

Vortrag Michael Cramer, MdEP
Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion GRÜNE/EFA im Europäischen Parlament.

Metropolenkongress Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Mobilität in der Stadt:
Chancen der Unterstützung der nachhaltigen urbanen Mobilität durch die Europäischen Union –
Beispiele aus Berlin

Feststellungen:

Der Verkehr ist für 30 % des Ausstoßes klimaschädlicher Gase verantwortlich, das ist schon schlimm genug. Was aber noch schlimmer ist: Während seit 1990 in der Industrie oder durch die Wärmedämmung von Häusern etwa 10 % der CO₂-Emissionen eingespart wurden, sind sie im Verkehrssektor um 35 % gestiegen. Der Verkehr frisst also all das doppelt und dreifach auf, was wir mit Milliarden unserer Steuergelder in anderen Sektoren erreicht haben. Deshalb: Ohne eine Änderung unserer Mobilität werden wir den Klimawandel nicht stoppen können.

In der Europäischen Union ist der Verkehr zu billig, nur der umweltfreundliche ist zu teuer – und all das ist politisch gewollt! So **muss** jede Lokomotive für jeden Streckenkilometer eine Trassengebühr entrichten, die in der Höhe unbegrenzt ist. Auf der Straße ist es den Mitgliedstaaten freigestellt, ob sie überhaupt eine Maut erheben, die - in der Höhe gedeckelt - meist nur auf Autobahnen und für LKW ab 12 t gilt.

Auch ein EU-weites Tempolimit wird nicht durchgesetzt, obwohl nach Angaben des Umweltbundesamtes sofort 3 % und a la longue bis zu 30 % der CO₂-Emissionen eingespart werden könnten. Ein EU-weites Tempolimit – Deutschland ist das einzige Mitgliedstaat der EU ohne Tempolimit – wird immer wieder von der deutschen Bundesregierung blockiert.

Die Möglichkeiten der EU, den Verkehr in den Städten und Kommunen zu beeinflussen, sind eher gering. Gegen die Vorstellungen des Grünbuchs der Europäischen Kommission zu *urban mobility* von Oktober 2009 wehrten sich insbesondere Bayern und – bis zum 27. März 2011 - auch Baden-Württemberg. Sie betonten das Subsidiaritätsprinzip - und wollten allenfalls das Geld der EU. Unser Vorschlag, in den Städten EU-weit Tempo 30 einzuführen mit der Möglichkeit der Verwaltungen, Tempo 50-Strassen auszuweisen, wurde abgelehnt.

Ein Ansatzpunkt der Lenkung des Verkehrs böte sich über die EU-Fördermittel. Bei der EU-Verkehrskofinanzierung fließen die meisten Gelder (60%) leider immer noch in die Straße und weniger in die Schiene (20%). In die Fahrradinfrastruktur (0,9%) werden kaum EU-Mittel investiert. Die Anteile der letzten beiden Verkehrsträger ließen sich deutlich ausbauen. Daher sollten nur noch Städte mit einem Fahrradhaushalt Förderungen der EU erhalten.

Die Charta von Athen von 1931, die Trennung von Wohnen, Arbeit und Freizeit, bildet immer noch die Grundlage für die heutige Stadtplanung. Wohngebiete werden separat von Gewerbegebieten angelegt. Damit müssen die Bewohnerinnen und Bewohner von Städten weitere Wege in Kauf nehmen, um zur Arbeit oder zum Einkaufen zu fahren. Das führt zu mehr Verkehr, der vermieden werden kann, wenn in Stadtvierteln lebenswertes Wohnen und Arbeit integriert werden. Damit sind auch die Kommunen als Inhaberinnen der Planungshoheit gefordert, über eine nachhaltige Stadtplanung Verkehr zu vermeiden. Die damalige grüne Baustadträtin von Berlin-Mitte, Dorothee Dubrau, wurde geradezu verspottet, als sie durchgesetzt hatte, dass es bei der Bebauung des Potsdamer Platzes einen Wohnanteil von 20 % geben muss.

Dennoch gibt es in Städten die Möglichkeiten, auf umweltfreundlichen Verkehr umzuschalten. Nach Auskunft des Bundesverkehrsministeriums sind 90 % der innerstädtischen Autofahrten kürzer als sechs (!) Kilometer. 30% sind kürzer als drei und 10% kürzer als ein Kilometer. In Kopenhagen wurden in 20 Jahren der Fahrradanteil um 200 % erhöht, in Berlin hat er sich in 10 Jahren von 6 auf 14% mehr als

verdoppelt. Paris und London bieten durch ein Fahrrad-Verleihsystem mehrere 1.000 Fahrräder an, die sehr stark genutzt werden. Auch in Brüssel wurde das Pariser Modell kopiert.

