

Stellungnahme des Berliner Klimaschutzrats

B E R L I N E R
KLIMASCHUTZRAT

Klimaschutz im Verkehrssektor

26. Juli 2023¹

Der Verkehrssektor ist das Sorgenkind des Berliner Klimaschutzes. Im Gegensatz zu den anderen Sektoren sind die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors in Berlin von 1990 bis 2019 (vor den Corona-bedingten Sondereffekten) um fast 30 % nach Quellenbilanz angestiegen. Zum Vergleich: Die Gesamtemissionen sind in der Zeit um 44 % gesunken.² Der relative Anteil des Verkehrsbereichs ist in diesem Zeitraum also von 16 % auf 37 % angestiegen.³ Bis 2030 muss Berlin laut der im Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz (EWG Bln) beschlossenen Zielsetzung 70% Reduktion der Emissionen gegenüber 1990 erreichen.⁴ Dieses Ziel kann nur dann erreicht werden, wenn der Berliner Senat den Verkehrssektor mit einem breiten Maßnahmenmix adressiert - und zwar umfänglich und schnell.

In der Forschung zum Klimaschutz im Verkehrsbereich herrscht weitgehend Einigkeit: Die Kombination von Elektrifizierung der Automobilflotte sowie Stärkung des Umweltverbunds (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) ist für die Erreichung der Klimaziele unerlässlich. Auch der Wirtschaftsverkehr muss und wird seinen Beitrag dazu leisten. Radverkehr und Straßenbahnen sind dabei besonders wichtig, weil ihr Ausbau vergleichsweise schnell umsetzbar ist und zu schnellen Verhaltensänderungen führt - welche sich wiederum schon bis 2030 auf die Treibhausgasemissionen in der Stadt auswirken können. **Der Klimaschutzrat empfiehlt daher, nun alle geplanten Radwege zügig in die Umsetzung zu bringen und die Lerneffekte aus den Prüfungen für eine Verbesserung und Verkürzung der Prozesse zu nutzen⁵.**

Zum Verkehr in Berlin: Berlin hat einen außergewöhnlichen sogenannten "Modal Split", das heißt eine außergewöhnliche Verteilung des Transportaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmittel. Die Berlinerinnen und Berliner fahren nämlich deutlich weniger Auto als die Menschen in den anderen deutschen Großstädten. Wir bestärken den Senat darin, auf der Basis dieser Besonderheiten eine Verkehrspolitik für die Zukunft Berlins zu machen - für Berlins Bevölkerung und nach Maßgabe der Klimaschutzziele des Berliner Senats für 2030

¹ Leicht korrigierte Fassung vom 20.7.23.

² CO₂-Emissionen aus dem Primärenergieverbrauch (Quellenbilanz) gemäß Amt für Statistik Berlin Brandenburg, Statistischer Bericht E IV 4 – j / 20: Energie- und CO₂-Daten in Berlin 2021, S. 32, https://download.statistik-berlin-brandenburg.de/91bf9277922ecccc/f1a70cbd2c37/SB_E04-04-00_2020j01_BE.pdf. Die Werte nach Verursacherbilanz betragen +15 % im Verkehrssektor gegenüber -41 % über alle Sektoren (ebda, S. 34).

³ ebda., S. 32.

⁴ Siehe § 3 EWG Bln in der Fassung vom 27.8.2021.

⁵ Wir empfehlen, auch die verbleibenden Projekte schnell zu prüfen, insbesondere auf ihre Vereinbarkeit mit den Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs, sie dann schnell in die Umsetzung zu bringen und zugesagte Bundesmittel nicht verfallen zu lassen.

und darüber hinaus. Gemäß der grundlegenden Studie "Berlin Paris konform machen" ist sogar noch eine deutliche Veränderung des Modal Splits im Verkehr auf dem Weg zur Klimaneutralität notwendig. Sie folgt jedoch den gegenwärtigen Trends. Bis 2030 müssen die Wege mit dem Pkw um 30 % zurückgehen, die Wege mit dem Rad demgegenüber um 30 % ansteigen. Für das Erreichen der Klimaneutralität sind schlussendlich minus 60 % bei den Pkw und plus 40 % beim Radverkehr zu erreichen.⁶ Diese Entwicklung ist auch im Lichte diskutierter und geplanter Straßenbauprojekte zu berücksichtigen. Sie wurde zudem auch vom Berliner Klimabürger:innenrat bestätigt, der mit großer Mehrheit (89 %) dem Vorrang von Bussen und Fahrrädern gegenüber dem Auto zugestimmt hat und zu 69 % dafür stimmte, das Autofahren in Berlin unattraktiver zu machen.⁷

