



# VERKEHRSPOLITIK IN BERLIN

Fragen und Antworten



Berliner Landeszentrale  
für politische Bildung

**BERLIN**



# INHALT

1. Was ist Mobilität?
2. Was ist der Unterschied zwischen Verkehr und Mobilität?
3. Welche Verkehrsmittel gibt es?
4. Was ist Verkehrspolitik?
5. Welchen Einfluss hat Politik auf den Verkehr?
6. Was ist mit Verkehrswende gemeint?
7. Welche Gründe gibt es für die Verkehrswende?
8. Wie lässt sich der Verkehr nachhaltig gestalten?
9. Ist der Verkehr in Berlin nachhaltig?
10. Welche Funktionen hat die Straße?

11. Was kostet uns der Verkehr?
12. Was hat die Mobilitätskultur mit der Verkehrswende zu tun?
13. Welche Rolle spielen Mobilitätsdienstleistungen für die Verkehrswende?
14. Ist Elektroverkehr nachhaltig?
15. Was meint autonomer Verkehr?
16. Was sind die verkehrspolitischen Ziele von Berlin?
17. Was hat die Berliner Verkehrspolitik in den letzten Jahren bewirkt?
18. Nachhaltiger Verkehr in Berlin?
19. Wie kann eine zukunftsfähige Verkehrspolitik aussehen?

# 1. WAS IST MOBILITÄT?

Mobilität beschreibt die individuellen Möglichkeiten von Menschen, ihren Bedürfnissen nachzukommen und an der Gesellschaft teilzuhaben. Hierfür können Verkehrsbewegungen notwendig sein, müssen es aber nicht. Die Mobilität wird von der individuellen Erreichbarkeit, den zur

Verfügung stehenden Ressourcen sowie den persönlichen Wahrnehmungen geprägt. Diese Rahmenbedingungen hängen stark von den lokalen Wohnverhältnissen, dem sozialen Status sowie dem kulturellen Hintergrund ab und können teilweise durch Politik verändert werden. Mobilität ist dabei nicht selbst ein Grundbedürfnis, sondern nur der individuelle Filter, auf Basis dessen wir entscheiden, wie wir unseren Bedürfnissen nachkommen.



Quelle: eigene Darstellung der Autoren

## 2. WAS IST DER UNTERSCHIED ZWISCHEN VERKEHR UND MOBILITÄT?

Verkehr beschreibt die tatsächlichen Bewegungen im Raum, beispielsweise zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem Auto.

Mobilität beschreibt die Möglichkeit zur Bewegung, also etwa die Nähe zur Bushaltestelle oder den Besitz eines Führerscheins.

Unsere Mobilität entscheidet am Ende darüber, welchen Verkehr wir wann und wo erzeugen. Haben wir die Möglichkeit, fast allen unseren Bedürfnissen in

unserer Nähe nachzukommen, haben wir eine hohe Mobilität, ohne viel Verkehr erzeugen zu müssen. Umgekehrt sind einige Menschen gezwungen, sehr weite Strecken zur Arbeit oder zum Einkaufen mit dem Auto zurückzulegen. Sie haben in der Regel kaum alternative Möglichkeiten zur Bewegung und damit also eine niedrige Mobilität, obwohl sie viel Verkehr erzeugen.



### 3. WELCHE VERKEHRSMITTEL GIBT ES?



Bei den Verkehrsmitteln unterscheiden Verkehrsexpert:innen grundsätzlich zwischen dem Umweltverbund und dem motorisierten Individualverkehr.

Der Umweltverbund umfasst den öffentlichen Nahverkehr (Bus, Tram, U-Bahn, S-Bahn), den Rad-

verkehr und den Fußverkehr. Der motorisierte Individualverkehr umfasst Autos, Lastwagen und Motorräder, unabhängig davon, ob sie elektrisch oder kraftstoffbetrieben sind. Der Umweltverbund hat gegenüber dem motorisierten Individualverkehr den Vorteil,



dass er deutlich weniger gesellschaftliche Kosten verursacht, sei es aufgrund von Klimafolgen, Umweltzerstörung oder negativen Effekten auf die Gesundheit der Mitmenschen.

Deswegen ist ein zentrales Ziel der Verkehrswende, den Um-

weltverbund zu stärken und den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Hierbei können auch neuere Verkehrsmittel wie E-Tretroller, Lastenfahrräder und Sharing-Konzepte unterstützen, wenn sie die Notwendigkeit, ein eigenes Auto zu besitzen, überflüssig machen.

## 4. WAS IST VERKEHRSPOLITIK?



Verkehrspolitik ist darauf gerichtet, die Beförderung von Personen, Gütern und Daten im Sinne des Gemeinwohls zu organisieren. Ziel ist es, den Menschen eine Mobilität zu ermöglichen, die gesellschaftliche Teilhabe ermöglicht und gleichzeitig nicht auf Kosten von Klima, Umwelt und Gesundheit geht.

