnehmerInnen der Veranstaltung.

Es hat uns aber erstaunt, dass die Hinweise auf die Gefahren der gegenwärtigen Situation stärker von den Politikern als von den Verbänden angesprochen wurden:

- Grundsätzliche Zustimmung aus der Bevölkerung zum Ausbau von Rad- und ÖPN-Verkehr bedeutet nicht das Ausbleiben heftigen Streits bei jeder Einzelentscheidung
- Probleme, die in der Öffentlichkeit und insbesondere in den Medien aus der Langsamkeit der realen, sichtbaren Veränderungen folgen können

Insgesamt war die Veranstaltung aus unserer Sicht ein Erfolg und mit den 65 Teilnehmenden konnten wichtige VertreterInnen der Berliner „Verkehrswende-Aktivisten“ erreicht werden. Besonders wichtig war für uns das Zusammenführen der „politischen“ Verkehrsinitiativen und der „wissenschaftlichen“ Perspektiven auf neue Entwicklungspfade.