

Vorlage – zur Kenntnisnahme –

Zweiter Umsetzungsbericht zum Stand der Maßnahmen des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzepts Berlin (IWVK)

Der Senat von Berlin
MVKU IV A 3
9025-1566

An das
Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Vorlage

- zur Kenntnisnahme -
über Zweiter Umsetzungsbericht zum Stand der Maßnahmen des Integrierten
Wirtschaftsverkehrskonzepts Berlin (IWVK)

Der Senat legt nachstehende Vorlage dem Abgeordnetenhaus zur Besprechung vor:

Der zweite Umsetzungsbericht zum Stand der Maßnahmen des Integrierten
Wirtschaftsverkehrskonzepts Berlin (IWVK) ist der Anlage zu entnehmen.

Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung:

- a) Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben:
Aus dem zweiten Umsetzungsbericht zum Stand der Maßnahmen des Integrierten
Wirtschaftsverkehrskonzepts Berlin (IWVK) ergeben sich keine Auswirkungen auf
Einnahmen und Ausgaben.
- b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen:
Der zweiter Umsetzungsbericht zum Stand der Maßnahmen des Integrierten

Wirtschaftsverkehrskonzepts Berlin (IWVK) hat keine personalwirtschaftlichen Auswirkungen.

Berlin, den 04.06.2024

Der Senat von Berlin

Kai Wegner

.....

Regierender Bürgermeister

Ute Bonde

.....

Senatorin für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept Berlin

Zweiter Umsetzungsbericht zum Stand der Maßnahmen

Anlass und Hintergrund:

In Berlin und allen deutschen Städten leistet der Wirtschaftsverkehr als Summe von Güterverkehr und Personenwirtschaftsverkehr einen maßgeblichen und unverzichtbaren Beitrag zum Funktionieren der Stadt und der Region. Leistungen des Wirtschaftsverkehrs bilden die Grundlage für Arbeit, Konsum und Freizeitverhalten der Berliner Bevölkerung sowie der Gäste Berlins. Vor dem Hintergrund der verkehrsbedingten Umweltbelastungen und dem Klimawandel, der Luftreinhalteplanung und der Lärmaktionsplanung besteht kontinuierlicher Handlungsdruck im Wirtschaftsverkehr.

Das Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE) enthält seit Oktober 2023 auch weiterführende Paragraphen zum Wirtschaftsverkehr (§ 60 bis §67), welche die bereits enthaltenen Regelungen zum Wirtschaftsverkehr ergänzen und präzisieren.

Planerische Grundlage ist das im August 2021 beschlossene und in einem breiten Beteiligungsprozess erarbeitete Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept Berlin (IWVK), welches als nachgeordnetes Planwerk den Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) für den kurz- und mittelfristigen Planungshorizont konkretisiert und entsprechende Maßnahmenfelder und Ansätze formuliert.

Im Rahmen des Beschlusses zum IWVK beauftragte der Senat die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung, gemäß MobG BE §18 alle zwei Jahre die Umsetzung zu überprüfen. Erstmals wurde im April 2022 über den Stand der Umsetzung der Maßnahmen berichtet (vgl. Senatsbeschluss Nr. S-4894/2021, Punkt I.10, Drucksache 19/0340).

Bericht zu den Maßnahmenfeldern

Der nachfolgende Bericht ist gemäß der im IWVK beschriebenen Maßnahmenfelder gegliedert und stellt den aktuellen Sachstand (inhaltlich und organisatorisch) dar.

Realisierte Maßnahmen entfalten Wirkungen in unterschiedlichen IWVK-Maßnahmenfeldern. Sie sind im Kontext dieses Berichts einem Kernsegment zugeordnet worden.

(M1) Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs bei Infrastrukturmaßnahmen

Berlin hat den Revisionsprozess zur Verordnung zum transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) begleitet. Das Europäische Parlament und der Rat haben im Dezember 2023 eine politische Einigung über die Verordnung erzielt. Die lokale Ebene wird dabei als wesentlicher Faktor für die Leistungsfähigkeit des Netzes anerkannt. Für die „Urban Nodes“, zu denen Berlin zählt, wird bis 2040 die Entwicklung von mindestens einem multimodalen Güterterminal innerhalb oder in der Nähe des städtischen Knotenpunkts notwendig. Hierüber verfügt Berlin mit dem Westhafen bereits. Etwaige resultierende Förderperspektiven sollen jedoch nach Möglichkeit bei der Entwicklung weiterer Terminals genutzt werden. Theoretische Grundlagen für die (Re-)Aktivierung innerstädtischer Güterbahnhöfe werden derzeit in dem internationalen, EU-geförderten (Interreg-Programm) und von der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt geleiteten Projekt „UrbFRail“ erarbeitet.

