

Beteiligungsprozess zur Weiterentwicklung des Berliner Energie- und Klimaschutzprogramms 2030

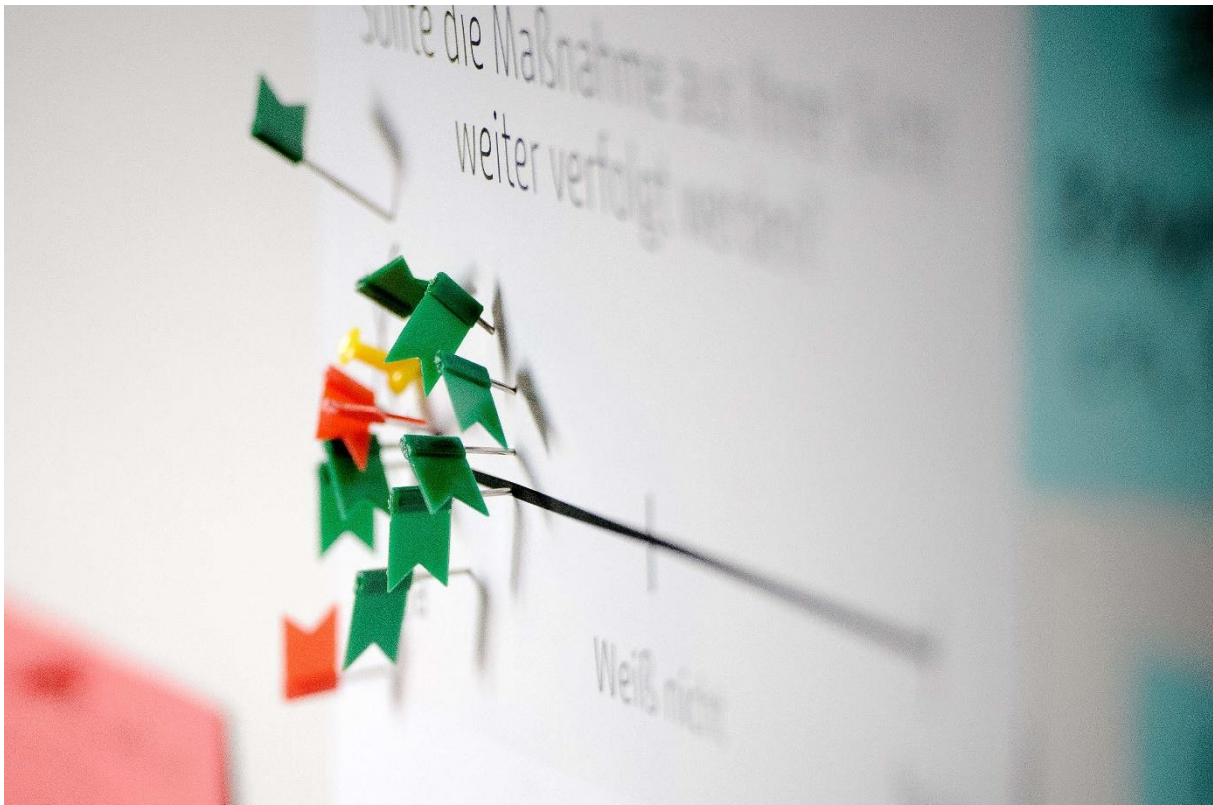
Themenworkshop Verkehr

30.11.2021, 09:30 - 12:30 Uhr

Impulspapier

erstellt von Berliner Energieagentur, Wuppertal Institut und DIW Econ

im Auftrag der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz



Ziel des Themenworkshops

Das Ziel des Themenworkshops ist es, eine Auswahl der wichtigsten Maßnahmen mit den Stakeholder*innen zu reflektieren und zu ergänzen. Aber auch neue Vorschläge greifen wir gerne auf. Ihre Ideen sind willkommen! Gemeinsam wollen wir prüfen, wo begrenzte Ressourcen am effektivsten eingesetzt werden können und welche ergänzenden Maßnahmen sinnvoll und notwendig sind.

Ausgangslage

Der Sektor Verkehr umfasst den Personen- und den Güterverkehr auf der Straße, der Schiene, dem Wasser und in der Luft. In erster Linie ist es der motorisierte Verkehr mit seinen Emissionen, der die Lebensqualität auf vielfältige Art und Weise beeinträchtigt. Neben der Klimawirkung, dem Flächenverbrauch, der Gefährdung der - vor allem nicht motorisierten - Verkehrsteilnehmenden sind es vor dem Hintergrund der Notwendigkeit, klimaneutral zu werden insbesondere die vom Verkehr verursachten CO₂-Emissionen, die ein großes Problem darstellen.

