

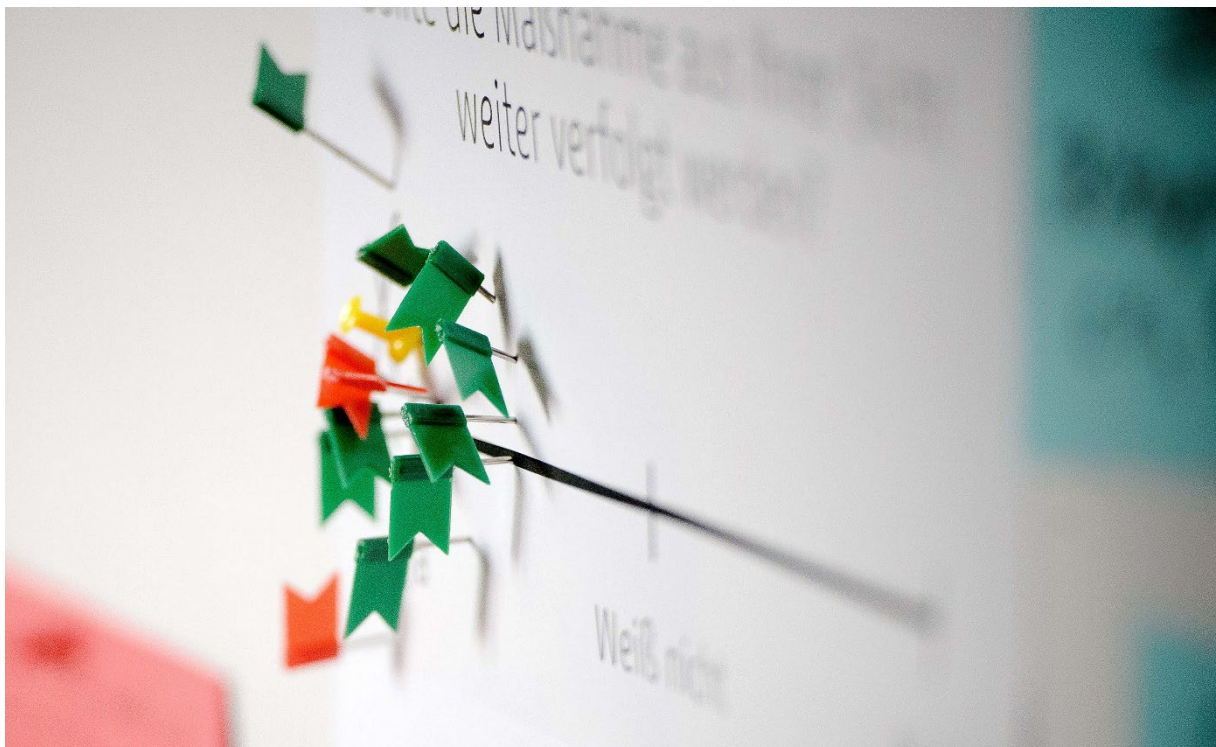
Beteiligungsprozess zur Weiterentwicklung des Berliner Energie- und Klimaschutzprogramms 2030

Themenworkshop Verkehr I (Fachöffentlichkeit)

Online-Veranstaltung am 30.11.2021, 9:30 - 12:30 Uhr

Dokumentation

erstellt vom nexus Institut und der Planergemeinschaft für Stadt und Raum im Auftrag der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz



Inhalt

1	Einleitung	1
1.1	Hintergrund	1
1.2	Methodische Herangehensweise	2
2	Themenworkshop der Fachöffentlichkeit (30.11.2021).....	4
2.1	Ablauf des Fachworkshops Verkehr I	4
2.2	Begrüßung und Einführung.....	4
2.3	Vorstellung der Maßnahmencluster.....	5
2.4	Kritische Reflexion zu relevanten Akteuren für den Umsetzungsprozess	7
2.5	Vertiefung der Diskussion in Arbeitsgruppen.....	9
2.5.1	Ergebnisse AG 1: Neuverteilung des öffentlichen Raums zugunsten des Umweltverbunds..	10
2.5.2	Ergebnisse AG 2: Antriebswende beschleunigen und neue Services im Wirtschaftsverkehr	11
2.6	Abschluss (Zusammenfassung und Ausblick)	12
Anlage 1	Dokumentation der <i>Padlets</i> aus den Arbeitsgruppen	13
1.1	Ergebnisse AG 1: Neuverteilung des öffentlichen Raums zugunsten des Umweltverbunds	13
2. 2	Ergebnisse AG 2: Antriebswende beschleunigen und neue Services im Wirtschaftsverkehr...	16

1 Einleitung

1.1 Hintergrund

Die globalen Klimaveränderungen stellen auch das Land Berlin vor große Herausforderungen. So erwarten Bürger:innen ein nachhaltiges Handeln und Wirtschaften von Politik und Verwaltung. Zahlreiche Initiativen, wie die Klimabewegung „Fridays for Future“ oder die Volksinitiative „Klimaneustart Berlin“, stehen für gesellschaftliche Forderungen Pate.

Berlin stellt sich diesen Herausforderungen und hat mit dem novellierten Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz (EWG Bln) das Ziel, bis zum Jahr 2045 klimaneutral zu werden, verbindlich festgelegt. Strategische Grundlage für das Klimaneutralitätsziel ist das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK 2030), welches für den Umsetzungszeitraum von 2017 bis 2021 rund einhundert Maßnahmen in den Handlungsfeldern Energie, Gebäude und Stadtentwicklung, Verkehr, Wirtschaft sowie private Haushalte und Konsum umfasst. Nach den Vorgaben des EWG Bln ist es regelmäßig weiterzuentwickeln und dem Berliner Abgeordnetenhaus ein Jahr nach Konstituierung des Parlaments vorzulegen.