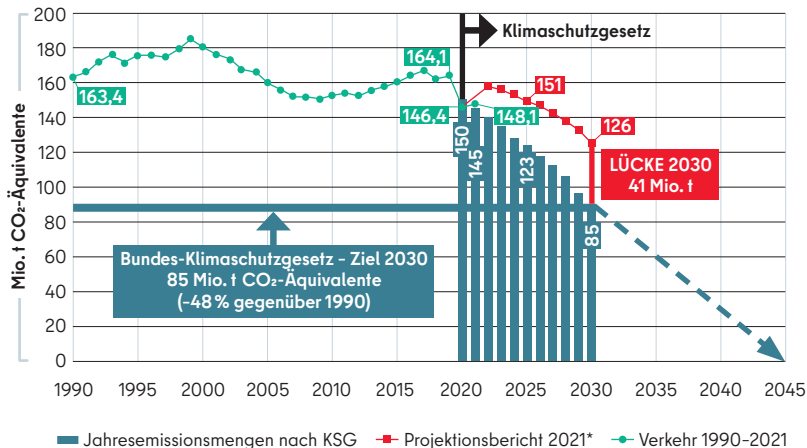
Dabei lassen sich mit der Ordnungs- und der Strukturpolitik grundsätzlich zwei verkehrspolitische Ansätze unterscheiden. Ordnungspolitik will die reibungslose Funktionsweise des bestehenden Verkehrssystems errei-

chen. Strukturpolitik erhebt einen politischen Gestaltungsanspruch und verfolgt strategische Ziele. So setzt die Ordnungspolitik beispielsweise mit dem Straßenverkehrsgesetz einen Rechtsrahmen, in dem sich alle Akteure aktuell bewegen müssen, zum Beispiel, um Unfälle zu verhindern. Demgegenüber gibt die Strukturpolitik etwa durch programmatische Klimaziele vor, dass im Verkehrssektor die CO<sub>2</sub>-Emissionen zukünftig stark gesenkt werden müssen.



# TREIBHAUSGASEMISSIONEN IN DEUTSCHLAND: ENTWICKLUNG UND ZIELERREICHUNG

Im Sektor Verkehr des Klimaschutzgesetzes (KSG)



\* Berechnete Werte des „Projektionsberichtes 2021“ (rote Linie, basierend auf Daten mit Stand August 2020) weichen für die Jahre 2020 und 2021 von den später veröffentlichten offiziellen IST-Werten (grüne Linie) ab. Quelle UBA 22.03.2022  
[www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/klimaschutz-im-verkehr#ziele](http://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/klimaschutz-im-verkehr#ziele)

## 5. WELCHEN EINFLUSS HAT POLITIK AUF DEN VERKEHR?

Die Politik hat einen großen Einfluss auf die Verkehrsentwicklung. Ihr Einfluss erstreckt sich über alle politischen Ebenen, von der Europäischen Union (EU), etwa über die Bundes- und Länderebene bis zu den Städten und Gemeinden. Dabei steuert der Bund die Verkehrspolitik der Länder indirekt über die Vergabe von Finanzmitteln. Das Land Berlin wiederum übt durch die Vergabe von Finanzmitteln seinerseits verkehrspolitischen Einfluss auf die Bezirke aus, etwa durch die Bereitstellung

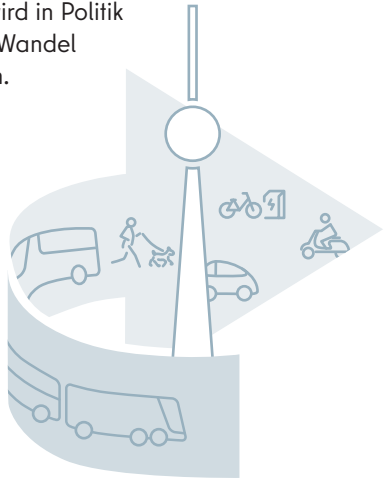
von Mitteln für den Radverkehr. Einer nachhaltigen Verkehrspolitik stehen gesellschaftliche Akteure entgegen, die von einem durch das Auto geprägten Verkehrssystem profitieren, wie etwa die Automobilkonzerne. Auch das Straßenverkehrsrecht steht einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung entgegen, indem es die reibungslose Abwicklung des motorisierten Straßenverkehrs gegenüber dem Umweltverbund bevorzugt. Ebenso die Finanzarchitektur des Verkehrssystems. So schaffen beispielsweise die jährlichen Subventionen in Höhe von 30 Milliarden Euro Anreize zugunsten des bestehenden Verkehrssystems (z. B. durch die Pendlerpauschale).