Der Verkehrssektor ist ein zentrales Handlungsfeld auf dem Weg zu einem klimaneutralen Berlin. Denn auf den Verkehr entfielen 2019 mit etwa 5,4 Millionen Tonnen rund 31 Prozent der gesamten Berliner CO₂-Emissionen¹.

Der Handlungsbedarf im Verkehr ist umso dringlicher, da es dem Verkehrssektor bisher nicht gelungen ist, seine CO₂-Emissionen zu reduzieren. Ganz im Gegenteil, während über alle Sektoren hinweg die CO₂-Emissionen Berlins von 1990 bis 2019 um insgesamt fast 40 Prozent zurückgegangen sind, stiegen die Emissionen des Verkehrs im gleichen Zeitraum um 11,7 Prozent an. Dies ist nicht allein auf das Bevölkerungswachstum zurückzuführen, der Zuwachs bedeutet vielmehr auch einen Anstieg der verkehrlichen Emissionen je Berliner Bürgerinnen und Bürger. Bedeutendster Emittent war 2018 der Straßenverkehr. 69,5 Prozent beziehungsweise fast 3,9 Millionen Tonnen der verkehrsbedingten Emissionen Berlins entfielen 2018 auf ihn. 21,8 Prozent der Emissionen verursachte der Flugverkehr und 7,9 Prozent der Schienenverkehr. 0,8 Prozent der Emissionen wurden durch die Binnenschifffahrt verursacht². Haupttreiber der verkehrsbedingten Klimabelastungen waren insbesondere die stark steigenden Emissionen des Straßenverkehrs und des Luftverkehrs³. Entsprechend hoch ist auch die notwendige Minderung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen.

Die im August 2021 nochmals verschärften Minderungsziele des EWG Bln würden eine Minderung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen bis 2045 gegenüber 2019 von rund 89 Prozent notwendig machen, wie das Diagramm nochmals verdeutlicht⁴. Mit der Verschärfung der Minderungsziele im August diesen Jahres ist auch deutlich geworden, dass die bereits sehr ambitionierten Strategien

¹ 31 % Anteil nach Verursacherbilanz, 32 % nach Quellebilanz, Quelle Statistisches Landesamt Berlin Brandenburg).

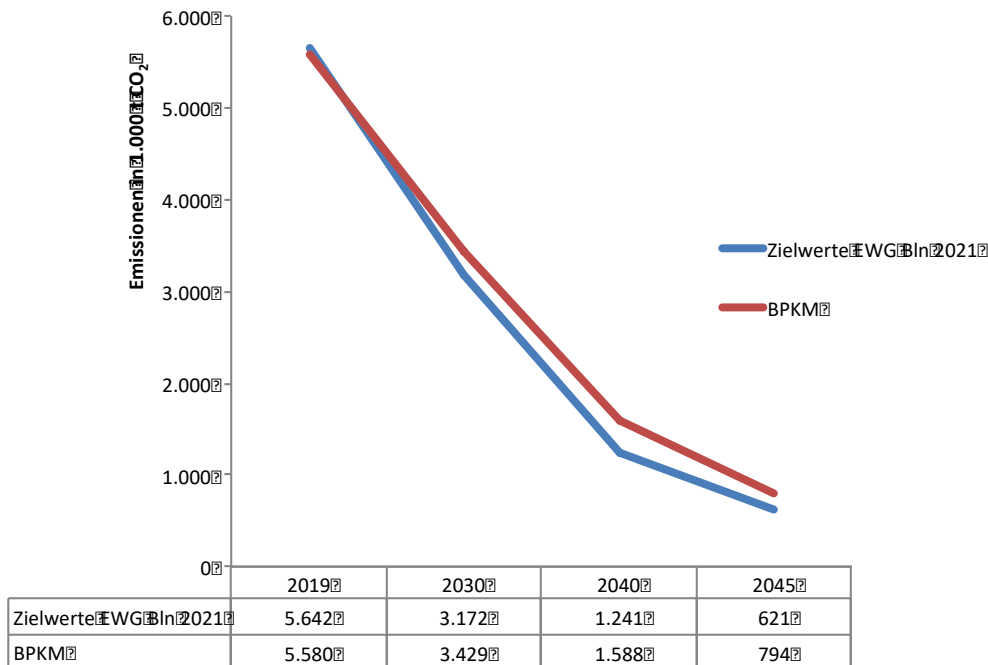
² Eigene Berechnung nach <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/e-iv-4-j>

