

V-05 Sauber mobil

Antragsteller*in: Antje Kapek (Friedrichshain-Kreuzberg), Stefan Gelbhaar (Pankow), Harald Moritz (Treptow-Köpenik), Henning Bublitz (Mitte)

Tagesordnungspunkt: TOP 9 Weitere Anträge

1 Sauber mobil

2 Der Dieselskandal führt uns seit Jahren vor Augen, wie wichtig die Mobilitätswende ist.
3 Verkehr muss sauberer werden – und zwar strukturell. Die Flickschusterei der Autohersteller
4 mit Softwareupdate täuscht über das eigentliche Problem hinweg. Selbst die dringend
5 notwendigen Hardware-Nachrüstungen auf Kosten der Hersteller lösen das Problem nicht
6 grundsätzlich. Mobilität muss nachhaltiger gestaltet werden. Das bedeutet einen Mix aus
7 Angeboten – denn Mobilität ist die Möglichkeit zur Bewegung.

8 Wir haben mit dem ersten Teil des Mobilitätsgesetzes einen wichtigen Schritt gemacht um den
9 Umweltverbund gegenüber dem Autoverkehr zu stärken und Mobilität als Ganzes zu denken.
10 Insbesondere wird Radfahren sicherer und attraktiver und gibt damit Menschen die Möglichkeit
11 umzusteigen. In den kommenden Jahren kommt es darauf an, dieses Gesetz stadtweit mit Leben
12 zu füllen. Das bedeutet auch die Bezirke auf diesem Weg mitzunehmen und bei der Umsetzung zu
13 unterstützen. Denn neben großen Maßnahmen wie geschützteren Radstreifen (Protected Bike
14 Lanes) sind es häufig die kleinen Bausteine, wie Asphaltstreifen auf Kopfsteinpflaster oder
15 Fahrradbügel im Kiez, die den Radelnden das Leben einfacher machen.

16 In den kommenden Jahren wollen wir das Mobilitätsgesetz um Abschnitte zu Fußverkehr,
17 Wirtschaftsverkehr und intelligenter Mobilität erweitern. Denn, wer Mobilität nachhaltig
18 gestalten will, muss den Verkehr so organisieren, dass er den Menschen nützt und ihnen nicht
19 schadet. Wir müssen die Luftverschmutzung in unserer Stadt schleunigst eindämmen – nicht um
20 Fahrverbote zu vermeiden, sondern um die Gesundheit der Berliner*innen zu schützen.

21 Es gibt viele Instrumente Luftschadstoffe zu vermindern – das Beste ist, diese gar nicht
22 erst entstehen zu lassen. Deshalb ist der konsequente Ausbau der Radinfrastruktur, wie im
23 Mobilitätsgesetz vorgesehen, ein wesentlicher Bestandteil einer Strategie zur
24 Luftreinhaltung. Die Bundesregierung muss zudem schnellstmöglich den rechtlichen Rahmen für
25 eine Blaue Plakette schaffen. Damit ließen sich wie bei der Umweltzone Bereiche einrichten,
26 in denen Fahrzeuge, die die Grenzwerte nicht einhalten, außen vor bleiben müssen - um die
27 Gesundheit der Menschen nicht zu gefährden.

28 Der ÖPNV spielt bei der Luftreinhaltung eine entscheidende Rolle. Straßen-, U- und S-Bahnen
29 fahren auf bündnisgrüne Initiativen hin in Berlin nur noch mit Ökostrom.: Nach dem die BVG
30 in den Jahren 2014/ 2015 auf Ökostrom umgestellt hat, hat die S-Bahn im Dezember 2017
31 nachgezogen, und fährt seitdem ebenfalls ausschließlich erneuerbar.

32 Die Busse der BVG hingegen sind nach wie vor fast ausschließlich mit Dieselmotoren
33 unterwegs. Diese Busse müssen daher kurzfristig mit SCR-Kats zur Minderung der NOX-
34 Emissionen nachgerüstet werden. Zugleich ist die Ersetzung der BVG-Busse durch
35 Elektrofahrzeuge einzuleiten. Mit Ökostrom auch aus einem zusätzlich gestärktem grünen
36 Stadtwerk können diese Busse dann 100% emissionsfrei fahren. Ziel muss eine BVG sein, die
37 bis 2030 vollkommen emissionsfrei unterwegs ist. Damit würden in Berlin mehr als 70% des
38 „Binnenverkehrs“ emissionsfrei abgewickelt.