# AKTEURE IN DER VERKEHRSPOLITIK



## 6. WAS IST MIT VERKEHRSWENDE GEMEINT?

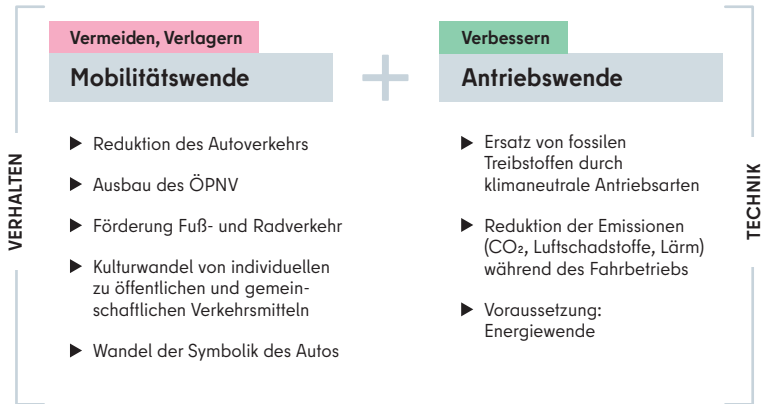
Mit dem Begriff der Verkehrswende wird in Politik und Gesellschaft ein grundlegender Wandel unseres Verkehrssystems beschrieben. Dieser Wandel beinhaltet sowohl eine Veränderung der Verkehrsmittel und Antriebstechnologien als auch eine grundlegende Veränderung unseres Mobilitätsverhaltens. Deshalb wird manchmal auch von einer Mobilitätswende gesprochen. Ziel der Verkehrswende ist es, allen Menschen eine Mobilität zu ermöglichen, die ohne klima- und umweltschädlichen Verkehr auskommt.



# POLITISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

## Verkehrswende

= Prozess des Umstiegs der Gesellschaft auf umweltverträgliche Mobilität



## 7. WELCHE GRÜNDE GIBT ES FÜR DIE VERKEHRSWENDE?

Die Motivation für eine Verkehrswende ist, dass unser aktuelles Verkehrssystem sowohl für das Klima als auch die Umwelt und uns Menschen schädlich ist. So trägt der Verkehr auf der ganzen Welt maßgeblich zu unseren Treibhausgasemissionen bei und ist bis heute der einzige Sektor, in dem die Emissionen weiter steigen. Zusätzlich sorgt der motorisierte Verkehr insbesondere in den Städten für einen großen Teil der zu hohen Feinstaub- und Stickoxidbelastungen, welche die Gesundheit von Menschen stark belasten. Die von der Weltgesundheitsorganisation



empfohlenen Grenzwerte werden an den meisten größeren Straßen in den Städten regelmäßig überschritten.

Schließlich verbraucht insbesondere der fahrende und parkende Autoverkehr sehr viel Fläche, die vor allem in den Städten sehr knapp ist. Je mehr Fläche hier dem Autoverkehr zur Verfügung steht, umso weniger Fläche bleibt für andere Verkehrsmittel sowie Grün- und Aufenthaltsflächen.

## 8. WIE LÄSST SICH DER VERKEHR NACHHALTIG GESTALTEN?

Bei der Gestaltung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung lassen sich drei verkehrspolitische Strategien unterscheiden, die sogenannten drei Vs: Verbessern, Verlagern, Vermeiden.

Die **Verbesserung** des Verkehrs verfolgt das Ziel, den Verkehr durch technische Innovationen wie beispielsweise sparsamere Motoren effizienter zu machen. So entstehen weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen. Hier sind in den letzten Jahrzehnten große Erfolge erzielt worden. Allerdings wurden die erlangten Effizienzgewinne durch das stetige Verkehrswachstum wieder aufgezehrt, sodass keine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen erreicht werden konnte.



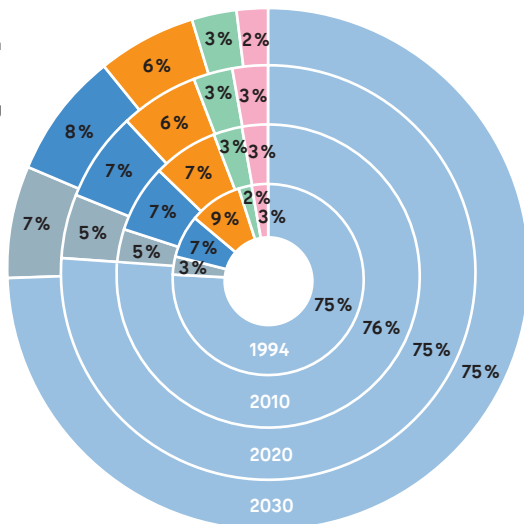
Die **Verlagerung** von Verkehr ist darauf gerichtet, dass dieselben Wege nicht mit dem privaten Pkw, sondern mit den nachhaltigeren Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zurückgelegt werden. Während beim Transport einer Person im motorisierten Individualverkehr bis zu zweieinhalb Tonnen in Bewegung gesetzt werden, werden die Ressourcen im Kollektivverkehr gemessen am Pro-Kopf-Verbrauch wesentlich effektiver genutzt. Bei der angestrebten Verlagerung vom Pkw auf den öffentlichen Verkehr wurden in den letzten Jahrzehnten keine Fortschritte erzielt. Nach den Verkehrsprognosen des Verkehrsministeriums wird sich an diesem Verhältnis bis 2030 nichts ändern (vgl. Grafik).