³ Maßnahmenplan *Verstärkte Maßnahmen Berlins in Anerkennung der Klimanotlage*

⁴ Eigene Berechnung auf Basis der Berliner Energie- und CO₂-Bilanz

und Maßnahmen der Studie Berlin Paris-konform machen (BPKM)⁵ nicht ausreichen würden, um die neuen Ziele zu erreichen.

Verkehr



Eigene Berechnung nach <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/e-iv-4-j>

Zentrale verkehrliche Stellschrauben

Die Höhe der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen wird durch die folgenden Faktoren determiniert: Die Länge der zurückgelegten Wege im Personen- und Frachtverkehr, die Wahl der Verkehrsmittel sowie die Antriebsart der motorisierten Fahrzeuge. Die Strategien, um Verkehr klima- und umweltschonender sowie menschenverträglicher abzuwickeln sind nicht neu. Es gilt motorisierte Verkehre zu vermeiden, auf umwelt- und klimaschonende Verkehrsmittel zu verlagern und die nicht oder nur sehr schwer vermeidbaren oder zu verlagernden Fahrten effizienter, das heißt mit geringerem Energieverbrauch und damit einhergehend geringeren CO₂-Emissionen durchzuführen.

Für das Land Berlin bieten sich viele Handlungsmöglichkeiten, Maßnahmen für einen klimaschonenderen Verkehr zu implementieren und umzusetzen. Dies ist im Personenverkehr beispielsweise die Förderung aktiver Mobilität wie dem Radfahren oder Zufußgehen, die qualitative Verbesserung und quantitative Ausweitung des Angebotes öffentlicher Verkehrsmittel und deren organisatorische, bauliche, tarifliche und sonstige Verknüpfung mit neuen und innovativen Mobilitätsangeboten. Weitere Handlungsmöglichkeiten, die sich Berlin bieten, sind der Erhalt oder die Ausweitung verkehrssparender Siedlungsstrukturen und der Abbau der Privilegien für den motorisierten

⁵ Hirschl, Bernd; Schwarz, Uwe; Weiß, Julika; Hirschberg, Raoul; Torliene, Lukas (2021): Berlin Paris-konform machen. Eine Aktualisierung der Machbarkeitsstudie „Klimaneutrales Berlin 2050“ mit Blick auf die Anforderungen aus dem UN-Abkommen von Paris. Im Auftrag des Landes Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz; Berlin

Individualverkehr (MIV). Dazu zählt beispielsweise die räumliche und tarifliche Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung, Verkehrsberuhigung und Ausweitung verkehrsberuhigter Bereiche, die Neuverteilung von Verkehrsflächen zu Gunsten des Umweltverbundes oder räumliche und zeitliche Zufahrtsbeschränkungen in bestimmte Teilbereiche der Stadt.

Ein weiterer Ansatz ist die Förderung des Antriebswechsels im motorisierten Verkehr. Dies bedeutet vor allem die Substitution konventioneller Verbrennungsmotoren durch alternative Antriebskonzepte wie den Elektromotor oder den Wasserstoffbrennstoffzellenantrieb. Diesen Ansatz kann Berlin beispielsweise durch die Umstellung der landeseigenen Flotte, den flächendeckenden Ausbau der erforderlichen Versorgungsinfrastruktur oder die Auflage eigener Förderprogramme für Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur für in Berlin ansässige Unternehmen, Institutionen, Bürgerinnen und Bürger den Umstieg unterstützen.

Im Handlungsfeld der Wirtschafts- und Güterverkehre kann Berlin dazu beitragen, dass Lieferfahrten im Berliner Stadtgebiet umwelt- und klimaschonender erbracht werden. Mögliche Maßnahmen sind auch hier die Förderung des Wechsels bei den Antriebstechnologien der eingesetzten Fahrzeuge, aber auch die Reduzierung der Verkehrsleistung bei diesen Fahrten durch die Einrichtung von Mikrodepots in den Wohnquartieren.