Zu den Rahmenbedingungen: Zu einer angebotsorientierten Verkehrspolitik gehören passende Rahmenbedingungen für einen effizienten Wirtschaftsverkehr und für Sharingdienste, ein attraktiver ÖPNV sowie eine bedarfsgerechte Rad- und Fußwegeinfrastruktur, um gute Alternativen zum privaten Auto zu bieten. Im Bereich Verkehr stärkt das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK 2030) den öffentlichen Personennahverkehr und verbessert die Infrastruktur für Radfahrende maßgeblich.⁸ Hier ist ein gutes Zusammenspiel von Rad und ÖPNV erforderlich, insbesondere mit Blick auf die Außenbezirke und unter Berücksichtigung des angrenzenden Umlands.⁹ Eine sichere Fahrradinfrastruktur, beispielsweise nach holländischem Vorbild, kann deutliche CO₂-Emissionsreduktionen bewirken.¹⁰ Wir begrüßen auch den im Koalitionsvertrag aufgegriffenen Ansatz von Quartiersparkhäusern/-garagen, um Parkflächen und Ladeinfrastruktur effizient zu bündeln, Suchverkehre zu vermeiden und somit geeignete Flächen für den Umweltverbund sowie den Wirtschaftsverkehr (Radwege, Busspuren, Liefer- und Ladezonen) konfliktarm zu gewinnen. Wir empfehlen, hier schnellstmöglich in die Umsetzung zu kommen. Nicht nur im Innenstadtbereich, sondern auch in den Außenbezirken füllen darüber hinaus auch Angebote der neuen Sharing-Mobilität (wie etwa E-Carsharing, E-Scooter) schon heute bestehende Mobilitätslücken. Sogenannte Mobilitäts-Hubs können ein struktureller Anreiz für kombinierte Angebote sein.¹¹

Zur Rolle der Elektromobilität: Auch die Antriebswende zum Elektromotor spielt eine entscheidende Rolle auf dem Weg zur Klimaneutralität im Verkehr.¹² Allerdings wird diese allein nicht ausreichen. Das Ziel der Bundesregierung, deutschlandweit insgesamt 15 Millionen Elektroautos im Jahr 2030 zu erreichen, ist derzeit deutlich außer Reichweite. Und selbst diese Anzahl von Elektroautos würde nicht ausreichen, das bundesweite Sektorziel im Verkehrsbereich zu erreichen. Das Land Berlin kann die Antriebswende vorantreiben, und

⁶ Hirschl et al. 2021: Berlin Paris konform machen.

⁷ https://www.berlin.de/klimabuergerrinnenrat/_assets/dokumentation/klimabuergerinnenrat_empfehlung-en-fur-die-berliner-klimapolitik.pdf?ts=1656606440

⁸ BEK 2030, S. 7.

⁹ Bezüglich des letztgenannten Aspekts ist die enge Zusammenarbeit mit Brandenburg wichtig, die Strategien des Berliner Mobilitätsgesetzes sind hierbei mit dem vor der Verabschiedung stehenden Brandenburger Mobilitätsgesetz zu verzahnen.

¹⁰ <https://www.nature.com/articles/s43247-022-00497-4>

¹¹ IHK BERLIN Businessplan „Pragmatische Stadtentwicklung“ S.14

<https://www.ihk.de/blueprint/servlet/resource/blob/5573964/e7c64a5665decb1316b5bfe849e0f8b5/2022-06-15-businessplan-pragm-stadtentwicklung-v1-0-data.pdf>

¹² E-Fuels werden hier allein aus Kosten- und Kapazitätsgründen nur eine untergeordnete Rolle spielen. <https://www.pik-potsdam.de/de/aktuelles/nachrichten/e-fuels-wahrscheinlich-noch-lange-knapp-pik-analyse-papier>

zwar über eine aktivere Beschaffungspolitik im öffentlichen Bereich und den schnelleren Ausbau von Ladeinfrastruktur.