Die dritte Nachhaltigkeitsstrategie der **Verkehrsvermeidung** zielt darauf, weniger Verkehr zu produzieren. Das bedeutet vor allem, die Wegelängen zu reduzieren, indem das Leben im Rahmen von Nahbeziehung neuorganisiert wird und die Menschen weniger darauf angewiesen sind, weite Strecken zurückzulegen. Im besten Fall greifen alle drei Nachhaltigkeitsstrategien zusammen und münden beispielsweise in einem gut ausgebauten System des öffentlichen Personennahverkehrs, der vollständig auf Basis erneuerbarer Energien betrieben wird.



## ANTEILIGE VERKEHRSLEISTUNG DER VERKEHRSMITTEL NACH ZURÜCKGELEGTEN PERSONENKILOMETERN

Die Maßeinheit Personenkilometer (Pkm) berechnet sich aus der Anzahl der beförderten Personen, multipliziert mit der zurückgelegten Entfernung in Kilometern. Quelle: eigene Berechnungen<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Auf Grundlage von: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Verkehrsverflechtungsprognose 2030, Schlussbericht, 11.06.2014; BMVI, Verkehr in Zahlen 2019/2020, September 2019.

## 9. IST DER VERKEHR IN BERLIN NACHHALTIG?



Mit einem Anteil des Umweltverbunds am gesamten Verkehrsaufkommen von 76 Prozent steht Berlin im bundesdeutschen Vergleich sehr gut da. Auch die Verkehrsentwicklung der letzten Jahre hat den Umweltverbund gestärkt, insbesondere der Radverkehr ist stark gewachsen. Gleichzeitig gibt es aktuelle Trends, die entgegen einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung verlaufen:

1. Jedes Jahr werden in Berlin zehntausend Autos neu zugelassen. Während es vor zwanzig

Jahren noch eine Million Pkw gab, sind es heute 1,2 Millionen.

2. Die Autos werden seit Jahren immer größer und schwerer, Tendenz weiter steigend.

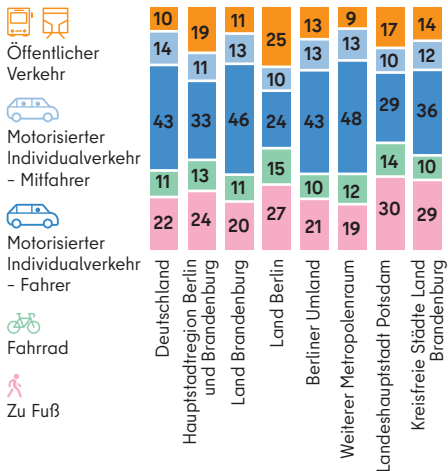
3. Die Zahl der Berufspendler:innen nimmt seit Jahren stetig zu, insbesondere jene, die den privaten Pkw nutzen. Zugleich wachsen die zurückgelegten Pendeldistanzen.

Insgesamt lässt sich daher festhalten: Wird nur der Verkehr in Berlin berücksichtigt, schneidet Berlin gut ab. Wird aber der von Berlin ausgehende Regionalverkehr berücksichtigt, ist dies nicht der Fall, da hier bis heute der Straßenverkehr wächst.

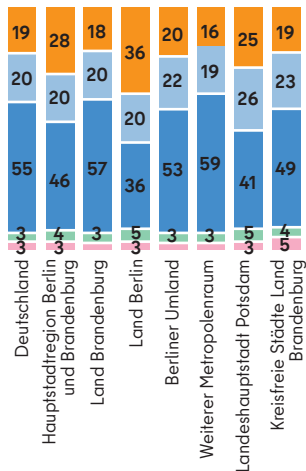
# HAUPTVERKEHRSMITTEL AUF DEN WEGEN (MODAL SPLIT) IM REGIONALVERGLEICH

## MODAL SPLIT

## ANTEIL WEGE



## ANTEIL PERSONENKILOMETER



Angaben in Prozent; ggf. von 100 Prozent abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

MiD 2017 | Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg

Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360 (2020): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI), S. 42.