Im Ergebnis einer europaweiten Ausschreibung wurde das Fachkonsortium Berliner Energie Agentur, Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie und DIW Econ mit der Weiterentwicklung des BEK 2030 (für den Umsetzungszeitraum 2022 bis 2026) beauftragt. Zwischen September 2021 bis Ende des 1. Quartals 2022 wird das Fachkonsortium das BEK unter Berücksichtigung neuer Klimaziele, wissenschaftlicher Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen fortschreiben sowie Hinweise für ein verbessertes Monitoring unterbreiten. Gegenstand der Fortschreibung durch das Fachkonsortium ist der Klimaschutzteil des BEKs – der Bereich der Klimaanpassung wird parallel, federführend durch das Referat Klimaschutz und Klimaanpassung der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (SenUMVK) erstellt.

Um Anregungen und Hinweise für die Weiterentwicklung des BEK 2030 aus der Stadtgesellschaft zu berücksichtigen, wurde ein Beteiligungsprozess angestoßen, der verschiedene Beteiligungsformate nutzt – Fachforen, Workshops und Online-Beteiligung. Angesprochen wird neben Verwaltung und Politik die Fachöffentlichkeit, bestehend aus Fach- und Zivilgesellschaft. Damit wird an vorherige Beteiligungsprozesse der Klimaschutzverwaltung angeknüpft. Das Konsortium nexus Institut und Planergemeinschaft für Stadt und Raum ist für die Durchführung dieses Beteiligungsprozesses verantwortlich.

Den Startschuss für die BEK-Weiterentwicklung bildete eine Auftaktveranstaltung am 15.9.2021 sowie eine anschließende Online-Beteiligung auf der landeseigenen Beteiligungsplattform „mein.berlin.de“. Das erste Fachforum, welches am 17.11.2021 stattfand, setzte den Auftakt zur detaillierten inhaltlichen Auseinandersetzung mit der Weiterentwicklung des BEK 2030. Darauf aufbauend fanden von November 2021 bis Januar 2022 zwei methodisch verknüpfte Workshopreihen statt – eine für die Fachöffentlichkeit und eine für die Berliner Verwaltung – in denen nur spezifische

für die Minderungsziele erforderliche Maßnahmen diskutiert wurden. Zur Kommentierung durch eine breitere Öffentlichkeit werden die Ergebnisse der Workshopreihen vom 16.2.2022 bis zum 16.3.2022 auf mein.berlin.de online gestellt.

Zudem werden die Ergebnisse zusammengeführt und am 23.2.2022 in einem integrierten Fachforum mit Teilnehmer:innen sowohl aus Fachöffentlichkeit als auch Berliner Verwaltung erneut zur Diskussion gebracht. Der Bearbeitungsprozess wird anschließend mit einer weiteren öffentlichen Veranstaltung abgeschlossen, welche zu diesem Zeitpunkt noch nicht terminiert ist. In folgendem Abschnitt wird die methodische Herangehensweise der Workshops erläutert.

1.2 Methodische Herangehensweise

Die Workshops wurden in Anlehnung an die Design Thinking Methode konzipiert, welche eine systematische Behandlung komplexer Problemstellungen erlaubt. Hierbei wird in der Konzeption (Produktentwicklung) die Nutzer:innenperspektive eingenommen, um praxisnah Ergebnisse zu produzieren, die nützlich, machbar und tragfähig sind¹. Die Maßnahmen, die im Rahmen der Weiterentwicklung des BEK 2030 für den Umsetzungszeitraum 2022-2026 entwickelt werden sollen, können hierbei als Produkte gesehen werden, die einen bestimmten Zweck – das Erreichen der CO₂-Minderungsziele – erfüllen und dabei sowohl gesellschaftlich akzeptiert als auch umsetzbar sein sollen.

In den Workshopreihen ging es daher vor allem darum, Ziele und Maßnahmen auch aus der Adressaten-Sicht zu betrachten, das bestehende BEK weiterzuentwickeln und praktikable Wege zur Umsetzung zu erarbeiten. Ideen und Anregungen sollten direkt aus der Praxis in den Weiterentwicklungsprozess einfließen. Ziel war es, nicht in Großveranstaltungen über Inhalte zu informieren, sondern Input gezielt an unterschiedlicher Stelle einzubringen und danach in dem weiterentwickelten BEK zusammenzuführen. Gemeinsam mit den Workshop-Teilnehmer:innen wurden vor allem folgende Fragestellungen bearbeitet:

- Was sind Ihre spezifischen, wichtigsten Themen und Anliegen?
- Was sind hemmende, was sind fördernde Faktoren für die Umsetzung zur Zielerreichung?
- Welche Akteur:innen müssen berücksichtigt werden?
- Welche Maßnahmen brauchen wir und wie sollen diese umgesetzt werden?
- Welche Rahmenbedingungen müssen berücksichtigt werden?

Die zeitlich aufeinanderfolgenden Workshops in den jeweiligen Handlungsfeldern bauten auch inhaltlich aufeinander auf: In den Fachöffentlichkeits-Workshops lag der Fokus darauf, welche Maßnahmen oder Maßnahmenkonkretisierungen es brauche, um die Sektorziele zu erreichen. In den Verwaltungs-Workshops standen dann Umsetzungsmöglichkeiten der Maßnahmenvorschläge im Vordergrund.

¹ <https://hpi-academy.de/design-thinking/was-ist-design-thinking>, Zugriff am 7.12.2021

In den Workshops mit der Fachöffentlichkeit ging es im Detail vor allem darum, gemeinsam zu erörtern, welche Akteur:innen in der Akteurslandschaft für die erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmen relevant seien, was für diese hemmende und fördernde Faktoren seien, welche (neuen) Maßnahmen, Maßnahmenverbesserungen oder -konkretisierungen erforderlich seien und wie die verschiedenen Akteur:innen dabei mitgenommen werden können. Am Ende der thematischen Workshops standen in jedem Handlungsfeld priorisierte Aufträge zur Weiterbearbeitung durch die Verwaltung.

In den Workshops mit der Verwaltung wurde zunächst noch einmal auf das BEK 2030 für den Umsetzungszeitraum 2016-2021 geschaut und eine kurze Bewertung aus Sicht der Teilnehmer:innen vorgenommen (Starfish-Methode). Im Anschluss wurden die im vorangegangenen thematischen Workshop erarbeiteten Empfehlungen der Fachöffentlichkeit vorgestellt und diskutiert. Dabei ging es insbesondere darum, wie diese in Verwaltungshandeln umgesetzt werden können und welche Voraussetzungen es für eine erfolgreiche Umsetzung bräuchte.