Zentrale Maßnahmen im Sektor Verkehr bis 2026

Seit der Verabschiedung des ersten BEK, wurden in Berlin insbesondere die rechtlichen, planerischen und organisatorischen Grundlagen für eine Verkehrswende gelegt: Im Mobilitätsgesetz (MobG), im Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe), aber auch im Luftreinhalteplan sowie im 2019 verabschiedeten Nahverkehrsplan wurden die meisten Maßnahmen des bestehenden BEK aufgegriffen. Für den Zeitraum bis 2026 wird die Umsetzung der dort hinterlegten Maßnahmen und Vorhaben im Mittelpunkt stehen.

Im Folgenden werden Vorschläge zu zentralen Maßnahmen, die ins BEK aufgenommen werden sollen, als Diskussionsgrundlage vorgestellt. Hier soll der Fokus auf solchen Maßnahmen liegen, bei denen das Land Berlin großen Gestaltungsspielraum hat und bei denen die Zuständigkeiten für die Umsetzung im Land Berlin liegt. Dabei werden sowohl pull-Maßnahmen, wie die Schaffung von Angeboten, als auch push-Maßnahmen, die die Nutzung des privaten PKW in der Stadt unattraktiver machen, bedacht.

Vor diesem Hintergrund möchten wir für die Fachforen zwei Cluster von Maßnahmen zur Diskussion stellen: Einerseits Maßnahmen, welche die Verteilung des öffentlichen Raums zugunsten aktiver Mobilität und öffentlicher Verkehrsmittel sowie deren multimodale Verknüpfung mit neuen und innovativen Mobilitätsangeboten beeinflussen; und andererseits Maßnahmen, die technologie-getriebene Innovationen vorantreiben. Dazu zählt insbesondere die Beschleunigung der Antriebswende im Personen- und Wirtschaftsverkehr sowie die klimaverträglichere Verknüpfung von Wege- und Logistikketten. Für jedes Cluster ist im Folgenden eine Auswahl zentraler Maßnahmen dargestellt.

Die Fokussierung ist nötig, um während des Fachforums den als zentral erachteten Maßnahmen ausreichend Raum für Diskussionen zur Verfügung zu stellen. Einige der Maßnahmen wurden aus

dem BEK 2017-2021 übernommen. Hier geht es insbesondere um Fragen der praktischen Umsetzung und ggf. der Ausweitung; andere Maßnahmen basieren auf Inputs aus der politischen Debatte, aus Positionspapieren von Stakeholdergruppen sowie dem bisherigen Beteiligungsprozess im Rahmen der Weiterentwicklung des BEK.

Eine Übersicht zu den Maßnahmen des BEK 2017-2021, der Studie „Berlin Paris-konform machen“, sowie zu den Maßnahmen im Kontext der Klimanotlage⁶ findet sich im Anhang.

Cluster 1: Neuverteilung des öffentlichen Raums

Aktive Mobilität sicherer und attraktiver machen

Eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrsaufkommens auf den Rad- und Fußverkehr birgt neben der Verringerung von CO₂-Emissionen auch große Potentiale, zu einer lebenswerteren Stadt beizutragen, kostbaren Stadtraum besser zu nutzen, Lärmbelastung zu verringern und die Luftqualität zu verbessern. Insbesondere der Radverkehr konnte in den letzten Jahren dazu beitragen, den Anteil des MIV am Modal Split zu verringern (während die Anteile des Fußverkehrs und des ÖPNV weitestgehend konstant geblieben sind). Entsprechend dem Stadtentwicklungsplan MoVe soll der Anteil des Umweltverbundes an allen zurückgelegten Wegen von derzeit 74 Prozent auf 82 Prozent im Jahr 2030 ansteigen.

Voraussetzung dafür, dass immer mehr Menschen Fahrräder für ihre tägliche Mobilität nutzen, ist eine komfortable und sichere Infrastruktur. Durch die immer stärkere Marktdurchdringung von Elektrofahrrädern wird sich das Potential, Autofahrten auch auf mittleren und längeren Strecken durch Radfahrten zu ersetzen, in Zukunft weiter erhöhen. Um dieses Potential auszuschöpfen, sind Radschnellverbindungen zwischen dem Umland und der Innenstadt, wie sie derzeit geplant werden, wichtig. Hier ist eine rasche Umsetzung der Radschnellverbindungen und des Radvorrangnetzes von zentraler Bedeutung.

