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

Sauber mobil

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

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

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

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

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

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

Elektrobusse allein reichen aber natürlich nicht. Der ÖPNV muss mit einem attraktiven Angebot auch Menschen zum Umstieg vom Auto hin zu Fahrrad, Bus und Bahn bewegen. Das

bedeutet auf lange Sicht dichteren Takt auch in den Außenbezirken und sinnvolle Investitionen in die Netzinfrastruktur. Jahrelang hat Berlin versäumt in die Schieneninfrastruktur zu investieren. Wir machen es jetzt besser. Die Grundlagen hierfür legen wir aktuell mit dem Entwicklungskonzept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg i2030. Bessere Verbindungen bieten einerseits den Anreiz das Auto stehen zu lassen und andererseits ermöglichen sie Teilhabe. Teilhabe für alle die, die sich kein Auto leisten können oder wollen. Teilhabe für die, die auf öffentlichen Verkehr angewiesen sind, weil sie nicht mehr so gut zu Fuß sind. Neben besseren Verbindungen und neuen Linien bedeutet das auch, dass wir die Tarifstruktur überdenken. In einem ersten Schritt zu mehr Teilhabe haben wir das Sozialticket auf 27,50 EUR deutlich vergünstigt und auf Wohngeldberechtigte ausgeweitet. Das Jobticket soll und wird ebenfalls deutlich attraktiver werden und eine echte Alternative zum Auto bieten. Für alle Schüler*innen fordern wir langfristig ein kostenloses Schüler*innenticket - in ersten Schritten werden wir das Schüler*innenticket deutlich im Preis senken und für Schüler*innen mit Berlinpass kostenlos gestalten.

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

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

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

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

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

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

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

Begründung

Begründung erfolgt mündlich