Das Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, hat die Machbarkeitsstudie »City-Rail-Logistics« in Auftrag gegeben. Ziel des Projekts war es, das Potenzial und die Umsetzbarkeit des Gütertransports im schienengebundenen Nahverkehr am Beispiel der S-Bahn Berlin ergebnisoffen zu evaluieren, um Herausforderungen und Chancen gegenüberzustellen. Auf Grundlage der Analysen kann festgehalten werden: Die Gütermitnahme in der S-Bahn ist technisch und betrieblich grundsätzlich möglich – aber unter Voraussetzungen wie z.B. einer entsprechenden Fahrzeugverfügbarkeit (derzeit nicht gegeben) und weiteren noch zu schaffenden Rahmenbedingungen. Die Entwicklung eines stabilen Systems zur Gütermitnahme in der S-Bahn wäre ein langfristiger Prozess, welcher einen erheblichen Einsatz personeller und finanzieller Ressourcen erfordern würde. Der öffentlich verfügbare Ergebnisbericht gibt dafür einen Überblick und zeigt die Herausforderungen auf. Die angewandte Methodik wurde auch auf das Thema Güterstraßenbahn übertragen und angewendet. Die rechtlichen Rahmenbedingungen für den Transport von Gütern mit Straßenbahnen sind derzeit aber nicht gegeben. Das Land Berlin wirkt aktiv in der Begleitgruppe zum Sachverständigengutachten "Rechtliche Rahmenbedingungen für den Transport von Gütern in Fahrzeugen des ÖPNV oder auf der Infrastruktur des ÖPNV" mit, welches das Bundesministerium für Digitales und Verkehr beauftragte.

Am 07.09.2021 beschloss der Berliner Senat das Projekt „Ausbau Südhafen Spandau“ (Senatsbeschluss Nr. S-4931/2021). Der Ausbau des Hafens und der Hafeninfrastruktur erfolgt in vier Teilprojekten bzw. Einzelvorhaben:

- Teilprojekt 1: Ausbau des Unterhafens,
- Teilprojekt 2: Ersatzneubau des Zuführungsgleises,
- Einzelvorhaben 1: Ausbau des Kreuzungsbereichs Tiefwerderweg / Schulenburgstraße / Am Oberhafen,
- Einzelvorhaben 2: Ersatzneubau der Schulenburgbrücke.

Die Umsetzung des Gesamtvorhabens liegt im vorgesehenen Zeitplan. Hierüber wird separat und regelmäßig berichtet, so dass an dieser Stelle auf die entsprechenden detaillierten Berichte verwiesen wird.

(M2) Quellen, Senken und Knoten des Wirtschaftsverkehrs erfassen und planerisch sichern; zukunftsfähige Konzepte unterstützen

Mit dem Beschluss des Senats zum IWVK wurde das gemeinsame Verständnis unterstrichen, dass trotz weiter steigender Flächenkonkurrenz im urbanen Raum Flächen für stadtverträgliche logistische Konzepte vorgehalten werden müssen, die eine dauerhafte Erreichbarkeit von Quellen und Senken für den Wirtschaftsverkehr möglich machen. Dies betrifft explizit auch den Schienengüterverkehr, denn nur verfügbare und logistisch sinnvoll nutzbare Umschlagknoten ermöglichen neue schienenbasierte städtische Logistikkonzepte mit kurzen Vor- oder Nachläufen im Straßenraum.

Mit dem Ziel, Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern und den Transport auf der letzten Meile nachhaltiger zu gestalten, rücken innerstädtische Güterbahnhöfe wieder in den Fokus. Ihre Entwicklung ist ein komplexes Thema, da eine Reihe von Anforderungen erfüllt werden muss.

Durch die Entwicklung von Tools will das Projekt „UrbFRail“ Raum- und Verkehrsplanende in die Lage versetzen, geeignete Gebiete für Güterverkehrsknotenpunkte auszuwählen und deren Wiederbelebung zu fördern. Das Projekt wird von der Berliner Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt geleitet; weitere Projektpartner sind die Technische Hochschule Warschau, die Metropolregion Oberschlesien-Kohlebecken, die Stadt Stockholm, die schwedische Transportverwaltung Trafikverket, Lindholmen Science Park und die Königlich Technische Hochschule Stockholm. Das Projekt wird durch das Interreg-Ostseeraum-Programm mit EU-Mitteln kofinanziert.