Ist die Elektromobilität die Lösung für die Mobilität in den Städten?

Wer denkt, Elektromobilität sei nachhaltige Mobilität aus der Steckdose, wird schnell an die Grenzen stoßen. Die Probleme der individuellen Mobilität in Ballungsräumen können nicht allein mit Elektro-Autos gelöst werden.

Emissionsarme Autos klingen vielsprechend: Statt Benzin im Tank – Strom aus der Batterie, denn kein CO₂-Ausstoß ist gut für die Umwelt und somit auch gut für den Menschen. Vorausgesetzt, die Kette der E-Cars von der Produktion bis zum Recyceln wäre besser als bei herkömmlichen Autos und der Strom käme nur aus erneuerbaren Energien – blieben noch weitere Probleme ungelöst, weil mit E-Cars nur eins von fünf Problemen, die der Autoverkehr schafft, bewältigt würden.

Der Lärm, der vom Bodenbelag und der Geschwindigkeit abhängt und die Unfälle – jedes Jahr sterben auf den Straßen der EU 40.000 Menschen – werden durch E-Cars nicht reduziert. Die Kosten des Autoverkehrs - jedes Auto wird in Deutschland pro Jahr mit 3.000 Euro vom Steuerzahler subventioniert, wenn die Folgekosten einbezogen werden, wobei noch nicht einmal die Klimakosten berechnet wurden – bleiben horrend. Und auch der Flächenverbrauch: Jeden Tag verschwinden in Deutschland 117 ha unter Beton und Asphalt, wird nicht reduziert. Dabei hat sich Deutschland verpflichtet, diese Zahl auf 30 ha pro Tag zu senken.

Mobilität und Nachhaltigkeit zusammen denken

Vor welcher Herausforderung stehen wir also? Es geht darum, zwei Ziele miteinander zu vereinbaren: unser Bedürfnis nach Mobilität mit dem Prinzip der Nachhaltigkeit. Mobilität muss heute viel stärker durch die Verzahnung verschiedener Verkehrsträger gewährleistet werden. Dass sich unser Mobilitätsmix verändert, ist schon heute zu sehen: Per Citymaut wird das Auto in vielen Innenstädten europäischer Großstädten de facto zum unerwünschten Objekt erklärt. In deutschen Städten sind 90 Prozent aller Autofahrten kürzer als sechs Kilometer. Das sind Entfernungen, die bestens geeignet sind, um auf Bus, Bahn, Rad und Zufußgehen umzusteigen.

Das elektrische Rad muss nicht neu erfunden werden

Wie nachhaltige Elektromobilität aussehen kann, müssen wir nicht neu erfinden. Ein intelligenter Einsatz vorhandener Mittel ist hier die optimale Lösung. So erlebt die Tram weltweit eine Renaissance. Unter Staus und Abgasen leidende Innenstädte können mit Hilfe der umweltfreundlichen „Elektrischen“ zurückerobert werden – Stadterneuerung und Aufwertung der Innenstadt-Quartiere inklusive. Die Vorteile dieser Stadtentwicklungsstrategie liegen auf der Hand: Die Tram ist erstens sehr viel billiger als der U-Bahn-Bau – für den Preis von 5 Kilometern Tunnelbau kann man rund 100 Kilometer Tramschienen verlegen. Sie ist zweitens näher an den Fahrgästen, weil die oberirdischen Haltestellen viel besser erreichbar sind. Sie ist drittens dank moderner Verkehrsleittechnik und der in Zürich erfundenen Ampelvorrangschaltung längst nicht mehr das Symbol für „Schneckentempo“, das ständig im Stau und an roten Ampeln stecken bleibt. Sie ist viertens konsequent, wenn man die Zurückdrängung des Autos und die Revitalisierung der Innenstädte ernst meint. In Straßburg hat vor knapp 20 Jahren die Tram die Autos aus der Innenstadt verdrängt. Was dort Realität wurde, kann doch in anderen Städten nicht unmöglich sein!

