



Towards a New Urban Agenda

Statement aus der Wissenschaft
an den Regierenden Bürgermeister von Berlin
vor der Eröffnung des German Habitat Forum

Berlin, 30. Mai 2016

Städte sind Teil des Problems und Teil der Lösung

70% der CO₂-Emissionen entstehen in Städten

23% davon im Verkehr

TENDENZ STEIGEND

q: <https://www.habitat3.org/the-new-urban-agenda/> &
<https://www.habitat3.org/bitcache/3ac238c00a176c2e12848aff56087837a1b06228?vid=542880&disposition=inline&op=view>

picture: © Agron Beqiri https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Prishtina_n%C3%AB_per%C3%ABndim_t%C3%AB_duellit.jpg#filelinks

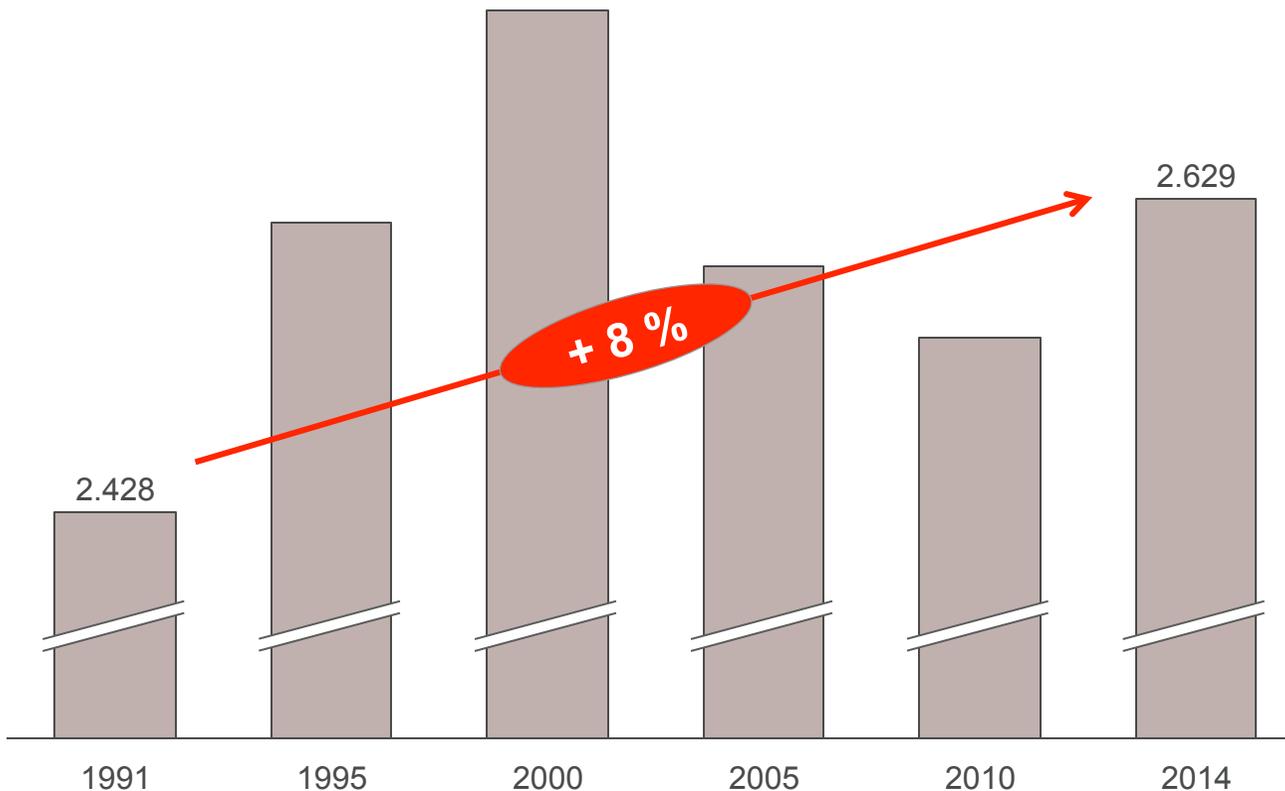


VOLKS-
ENTSCHEID
FAHRRAD



Der Verkehr ist weiter das größte Sorgenkind im Klimaschutz

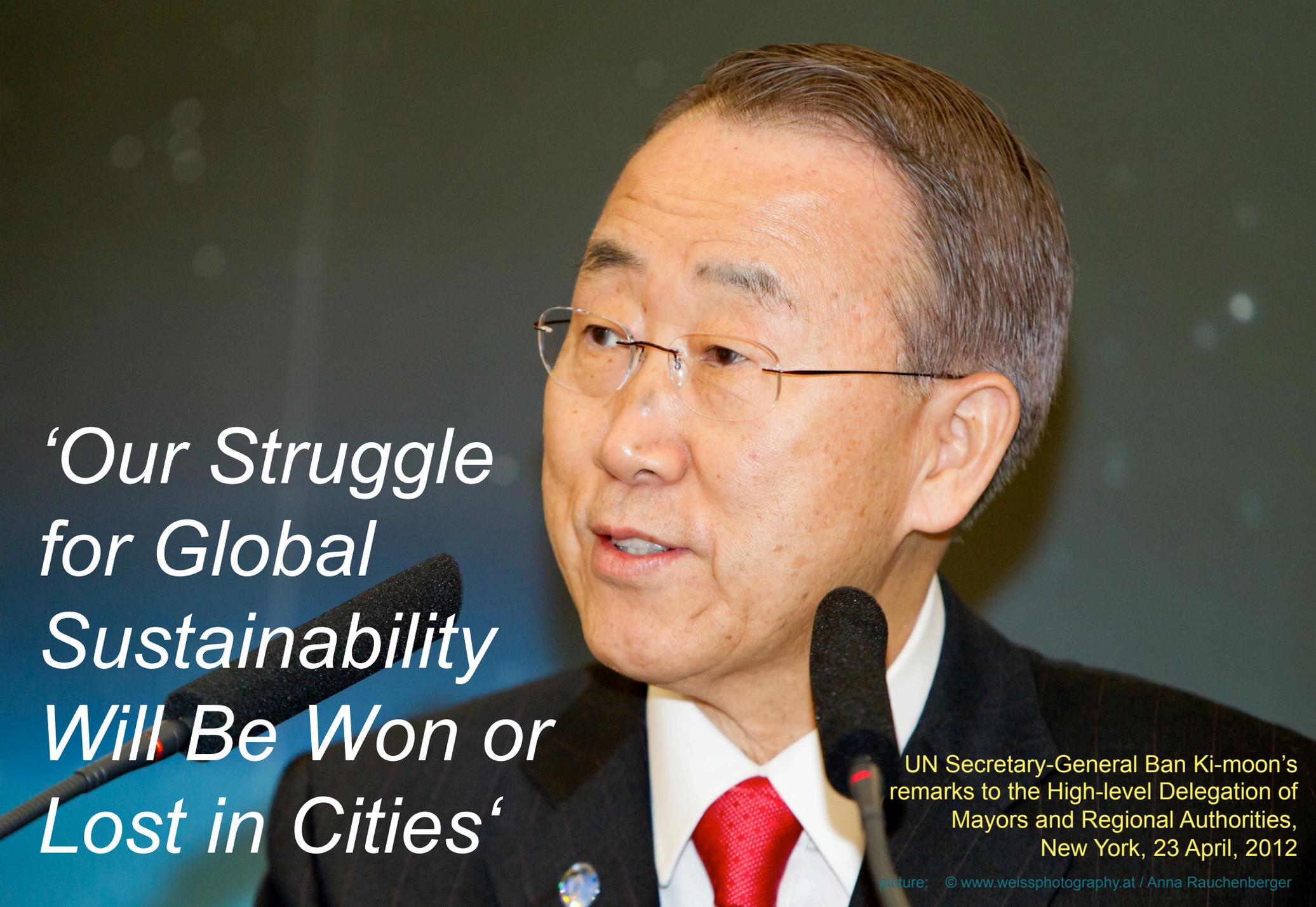
Entwicklung Endenergieverbrauch Deutschland im Verkehr 1991 – 2014 (in PJ)*



- Klimarelevanz
- Geopolitik des Erdöls: Umwelt- **und** friedenspolitische Dividende
- Lokale Emissionen stagnieren bzw. steigen an
- Lärmemissionen
- Raumknappheit durch „ruhenden Verkehr“

* <https://www.bmwi.de/BMWi/Redaktion/PDF/M-O/monitoringbericht-energie-der-zukunft-stellungnahme-2014.property=pdf,bereich=bmwi2012,sprache=de,rwb=true.pdf>
aus <http://www.zukunft-mobilitaet.net/144390/analyse/endenergieverbrauchs-verkehr-deutschland-von-1991-bis-2014/> ;

[^]http://www.zukunft-mobilitaet.net/wp-content/uploads/2015/11/endenergieverbrauch-verkehr-deutschland-1991-2014-ziel2020_2050.jpg

A close-up photograph of UN Secretary-General Ban Ki-moon. He is wearing glasses, a dark suit, a white shirt, and a red tie. He is looking slightly to the left of the camera and appears to be speaking into a microphone. The background is a dark, out-of-focus blue.