2 Themenworkshop der Fachöffentlichkeit (30.11.2021)

2.1 Ablauf des Fachworkshops Verkehr I

Moderation: Dirk Spender, Planergemeinschaft für Stadt und Raum

Input: Robert Spanheimer, Berliner Energieagentur
Stefan Werland, Wuppertal Institut

09:30	Begrüßung und Einführung
09:45	Vorstellung Maßnahmencluster für das Handlungsfeld Verkehr und zentrale Fragestellungen
10:00	Akteursmapping: Kritische Reflexion zu relevanten Akteuren für den Umsetzungsprozess
10:30	Kleingruppenarbeit: Darstellung von Standpunkten und Ideenfindung
10:50	Pause
11:05	Kleingruppenarbeit: Formulierung neuer Ideen, Lösungsansätze und Weiterentwicklung von Maßnahmen
11:50	Präsentation und Diskussion der Ergebnisse im Plenum
12:20	Abschluss
12:30	Ende des Workshops

2.2 Begrüßung und Einführung

Herr Kendzia begrüßte die Teilnehmenden im Namen der SenUMVK. Er stellte die Bedeutung des Sektors Verkehr als eines der zentralen Themengebiete für die Weiterentwicklung des Berliner Energie- und Klimaschutzprogramms (BEK) dar. Der Sektor Verkehr sei noch weit entfernt vom notwendigen Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele. Gleichzeitig würde die Mobilitäts- bzw. Verkehrswende aktuell in der Öffentlichkeit sowie in der Fachöffentlichkeit intensiv diskutiert. Die aktuellen Trends und Entwicklungen seien in den Bearbeitungsprozess zur Fortschreibung des BEK 2030 einzubeziehen. Hierzu beinhalte auch der neue Koalitionsvertrag für das Land Berlin relevante Aussagen. Herr Kendzia wünschte allen Teilnehmenden einen konstruktiven und erfolgreichen Workshop. Moderator Herr Spender begrüßte die Teilnehmenden, ordnete den Workshop in den gesamten Beteiligungsprozess ein und führte in die methodische Herangehensweise der Workshopreihen ein

(vgl. Kapitel 1.2 Methodische Herangehensweise). Im Diskussionsverlauf sollten Ziele und Maßnahmen aus der Sicht der Adressaten (aller Stakeholder) betrachtet werden, um „Verbesserungen“ am bestehenden BEK vorzunehmen und praktikable Wege zur Umsetzung zu erarbeiten.

Abfrage über *Mentimeter*:

Die Teilnehmenden hatten an dieser Stelle zunächst die Möglichkeit, Begriffe zu nennen, die für sie bei der Weiterentwicklung des BEK im Handlungsfeld Verkehr besonders wichtig sind. Die Ergebnisse wurden mittels *Mentimeter* festgehalten und grafisch in Form einer Wortwolke aufbereitet (Abb. 1). Die in der Wortwolke zentral und größer dargestellten Begriffe wurden mehrfach genannt:



Abbildung 1: Ergebnis Mentimeter: Antworten auf die Frage "Was ist mir für die Fortentwicklung des BEK im Handlungsfeld Verkehr besonders wichtig?"

2.3 Vorstellung der Maßnahmencluster

Herr Spanheimer ordnete die Bedeutung des Workshops Verkehr aus fachlicher Sicht in den BEK-Gesamtprozess ein. Demnach gehe es in den Workshops mit der Fachöffentlichkeit um die Klärung, welche Akteure in der Akteurslandschaft für eine erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmen relevant sind, welche hemmenden oder fördernden Faktoren identifiziert werden können und welche (neuen) Maßnahmen, Maßnahmenverbesserungen oder -konkretisierungen erforderlich seien. Ein weiterer Aspekt richte sich an die Stakeholderaktivierung und die Frage, wie die verschiedenen Akteure bei der Umsetzung "mitgenommen" werden können. Ergebnis sind priorisierte Maßnahmenvorschläge, die von den Fachverwaltungen reflektiert werden sollen. Das "70%-Ziel" zur Vermeidung der CO₂-Emissionen bis 2030 müsse auf alle Sektoren des BEK aufgeteilt und mit konkreten Maßnahmen unteretzt werden. Die Herausforderungen im Sektor Verkehr seien dabei besonders groß.

Stefan Werland vom Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie erläuterte, dass der Rückblick auf die Entwicklung der CO₂-Emissionen im Bereich Verkehr in den letzten Jahren zeige und somit keine Minderung, sondern sogar eine Steigerung um 11,7% erfahren haben (vgl. Folie 16). Gleichzeitig entfallen knapp ein Drittel der CO₂-Emissionen im Land Berlin auf den Verkehrssektor.

Die Ziele für die Weiterentwicklung des BEK leiten sich aus den Minderungszielen des Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetzes (EWG Bln) in Verbindung mit der prozentualen Aufteilung der Sektor-Potentiale in der Machbarkeitsstudie "Berlin Paris-konform machen" (IÖW 2021) ab. In einer ersten Näherung müssten die verkehrsbedingten Emissionen bis 2030 um 44 % unter denen des Jahres 1990 liegen, um das Sektorziel bis 2030 zu erreichen.