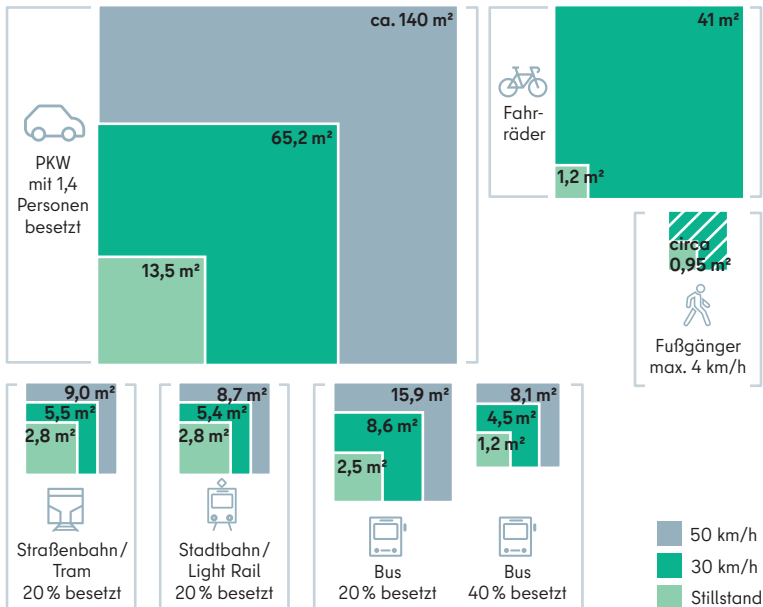
## 10. WELCHE FUNKTIONEN HAT DIE STRAÙE?

Die Straße hat drei grundlegende Funktionen: erstens die Menschen zu versorgen, zweitens sie mit anderen Orten zu verbinden und drittens ihnen eine Aufenthaltsmöglichkeit im öffentlichen Raum zu bieten. In vielen Straßen dominiert heutzutage die Verbindungsfunktion, da der meiste Platz den Verkehrsmitteln reserviert wird, um möglichst schnell von A nach B zu gelangen. Das geht in der Regel auf Kosten der Aufenthaltsqualität und der Versorgungsfunktion des Straßenraums, da insbesondere Fahrbahnen und Parkplätze für das Auto

viel Platz in Anspruch nehmen. Gerade in Städten machen Autofahrende nur eine Minderheit der Bevölkerung aus (~20 Prozent), weshalb viele nicht Autofahrende Menschen dort mehr Platz für ihre Bedürfnisse fordern. Deswegen ist es wichtig, zukünftig ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den verkehrlichen Funktionen und den Möglichkeiten, einkaufen und sich im öffentlichen Raum erholen und austauschen zu können, anzustreben.



# WER NIMMT WIE VIEL FLÄCHE IN ANSPRUCH?



Gerechnet pro Person

Quelle: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/78246/analyse/flaechenbedarf-pkw-fahrrad-bus-strassenbahn-stadtbahn-fussgaenger-metro-bremsverzoeigerung-vergleich/> (März 2023)

# 11. WAS KOSTET UNS DER VERKEHR?

Das Bundesverkehrsministerium verfügt über einen Jahresetat von mehr als 36 Milliarden Euro. Rund die Hälfte wird investiert. Das ist der größte Investivhaushalt aller Ministerien. In den nächsten Jahren werden für die Ertüchtigung der maroden Verkehrsinfrastruktur viele zusätzliche Milliarden Euro benötigt, wobei die Straßeninfrastruktur bei Weitem die größten Kosten erzeugt. Für den Straßenverkehr gibt der Bund jährlich rund 12 Milliarden Euro aus - deutlich mehr als für den Schienenverkehr, in den rund 8 Milliarden Euro investiert werden. Hinzu kommen sogenannte externe Kosten des

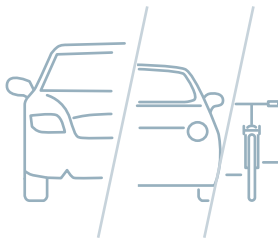


Verkehrs in Höhe von jährlich rund 150 Milliarden Euro, die nicht von den Verkehrsteilnehmer:innen bezahlt, sondern aus Steuermitteln refinanziert werden. Dazu zählen Klimafolge- und Umweltschäden wie auch durch den Verkehr bewirkte gesundheitliche Beeinträchtigungen (Unfälle, Luft- und Lärmemissionen).