Die Umsetzung von „Pop-up Radwegen“ zu Beginn der Corona Pandemie hat gezeigt, dass Verbesserungen der Radinfrastruktur auch zu Lasten von Kfz-Infrastrukturen (s. Maßnahme Umverteilung des öffentlichen Straßenraums) kurzfristig umgesetzt werden können. Die bestehenden Anlagen sollten verstetigt, ihr Netz ausgeweitet und sukzessive auch baulich von Kfz-Fahrspuren abgetrennt werden.

Fahrradstraßen sollten zu einem durchgängigen Netz zusammengeschlossen werden. Um motorisierten Durchgangsverkehr auszuschließen, sollten alle Fahrradstraßen mit modalen Filtern (z.B. versenkbare Poller, die ein Durchkommen für Entsorgungs- oder Einsatzfahrzeuge ermöglichen) ausgestattet werden. Eine ähnliche Wirkung wie Fahrradstraßen hat die Einführung von Kiezblocks in Wohngebieten.

Umverteilung des öffentlichen Straßenraums

⁶ „Verstärkte Maßnahmen Berlins in Anerkennung der Klimanotlage“, 8.6.2021

Eine Verkehrswende mit stark wachsenden Anteilen des Umweltverbundes wird nicht ohne eine Neuverteilung des öffentlichen Straßenraums möglich sein. Im Gegensatz zum bisherigen BEK wird der Umverteilung des öffentlichen Straßenraums ein eigenes Maßnahmenkapitel zugeordnet. In den Maßnahmen zum Klimanotstand, im MobG (z.B. in §4) sowie im StEP MoVe wird eine Reduzierung und effektivere Nutzung des Verkehrsraums für den fließenden und ruhenden motorisierenden Individualverkehrs genannt. Die Maßnahme ist nicht im BEK 2017-2021 aufgeführt.

Diese Ziele sollen mit konkreten Zielwerten unterlegt werden. Im Einzelnen können die folgenden Maßnahmen ins Auge gefasst werden:

- Umwandlung von Kfz-Parkplätzen in Abstellanlagen für Fahrräder, (Elektro-)Roller und Lastenräder.
- Umwandlung von Pkw-Stellplätzen in Flächen zur Implementierung neuer Mobilitätsangebote
- Umwandlung von Fahrspuren in exklusive und, wo möglich, baulich abgetrennte Radspuren
- Einrichtung von Fußgängerzonen
- Umwandlung von Parkplätzen in Raum für Fußgänger, entsiegelte Flächen
- Konkrete Zielwerte festlegen. Hier könnte z.B. eine Anzahl von Parkplätzen, die pro Jahr umgewandelt werden, genannt werden.

ÖPNV-Angebot verbessern und mit neuen Mobilitätsservices verknüpfen

Im 2019 beschlossenen Nahverkehrsplan sind Zielwerte und Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots in Berlin benannt. Dazu zählen Taktverdichtungen, der Einsatz von größeren Fahrzeugen, der Netzausbau, die Umstellung von überlasteten Buslinien auf schienengebundenen Betrieb, oder das "10-Minuten-Netz" als Minimalstandard im Tagesverkehr.

Weitere Instrumente, die im neuen BEK angeführt werden könnten, umfassen, dass zukünftig Neubauquartiere nur noch genehmigt werden dürfen, wenn sie eine qualitativ hochwertige ÖPNV-Anbindung aufweisen. Hier sollten in den einschlägigen Planungswerken und Bauordnungen Mindeststandards definiert werden. Ebenso wäre zu prüfen, ob und wie Entwickler an den Kosten einer möglichen ÖPNV-Anbindung beteiligt werden können.

Neben der Angebotsausweitung stellt die Verknüpfung des 'klassischen ÖPNV' mit neuen Mobilitätsservices außerhalb des Stadtzentrums einen Schwerpunkt der Mobilitätsmaßnahmen dar. Neue Mobilitätsdienstleistungen können dazu beitragen, das Mobilitätsangebot in Räumen und Zeiten mit geringer Netzabdeckung zu ergänzen. Insbesondere außerhalb des S-Bahn Rings soll das Angebot an geteilten Fahrzeugen (Autos, Fahrräder, Mikromobilität) an ÖPNV-Stationen oder von Ride Sharing Dienstleistungen ausgeweitet und deren Verfügbarkeit sichergestellt werden. Grundlegend für die Planung und Angebotsentwicklung ist eine anbieterübergreifende, öffentliche Datenplattform (unter Berücksichtigung der Open Data-Strategie des Landes Berlin). Weiterhin sind Modelle der Tarifintegration in großflächigen Demonstrationsvorhaben zu testen und umzusetzen. Vor allem die bauliche Verknüpfung von ÖPNV und neuen

Mobilitätsangeboten benötigt Platz. Dieser Platz sollte dadurch gewonnen werden, dass Pkw-Stellplätze und andere vorrangig dem Pkw vorbehaltene Flächen hierfür in Anspruch genommen werden.