Seit Verabschiedung des BEK für den Umsetzungszeitraum 2017-2021 wurden mit dem Berliner Mobilitätsgesetz, dem Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr, dem Nahverkehrsplan, dem Radverkehrsplan, dem integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept, der Fortschreibung des Luftreinhalteplans sowie den Verstärkten Maßnahmen in Anerkennung der Klimanotlage Gesetze und Planwerke verabschiedet, die klimarelevante Maßnahmen im Bereich Verkehr formulieren und auf das BEK Bezug nehmen (Abb. 2). Nunmehr sei es zentral, von der Planung in die Umsetzung zu kommen. Das bedeute die Beantwortung folgender Fragen:

- Welche Maßnahmen aus dem BEK sind bereits hinreichend adressiert?
- Welche Maßnahmen aus dem BEK müssen präzisiert oder geschärft werden?
- Bei welchen BEK-Maßnahmen muss die Umsetzung beschleunigt werden?
- Welche weiteren Maßnahmen sollten ins BEK aufgenommen werden?
- Abgrenzung BEK zur Fachplanung



Abbildung 2: Klimarelevante Gesetze und Planwerke mit Bezug zum BEK 2030

Auch aus dem ersten Fachforum wurden bereits eine Reihe von Ergebnissen mitgenommen, die es zu prüfen und weiter auszuarbeiten gelte. Diese sind insbesondere:

- Flächenverteilung zwischen MIV und Umweltverbund ist eine zentrale Stellschraube
- "Pull-Maßnahmen" / bessere Angebote nicht länger ausreichend: "Push-Maßnahmen" nötig
- E-Mobilität und Antriebswende sind Voraussetzung für das Erreichen der Klimaziele
- Urbane Logistik: insbes. Online-Handel ersetzt zunehmend Einkaufswege
- Personalaufbau in Bezirken: Stellen weitestgehend geschaffen, Problem: Stellenbesetzung
- Unterstützung zivilgesellschaftlicher Initiativen (Erleichterung / Durchführung Experimente)

2.4 Kritische Reflexion zu relevanten Akteuren für den Umsetzungsprozess

Im weiteren Diskussionsverlauf wurde der Blick auf die Stakeholder gerichtet: Wer sind die handelnden Akteure bei der Umsetzung und wie sind sie im BEK-Prozess einzuordnen? Im Rahmen einer Plenumsdiskussion benannten die Teilnehmenden ihre eigene Gruppenzugehörigkeit sowie weitere Akteursgruppen, die aus ihrer Sicht wichtig für den Umsetzungsprozess sind. Sie erläuterten dazu die (potenzielle) Rolle der genannten Akteure und gaben Stichworte zu Chancen und Umsetzungshemmnissen aus ihrer Sicht. Die Ergebnisse des Akteursmappings sind in einer Mindmap festgehalten (Abb. 3):

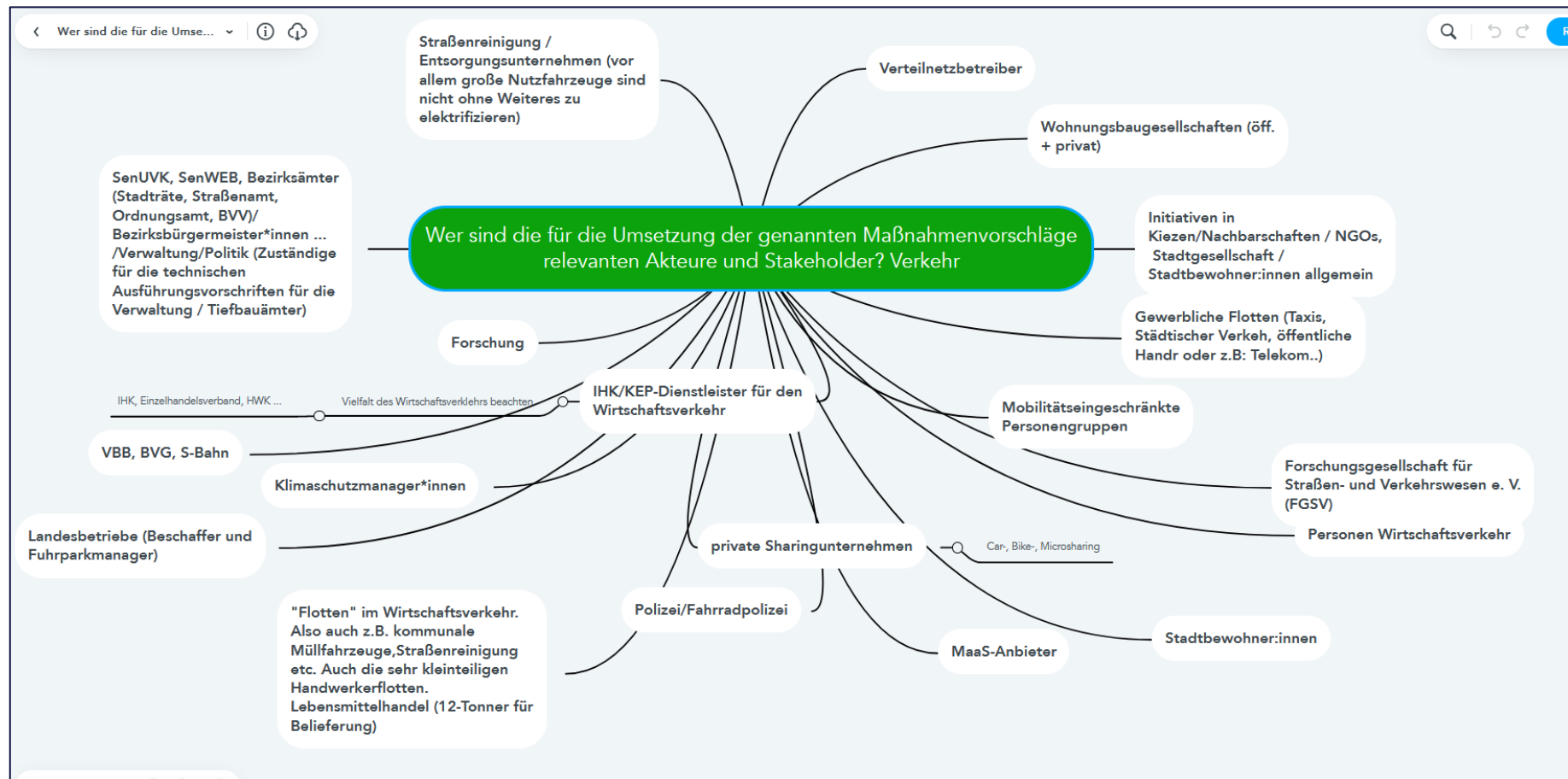


Abbildung 3: Ergebnis-Darstellung (*Mindmeister*) zur Frage an das Plenum "Was ist mir für die Fortentwicklung des BEK im Handlungsfeld Verkehr besonders wichtig?"

