

19. Wahlperiode

Vorlage – zur Beschlussfassung –

Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030, Umsetzungszeitraum 2022 bis 2026

– Austauschseiten zu den Seiten 66, 162 und 163 der Anlage –

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität,
Verbraucher- und Klimaschutz

Berlin, den 09.02.2023

An den

Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

Über Senatskanzlei - G Sen -

Vorlage zur Beschlussfassung über Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030

(Drs. 19/0778)

hier: Austauschseiten zu den Seiten 66, 162 und 163

Sehr geehrter Herr Präsident,

erst nach Drucklegung wurde bemerkt, dass der dem Abgeordnetenhaus übermittelte Text des Berliner Energie- und Klimaschutzprogramms 2030 (Drs. 19/0778) wegen eines verwaltungsseitigen Fehlers bei der Endredaktion nicht dem Senatsbeschluss vom 20. Dezember 2022 entspricht. Dies betrifft die Seiten 66, 162 und 163 und dort jeweils im Wesentlichen die Position des Wortes „nicht“ im Satzgefüge der Ausführungen zum Ausbau der A100.

Damit dem Abgeordnetenhaus die korrekte Fassung vorliegt, werden Austauschseiten vorgelegt mit der Bitte diese in den Beratungen zum Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030 zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

Bettina Jarasch

fördern, aber auch um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Lärm- und die Schadstoffemissionen des Straßenverkehrs weiter zu senken, sollten überall dort, wo es heute bereits möglich ist, Geschwindigkeitsbeschränkungen auf höchstens 30 km/h angeordnet werden (Maßnahme V-13). Der flächenhaften Anordnung von innerörtlichen Tempolimits sind derzeit noch bundesrechtliche Grenzen gesetzt; Berlin sollte sich daher auf Bundesebene dafür einsetzen, die diesbezüglichen Handlungsspielräume der Städte im Straßenverkehrsrecht zu erweitern. Darüber hinaus prüft die zuständige Senatsverwaltung die Einführung einer Prämie, zum Beispiel in Form einer kostenlosen Zeitkarte für den ÖPNV, für Menschen, die ihren Pkw dauerhaft abgeben.

Eine zentrale Stellschraube auf dem Weg zu einer Mobilitätswende ist die Neuaufteilung des öffentlichen Raums. Durch den Abbau der Privilegien des motorisierten Individualverkehrs soll dem Umweltverbund mehr Raum gegeben und gleichzeitig Platz für andere Nutzungen, einschließlich Anpassungsmaßnahmen an die Folgen des Klimawandels, geschaffen werden. Daher wird der Neuauaufteilung des öffentlichen Straßenraums im BEK 2030 ein eigenes Maßnahmenkapitel zugeordnet (Maßnahme V-5); auch in den Maßnahmen zum Klimanotstand, im MobG BE (z. B. in §4) sowie im StEP MoVe wird eine Reduzierung und effektivere Nutzung des Verkehrsraums für den fließenden und ruhenden motorisierten Individualverkehr als Zielvorstellung genannt. Bei der Umsetzung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen, wie Klimastraßen, Kiezblocks, verkehrsberuhigte Kieze, fußverkehrsfreundliche Nebenstraßen oder PocketParks, werden Nachbarschaftsinitiativen mit einbezogen und unterstützt. Mittelfristig wird sich die Zahl der öffentlichen Stellplätze zugunsten von Ladezonen für Wirtschaftsverkehr und Fahrradinfrastruktur verringern.

Bestehende Straßenplanungen werden unter klimapolitischen Gesichtspunkten neu bewertet. Daraus folgt, dass der Senat sich auf Bundesebene dafür einsetzt, dass die A100 nicht über den 16. Bauabschnitt hinaus weiter ausgebaut wird. Der 16. Bauabschnitt soll einem qualifizierten Abschluss am Treptower Park zugeführt werden.

Schlüsselfaktor 2: Antriebswende

Die Verkehrswende umfasst nicht nur eine veränderte Mobilität mit weniger Verkehr insgesamt und der Verlagerung von MIV-Wegen auf nachhaltige Verkehrsmittel, sie ist auch eine Energiewende, bei der die verbleibenden Fahrzeuge effizient und mit erneuerbarer Energie angetrieben werden. Eine der zentralen Stellschrauben für mehr verkehrlichen Klimaschutz ist somit die Beschleunigung des Umstiegs bei den Fahrzeugantriebskonzepten. Im Fokus steht dabei, zumindest bei Pkw und LNF, der Umstieg auf batterieelektrische Elektrofahrzeuge.