## 12. WAS HAT DIE MOBILITÄTSKULTUR MIT DER VERKEHRS- WENDE ZU TUN?

Unsere Möglichkeit zur Bewegung, also die Mobilität, hat sehr viel mit unseren alltäglichen Gewohnheiten zu tun. Wurden wir als Kind zur Schule gefahren oder haben wir selbstständig den Bus genommen? Sind das eigene Auto oder das eigene Fahrrad wichtige Statussymbole für meine Familie und Freunde? Entscheide ich mich aus Umweltgründen gegen bestimmte Verkehrsmittel wie das Flugzeug? All dies beeinflusst unsere individuelle Mobilitätskultur und am Ende den Verkehr, den wir erzeugen. Für die Verkehrswende

ist es deshalb wichtig, dass sich auch die Mobilitätskultur insoweit verändert, dass mehr Menschen klima- und umweltverträgliche Verkehrsmittel bevorzugen. Das setzt voraus, dass eine nachhaltige Verkehrsentwicklung im gesellschaftlichen Selbstverständnis kulturell verankert ist, indem es einen Bestandteil eines guten Lebens bildet. Dieser Kulturwandel kann durch Aufklärung, Bildung und Öffentlichkeitsarbeit unterstützt werden.



# 13.

## WELCHE ROLLE SPIELEN MOBILITÄTSDIENSTLEISTUNGEN FÜR DIE VERKEHRSWENDE?

Mobilitätsdienstleistungen umfassen alle Angebote, die uns ermöglichen mobil zu sein, ohne ein eigenes Verkehrsmittel zu besitzen. Dazu gehören insbesondere Sharing-Angebote von Fahrrädern, Rollern und Autos, aber auch Informations- und Fahrdienste. Alle Dienstleistungen unterstützen die Menschen dabei, flexibel und bedarfsgerecht an Ziele zu gelangen. Damit diese Mobilitätsdienstleistungen als Ergänzung des Nahverkehrs zu einem festen Baustein der Verkehrswende werden, fehlen bis heute noch zwei zentrale Punkte: Erstens

müssen sie für alle Menschen einkommensunabhängig nutzbar sein. Zweitens dürfen sie nicht nur in dicht besiedelten Stadtzentren zur Verfügung stehen. Wenn diese Dienstleistungen sozial gerecht und räumlich verteilt Mobilität gewährleisten, tragen sie zur Verkehrswende bei.

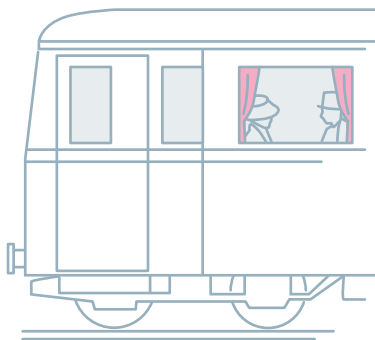




## 14. IST ELEKTRO- VERKEHR NACHHALTIG?

Elektrisch betriebene Fahrzeuge gelten allgemein als umwelt- und klimafreundlich, da sie anders als kraftstoffbetriebene Fahrzeuge vor Ort keine Emissionen ausstoßen. Jedoch gilt insbesondere für elektrische Autos, dass sie genauso viel Platz, Ressourcen und Infrastrukturen brauchen wie kraftstoffbetriebene Autos. Für die Verkehrswende ist die Elektromobilität interessant, wenn dadurch umweltfreundliche Verkehrsmittel attraktiver werden. Dies ist beispielsweise bei elektrisch unterstützten Lastenrädern oder Lieferfahrzeugen der Fall. Hier

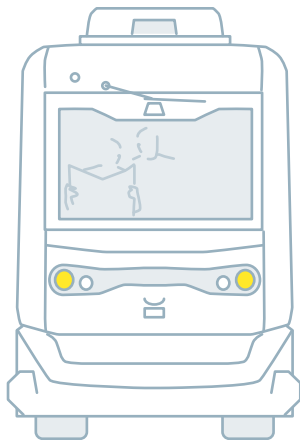
hilft der elektrische Antrieb, die lokalen Belastungen zu reduzieren und kraftstoffaufwendige Fahrten innerhalb der Städte zu reduzieren. Für die Verkehre zwischen den Städten ist und bleibt die elektrische Eisenbahn das älteste Beispiel für ein erfolgreiches Elektrofahrzeug.