39 Elektrobusse allein reichen aber natürlich nicht. Der ÖPNV muss mit einem attraktiven
40 Angebot auch Menschen zum Umstieg vom Auto hin zu Fahrrad, Bus und Bahn bewegen. Das
41 bedeutet auf lange Sicht dichteren Takt auch in den Außenbezirken und sinnvolle
42 Investitionen in die Netzinfrastruktur. Jahrelang hat Berlin versäumt in die
43 Schieneninfrastruktur zu investieren. Wir machen es jetzt besser. Die Grundlagen hierfür
44 legen wir aktuell mit dem Entwicklungskonzept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in
45 Berlin und Brandenburg i2030. Bessere Verbindungen bieten einerseits den Anreiz das Auto
46 stehen zu lassen und andererseits ermöglichen sie Teilhabe. Teilhabe für alle die, die sich
47 kein Auto leisten können oder wollen. Teilhabe für die, die auf öffentlichen Verkehr
48 angewiesen sind, weil sie nicht mehr so gut zu Fuß sind. Neben besseren Verbindungen und
49 neuen Linien bedeutet das auch, dass wir die Tarifstruktur überdenken. In einem ersten
50 Schritt zu mehr Teilhabe haben wir das Sozialticket auf 27,50 EUR deutlich vergünstigt und
51 auf Wohngeldberechtigte ausgeweitet. Das Jobticket soll und wird ebenfalls deutlich
52 attraktiver werden und eine echte Alternative zum Auto bieten. Für alle Schüler*innen
53 fordern wir langfristig ein kostenloses Schüler*innenticket - in ersten Schritten werden wir
54 das Schüler*innenticket deutlich im Preis senken und für Schüler*innen mit Berlinpass
55 kostenlos gestalten.

56 Immer wichtiger wird zudem die Möglichkeit zum Kombinieren verschiedener Verkehrsmittel.
57 Hier sind Konzepte gefragt, wie mit Hilfe der Informationstechnik ein vernetztes Angebot
58 geschaffen werden kann, das den klassischen ÖPNV mit Angeboten wie Bike- oder Car-Sharing
59 aber auch alternativen Angeboten wie Ride-Sharing kombiniert. Vilnius zeigt, wie einem mit
60 Hilfe einer App die Verkehrsmittel einer ganzen Stadt offenstehen. Berlin sollte dem nicht
61 nachstehen. Im Entwurf des Mobilitätsgesetzes ist daher auch vorgesehen, dass die
62 Verfügbarkeitsdaten der Verkehrsangebote für alle kostenlose und maschinenlesbar zur
63 Verfügung stehen sollen. Aber auch hier muss die Bundesregierung ihre Verweigerungshaltung
64 aufgeben, und mit dem Mobilpass ein bundesweites Verkehrsverbünde übergreifendes
65 Ticketsystem schaffen.

66 Neben dem Ausbau der Radinfrastruktur und dem ÖPNV ist der Wirtschaftsverkehr eine weitere
67 Baustelle bei der Luftreinhaltung. Der Wandel in unserem Einkaufsverhalten sorgt für immer
68 mehr Verkehr in der Stadt. Diesen Verkehr müssen wir stadtverträglich gestalten. Start Ups
69 zeigen beispielsweise, dass die Lieferung am gleichen Tag auch mit Lastenrädern realisiert
70 werden kann – die Ware kommt dann nicht aus einem Zentrallager, sondern vom Einzelhandel
71 oder aus Micro-Hubs vor Ort. Das ist nicht nur besser für die Luft, sondern auch für die
72 regionale Wirtschaft. Ein intelligenter Wirtschaftsverkehr leistet somit seinen Beitrag zur
73 Mobilitätswende - und sichert Arbeitsplätze.

74 Neben dem Lieferverkehr zählen auch zahlreiche Dienstleister zum Wirtschaftsverkehr.
75 Handwerker*innen, Pflegedienste, Stadtreinigung. Sie sind heute in der Regel mit Fahrzeugen
76 unterwegs, die zum einen die Luft verschmutzen, zum anderen Platz benötigen. Eine Förderung
77 von Lastenrädern für Handwerker*innen kann diesen die Möglichkeit bieten ihr Material und
78 Werkzeug künftig emissionsfrei und ohne Parkplatzsuche zu transportieren. Das Land Berlin
79 hat mit seinem Doppelhaushalt 2018/2019 die Förderung von Lastenrädern eingeleitet. Auch
80 hier schwächt die Bundesregierung: ein Förderprogramm ist zwar angekündigt, aber die
81 Umsetzung hakt.

82 Motorisierter Wirtschaftsverkehr muss in Zukunft lokal emissionsfrei mit Elektrofahrzeugen
83 abgewickelt werden. Dazu ist es existentiell, dass die notwendige Ladeinfrastruktur schnell
84 ausgebaut wird.

85 Dienstwagen sollten wo möglich durch Fahrräder ersetzt werden oder durch emissionsfreie
86 Modelle ersetzt werden. Und selbst für die Stadtreinigung gibt es manchmal überraschende
87 Lösungen – in Hamburg sind seit 2017 Elektrolastenräder bei der Stadtreinigung in der

88 Innenstadt im Einsatz. Unternehmen aus Berlin zeigen schon heute das emissionsfreier
89 Wirtschaftsverkehr möglich ist.

90 Mit dem Mobilitätsgesetz ist ein erster Schritt gemacht. Diesen Weg müssen wir aber auch in
91 Zukunft gemeinsam – auf Landes- und Bezirksebene – weiter gehen, damit Berlin eine
92 lebenswerte Stadt bleibt und noch stärker wird. Berlin braucht Mobilität – aber eine
93 nachhaltige und stadtverträgliche Mobilität. Deshalb werden wir weiter an einem
94 Mobilitätsgesetz für ganz Berlin arbeiten.

Begründung

Begründung erfolgt mündlich