

**Diskussionsveranstaltung
„Mobilität und Lebensqualität – Spannungsfeld in Europas Städten?“
Berlin, 21. Februar 2008
KfW-Bank
Berlin-Mitte**

**Begrüßung und Einführungstatement
Ulrich Klaus Becker**

Sehr geehrter Herr Vize-Präsident Barrot,
sehr geehrter Herr Minister Tiefensee,
sehr geehrte Frau Bürgermeisterin Junge-Reyer,
sehr geehrte Abgeordnete,
meine Damen und Herren,

- ich darf Sie herzlich willkommen heißen zur Diskussionsveranstaltung des Deutschen Verkehrsforums zum Thema
- „Mobilität und Lebensqualität – Spannungsfeld in Europas Städten?“
- Flüssig, grün, intelligent, zugänglich und sicher soll er sein –
- der Verkehr in unseren Städten.
- Die europäische Kommission hat dies zusammengefasst mit dem Begriff der Mobilitäts-„Kultur“.
- Nun, meine Damen und Herren:
- Habe wir schon eine solche kultivierte, ausbalancierte und nachhaltige Mobilität in unseren Städten? Oder müssen wir sie erst noch schaffen?

- Ich meine für Deutschland sagen zu können: Wir sind zumindest weit in diese Richtung gekommen und haben viel Sinnvolles für eine kultivierte Mobilität in unseren Städten umgesetzt.
- Das heißt nicht, dass es nichts mehr zu tun gäbe!
- Ganz im Gegenteil.
- Die guten Ergebnisse der Vergangenheit sind stets das Ergebnis eines kontroversen, sehr lebendigen Meinungs-austausches gewesen,
- an dem sich Bürgerinnen und Bürger, Handel, Wirtschaft und Verbände immer intensiv und aktiv beteiligt haben.
- Dies ist ein spannender Entwicklungsprozess, der uns mit Sicherheit auch in Zukunft immer wieder neu fordern wird!

- Was hierbei auffällt: Aspekte des Verkehrs und der Infrastruktur sind in unseren Städten untrennbar verbunden mit dem Wohnen, Leben und Wirtschaften der Menschen, und mit einer gesunden Umwelt.
- Dies miteinander in Einklang zu bringen und zeitgleich zu optimieren, ist und bleibt die Herausforderung jeder modernen, jeder „kultivierten“ Stadtentwicklungspolitik.
- Ich greife zwei Beispiele heraus:
- In der rasant wachsenden Metropole Berlin wurde zu Anfang des 20. Jahrhunderts mit viel Weitsicht die Grundlage für ein enorm leistungsfähiges und differenziertes Netz des Öffentlichen Personennahverkehrs gelegt – mit S-Bahnen, U-Bahnen, Straßenbahnen und Buslinien.
- Dies ist keineswegs ohne Konflikte abgelaufen.
- Mit Einfluss und Geld haben wohlhabende Stadtteile eine unterirdische Führung der neuen U-Bahnen erreicht [so z.B. Charlottenburg]. Weniger reiche Stadtteile mussten die oberirdische Führung der Trassen akzeptieren. Das hat den Wohnwert der angrenzenden Häuser beeinträchtigt, war aber schlicht günstiger zu bauen.
- Damals ein erheblicher Konflikt. Aus heutiger Sicht kann sich das Ergebnis so oder so sehen lassen.