2.5 Vertiefung der Diskussion in Arbeitsgruppen

Das Plenum wurde entsprechend der vom BEK-Fachkonsortium identifizierten übergeordneten Maßnahmencluster in zwei thematische Arbeitsgruppen aufgeteilt:

- AG 1: Neuverteilung des öffentlichen Raums zugunsten des Umweltverbunds
- AG 2: Antriebswende beschleunigen und neue Services im Wirtschaftsverkehr

Die Gruppenarbeit wurde dabei in drei Arbeitsphasen unterteilt:

- **Phase 1 – Standpunkte formulieren und Ideen finden:** In dieser Phase diskutierten die Teilnehmenden ihre Erkenntnisse aus dem Akteursmapping. Sie gingen dabei folgenden Fragen nach: Worin liegen die bisherigen Knackpunkte bei der Umsetzung von Maßnahmen? Wo liegen Chancen? Was sind fördernde Faktoren zur Umsetzung? Was ist schon gut gelungen?
- **Phase 2 – Neue Lösungsansätze formulieren:** Hier ging es darum, Rückschlüsse für die (neuen) Maßnahmen(-pakete) zu ziehen. Wie können Akteure zum Handeln gebracht bzw. dabei unterstützt werden? Welchen Rahmen braucht es dafür?
- **Phase 3 – Maßnahmencluster weiterentwickeln:** Hier wurden konkrete Vorschläge zur Weiterentwicklung bestehender und neuer Maßnahmen formuliert.

Die Ergebnisse wurden mit dem Online Mindmapping Tool *Padlet* festgehalten (siehe beispielhaft Abb. 4). Eine Dokumentation der *Padlets* ist dem Protokoll als Anlage beigefügt.

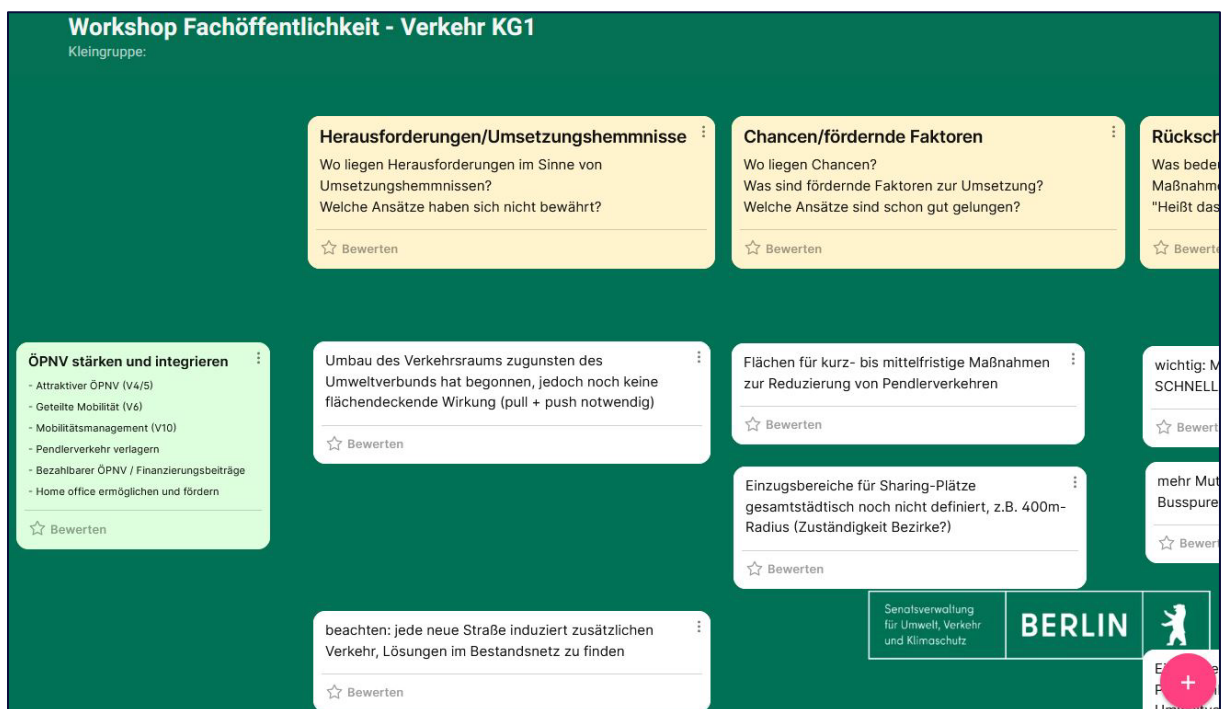


Abbildung 4: Festhalten der Diskussionsbeiträge auf einem *Padlet* (Bildausschnitt)

2.5.1 Ergebnisse AG 1: Neuverteilung des öffentlichen Raums zugunsten des Umweltverbunds

Nachfolgende Maßnahmencluster waren Grundlage für die vertiefende Diskussion in AG 1. Sie resultieren aus der vorläufigen Bewertung des bestehenden BEK durch das Fachkonsortium sowie neuen Anregungen aus dem Auftakt- und dem Fachforum.

Maßnahmencluster: ÖPNV stärken und integrieren

- Attraktiver ÖPNV (V4/5)
- Geteilte Mobilität (V6)
- Mobilitätsmanagement (V10)
- Pendlerverkehr verlagern (neu)
- Bezahlbarer ÖPNV / Finanzierungsbeiträge (neu)
- Home-Office ermöglichen und fördern (neu)

Maßnahmencluster: Flächen- und Kostengerechtigkeit

- Beiträge zur Infrastrukturfinanzierung (V7)
- Attraktivierung Fuß- und Radverkehr (V1/3)
- Parkraummanagement (V8)
- Neuverteilung von Straßenraum (neu)
- Stadtverträgliches Geschwindigkeitsniveau (neu)

In der Vorstellung der Ergebnisse aus der Arbeitsgruppe wurden die Zusammenhänge zwischen Innenstadt- und Stadtrandverkehren hervorgehoben, insbesondere Pendlerverkehre. Der ÖPNV müsse hier künftig eine noch stärkere Rolle spielen: Zum einen gehöre der sukzessive Ausbau des Angebots dazu, einschl. der Preisstruktur für ÖPNV-Tickets. Zum anderen müssten der Umbau des Verkehrsraums zugunsten des Umweltverbunds intensiviert und mit so genannten "push"-Maßnahmen und Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel flankiert werden.

