

17. Wahlperiode

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Turgut Altug (GRÜNE)

vom 23. Oktober 2012 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Oktober 2012) und **Antwort**

Ist die Berliner lokale Agenda 21 tot?

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1: Was ist nach Veröffentlichung der Drucksache 16/3003 geschehen? Insbesondere, welche Teile dieser Fortschreibung der Lokalen Agenda 21 aus dem Jahr 2006 hat der Senat von Berlin bereits umgesetzt?

Antwort zu 1.: In der Drucksache 16/3003 wird eine umfangreiche Bestandsaufnahme zu den sehr vielfältigen Aktivitäten zur Lokalen Agenda 21 bzw. zur nachhaltigen Entwicklung im Land Berlin gegeben. Im Resümee kommt dieser Bericht zu der Schlussfolgerung, dass es zu einer festen Verankerung des Nachhaltigkeitsgedankens in der Berliner Landes- und Kommunalpolitik sowie in den einzelnen Fachressorts und damit zur Umsetzung der Lokalen Agenda 21 in Berlin gekommen ist.

Die Verstetigung nachhaltiger Politik liegt jetzt in der Verantwortung der einzelnen Ressorts und der Bezirke, wird von diesen vertreten und in sehr unterschiedlicher Form (Fachberichterstattungen, Broschüren, Internetauftritten) umfangreich dargestellt.

Eine kontinuierliche Gesamtberichterstattung zur Lokalen Agenda 21 ist damit entbehrlich geworden. Anstelle dessen ist eine Nachhaltigkeitsberichterstattung auf der Basis eines Kernindikatorenansatzes aufgebaut worden. In Kooperation mit dem Senat hat das Amt für Statistik Berlin-Brandenburg den ersten Datenbericht zu den Kernindikatoren zur nachhaltigen Entwicklung Berlins im September 2012 vorgelegt.

Frage 2: Wann wird in dieser Legislaturperiode der Zwischenbericht zur Lokalen Agenda 21 für Berlin in Auftrag gegeben?

Antwort zu 2.: Es ist keine Beauftragung für einen Zwischenbericht zur Lokalen Agenda 21 vorgesehen (s. dazu 1. und Drucksache 16/3003).

Frage 3: Wie verringert der Senat die nach seinen eigenen Angaben weiter steigende Versiegelung im Straßen- und Gebäudebau?

Antwort zu 3.: Wie dem unter 1. genannten ersten Datenbericht zu den Kernindikatoren zur nachhaltigen Entwicklung Berlins auf Seite 18/19 entnommen werden kann, hat sich die Zunahme der Flächenversiegelung im Berichtszeitraum ungefähr auf die Hälfte reduziert und folgt damit im Trend der Zielsetzung der Lokalen Agenda 21 Berlin, die für das Jahr 2020 als Zielwert eine Absenkung auf ein Viertel des Durchschnittswerts für den Zeitraum 1990 bis 1995 vorgibt.

Der Senat strebt weiterhin eine Reduzierung der Flächenversiegelung an. Instrumente dazu sind z.B. der Stadtentwicklungsplan Klima, der als informelles Instrument der Bauleitplanung Entsiegelungspotenziale aufzeigt, die durch die Bezirke im Rahmen der verbindlichen Festsetzung von Bebauungsplänen aufgenommen werden, und die Karte 01.16 „Entsiegelungspotenziale“ des Umweltatlases, die Richtschnur für ein praxisorientiertes Flächenmanagement bei der Bauleitplanung und bei Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist.

Frage 4: Wie gedenkt der Senat seinen Klimawandelverpflichtungen durch Verringerung des CO₂-Ausstoßes im Verkehrsbereich nachzukommen?

Antwort zu 4.: Der vom Senat im März 2011 beschlossene Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr) befasst sich ausführlich mit der Notwendigkeit der Verringerung der CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich, benennt dazu Ziele und Maßnahmen und liefert darüber hinaus in einer Wirkungsanalyse erste Abschätzungen zur Zielerreichung. Dem ist u.a. zu entnehmen, dass bei einer Umsetzung der im StEP Verkehr vorgesehenen Maßnahmen bis 2025 eine Reduzierung der CO₂-Emissionen im Hauptverkehrsstraßennetz um ca. 40% erreichbar ist (dabei sind zahlreiche, nicht im Verkehrsmodell abbildbare Maßnahmen noch nicht berücksichtigt).

Die im StEP Verkehr formulierten Maßnahmen zielen sowohl auf die Emissionsquellen (alternative Antriebe, Flottenerneuerung etc.) als auch auf Verhaltensänderungen (Verringerung des privaten Autoverkehrs, Stärkung von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr etc.). Aufgrund seiner stark klimapolitischen Ausrichtung ist der Berliner StEP Verkehr u. a. für den Deutschen Verkehrsplanungspreis 2012 nominiert worden (Auslober: Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD), Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung SRL).

Auch das im Juni 2010 dem Senat vorgelegte Energiekonzept 2020 enthält detaillierte Aussagen zum Thema Klimaschutz und Verkehr.

Frage 5: Verändert der Senat seine Prioritätensetzung im STEP-Verkehr anlässlich des knapper werdenden Rohstoffs Erdöl und des rapide steigenden Ölpreises?

Antwort zu 5.: Dem StEP Verkehr liegt bereits eine sorgfältige Analyse der absehbaren Energiepreisentwicklung aufgrund der Endlichkeit fossiler Brennstoffe zugrunde und formuliert daraus abgeleitet eine klare Prioritätensetzung für eine postfossile Mobilität in der Stadt (u. a. im Leitbild-Baustein „sauber.leise.postfossil“). Eine Nachsteuerung ist hier deshalb nicht erforderlich.

Frage 6:

- a) Welche Maßnahmen leitet der Senat daraus für seine Politik ab?
- b) Wie gedenkt der Senat, die zusätzlich anfallenden Kosten für den öffentlichen Fuhrpark und weitere Folgekosten des dauerhaft ansteigenden Ölpreises zu decken?
- c) Glaubt der Senat, mit der bisherigen Politik nach dem STEP-Verkehr das richtige Zeitmaß gefunden zu haben, um mit dem Ölpreisanstieg Schritt zu halten?
- d) Wann bereitet der Senat einen weiteren STEP-Verkehr 2050 vor?

Antwort zu 6.:

Zu a): s. Antwort zu Frage 4

Zu b): Der Senat orientiert sich bei der Beschaffung für seinen Fuhrpark im Einklang mit den finanziellen Möglichkeiten bereits an Kriterien der Energieeffizienz und der CO₂-Einsparung. U.a. ist im Rahmen des „Schaufensters Elektromobilität“ eine verstärkte Beschaffung von Elektrofahrzeugen in unterschiedlichen Einsatzbereichen vorgesehen.

Zu c): s. Antwort zu Frage 5

Zu d): Das Leitbild zum aktuellen StEP Verkehr bezieht sich bereits auf das Jahr 2040. Ziele und Maßnahmen sind auf den Horizont 2025 ausgerichtet, entsprechend den verfügbaren Daten für eine seriöse Prognostizierung. Ein neuer StEP Verkehr mit einem Zeithorizont bis 2050 ist zum jetzigen Zeitpunkt weder fachlich noch politisch begründbar.

Im Übrigen ist für den StEP Verkehr ein kontinuierliches Monitoring vorgesehen, das auch zur Nachsteuerung von Zielen und Maßnahmen dienen soll. Ein erster Monitoringbericht befindet sich derzeit in Vorbereitung.

Berlin, den 22. November 2012

In Vertretung

Christian Gaebler

.....
Senator für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. Nov. 2012)