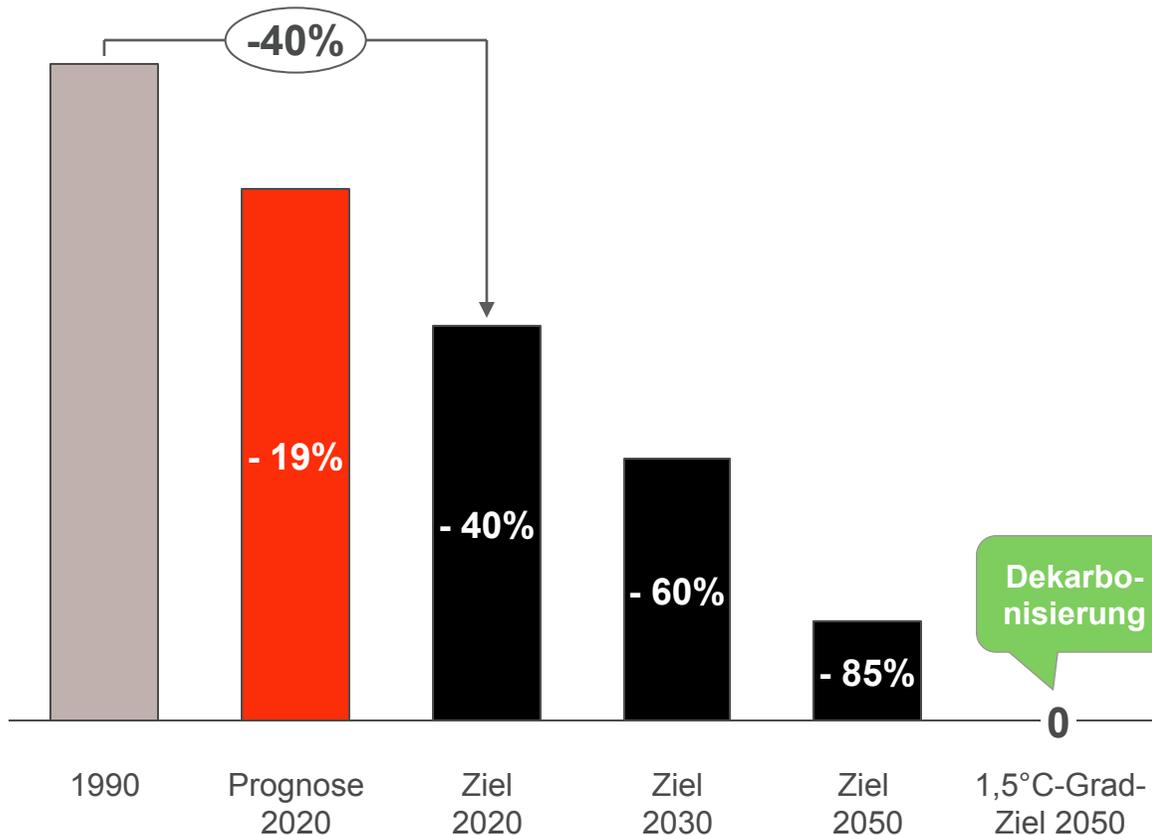
*‘Our Struggle
for Global
Sustainability
Will Be Won or
Lost in Cities’*

UN Secretary-General Ban Ki-moon’s
remarks to the High-level Delegation of
Mayors and Regional Authorities,
New York, 23 April, 2012

Berlin wird kurzfristige Klimaschutz-Ziele verfehlen und verpasst wichtige Weichenstellung für Langfristziel



Verfehlung gesetzlich festgeschriebener Ziele: CO₂-Emissionen, Prognosen und Ziele gem. Berliner Energiewendegesetz¹ und Paris-1,5°-Grad-Ziel²