Zentrale Hebel für die Beschleunigung der Flottendurchdringung elektrischer Fahrzeuge liegen dabei zwar auf der europäischen und auf der Bundesebene. Das Land Berlin hat jedoch einen Einfluss darauf, wie schnell sich Elektromobilität vor Ort durchsetzt. Den mit Abstand größten Hebel hierzu bietet die vom Senat angestrebte Schaffung einer Nullemissionszone, in der grundsätzlich keine diesel- oder benzinbetriebenen Fahrzeuge mehr fahren dürfen (Maßnahme V-2). So soll die Umweltzone innerhalb des S-Bahnringes mittelfristig zu einer Nullemissionszone („Zero Emission Zone“) weiterentwickelt werden. In einem zweiten Schritt kann die Ausweitung der Zero Emission Zone auf

4. Handlungsfeld Verkehr

V-0 Initiativen des Landes Berlin auf Bundesebene	
Beschreibung	<p>Auch im Sektor Verkehr ist das Erreichen der Berliner Klimaschutzziele zu wesentlichen Teilen von den Rahmenbedingungen und Bestrebungen auf Bundesebene abhängig.</p> <p>Neben den in anderen Einzelmaßnahmen bereits genannten Initiativen (V-8 „Parkraum für eine geringere Pkw-Dichte managen“, V-2 „Nullemissionszone vorbereiten und frühzeitig ankündigen“, V-13 „Stadt- und klimaverträgliches Geschwindigkeitsniveau innerorts“, V-14 „Luftverkehrsemissionen begrenzen“) setzt sich der Senat auf Bundesebene ferner dafür ein, dass:</p> <ul style="list-style-type: none">a) die A100 nicht über den 16. Bauabschnitt hinaus weiter ausgebaut wird. Der 16. Bauabschnitt soll einem qualifizierten Abschluss am Treptower Park zugeführt werden.b) der Bund zügig eine dauerhafte Nachfolgeregelung zum 9-Euro-Ticket für den ÖPNV schafft, die durch eine übersichtliche und attraktive Preisgestaltung die Anreize zum Umstieg auf den ÖPNV nachhaltig erhöht.c) der staatliche Umweltbonus für E-Fahrzeuge so ausgestaltet wird, dass auch förderbedürftigen Personen- und Berufsgruppen ein Umstieg auf E-Fahrzeuge möglich ist, eine Überförderung aber vermieden wird. Initiativen mit dem Bund in Sachen Umweltbonus sollten vor dem Hintergrund einer bestehenden Verwaltungsvereinbarung zwischen BMWK und SenWiEnBe unbedingt mit letzterer abgestimmt werden.d) das Straßenverkehrsrecht eine grundlegende Novellierung erfährt. Hierzu bedarf es insbesondere einer Änderung des § 6 Straßenverkehrsgesetz (StVG), so dass als Verordnungsermächtigungen neben dem Gefahrenabwehrrecht weitere Belange wie Klima- und Umweltschutz, Gesundheitsschutz und Verbesserung der Lebensqualität im Straßenverkehrsrecht aufgenommen werden. Infolge dieser Änderung wird dann auch eine grundsätzliche Neufassung des § 45 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) angestrebt, wonach die o.g. Ziele neben der Gefahrenabwehr als Ermächtigungsgrundlage für die Anordnung verkehrlicher Maßnahmen dienen können. <p>Kurzfristig setzt sich der Berliner Senats im Interesse der Beschleunigung des ÖPNV für eine Änderung des § 45 Abs. 9 StVO ein, mit</p>

	<p>der künftig die Anordnung von Bussonderfahrstreifen vereinfacht werden soll.</p> <p>e) die steuerliche Absetzbarkeit von Dienstwagen durch Deckelung der Steuervorteile begrenzt wird, indem sie an den CO₂-Ausstoß gekoppelt und auf die jeweils gültigen CO₂-Flottengrenzwerte - derzeit 95 g CO₂/km - begrenzt wird.</p> <p>f) die Kraftstoffbesteuerung von Diesel an Benzin angeglichen wird.</p> <p>g) eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 130 km/h auf Bundesautobahnen eingeführt wird.</p> <p>h) die Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 3,5 t und auf Landes- und Kommunalstraßen ausgeweitet wird und die sowie die Lkw-Mauteinnahmen verkehrsträgerübergreifend verwendet werden, um zu den nach dem KSG notwendigen Verkehrsverlagerungen zur Schiene beizutragen.</p>
Federführung und Mitwirkung	<p>Federführung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - SenUMVK <p>Mitwirkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - SenWiEnBe bei b) - andere Senatsverwaltungen, sofern diese thematisch mit betroffen sind
Art der Maßnahme, Reduktionswirkung und systemische Bedeutung	Es handelt sich hierbei um relevante Teilmaßnahmen, deren Durchsetzung auf der Bundesebene liegt und die sich signifikant auf die Verkehrsemissionen in Berlin auswirken können.
Weitere ökologische, soziale o.ä. Aspekte: Co-Benefits und Hindernisse	
Monitoring - Ziele und Indikatoren	<p>Zielwerte (pro Jahr/ Umsetzungszeitraum):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einbringung von Bundesratsinitiativen <p>Monitoring-Indikatoren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anzahl der für diesen Themenbereich eingebrachten Bundesratsinitiativen pro Jahr - Anzahl der erfolgreich eingebrachten Bundesratsinitiativen pro Jahr

V-1 Zufußgehen attraktiver und sicherer machen	
Beschreibung	Durch die Entwicklung und Verwirklichung eines barrierefreien, möglichst direkten und sicheren Fußverkehrsnetzes soll der Anteil des Fußverkehrs am Modal Split bis 2030 mindestens auf einem konstanten Niveau gehalten, wenn möglich sogar erhöht werden. Die Fußverkehrsnetze werden im Rahmen der Erarbeitung des Fußverkehrsplans entwickelt.