Um multimodale Wegeketten zu erleichtern, sollten an ÖPNV-Haltestellen grundsätzlich witterungs- und diebstahlgeschützte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Kleinstfahrzeuge bereitgestellt bzw. geschaffen werden. Wo nötig geschieht dies auf Kosten von Pkw-Stellplätzen. Eine zusätzliche Bodenversiegelung ist zu vermeiden.

Flankierende Maßnahmen (nicht abschließend)

- Neue Finanzierungsmöglichkeiten für den ÖPNV: Auf Basis der Studie zu neuen Finanzierungsmöglichkeiten sollten konkrete Umsetzungsstudien durchgeführt und ausgewertet werden. Die als geeignet befundenen Instrumente sollten bis 2025 eingeführt werden.
- Inwiefern die Digitalisierung des schienengebundenen Verkehrs eine Voraussetzung ist, um das Serviceangebot weiter zu steigern, bleibt für die Erarbeitung des BEK 2022-2026 zu klären. Gegebenenfalls sollte die Vorbereitung zur Digitalisierung des schienengebundenen Verkehrs in Berlin und der Region als eigenständige Maßnahme mit einem konkreten Zieljahr aufgenommen werden.
- Vorbereitung auf autonome Mobilität (u.a. weitere Unterstützung und Ausweitung von Demonstrationsvorhaben)
- Schaffung eines flächendeckenden Netzes von Mobilitätsstationen an zentralen ÖPNV-Haltestellen mit Sharing Dienstleistungen und Paketstationen

Parkraummanagement

Die flächendeckende Bewirtschaftung von Parkflächen innerhalb des S-Bahn Rings ist im Berliner Luftreinhalteplan (2. Fortschreibung, 2019) als Ziel festgelegt. Die Umsetzung obliegt den Bezirken, dabei ist der Umsetzungsstand noch unterschiedlich (Monitoringbericht zum BEK, Berichtsjahr 2030). Neben der flächenmäßigen Ausweitung stellt die Höhe der Parkgebühren einen Hebel dar, durch den Städte die Kosten der Kfz-Nutzung beeinflussen können. Parktarife könnten sich an den Kosten für die ÖPNV-Nutzung (Hin- und Rückfahrt) orientieren.

Ein weiterer Hebel für Städte, die Kosten der privaten Kfz-Besitzes zu beeinflussen, sind die Kosten für Bewohnerparkausweise. Derzeit beträgt die Verwaltungsgebühr für die Ausstellung eines Bewohnerparkausweises €20,40 Euro für 2 Jahre. Bislang waren deutsche Städte bei der Festlegung der Gebührenhöhe für das Bewohnerparken an den vom Bund festgesetzten Gebührenrahmen gebunden (max. €30,70 Euro pro Jahr). Mit der Reform des Straßenverkehrsgesetzes (§ 6a Abs. 5a StVG) wurden die Landesregierungen ermächtigt, eigene Gebührenordnungen zu erlassen, in denen auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlicher Wert oder der sonstige Nutzen der Parkmöglichkeiten für die Bewohner angemessen berücksichtigt werden können. Auch hier ist eine angemessene Höhe zu definieren. Einige Städte sind dazu übergegangen, die Kosten des Anwohnerparkens zu staffeln. Denkbar wäre eine Staffelung nach Gewicht, Größe oder CO₂-Ausstoß des Fahrzeugs.