- Berlins Klimaschutz-Ziele sind spätestens seit Paris überholt und zu wenig ambitioniert: -100% statt -85% bis 2050 notwendig
- Eingeleitete Maßnahmen führen bis 2020 bestenfalls zu 19% Einsparung im Verkehrssektor
- Das kurzfristige Ziel von -40% bis 2020 wird total verfehlt
- Wichtige Weichenstellungen für Langfristziel werden verpasst

1) Quellen: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/klimaschutz/studie_klimaneutrales_berlin/index.shtml und http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/klimaschutz/energiewendegesetz/download/EnergiewendeG_Bln_GESETZESTEXT.pdf

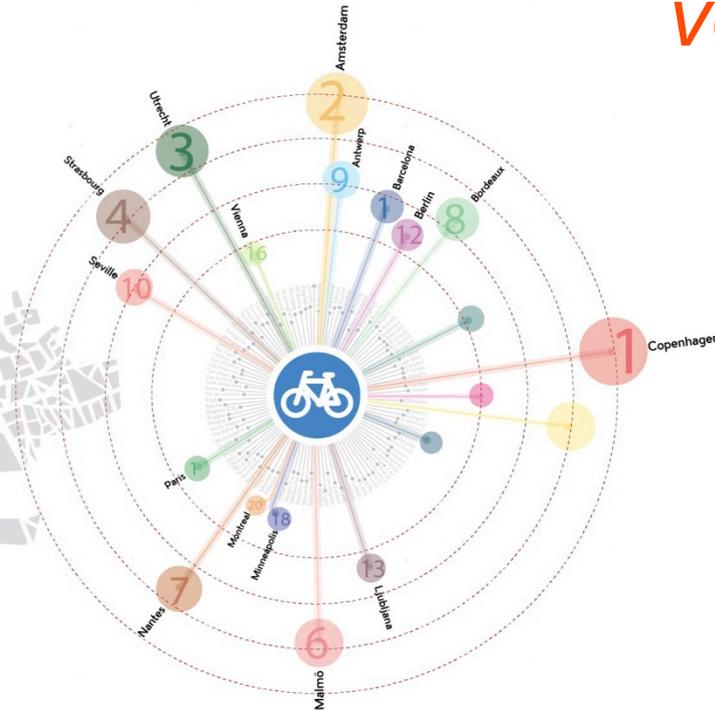
2) Um Erwärmung <1,5 ° zu halten, muss Dekarbonisierung (-100% in 2045 – 2055) erreicht werden (UNEP Emissions GapReport 2015). -85% reichen nicht.



*„Alles in allem verläuft die
Entwicklung in Berlin
unfassbar langsam und ist im
letzten Jahrhundert
verhaftet.“*



Index.
Cities.



Berlin am Wendepunkt

Not Sustainable!

frische Luft

attraktiver
öffentlicher Raum

fließender Verkehr

sichere Fahrradwege

Sustainable!

*Der billigste,
schnellste und
effektivste
Klimaschutz-Beitrag*



Das Berliner Radverkehrsgesetz ist ein umsetzungsreifer Plan zum Ausbau des Fahrradverkehrs in Berlin



Ziel:
Anteil Radverkehr
bei **20%** in Berlin

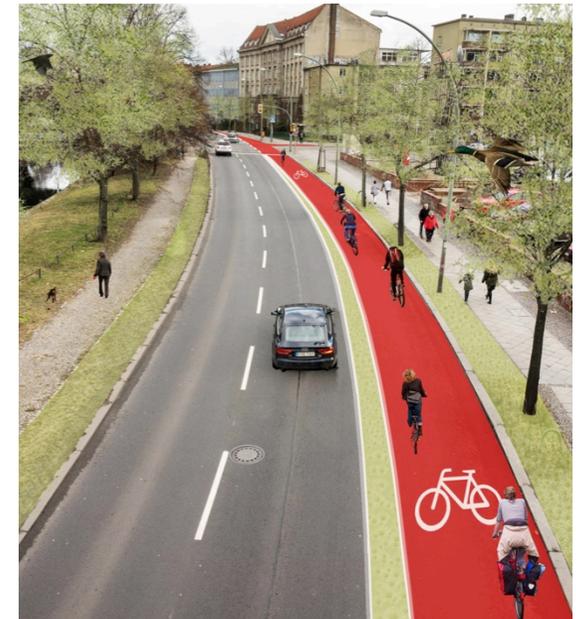
Kosten:
13 Euro pro
Einwohner und Jahr

Umsetzung:
innerhalb von
8 Jahren

Die zehn Ziele des Volksentscheids Fahrrad zum Berliner Radverkehrsgesetz (RadG)*