Die Neuverteilung des Verkehrsraums sei gleichermaßen ein Faktor zur Erhöhung der Flächen- und Kostengerechtigkeit. Der Parkraumbewirtschaftung bzw. dem Parkraummanagement wurde dabei eine wichtige Rolle beigemessen. Es bestünden hierbei auch Schnittmengen mit Maßnahmen, die den Wirtschaftsverkehr betreffen. Der Entwicklung im Bereich der Lieferverkehre müsse dabei besonders in den Blick genommen werden, von Ladezonen bis hin zu Lieferdienstflotten.

Für alle Maßnahmen gelte es, geeignete Finanzierungsmöglichkeiten und -anreize sicherstellen, bei denen der Bezug zum Klimaschutz möglichst auch erkennbar ist. Weiterhin bedürfe es gesamtstädtisch einheitlicher Vorschriften und einer quantitativen wie qualitativen Personaloffensive sowohl bei der öffentlichen Hand, als auch im Privatsektor.

2.5.2 Ergebnisse AG 2: Antriebswende beschleunigen und neue Services im Wirtschaftsverkehr

Nachfolgende Maßnahmencluster waren Grundlage für die vertiefende Diskussion in AG 1. Sie resultieren aus der vorläufigen Bewertung des bestehenden BEK durch das Fachkonsortium sowie neuen Anregungen aus dem Auftakt- und dem Fachforum.

Maßnahmencluster: Förderung alternativer Antriebskonzepte

- Ausbau Ladeinfrastruktur (V13)
- Elektrifizierung der eigenen Flotte (V19)
- Förderprogramme (diverse/neu)
- Privilegierung von emissionsfreien Fahrzeugen (diverse/neu)

Maßnahmencluster: Neue urbane Logistikkonzepte

- Förderprogramme für Flotten und Ladeinfrastruktur (diverse/neu)
- Liefer- und Ladezonen für emissionsfreie Fahrzeuge (neu)
- Mikrodepots (neu)

In der Vorstellung der Ergebnisse der Arbeitsgruppe ging es zum einen um die Klärung bzw. Lösung struktureller Fragen und Herausforderungen. Dazu gehört die Einordnung von Themen und Prozessen, zu denen das Land Berlin, einschl. landeseigener Unternehmen, selbst aktiv werden könne, weil dies in die Berliner Zuständigkeit fällt und sich hier viele Handlungsansätze für das Land Berlin und seine Einrichtungen bieten, aktiv zu werden. Dies betrifft insbesondere den Ausbau der Ladeinfrastruktur und die Einrichtung von Quartiers-Hubs. Sharing-Angebote müssten zudem außerhalb des Innenstadtrings ausgebaut werden.

Darüber hinaus müssten weitere politische und planerische Grundlagen sowie Förderanreize den Klimaschutzzielen entsprechend angepasst und geschaffen werden, die zur Reduzierung und beschleunigten Elektrifizierung des MIV und des straßengebundenen Wirtschaftsverkehrs beitragen. Hierzu zählen u.a. ein entsprechendes Flächenmanagement, die Umrüstung und Mehrfachnutzung von Fuhrparks, Lade- und Verkehrsinfrastruktur sowie Fuhrparkmanagement/betriebliches Mobilitätsmanagement sowie ein stärkeres Augenmerk auf Multisparten-Lösungen bzw. Sektorkopplung.

2.6 Abschluss (Zusammenfassung und Ausblick)

Herr Werland fasste die Ergebnisse des Workshops aus Sicht des Fachkonsortiums zusammen. In den Arbeitsgruppen wurden zahlreiche Anknüpfungspunkte genannt, die im weiteren Arbeitsprozess mit den Fachverwaltungen vertieft werden können. Es wird darum gehen, welche Maßnahmen detailliert werden können, um schnell und pragmatisch in die Umsetzung zu kommen. Eine spannende Frage würde sein, wie sich ein Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung ("Planen für weniger Autoverkehr") im täglichen Verwaltungshandeln konstruktiv verankern lässt. Die in den Maßnahmenclustern diskutierten Maßnahmenbündel im Kontext der ÖPNV-Entwicklung und der aktuellen Diskussion um Flächengerechtigkeit stimmten hoffnungsvoll, lassen aber auch einen hohen Kommunikationsbedarf erkennen.

Herr Kendzia ordnete die erarbeiteten Ergebnisse als eine Bestärkung des Monitorings zum bestehenden BEK ein. Es wurden darüber hinaus neue Aspekte diskutiert, die es im weiteren Prozess zu prüfen und weiter zu konkretisieren gilt. Dazu gehören beispielsweise die "Pop-Up-Strategie" oder das smarte Fuhrparkmanagement. Insgesamt habe die Diskussion gezeigt, dass der Verkehrssektor ein breites Feld ist. Das Umlegen von ein oder zwei Hebeln reiche nicht aus, der Fächer muss in der Breite aufgeschlagen und viele Themen müssen parallel und zusammenhängend angegangen werden. Das Ziel dabei ist nicht allein die Umkehr des existierenden Trends der aktuellen Emissionsentwicklung. Vielmehr sei zu Frage zu beantworten, wie wir uns eine lebenswerte Stadt Berlin vorstellen? Wie ist die künftige Mobilität zu gestalten und welche Rolle spielen dabei die einzelnen Verkehrsträger, insbesondere der ÖPNV?

Abschließend bedankte sich Herr Kendzia bei den Teilnehmenden für die angeregte Diskussion. Er sähe dem fortlaufenden Prozess mit Spannung entgegen.