- Denn Berlin profitiert heute enorm von seinem gut angelegten und über alle historischen Brüche immer weiter entwickelten Verkehrssystem.
- Dann stand 1924 am Potsdamer Platz die erste Verkehrsampel Berlins. [Zuvor Cleveland/USA 1914, Paris und Hamburg 1922].
- Der Potsdamer Platz war damals bekanntlich der verkehrsreichste Platz Europas und platzte mit seinem Autoverkehr bereits aus allen Nähten.
- Mit dem Aufkommen bezahlbarer Pkw für breite Bevölkerungskreise in der Nachkriegszeit und mit dem Wiederaufbau in Deutschland entstand dann das Leitbild der autogerechten Stadt.
- Manche „Schneise“, Hochstraßen etc. in unseren Innenstädten bedauern wir aus heutiger Sicht. Manches wird sogar konkret zurück gebaut.
- Wir sollten aber nicht vergessen, wie wichtig gerade die Leistung des Straßennetzes für das Leben und Arbeiten in unseren Großstädten ist.
- Der motorisierte Individualverkehr und auch der alltägliche Waren- und Güterverkehr ist aus unseren Innenstädten schlicht nicht wegzudenken.
- Ich würde grundsätzlich sagen: Sowenig wie die autogerechte Stadt können auch autofreie Innenstädte kein attraktives Leitbild für unsere Metropolen sein.
- Denn zum urbanen Flair gehört eben auch ein lebendiger Autoverkehr.
- Das Leben in der Großstadt erhält gerade seinen Reiz durch das lebendige, enge Miteinander verschiedener Arten von Mobilität.
- Stadtleben heißt für die meisten Menschen: Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV-Nutzer und Autofahrer sein – je nachdem, was gerade passend und verfügbar ist.
- Und erfreulicher Weise werden auch die Bedürfnisse der Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, heute aufmerksamer beachtet als in der Vergangenheit, wenn es um die Ausgestaltung von Verkehrsmitteln geht.

- Dies ist ein wichtiger Fortschritt. Und dies ist ein Kapitel, an dem wir auch in Zukunft weiter arbeiten müssen.
- Meine Damen und Herren,
- soweit nur einige Schlaglichter einer intensiven und fortdauernden Entwicklung der Metropolen-Mobilität.
- Wir haben heute den Trend, dass die Menschen in Europa wieder verstärkt „zurück in die Innenstädte“ ziehen.
- Der Ausgleich von Verkehr, Umwelt, Wirtschaft und Wohnen bleibt eine dauerhafte, akute Herausforderung – Stichwort „Feinstaub“.
- Ohne zu viel vorwegzunehmen, möchte ich für das Deutsche Verkehrsforum so viel sagen:
- Die Weiterentwicklung der Infrastruktur, die Bezahlbarkeit des Verkehrs, die Mobilität aller Bürger, mehr Verkehrssicherheit und mehr Umweltverträglichkeit sind und bleiben Ziele, die unser volles Engagement auch in Zukunft erfordern.
- Die Europäische Kommission hat im September vergangenen Jahres ihr Grünbuch zur urbanen Mobilität vorgelegt.
- Gemäß dem Subsidiaritätsprinzip sind die Städte selbst für die Lösung ihrer Verkehrsprobleme zuständig, die Kompetenzen der EU enden hier. Selbstverständlich ist ein europäischer Orientierungsrahmen für eine nachhaltige Verkehrsplanung und – politik sinnvoll und hilfreich, nicht aber legislative Vorgaben auf breiter Front.
- Das Deutsche Verkehrsforum nimmt das Grünbuch nicht nur zum Anlass für die heutige Diskussionsveranstaltung. Als Plattform, die alle Verkehrsträger umfasst, steuert das Deutsche Verkehrsforum heute außerdem konkrete Vorschläge zur Debatte über eine nachhaltige urbane Mobilitätskultur in Form eines Positionspapieres bei.
- Brauchen wir ein neues Leitbild, eine neue Kultur für unsere Mobilität in Europas Städten?
- Sind unsere Prioritäten richtig gesetzt?
- Brauchen wir womöglich neue Regelungen und Gesetze?

- Warum soll „Brüssel“ auf diesem Gebiet aktiv werden? Was wird besser vor Ort, in den Städten selbst geregelt und entschieden?

- Hierzu werden uns jetzt der Vize-Präsident der Europäischen Kommission, Verkehrskommissar Jacques Barrot, und Minister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, Ihre Einschätzungen darlegen.

- Den Auftakt zur anschließenden Podiumsdiskussion gibt uns dann Frau Bürgermeisterin Frau Junge-Reyer, Senatorin für Stadtentwicklung in Berlin, mit ihrem Statement.

- Frau Junge-Reyer kann aus Zeitgründen an der Podiumsdiskussion selbst leider nicht teilnehmen. Wir freuen uns umso mehr, dass sie trotzdem Ihre Teilnahme eingerichtet hat.

- Sehr geehrter Herr Vize-Präsident Barrot,

- es ist uns eine Ehre und große Freude, dass Sie heute zum Austausch über das Thema Stadtverkehr bei uns sind.

- Herr Barrot, Sie haben nun das Wort.