-  Ein Netz aus 350 km sicheren Fahrradstraßen für alle, auch für Kinder
-  Zwei Meter breite Radverkehrsanlagen entlang jeder Hauptstraße
-  Jedes Jahr 75 gefährliche Kreuzungen sicher umgestalten
-  Schnelle und effektive Mängelbeseitigung an Radwegen und Fahrradstraßen
-  200.000 Mal Fahrradparken an ÖPNV-Haltestellen und Straßen

-  50 Grüne Wellen für Radfahrer, Fußgänger und den ÖPNV
-  100 km Radschnellwege für den Rad-Pendelverkehr in und durch die Stadt
-  Fahrradstaffeln und eine Ermittlungsgruppe Fahrraddiebstahl
-  Personell gut ausgestattete und vernetzte Verwaltungseinheiten für Fahrradbelange
-  Berlin für mehr Radverkehr und besseres Miteinander sensibilisieren

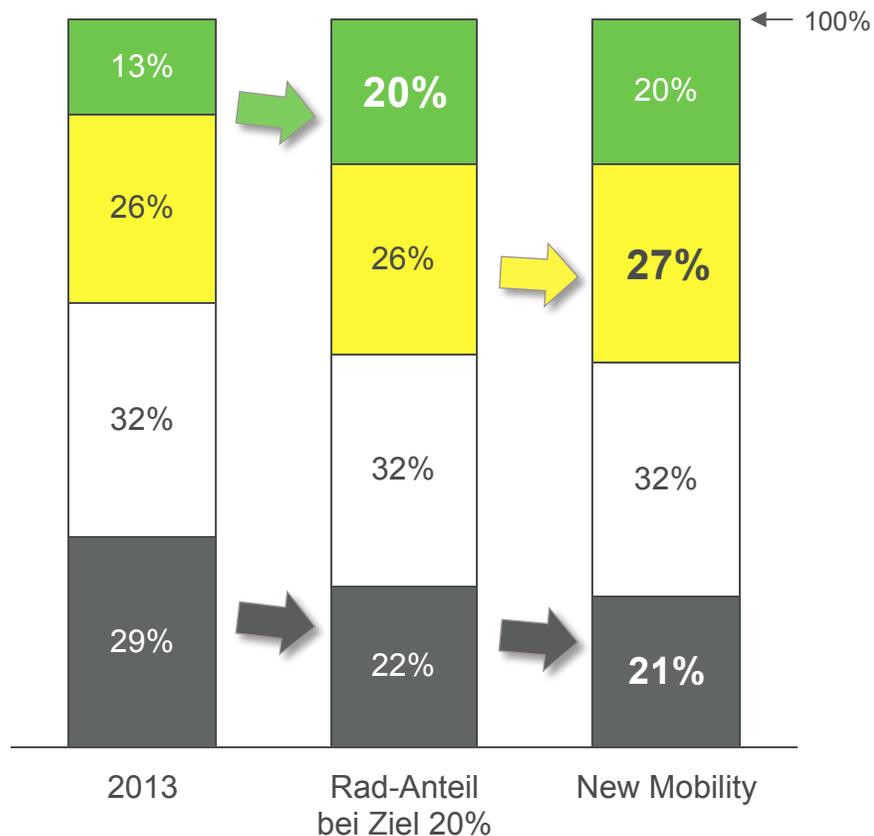


* <http://www.volksentscheid-fahrrad.de> und <https://volksentscheid-fahrrad.de/english/>

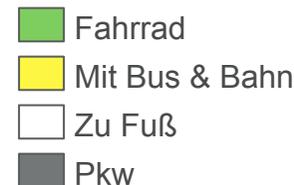
Das Berliner Radverkehrsgesetz steht für eine moderne Mobilitätspolitik mit dem Rad im Fokus