Anlage 1 Dokumentation der *Padlets* aus den Arbeitsgruppen

1.1 Ergebnisse AG 1: Neuverteilung des öffentlichen Raums zugunsten des Umweltverbunds

Maßnahmencluster, Diskussionsgrundlage	Diskussionsbeiträge
Übergeordnete Themen / Maßnahmen / Hinweise	• Straßenverkehrsbehörden entlasten / Personaldecke berücksichtigen, strukturelle Unterbesetzung beenden • Personalsituation als politische Aufgabe begreifen und lösen: Aufgabe auf Landesebene + Bezirksebene • Bedarfsorientierte Ressourcenplanung als grundsätzliche Aufgabe • Differenzierung Maßnahmen MobG und BEK? Zielstellung ist richtig; Maßnahmenumsetzung beschleunigen; Realitäts-Check durchführen • Zuständigkeitskatalog Ordnungsaufgaben lt Koalitionsvertrag beachten - gilt für mehrere Bereiche / Handlungsfelder • bei der Maßnahmenbeschreibung klare Zuständigkeiten benennen, Haupt- und Bezirksverwaltung; welche Fachverwaltung • BEK stärker öffentlich kommunizieren; kommunikativ begleiten auch in der Umsetzung: z.B. was bedeutet Parkplatzreduzierung für die Stadtgesellschaft und für den/die Einzelne/n • Austausch zw. den Bezirken befördern: Bezirke zu ihren best- und worst-practices stärker austauschen. Vielleicht lassen sich Lösungen ja fast 1:1 übertragen?
Parkraumbewirtschaftung und Neuverteilung öff. Raum • Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf den inneren Ring und Gebiete mit hohem Parkdruck bis 2024; und auf das gesamte Stadtgebiet bis 2030.	• Bedarfsorientierte Gestaltung des öff. Raums: Anpassung an unterschiedliche Tages- / Verkehrsstoßzeiten ermöglichen; Diskussionspunkt für Beteiligung der Bürger:innen: Wofür benötigen wir wirklich noch / grundsätzlich ein Auto... • Parkraumbewirtschaftung wichtig für BEK: anstatt gewichtsbasierter Staffelung - lieber nach Größe / qm; Umgang mit E-Fahrzeugen? • Parkraumüberwachung sicherstellen

• Kurzzeitparken: Gebühren pro h auf den doppelten Preis ÖPNV-Tickets anheben bis 2023 • Anwohnerparken: bis 2026 auf mind. 240€/a und gewichtsbasierte Staffelung einführen • Kontinuierliche Reduzierung der Parkplätze im öff. Raum. Orientierung: 150 Pkw/1.000 EW bis 2040. Offensive und frühzeitige Kommunikation. Bis 2022 Minderungspfad mit jährlichen Zielwerten für die Umsetzung auf Bezirksebene festlegen.	• Kontinuierliche Reduzierung der Parkplätze: wichtiger Aspekt; eher nicht ausschließlich an EW-Zahl koppeln; wichtiger ist Querschnitt des Straßenraums / zur Verfügung stehender Platz • Stellplatzschlüssel/Baurecht anpassen • Trend hin zu Parkplatzmehrungen brechen: wichtige Rolle Privatparkplätze; Differenzierung von Bedarfen: Mobilitätsverhalten / -notwendigkeiten Innenstadt-Außenbezirke • (Mit-) Nutzung privater Flächen: öff-priv. Kooperationen forcieren
Attraktiver ÖPNV • Beschleunigung des Ausbaus des Straßenbahn-Netzes (ggü. NVP) • Beschleunigung des Ausbaus des U-Bahn-Netzes (ggü. NVP) • Prüfung und Umsetzung kurzfristig realisierbarer, provisorischer Lösungen (z.B. Express-Pendlerbusse) • bis 2026 werden Park&Ride-Parkplätze an ÖPNV-Stationen in Brandenburg unter Kostenbeteiligung des Landes Berlin geschaffen.	• Umverteilung des öff. Raums klar zugunsten ÖPNV: auch: Fußverkehr; Aufenthaltsqualität; nicht allein auf Fahrrad fokussieren • Push-Maßnahmen anstatt Finanzierung von Zubringerverkehren im Umland: Konzentration und Priorisierung im Sinne effizienten Mitteleinsatzes • Konzentration auf Maßnahmen des NVP: diese sind durchfinanziert • Tempo 30 nicht allein Radverkehrsthema: auch für ÖPNV wichtig, Bezahlung nach h/Streckenkilometer müsste angepasst werden
Integration von neuen Mobilitätsservices • Geschäftsgebiete von Sharing-Anbietern werden auf die Außenbezirke ausgeweitet. • Verknüpfung von Sharing Services mit dem ÖPNV-Angebot (App und tariflich). • Umwandlung der jeweils ersten PKW-Stellplätze an Kreuzungen in Stellplätze für geteilte und private Fahrräder, Kleinstfahrzeuge bis 2024. • Geteilte Fahrräder und Kleinstfahrzeuge dürfen ab 2024 nur noch in gekennzeichneten Rückgabebereichen geparkt werden.	• Mobilitätsbudgets: Beispiel Helsinki • Vereinheitlichung Gebietsklassifizierung Sharing Anbieter • Kampagne zur Nutzung alternativer Fortbewegungsmittel /Sharing-Angebote: Impulse / "Probier-Angebote"; Beispiel Ch-Wi; Praxisangebote für Anwohner für begrenzte Zeit vorführen und schmackhaft machen mittemporären Angeboten vor Ort, Beispiel "Reallabor nachhaltige Mobilitätskultur-Stuttgart" • Mobilitäts-Berichterstattung (übergeordnetes Thema): als QM-System in den Verwaltungen etablieren (Beispiel Pilot Pankow, zuständig: Stadtentwicklung)
Attraktiver und sicherer Radverkehr	• Modale Filter an allen Fahrradstraßen: Zeitplan bis 2024 vermutlich zu ambitioniert • Tempo 30 - beschränkte Anordnungsmöglichkeiten: siehe auch Koalitionsvereinbarung Land