## 15. WAS MEINT AUTONOMER VERKEHR?

Der technische Fortschritt erlaubt es mittlerweile, Fahrzeuge teilweise oder bereits vollständig autonom zu fahren. Dies bedeutet, dass es kaum oder gar keinen menschlichen Input zur Steuerung des Verkehrsmittels braucht. Grundsätzlich ist ein autonom fahrendes Fahrzeug mit denselben Problemen in Bezug auf Emissionen und Flächenverbrauch behaftet wie ein manuell geführtes Fahrzeug. Ein Mehrwert für die Verkehrswende ergibt sich nur, wenn autonome Fahrzeuge dazu beitragen, den Verkehr zu reduzieren oder umweltfreund-

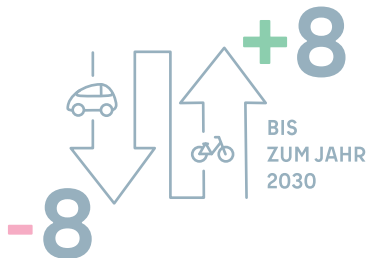
liche Angebote attraktiver zu machen. Aktuell ist dies lediglich bei der Automatisierung von Nahverkehrsbussen der Fall, die aber trotz langer Entwicklung und vielen Forschungsgeldern bis heute noch nicht die von Personen gefahrenen Busse ersetzen können.



## 16. WAS SIND DIE VERKEHRSPOLITISCHEN ZIELE VON BERLIN?

Die verkehrspolitischen Ziele des Landes Berlin wurden 2018 erstmals rechtsverbindlich im Berliner Mobilitätsgesetz formuliert. Das Berliner Mobilitätsgesetz umfasst ein Radverkehrsgesetz, ein Fußverkehrsgesetz, ein Gesetz für den öffentlichen Verkehr, ein Wirtschaftsverkehrsgesetz sowie ein Gesetz für die neuen Mobilitätsdienstleistungen. Hier sind die konkreten verkehrspolitischen Ziele für die einzelnen Verkehrsmittel festgehalten. Das über-

geordnete verkehrspolitische Ziel ist die bevorzugte Förderung des sogenannten Umweltverbunds (Fuß- und Radverkehr sowie öffentlicher Verkehr) auf Kosten des Autoverkehrs. Während der Umweltverbund bis zum Jahr 2030 seinen Anteil an allen Wegen auf mindestens 82 Prozent steigern soll (heute 74 Prozent), soll der Autoverkehr im selben Zeitraum auf 18 Prozent sinken (heute 26 Prozent).

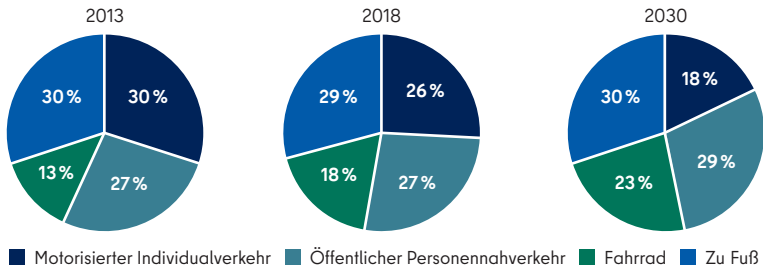


# 17. WAS HAT DIE BERLINER VERKEHRSPOLITIK IN DEN LETZTEN JAHREN BEWIRKT?

Gemessen an den eigenen politischen Ansprüchen, die das Land Berlin vor fünf Jahren in seinem

Mobilitätsgesetz formuliert hat, ist die Bilanz bescheiden. Das gilt für alle Teile des Umweltverbunds, den Rad- und Fußverkehr ebenso wie den öffentlichen Verkehr. Der Anstieg des Radverkehrs in Berlin erfolgte trotz fehlender Radinfrastruktur und erklärt sich vor allem mit einer zunehmenden Fahrradkultur. Die Einrichtung einer neuen Busspur auf der Clayallee wurde z. B. gerichtlich untersagt und der Bau neuer Tramstrecken stockt.

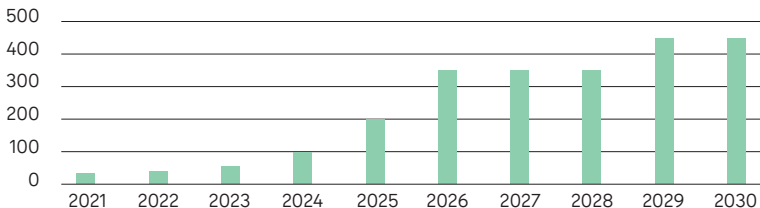
## MODAL SPLIT



Schließlich stehen immer mehr Schienenverkehrsprojekte im Rahmen des Infrastrukturprogramms i2030 der Länder Berlin und Brandenburg zur Disposition, weil sie die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht bestehen. Vor diesem Hintergrund ist bei der regionalen Verkehrsentwicklung nicht mit einer Trendumkehr zu rechnen. Neben diesen negativen Trends ist jedoch auch eine neue verkehrspolitische Schwerpunktsetzung

auf Senats- und Bezirksebene erkennbar, die sich in einzelnen Reformprojekten niederschlägt, wie etwa die Infrastrukturgesellschaft InfraVelo, die gegründet wurde, um den Bau der Radverkehrsinfrastruktur voranzutreiben. Es bleibt abzuwarten, wie sich die Berliner Verkehrspolitik in den nächsten Jahren entwickelt.