Verkehrsanteile Land Berlin, Basis 2013, Angaben in Wegen nach Verkehrsarten¹



- Das Radverkehrsgesetz (RadG) macht Radfahren sicher und attraktiv.
- Autofahrer trauen sich dann, aufs Rad umzusteigen. Verkehr verändert sich.
- Das RadG zielt auf 20% Radverkehrsanteil im Land Berlin bis 2025 und 30% langfristig
- Das RadG ermöglicht den Umstieg vom Auto aufs Rad und auf Rad & ÖPNV

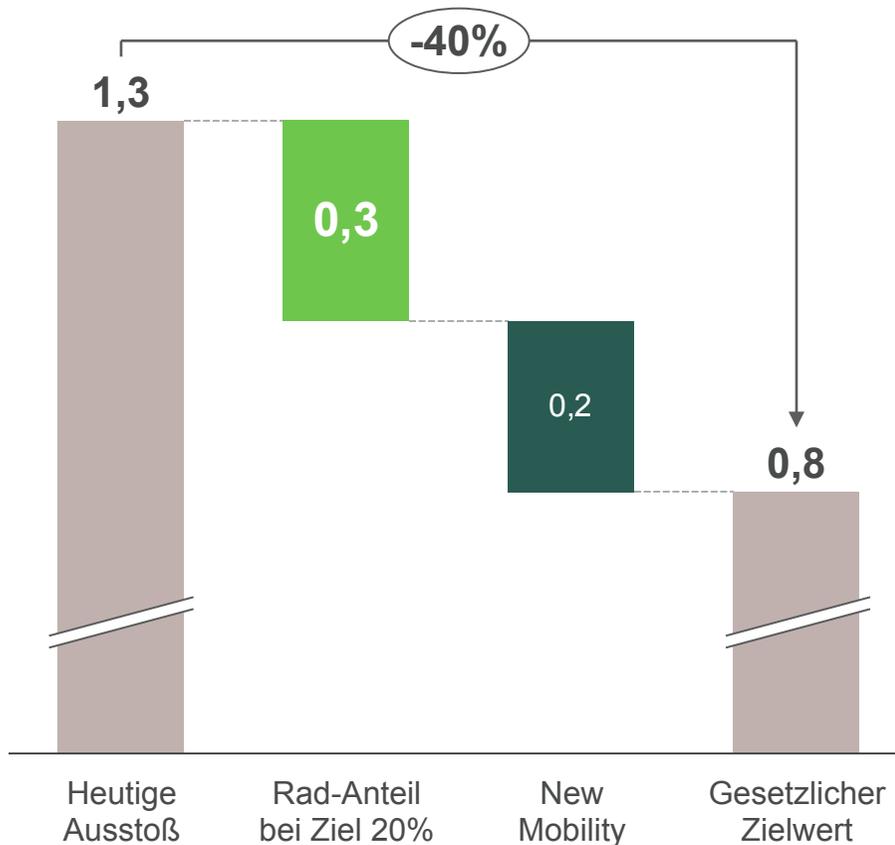


1) Basis CO₂-Verkehrspolitik-Rechner der Agentur für clevere Städte; Eingangsdaten: Mobilität in Deutschland; Emissionsfaktoren 2015 lt. UBA; Verkehrswegeanteil in Gesamtberlin; Einwohnerzahl Berlin, 3,562 Mio. EW zum 31.12.2014

Radverkehrsgesetz leistet entscheidenden Anteil, um den CO₂-Ausstoß im Verkehr kurz- bis mittelfristig um 40% reduzieren



Reduktionsbeiträge im Personenverkehr, Angaben in Tonnen CO₂ pro Berliner und Jahr¹



- Radverkehrsgesetz lockt vom Auto aufs Rad.
- Das RadG sorgt kurzfristig für eine Klimareduktion von 0,3 Tonnen pro Einwohner und Jahr bzgl. der Zielmarke 20% Radanteil
- Weitere Reduktionen sind zu erwarten
- Das RadG leistet damit den entscheidenden Anteil, um kurzfristig Klimaziele zu erreichen

- Ausgang / Ziel
- RadG
- Weitere Effekte New Mobility

1) Basis CO₂-Verkehrspolitk-Rechner der Agentur für clevere Städte; Eingangsdaten: Mobilität in Deutschland; Emissionsfaktoren 2015 lt. UBA; Verkehrswegeanteil in Gesamtberlin; Einwohnerzahl Berlin, 3,562 Mio. EW zum 31.12.2014; Verlagerungseffekt durch 20%-Radverkehrsziel sowie weitere Effekte, die durch geänderte Mobilitätsmuster möglich werden