• Beschleunigte Umsetzung des Berliner Radverkehrsnetzes und der Rad-schnellverbindungen (vor 2030), wo möglich durch pop-up Maßnahmen • Bis 2026 werden auf allen Hauptverkehrsstraßen geschützte Radfahrstreifen auf der Fahrbahn eingerichtet. • Stellenaufwuchs in der Senatsverwaltung und den Bezirken • Alle Fahrradstraßen bis 2024 mit modalen Filtern ausrüsten • bis 2026 werden angemessene und sichere Fahrradabstellanlagen (bis hin zu Parkhäusern) an allen ÖPNV-Haltestellen geschaffen. • bis 2024 wird auf allen Straßenabschnitten, wo es rechtlich bereits möglich ist, Tempo 30 eingeführt. • auf Bundesebene setzt sich Berlin für eine Umkehr der Regelgeschwindigkeit innerorts ein.	Berlin (aktuell: "so weit wie möglich" reicht evtl. nicht aus); auch: Ausweichverkehre vermeiden • > z.T. StVO; auf jeden Fall auch Bundesebene adressieren • Straßenverkehrsrecht abgleichen mit Zielsetzungen: Anordnungen z.T. nicht / nicht einfach umzusetzen / Entscheidungsbefugnisse Untere SVB begrenzt; StVO weiterentwickeln (auch Bundesebene adressieren)
---	---

2. 2 Ergebnisse AG 2: Antriebswende beschleunigen und neue Services im Wirtschaftsverkehr

Maßnahmencluster / Diskussionsgrundlage	Diskussionsbeiträge
Antriebswechsel in öffentlichen, gewerblichen und privaten Flotten beschleunigen • Ausweitung Ausbau des Netzes öffentlicher Ladepunkte: 1.000 neue Ladepunkte jährlich • Ertüchtigung Stromverteilnetz • Integration Elektromobilität Sektor-kopplung: Modellprojekt in 2024 • Förderung Ladeinfrastruktur auf privaten Flächen: 1.000 neue Ladepunkte jährlich • Mehrfachnutzung Ladeinfrastruktur technisch und organisatorisch ermöglichen • Zero Emission Zones. rechtliche Grundlage in 2023 schaffen, räumliche Planung in 2024 • Elektrifizierung der Flotte des Landes Berlin • Elektrifizierung der Busflotte der BVG früher abschließen Wirtschaftsverkehre durch Antriebswechsel und neue Logistikkonzepte klimaschoner erbringen • Förderung der Flottenumstellung in gewerblichen Flotten (WELMO) verstetigen • Förderung für die Beschaffung elektrischer Fahrzeuge und Aufbau von Ladeinfrastruktur auf Betriebsgeländen (WELMO) ausweiten, beispielsweise auf die Elektrifizierung der Beschäftigtenmobilität • Alternative Antriebskonzepte für schwere Nutzfahrzeuge • Betriebliches Mobilitätsmanagement unterstützen	• Ziele zur Reduzierung des PKW-Bestandes: Verbindliche Vorgaben des BEK, an denen sich andere Planungen ausrichten können • Sinnvolle Flughöhe des BEK suchen bzw. finden: ambitionierter in der Überarbeitung • Klares Bekenntnis zu weniger Fahrzeugen: Was heißt das für die Zeitplanung auf Landesebene? in BEK: Umgang mit Brückentechnologien, die notwendig sein werden • BEK: alle auf eine Richtung einschwören • Klarheit von Aufgabe und Rolle / klare Bekenntnisse / Konflikt mit Öffentlichkeit aushalten; Wo überschreibt das BEK bisherige fachliche Maßnahmen? • an die Fachplanung: BEK formuliert, Fachplanung setzt um • Auf welche Planungen setzen wir auf? / Zwischenzieledefinieren; Definition des Klimaschutzbeitrags, Zeitig Signale senden für künftige Ziele (Zero Emission Zone), neue Möglichkeiten auf Bundesebene ausschöpfen, Mitgestaltung über den Bundesrat • Hauptstadtregion mitdenken: Berlin und Umland zusammen begreifen und zu denken, Austausch mit Umlandgemeinden suchen MIL, Landkreise und Gemeinden • Beschaffung der Rohstoffe für Akkumulatoren/Recycling/Transport mitdenken: in die Bilanzierung von E-Fahrzeugen einbeziehen • Infrastruktur für alternative Kraftstoffe fehlt • Zielmarke von 1.000 Ladesäulen ist ambitioniert: kein Zugriff auf private Räume • Elektrifizierung des motorisierten Verkehrs: Berechnung des möglichen Aufkommens von Fahrzeugen. Ist ausreichend regenerativer Strom vorhanden? Große Mengen von Ladesäulen werden gebraucht, 1.000 Stück pro Jahr lt. BEK erscheinen dabei zu wenig. Elektrifizierung der Busflotte: mehr Oberleitungsbusse möglich?

• Mikrodepots fördern: Lieferfahrten auf der letzten Meile verstärkt durch lokal emissionsfreie Fahrzeuge (Lastenräder, Lastenpedelecs und E-Kleinfahrzeuge) oder zu Fuß durchführen, Fahrten konventionell betriebener Lieferfahrzeuge auf diesen Teilstrecken ersetzen, stadtweites Konzept in 2023	(Lademöglichkeiten fehlen) Alternative Kraftstoffe für Nutzverkehre • Ladekapazitäten schaffen • Ladeinfrastruktur im privaten Raum fehlen bisher; Förderung des Landes Berlin zur Förderung von LIS im privaten Raum: bisher besteht ein Missverhältnis zwischen öffentlichen und privaten Raum beim Ausbau der LIS • SenUVK Aufbau LIS im öffentl. Raum, SenWEB LIS im privaten/öffentl. zugänglichen Raum: Zukünftig wieviel Ladesäulen, aber auch Ladetechnik fördern und fordern • Stromnetz Berlin, SenWEB: Stromanbieter Erüchtigungsplan/Entwicklungsplan Leitungsnetz • SenSW für ergänzende Randbedingungen im Wohnungsbau • Alternative Kraftstoffe: Aktivierung der Bundesebene, private Anbieter (Tankstellen) • Zero Emission Zones einrichten • Schlagkräftige Argumente: bisherige Förderung: viel Geld, wenig Wirkung • Finanzierung: Diskussion ausschließlich über Fachtitel; Finanzierung über Stränge in Fachplanungen; Maßnahmen reichen noch nicht aus; Unterstützung über Bund und EU einbeziehen • Finanzierung für kommunale Flotte notwendig: Gelder zur Verfügung stellen (Fonds, Förderprogramme)
---	--