Gesamtkonzept E-Mobilität statt Autoträume

In einem zukünftigen Gesamtkonzept für städtische Mobilität ist dabei auch Platz für strombetriebene Fahrzeuge anderer Art: als alternativer Antrieb für Busse, Straßenbahnen und elektrisch unterstützte Fahrräder. Gerade in Ballungszentren können elektrische Antriebe einen Beitrag gegen die Luftverschmutzung leisten. Sie können auch beim Radfahren wegen der höheren Geschwindigkeit den Entfernungsradius vergrößern und in hügeligen Städten und Regionen insbesondere für ältere Menschen

und Menschen mit eingeschränkter Mobilität das Radfahren attraktiver machen und ihnen die Möglichkeit geben, auch mit dem Rad aktiv am städtischen Verkehr teilzunehmen.

Um die Stadt mobiler zu machen, muss deshalb mit elektrischen Antrieben der Rad- und der öffentliche Verkehr verbessert werden. Wenn Berlin sich zur Modellregion für Elektromobilität entwickeln will, muss sich die Stadt auf ihre Tradition besinnen und darf sich nicht bloß auf den Aufbau einer Flotte von Elektro-Pkw konzentrieren.

Potenziale für eine nachhaltige Mobilität am Beispiel Berlins

Berlin bietet beste Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität. Die Stadt ist nicht wie viele andere europäischen Metropolen monozentristisch, sondern hat zwölf Bezirke mit jeweils eigenen Zentren. Sie profitiert auch von den Doppelstrukturen auf Grund der damaligen Teilung. Ohne die Spaltung der Stadt wären doch die (West-)Berliner U-Bahnen (U 9, U 7) nach Spandau und Steglitz nicht parallel zu den von (Ost-)Berlin betriebenen und von der Bevölkerung boykottierten S-Bahnlinien im Westteil der Stadt nicht gebaut worden.

Ein großzügiges Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) steht den Bewohnerinnen und Bewohnern Berlins zur Verfügung: 330 km S-Bahn-Gleise, 150 km U-Bahn Linien und 180 km Straßenbahnstrecken. 90 Prozent aller Haushalte sind weniger als fünf Fahrradminuten von der nächsten S-, U- oder Straßenbahn-Haltestelle entfernt, in Berlin kann man das Fahrrad in allen S-, U- und Straßenbahnlinien ohne Sperrzeiten mitnehmen.

Im Gegensatz zum Bundesdurchschnitt mit 600 Autos auf 1000 Einwohner gibt es in Berlin nur 300. Jeder zweite Haushalt ist ohne Auto mobil und knapp 80 % der Straßen sind Tempo-30-Zonen. Zudem gibt es 7.000 Taxen. Wenn von diesen 10 % behindertengerecht wären, könnte man sich den separaten „Behindertenfahrdienst“ (Telebus) sparen. Das wäre nicht nur kostengünstiger, so könnten auch Diskriminierungen verhindert werden.

Der Fahrradverkehr in Berlin wächst – von 5 auf 14 % in 10 Jahren. Es gibt einen eigenständigen Fahrradtitel im Haushalt, zudem wurde die Stadt auch fahrradfreundlicher. Statt gefährlicher Gehweg-Radwege, werden Fahrradstreifen auf der Fahrbahn angelegt. Zudem bieten Fahrräder auch eine Zeitersparnis, verbinden sie doch Mobilität und sportliche Betätigung.

Trotz dieser ausgezeichneten Ausgangslage ist die Berliner rot-rote Verkehrspolitik vom Tunnelblick und dem durch die Windschutzscheibe geprägt. Obwohl Hans-Jochen Vogel, schon 1971 als Oberbürgermeister von München gesagt hatte: „Das Auto mordet unsere Städte, wer Straßen sät, wird Verkehr ernten“, will der rot-rote Senat eine Stadtautobahn bauen, die mit knapp 150 Mio. Euro pro Kilometer die teuerste Autobahn der Republik wäre. Die Planung stammt aus den 1950er Jahren, als die autogerechte Stadt noch das unumstrittene Leitbild moderner Metropolen war. Zugleich wird auch damit der Ausbau bzw. die Optimierung des ÖPNV und der Fahrradinfrastruktur durch diese Fehlinvestitionen behindert.

Das Leitbild der autogerechten Stadt hat sich aber gewaltig verändert. In der Innenstadt von Seoul wurde eine innerstädtische Parklandschaft neu angelegt. Um diese Flächen zu gewinnen wurde die 1961 auf einem Flussbett gebaute Stadtautobahn abgerissen. In New York wurde der Broadway in eine Fußgängerzone umgewandelt, aus New York City wird New Walk City. Auch in San Francisco wurde die Autobahn in der Oak Street durch einen Stadtpark ersetzt.