„This is something important for Berlin, it is important for German cities, but it is important for everybody in the world. Every city – everywhere“

Mikael Colville-Andersen
„the Pope of Urban Cycling“
Zum Volksentscheid Fahrrad





*„In Berlin lässt sich nachhaltige und partizipative Stadtentwicklung direkt erkunden –
darum bin ich gerne Co-Gastgeber des Forums.“*

Michael Müller
Regierender Bürgermeister von Berlin
Gastgeber des German Habitat Forum

Co-Präsident und Sprecher

metropolis ●

Mitglied in:

 **COMPACT
of MAYORS**

I.C.L.E.I



„Die Berliner wollen mitgestalten“

40 Mal beehrte das Volk auf

Das Volk gegen den Senat

Radverkehr, Flughafen, Flüchtlinge, Demokratie: In Berlin laufen derzeit vier Volksabstimmungen, die dem Senat ihr Misstrauen aussprechen. Ein

Koalition genehmigt sich Geld gegen Volksbegehren

Verkehrssenator verteidigt Weiterbau der A100

Grüne: Senat rechnet Fahrrad-Volksentscheid bewusst teurer

Wir als Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler bitten Sie:
Tragen Sie den Geist von Paris nach Berlin!



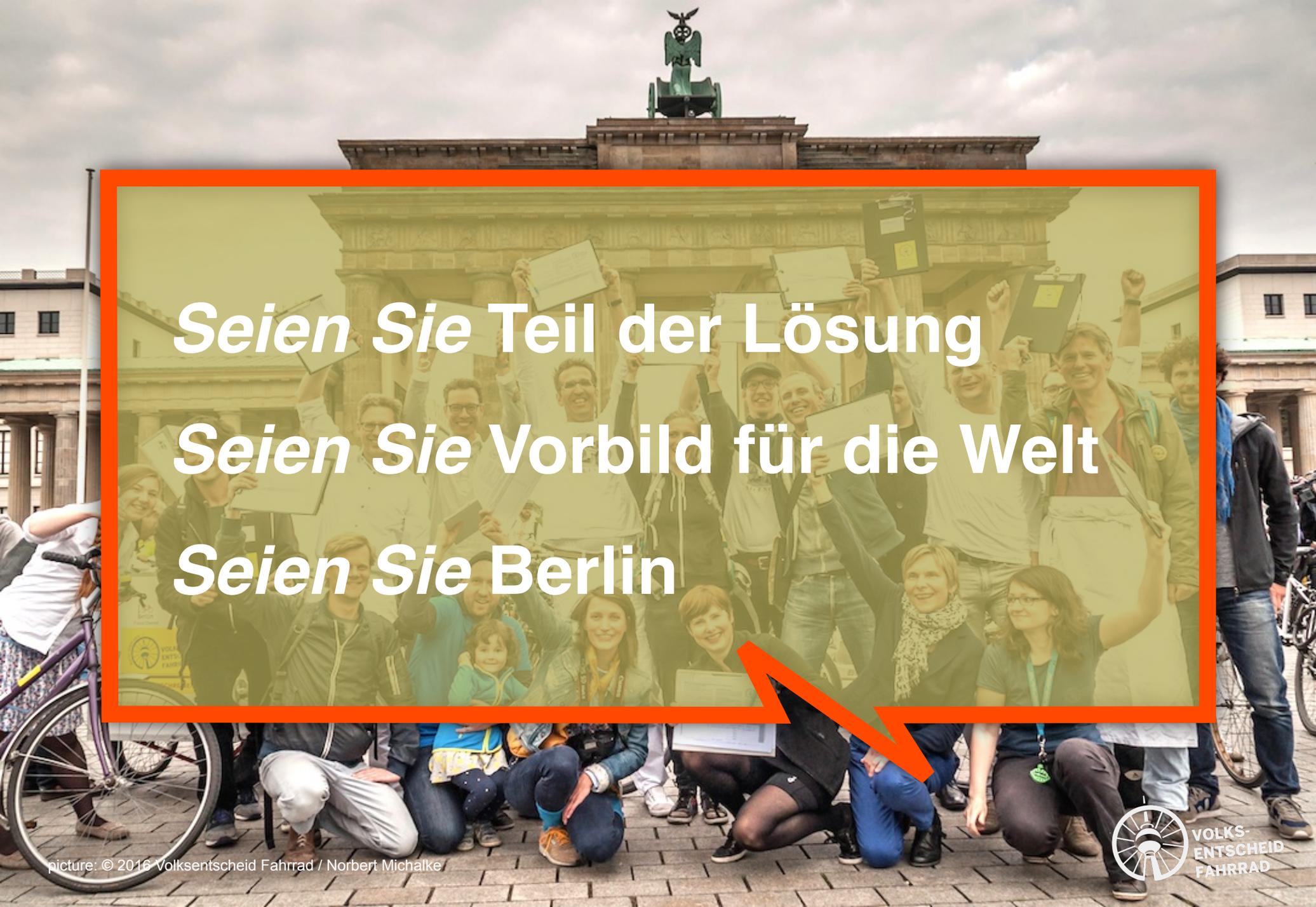
*Sehr geehrter Herr Regierender Bürgermeister Müller,
setzen Sie das Radverkehrsgesetz mit Ihrer Mehrheit noch 2016 in Kraft.
Zeigen Sie der Welt, dass Sie Nachhaltigkeit und Partizipation ernst nehmen.
Bringen Sie den Stein ins Rollen – weltweit. **Berlin kann das.***

