

„Mobilität in der sparsamen Stadt – das Beispiel Berlin“

**Dr. Friedemann Kunst, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin,
Abteilungsleiter Verkehr**

Zusammenfassung in Thesen

1. Vor dem Hintergrund der vereinigungsbedingten Schuldenlast betreibt Berlin seit 10 Jahren eine konsequente Haushaltskonsolidierung. Auch der Verkehrsetat ist diesen Jahren um rund 15 % reduziert worden. Bei insgesamt noch leichter Zunahme der Gesamtverkehrsleistung hat sich der modal split seit 1998 in Berlin zu Gunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes verändert.
2. Damit scheint Berlin als ein Beleg für die übergeordnete These der Tagung dienen zu können, dass die Ziele „weniger Geld ausgeben“ und „Klima schützen“ in einem positiven Wirkungszusammenhang stehen. Zu fragen ist, ob diese These einer näheren Betrachtung standhält und ob auch das übergeordnete verkehrspolitische Ziel Berlins, nämlich im Personenverkehr „Mobilität für alle“ sicher zu stellen, sich harmonisch oder zumindest konfliktfrei zu dem genannten Ziel der Ausgabenminderung verhält.
3. Mobilität von Personen (und auch von Gütern) kann auf hohem Niveau bei zugleich reduziertem Kostenaufwand nur dann gesichert werden, wenn die Effizienz (in gesamtwirtschaftlicher oder individueller Betrachtung) gesteigert werden kann. Hierzu kann man grundsätzlich vier verschiedene Ansatzpunkte, nämlich die Steigerung der raumstrukturellen, der infrastrukturellen, der organisatorischen und der technischen Effizienz unterscheiden.
4. Trotz günstiger Ausgangsbedingungen (polyzentrale Stadtstruktur, schienenorientierte Siedlungsstruktur, günstige Nutzungsmischung, relativ geringe Zersiedlung des Umlandes) deuten die Erfahrungen Berlins darauf hin, dass angesichts marktgetriebener Entwicklungen raumplanerische Steuerungsergebnisse durch anhaltende Entmischungs- und Konzentrationseffekte kompensiert werden. Das Ziel einer Erhöhung der „raumstrukturellen Effizienz“ (gemessen als Verkehrsaufwand) konnte deshalb bisher nicht erreicht werden. Das Ziel, die durchschnittlichen Wegelängen nicht noch weiter ansteigen zu lassen, erscheint bereits sehr anspruchsvoll.
5. Im ÖPNV waren in den vergangenen Jahren erhebliche Effizienzsteigerungen zu erreichen. Eine weitere Ausgabenminderung bei gleichzeitigem Erhalt oder gar Steigerung der ÖPNV-Nachfrage stößt aufgrund der hohen Ausschöpfung des Nachfragepotentials, der begrenzten Zahlungskraft der Berliner Bevölkerung und absehbaren soziodemographischen Entwicklungen, sowie der erforderlichen umfangreichen Ersatzinvestitionen auf erhebliche Schwierigkeiten. Das Ziel eines Erhaltes der Nachfrage auf dem bestehenden hohen Niveau ist also bereits anspruchsvoll.
6. Seit wenigen Jahren wächst der Kfz-Verkehr nach Aufkommen nicht mehr und nach Leistung nur noch geringfügig. In der Innenstadt ist der Kfz-Verkehr bereits zurückgegangen. Dennoch stößt das Ziel der Ausgabenreduzierung auf Probleme: auf einen erheblichen Instandhaltungsrückstand der vorhandenen Infrastruktur, erhebliche Umbaukosten zur Anpassung der Infrastruktur an veränderte Kapazitätserfordernisse und erhebliche Kosten für Vorhaben zur strukturellen Netzoptimierung (räumliche

Verkehrsverlagerung u. a. zur Lärmreduzierung und Luftschadstoffminderung in dicht besiedelten Stadträumen).

7. Nicht zuletzt als Resultat konsequenter Förderung ist der Radverkehr in der Stadt in den zurückliegenden Jahren absolut und anteilig am modal split kontinuierlich und deutlich gewachsen. Angesichts der hohen Wirksamkeit des erweiterten, allerdings im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern immer noch geringen Mitteleinsatzes ist eine kontinuierliche Erweiterung der Ausgaben für Radverkehr zielführend. Engpässe liegen hier (in Berlin) eher in fehlenden Personalressourcen zur Umsetzung der Finanzmittel in erweiterte Fahrradinfrastruktur.
8. Störungen im Schienen-ÖPNV und Staus im Straßenverkehr binden individuelle und gesamtwirtschaftliche Ressourcen. Durch bessere Organisation des alltäglichen Verkehrs (Stichworte: vorausschauendes Ereignismanagement, routiniertes Störfallmanagement, intermodales Qualitätsmanagement) sind erhebliche (oft unterschätzte) Effizienzpotentiale zu realisieren. Voraussetzung sind Investitionen in moderne Technik und in Organisation.
9. Die Forcierung technischer Effizienz (Minderung des Energieaufwandes und klimaschädlicher Emissionen) erfolgt (noch zu wenig) vorrangig auf europäischer Ebene. Berlin konnte allerdings eine schnellere Umsetzung vorhandener Standards fordern und fördern (Stichworte: schnellere Flottenumrüstung durch „Umweltzone“ und Erdgasförderung z. B. bei Taxis und im Güterverteilverkehr). Weitere Effizienzpotentiale durch verbesserte Kfz-Technik sind nicht nur marginal.
10. Fazit: Bei genauerer Betrachtung unterschiedlicher strategischer Ansatzpunkte und Maßnahmen zur Erreichung von Minderungszielen bei Klimagasemissionen und finanziellen Einsparzielen unter der Randbedingung der Mobilitätssicherung erweist es sich, dass die Ausgangsthese (zumindest für das Fallbeispiel Berlin) wie folgt zu differenzieren ist:
 - Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung sind vorhanden, liegen aber weniger in der Verminderung von Verkehr als in besserer Organisation und Technik.
 - Die relative Vernachlässigung des Infrastrukturbestandes und die Erforderlichkeit umfangreicher Ersatzinvestitionen begrenzen den Spielraum weiterer Ausgabenreduzierung.
 - Eine klimafreundliche Verkehrspolitik kann (unter der Annahme nur evolutionärer Änderung bei den Verkehrskosten) nicht mehr wesentlich billiger werden als heute. Sie ist aber natürlich im Vergleich zu einer Politik der Infrastrukturausweitung doch kostengünstiger.