## GEPLANTER ZUBAU AN RADVERKEHRSANLAGEN IN KM



Quelle: [www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrspolitik/stadtentwicklungsplan-mobilitaet-und-verkehr/](http://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrspolitik/stadtentwicklungsplan-mobilitaet-und-verkehr/), abgerufen am 25.4.2023.

## 18. NACHHALTIGER VERKEHR IN BERLIN?

Die Verkehrspolitik galt lange Zeit als ein klassisches Feld der Staatstätigkeit. Mittlerweile gibt es vielfältige Akteure wie Bürgerinitiativen, Umweltverbände, Vereine und Stiftungen, die sich verkehrspolitisch engagieren und auf die politische Entscheidungsfindung Einfluss nehmen: „der Staat hat Gesellschaft bekommen“. In Berlin hat sich die Bedeutung bürgerschaftlichen Engagements für die Verkehrspolitik anhand der Initiative Volksentscheid Fahrrad im Jahr 2016 gezeigt. In ihr drückte sich die große Unzufriedenheit großer Teile der Bevölkerung mit

der offiziellen Verkehrspolitik aus. Die Aktivist:innen waren so erfolgreich, dass sie statt der für ein Volksbegehren erforderlichen 20.000 Unterschriften innerhalb kürzester Zeit über 100.000 Unterschriften sammelten. In den anschließenden Verhandlungen auf politischer Ebene entwickelten alle Beteiligten zusammen statt des ursprünglich geforderten Radverkehrsgesetzes das Berliner Mobilitätsgesetz. Die Initiative verzichtete anschließend auf ein Volksbegehren. Mittlerweile hat sich die Volksentscheidinitiative als Verein **Changing Cities** konstituiert, der bundesweit Bürgerinitiativen mit seinen Erfahrungen unterstützt.

In Berlin gibt es kaum noch einen Bezirk, in dem es nicht eine Initiative von Bürger:innen gibt,

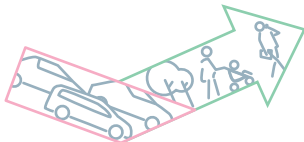
die sich für verkehrsberuhigende Maßnahmen in ihrem Wohnquartier einsetzt, zum Beispiel für die sogenannten Kiezblocks. Es ist nicht übertrieben zu sagen, dass von der Berliner Zivilgesellschaft großes Engagement und progressive Initiativen für eine verkehrspolitische Wende ausgehen.



# 19.

## WIE KANN EINE ZUKUNFTSFÄHIGE VERKEHRSPOLITIK AUSSEHEN?

Der aktuelle Verkehrsentwicklungstrend sieht so aus: Stetig zunehmende Verkehrsmengen sollen immer schneller über wachsende Distanzen organisiert werden. Die Herausforderung für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik besteht darin, diesen Trend umzukehren.



Eine wichtige Frage dabei ist, wie unser Zusammenleben und Wirtschaften so gestaltet werden kann, dass wir nicht mehr auf Verkehrswachstum angewiesen sind. Beispiele hierfür sind die Konzept der „15-Minuten-Stadt“ in Paris oder „miteinander mobil“ in Wien.

Diese Leitbilder stellen immer den Menschen und nicht die Verkehrsmittel in das Zentrum der Verkehrspolitik. So wird beispielsweise der Anspruch formuliert, dass alle Menschen ihre grundlegenden Bedürfnisse, – z. B. Versorgung, Arbeit, Freizeit, – innerhalb eines 15-minütigen Spaziergangs erfüllen können. Die Verkehrspolitik wird nach diesem Leitbild ausgerichtet. Ihre Aufgabe ist es, Möglichkeiten und Zwänge so anzupassen, dass ein nachhaltiges Verkehrsverhalten



möglich ist. In diesen Vorbildern gestaltet Politik das Verkehrssystem immer entlang der Ansprüche von Mensch, Umwelt und Klima ... und nicht umgekehrt.



# IMPRESSUM

## AUTOREN

Oliver Schwedes war von 2014 bis 2023 Gastprofessor für Verkehrsplanung und -politik an der Technischen Universität Berlin.

Alexander Rammert ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung an der Technischen Universität Berlin.

## HERAUSGEBERIN

Berliner Landeszentrale für politische Bildung  
Hardenbergstraße 22-24, 10623 Berlin  
[berlin.de/politische-bildung](http://berlin.de/politische-bildung)



Öffnungszeiten des Besuchsentrums:  
Montag, Mittwoch, Donnerstag und Freitag jeweils von 10-18 Uhr

## LAYOUT UND GRAFIK

Braun Grafikdesign Berlin

**Berlin 2023**