Es gibt genug Wissen, um loszulegen! Wir Wissenschaftler wollen nicht weiter zusehen.



Prof. Dr. Stephan Rammler; Prof. Dr. Oliver Schwedes; Prof. Dr. Andreas Knie; Prof. Dr. Hermann Knoflacher; Prof. Dr. Miranda Schreurs; Prof. Dr.-Ing. Udo Becker; Prof. Dr. Wolfgang Jonas; Prof. Dr. Nikolai Roskamm; Prof. Dr. Beate Klutmann; Prof. Dr. Gebhard Hafer; Prof. Dr. Katrin Großmann; Prof. Dr. Jörg Knieling; Prof. Dr. Ines Carstensen; Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht; Prof. Dr.-Ing. Michael Häbler; Prof. Michael Mönninger; Prof. Martin Lanzendorf; Prof. Heiner Monheim; Prof. Philipp Oswald; Prof. Antje Stokman; Prof. Rainer Bergmann; Dr. Konrad Goetz; Dr. Hermann Ott; Dr. Benjamin Stephan; Dr. habil. Weert Canzler; Dr. Ing. Tim Lehmann; Dr.-Ing. Thomas Sauter-Servaes; Dr. Marita Radeisen; Dr. Ute Scheub; Dr. Saskia Hebert; Dr. Christian Schuster; Dr. Dörte Ohlhorst; Dr. Sassa Franke; Dr. Dirk Hagen; Dr. Chris Kollas; Dr. Delf Rothe; Sophia von Berg; Dipl.-Ing. Toni Karge; Dipl.-Ing. Benno Benjamin Bock; Dipl.-Ing. Sven Lißner; Dipl.-Umweltwiss. Sebastian Heilmann; Dipl.-Ing. Michael Glotz-Richter; Dipl.-Ing. Marius Gantert; M. Sc. Tom Assmann; M.A. René Bienert; M.A., PhD Student Kerstin Stark; M.Sc. Daniel Jobstfinke; M.Sc. Mareike Blum; M.Sc. Ilil Beyer Bartana; M.Sc. Jenny Böhm; MSc Simon Mader; MSc., Dipl.-Psych. Rachel Michels; Malte Schmidhals; Jan Lutz; Eric Puttrowait; Kain Glensor; Oliver Lah; Jürgen Schultheis; Kristina Fromm; Susanne Thomaier; Bernhard Fehr; Susann Ullrich; Stefanie Schwerdtfeger; Marie Kleeschulte; Walter Kahlenborn; Alexander Carius; Felix Hartenstein; Julia Sent

Die Unterzeichner aus den Bereichen Klima, Mobilität und Nachhaltige Stadtentwicklung



*Seien Sie Teil der Lösung
Seien Sie Vorbild für die Welt
Seien Sie Berlin*





Towards A New Urban Agenda. NOW!

Prof. Dr. Stephan Rammler
The Institute of Transportation Design
Hochschule für Bildende Künste Braunschweig
Initiator des ‚New Urban Agenda‘-Statements

Heinrich Strößenreuther
Mit-Initiator
Volksentscheid Fahrrad
Berlin