Flankierende Maßnahmen in Cluster 1 (nicht abschließend):

- Unterstützung von Länder- und Städteinitiativen zur flächendeckenden Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit
- Radfahren als selbstbestimmte Fortbewegungsoption in der Schule vermitteln
- Bestimmung einer maximalen Anzahl von Pkw-Stellplätzen pro Einheit im Neubau

Cluster 2: Antriebswende beschleunigen und neue Services im Wirtschaftsverkehr

Förderung alternativer Antriebskonzepte im Personen- und im Wirtschaftsverkehr

Verkehrswende ist nicht nur eine veränderte Mobilität mit weniger Verkehr insgesamt und der Verlagerung von Pkw-Wegen auf nachhaltige Verkehrsmittel, sie ist auch eine Energiewende, bei der die verbleibenden Fahrzeuge effizient und mit erneuerbarer Energie angetrieben werden. Eine der ganz zentralen Stellschrauben für mehr verkehrlichen Klimaschutz ist somit die Beschleunigung des Umstiegs bei den Antriebskonzepten.⁷ Sowohl im Personen- als auch im Wirtschaftsverkehr sollen Fahrzeuge mit konventionellen Verbrennungsmotoren durch Fahrzeuge mit kohlenstoffarmen oder kohlenstofffreie Antriebskonzepten substituiert werden. Im Fokus steht dabei die Ausweitung der Nutzung batterie-elektrischer Fahrzeuge. Diese Form des Antriebs ist am energieeffizientesten, deutlich effizienter als Brennstoffzellenfahrzeuge und als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor.

Anfang 2021 wurden etwas mehr als 0,7 Prozent der in Berlin zugelassenen Pkw batterie-elektrisch betrieben⁸. Es ist (auch als Folge der Förderpolitik auf Bundesebene) mit einem weiteren erheblichen Anstieg des Flottenanteils batterie-elektrischer Fahrzeuge zu rechnen. Im ersten Halbjahr 2021 waren schon 11 Prozent der in Berlin neu zugelassenen Fahrzeuge reine Elektroautos⁹. Die zentralen Handlungsansätze und Zuständigkeiten für die Beschleunigung der Flottendurchdringung elektrischer Fahrzeuge liegen dabei vor allem auf EU- und auf Bundesebene. Das Land Berlin hat jedoch einen ganz erheblichen Einfluss darauf, wie schnell sich Elektromobilität vor Ort durchsetzt und Berlin bieten sich viele Handlungsmöglichkeiten, diesen Prozess zu beschleunigen. So kann Berlin beispielsweise elektrische Fahrzeuge in der eigenen Flotte einsetzen, den Ausbau der öffentlichen- und halb-öffentlichen Ladeinfrastruktur vorantreiben, eigene Förderprogramme für Fahrzeugbeschaffung und Aufbau privater oder betrieblicher Ladeinfrastruktur für in Berlin ansässige Unternehmen, Institutionen sowie die Bürgerinnen und Bürger auflegen, im Rahmen der Straßenverkehrsordnung elektrischen Fahrzeugen Privilegien beispielsweise bei Parkplätzen im öffentlichen Raum einräumen oder Null-Emissionszonen einrichten, in die keine Fahrzeuge mit konventionellem Verbrennungsmotor mehr einfahren dürfen.

⁷ So auch Studien wie „Klimaneutrales Deutschland 2045“ (Prognos, Öko-Institut, Wuppertal Institut, 2021)

⁸ https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Umwelt/fz_b_umwelt_archiv/2021/2021_b_umwelt_dusl.html

⁹ Eigene Berechnung nach <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/174-2021>

Flankierende Maßnahmen (nicht abschließend):

- Elektromobilitätsfreundliche Wohnungswirtschaft: Elektromobilität in Wohnungsgesellschaften des Landes durch Ladeinfrastruktur fördern, Anreizsysteme für genossenschaftliche und privatwirtschaftliche Wohnungsunternehmen
- Mobilitätsmanagement: Förderung von Elektromobilität im Beschäftigtenverkehr und auf Dienstreisen des Landes Berlin

Neue urbane Logistikkonzepte testen und skalieren

Stadtverträgliche Logistikkonzepte sind in den letzten Jahren stärker ins Blickfeld der Mobilitätsplanung gerückt. Dabei geht es einerseits um den Antriebswechsel bei Fahrzeugflotten hin zu E-Fahrzeugen, andererseits aber auch um die Förderung und Implementierung neuer Logistikkonzepte wie innerstädtische Micro-Depots, Micro-Hubs, oder den innerstädtischen Gütertransport per Schiene.