Wir weisen auf einen wichtigen Zusammenhang hin: Werden hier keine kurzfristig wirksamen Maßnahmen ergriffen, müssten perspektivisch schärfere Maßnahmen wie zum Beispiel eine Umweltzone erwogen werden, wie sie unter anderem in Paris praktiziert wird.

Eine weitere sinnvolle Maßnahme ist die stärkere (sozialverträgliche) Bepreisung des ruhenden Verkehrs, um die Kosten der Nutzung des öffentlichen Raumes fairer in Richtung Umweltverbund steuern zu können.

Zum Thema Radverkehr: Aktuelle Beispiele zeigen, dass der Bau von Fahrradwegen kompliziert sein kann und unterschiedliche Interessen zum Ausgleich und Hürden überwunden werden müssen. Bei vielen der nun erneut überprüften Planungen ist dies jedoch bereits gelungen. Ein Beispiel: Die bereits vorliegende Planung der Hauptstraße in Schöneberg wurde von der TU Berlin positiv bewertet - die Verkehrssicherheit und der Verkehrsfluss werden verbessert.¹³ Sollten sich in den aktuellen Prüfungen durch die Senatsverwaltung jedoch grundlegende und strukturelle Probleme gezeigt haben, beispielsweise Konflikte mit den Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs, so sollten diese schnellstmöglich gelöst werden, um im Ergebnis den Radwegebau noch schneller und effizienter voranbringen zu können.

Fazit: Wir als Klimaschutzrat betonen die hohe Bedeutung einer schnellen und konsequenten Transformation in allen Sektoren - so wie es das Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz vorgibt - und dazu gehört auch der Verkehrssektor. Nur eine zügige Umsetzung von wirksamen Klimaschutzmaßnahmen wird verhindern, dass den Berlinerinnen und Berlinern in Zukunft viel drastischere Maßnahmen zugemutet werden müssen. Hierzu gibt es auch die Grundsatzentscheidung durch den Beschluss des Bundesverfassungsgerichts.¹⁴ Die kommunikative Vermittlung der anstehenden Veränderungen - aus unserer Sicht oft zum Besseren - liegt in der Verantwortung der Politik.

Ausblick: Der Klimaschutzrat wird in den nächsten Monaten weitere Empfehlungen zur Verkehrs- und Mobilitätswende in Berlin erarbeiten.

Über uns: Der Berliner Klimaschutzrat ist ein 18-köpfiges unabhängiges Expert:innengremium aus Wissenschaft, Wirtschaft, Verbänden und Vertreter:innen der Zivilgesellschaft. Wir wurden ausgewählt, um den Berliner Senat und das Abgeordnetenhaus in der aktuellen Legislaturperiode zu Fragen der Klimaschutz- und Energiepolitik zu beraten. Darüber hinaus achten wir auf die Einhaltung der Berliner Klimaschutzziele, wirken an Strategien und Maßnahmen im Bereich des Klimaschutzes und der Klimaanpassung mit und entwickeln eigene Vorschläge zur Energie- und Klimapolitik des Landes. Mehr Informationen unter <https://www.berlin.de/klimaschutzrat/>

¹³ https://www.static.tu.berlin/fileadmin/www/10002265/News/Pressemitteilung_Einschaetzung_Radweg_Hauptstrasse.pdf

¹⁴ Eine Verschiebung der politischen Verantwortung in die Zukunft durch unzureichende Maßnahmen in der Gegenwart wurde 2021 vom Bundesverfassungsgericht in der Bewertung des damaligen Klimaschutzgesetzes des Bundes von 2019 als verfassungswidrig eingestuft. Bundesverfassungsgericht Beschluss vom 24. März 2021 - [1 BvR 2656/18](#), [1 BvR 288/20](#), [1 BvR 96/20](#), [1 BvR 78/20](#)
<https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2021/bvg21-031.html>