Und Vogels Nachfolger, Christian Ude, äußerte sich auf der „VeloCity“ über die Zukunft des städtischen Verkehrs: „Wir müssen in Zukunft BMW folgendermaßen buchstabieren: Biking, Metro, Walking.“

Anstatt für dasselbe Geld in fünf Jahren 100 Km Straßenbahn zu bauen und die gespaltene Stadt mit ihrem gespaltenen Verkehrsnetz zusammenzuführen – U-Bahn und Bus waren im Westen dominant, S-Bahn und Tram im Osten – entschied sich die schwarz-rote Koalition nach der Wende für 5 km U-Bahn in 30 Jahren.

Mit der Festlegung auf den Weiterbau der U-Bahnlinie 5 vom Brandenburger Tor zum Alexanderplatz und der geplanten S-Bahnlinie 21 ist klar, dass es auch in den nächsten 10 Jahren keine signifikanten Verbesserungen geben wird, weil fast alle Investitionsmittel durch diese Tunnelbauten gebunden sind. Und viele Wendeschleifen der Straßenbahn vor der einstigen Mauer dokumentieren auch mehr als 20 Jahre nach deren Fall noch immer die Spaltung der Stadt. Zum Beispiel war und ist die Straßenbahnverbindung vom S- und U-Bahnhof Warschauer Straße zum U-Bahnhof Hermannstraße ein wichtiges Projekt. Die Straßenbahnschienen auf der Oberbaumbrücke wurden schon verlegt. Auch die Verlängerung vom S-Bahnhof Adlershof zum U-Bahnhof Zwickauer Damm würde die einst gespaltene Stadt wieder verbinden.

Gerade diese kleineren Projekte des Ausbaus und der Lückenschlüsse im ÖPNV böten die Möglichkeit, aus den Mitteln des Strukturfonds der Europäischen Union eine Kofinanzierung zu erhalten. Madrid – wie Berlin Ziel-2-Gebiet - macht es vor, Sachsen und Brandenburg nehmen diese Möglichkeiten auch wahr. Warum soll Berlin das nicht können. Rot-rot ist aber scheinbar wenig empfänglich für gute Beispiele aus anderen europäischen Metropolen. Einer Stadt mitten in Europa ist das nicht würdig.

Aber nicht nur verkehrspolitisch, auch sozialpolitisch versagt der rot-rote Senat. Während bei der S-Bahn mittlerweile nur die Tarifierhöhungen pünktlich sind, wurden bei der Parkraumbewirtschaftung die Tarife seit ihrer Einführung 1995 quasi eingefroren. Während das Schwarzfahren mit 40 Euro geahndet wird, kostet das Schwarzparken lediglich 5 Euro. Steht das Auto in einer Parkraumbewirtschaftungszone den ganzen Tag ohne Billet, ist die „Höchststrafe“ 25 Euro. Da die Kontrollen selten sind, zahlen viele Autofahrerinnen und Autofahrer gar nicht mehr. Das seltene Erwischtwerden ist günstiger, als regelmäßig zu zahlen. Diese Ungerechtigkeit trifft die wenig begüterten am meisten, die sich gar kein Auto leisten können. Deshalb muss - auch aus sozialen Gründen - Schwarzfahren und Schwarzparken gleichgestellt werden.

Und den dicksten Klopfer leistete sich der rot-rote Senat bei der Abstimmung im Bundesrat über die Luftverkehrsgebühr. Die Airlines, deren Emissionen in der Stratosphäre drei bis viermal so klimaschädlich sind wie die am Boden, bekommen wegen der Befreiung von Kerosin- und Mehrwertsteuer jedes Jahr vom deutschen Steuerzahler 12 Mrd. Euro. Damit werden die Vielflieger und Manager vom selten fliegenden kleinen Steuerzahler extrem unterstützt. Durch die Luftverkehrsabgabe würde diese 12 Milliarden-Subvention um eine Milliarde, also einem Zwölftel, gekürzt. Anstatt durchzusetzen, dass die Abgabe für die 1. Klasse - wie auch das Ticket – höher sein muss, stimmte Berlin dagegen. Man stelle sich einmal vor, diese 12 Milliarden würden jedes Jahr in die umweltfreundliche Schiene fließen? Wir hätten ein Super-Angebot mit niedrigen Preisen im Eisenbahnverkehr!

Um zum Schluss zu kommen: Berlin bietet die besten Voraussetzungen, um eine Modellstadt für eine nachhaltige Mobilität für alle darzustellen. Dafür müssen allerdings die richtigen politischen Weichen gestellt werden, damit die Stadt ihre Potenziale endlich wahrnehmen und auch umsetzen kann.

Michael Cramer, MdEP