Um die Elektrifizierung von Logistikflotten voranzutreiben, sollten Förderprogramme zur Beschaffung von Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur (z.B. Wirtschaftsnaher Elektromobilität, WELMO) weitergeführt werden. Ergänzend ist die Ausweisung von emissionsfreien Lieferzonen für leichte und schwere Nutzfahrzeuge denkbar. Bei einer Ausweisung von Liefer- und Ladezonen könnten, beispielsweise im Rahmen eines Buchungssystems, Fahrzeuge mit alternativen Antrieben bevorzugt werden (finanziell oder durch bevorzugte Vergabe von Zeit-Slots).

Neue Logistikkonzepte, als lokale und anbieteroffene Konsolidierungs-, Sammel- und Verteilstationen, werden derzeit u.a. in Berlin erprobt. Solche Vorhaben sollten weiter unterstützt werden, beispielsweise durch die Bereitstellung von Flächen. Gleichzeitig gilt es, solche Demonstrationsvorhaben zu verstetigen und zu skalieren (d.h. in einen regulären Betrieb zu überführen).

Flankierende Maßnahmen (nicht abschließend)

- Förderprogramm für gewerblich genutzte Lastenräder weiterführen
- Integrierte Standortplanung von Unternehmen: Neue Ansiedlungen von Industrieunternehmen mit Schienengüterverkehrspotential nur mit Gleisanschluss

Anhang

Übersicht über die Maßnahmen im Verkehrsbereich im BEK 2017-2021, verstärkte Maßnahmen in Anerkennung der Klimanotlage, sowie Maßnahmen, die in der Studie Berlin Paris-konform machen ausgewiesen sind

Cluster 1: Neuverteilung des öffentlichen Raums

Zugehörige Maßnahmen aus dem BEK 2017-2021	
V-1	Attraktivierung des Fußverkehrs
V-3	Förderung der Radverkehrsinfrastruktur, Förderung E-Bikes
V-4 / V-5	Angebotsausweitung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV
V-6	Geteilte Mobilität
V-7	Beiträge zur Infrastrukturfinanzierung
V-8	Parkraummanagement
V-10	Mobilitätsmanagement (u.a. Firmentickets)
V-15	Verkehrsmanagement (u.a. Verstetigung des Verkehrs)
Zugehörige Maßnahmen Klimanotlage	
	Stärkung des ÖPNV
	Neue Finanzierungsmöglichkeiten für eine höhere Qualität des Umweltverbundes
	Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur
	Parkraumbewirtschaftung
Zugehörige Maßnahmen Berlin Paris-konform machen	
V1	Beschlossenes Umsetzen
V2	„Stadt der kurzen Wege, Stadt der schönen Wege“
V3	Förderung von Homeoffice / mobilem Arbeiten bei öffentlichen Einrichtungen
V4	Ausweitung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen
V5	Ausweitung des Parkraummanagements
V6	Fertigstellung und Verabschiedung des Radverkehrsplans
V8	ÖPNV attraktiver machen

Cluster 2: Antriebswende beschleunigen und neue Services im Wirtschaftsverkehre

Zugehörige Maßnahmen aus dem BEK 2017-2021	
V-9	Stärkung Verkehrsmittelmix im Güterverkehr
V-10	Mobilitätsmanagement
V-12	Höherer Stellenwert für Klimaschutz und Vernetzung im Kriterienkatalog für Verkehrsverträge
V-13	Flächendeckende Versorgungsmöglichkeiten alternativer Kraftstoffe
V-14	Nutzung des automatisierten und autonomen Fahrens zur Förderung des Umweltverbundes
V-15	Weiterentwicklung des zielorientierten Verkehrsmanagements: Verstetigung des Verkehrs und Reduzierung der Stauanteile in Umwelt- Hot Spots
V - 19	Emissionsfreie Flotte Berlin
Zugehörige Maßnahmen Klimanotlage	
	Zero-Emission Zone (Vorbereitung und Prüfung)
	Wirtschaftsverkehr
	Emissionsfreie Kfz-Flotten (Verwaltung und öffentlicher Fuhrpark bis 2030 umstellen)
Zugehörige Maßnahmen Berlin Paris-konform machen	
V9	Klimaorientierte Steuerung von Sharingangeboten
V10	Ladeinfrastrukturausbau in landeseigenen Wohnungsunternehmen
V11	Einführung von Multi-Use-Konzepten für landeseigene Parkflächen
V12	Abgestimmter Ladeinfrastrukturausbau aller Stakeholder
V13	Konzepterstellung für die Versorgung mit Ladeinfrastruktur in verdichteten Wohnvierteln