Gemäß Beschluss zum IWVK soll für eine weitere Skalierung des Mikro-Depot-Ansatzes im Berliner Stadtgebiet ein entsprechender Leitfaden erarbeitet werden (vgl. Senatsbeschluss_Nr. S-4894/2021, Punkt I.7). Dieser soll Agierenden eine Handreichung bereitstellen, die Wissen

vermittelt und aufzeigt, wo Mikro-Depots besonders stark wirken können und somit das übergeordnete Ziel eines stadtverträglichen Wirtschaftsverkehrs im Sinne der Verkehrswende unterstützen. Die fachlichen Arbeiten an dem Leitfaden wurden aufbauend auf der „Studie zu Potenzialen und Wirkungen von Mikro-Depots im Land Berlin“ abgeschlossen. Der Leitfaden befindet sich aktuell in der Finalisierung. Im Doppelhaushalt 2024-2025 wurden aufbauend auf den Erkenntnissen der Studie sowie des Erarbeitungsprozesses des Leitfadens Mittel abgesichert, um das Themenfeld weiter voranzubringen.

Weitere Inhalte, welche die Belange der Flächennutzungs- bzw. der Stadtentwicklungsplanung berühren (können), werden regelmäßig und kontinuierlich auf der Fachebene abgestimmt.

(M3) Gemeinsame Datennutzung im Wirtschaftsverkehr fördern

Im Kontext des Projekts zur Erarbeitung eines erweiterten umweltsensitiven Verkehrsmanagements (UVM; eUVM: Aufbau und Betrieb eines erweiterten umweltsensitiven Verkehrsmanagementsystems in Berlin - Berlin.de) soll weiterhin eine umfassende Datenbasis mobilitäts- und verkehrsrelevanter Daten geschaffen und das vorhandene Potenzial analysiert werden. Ziel des Projekts ist es, mit Hilfe regelmäßiger (und teilweise automatisierter) Analysen geeignete Daten laufend zu erweitern und zu optimieren. Das unter Leitung der SenMVKU realisierte und vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Rahmen des Programms „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ geförderte Projekt erfasst dazu auch wirtschaftsverkehrsrelevante Daten. Ergebnisse des Prozesses werden in die Erweiterung der landeseigenen Mobilitätsdatenplattform (Digitale Plattform Stadtverkehr Berlin, www.viz.berlin.de/dps-portal) eingehen und damit die Bereitstellung von offenen, verkehrsträgerübergreifenden wirtschaftsverkehrsrelevanten Daten über offene Schnittstellen weiter stärken. Enthalten sind u.a. bereits Informationen zur Verkehrslage, zu Durchfahrtshöhen (Ergebnisse der Straßenbefahrung 2014), zur Ladeinfrastruktur oder zu Meldungen für die Binnenschifffahrt auf Bundes- oder Landeswasserstraßen. Im Rahmen einer Parkraumkartierung wurden auch die Standorte sowie weitere Informationen zu Liefer- und Ladeverkehrsflächen im Innenstadtbereich (öffentliches Straßenland) aufgenommen. Diese können ebenfalls abgerufen werden (<https://viz.berlin.de/verkehr-in-berlin/parken/parkraumkartierung>). Eine Erweiterung auf das gesamte Stadtgebiet wird voraussichtlich bis Ende 2024 erfolgen. Diese Daten können von Unternehmen genutzt werden, um z.B. Lieferprozesse zu optimieren und das Halten in Zweiter-Reihe zu reduzieren.

Die Arbeiten hierzu werden in Zielrichtung des IWK-Maßnahmenbündels „Gemeinsame Datennutzung im Wirtschaftsverkehr fördern“ (M3) fortgesetzt und aktiv unterstützt.

(M4) Ver- und Entsorgungszeiten ausweiten

Das Thema „Ver- und Entsorgungszeiten ausweiten“ wurde im MobG BE im § 60 Besondere Ziele der Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs Absatz 5 verankert. Hier heißt es konkret „Liefer- und Ladeprozesse sollen möglichst effizient und stadtverträglich erfolgen. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn diese:

1. außerhalb der Hauptverkehrszeiten in Tagesrandlagen,
2. möglichst emissionsarm oder
3. gebündelt erfolgen.“

Eine fachliche Auseinandersetzung mit dieser Frage erfolgt derzeit über die Erarbeitung des Leitfadens „Lieferflächen“. Die Veröffentlichung des Leitfadens über die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt ist in 2024 vorgesehen.

(M5) Ladezonen schaffen und effizient nutzen

Basierend auf dem vom Senat beschlossenen „Konzept zur Erarbeitung von Planungsvorgaben für Liefer- und Ladeverkehrsflächen in Berlin“ (vgl. Senatsbeschluss_Nr. S-4894/2021, Punkt I.6) erarbeitete federführend die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt einen Leitfaden zu dem Thema unter Einbindung der Senatsverwaltung für Inneres und Sport, der Berliner Bezirke sowie der Austauschplattform Wirtschaftsverkehr. Der Leitfaden soll zeitnah in 2024 veröffentlicht werden. Im Anschluss kann dies von den Umsetzungsstellen angewandt werden. Dafür sind im Doppelhaushalt 2024-2025 Mittel vorhanden.

(M6) Ausweisung eines Haupttroutennetzes für den Großraum- und Schwertransport (GST)

Mit Verabschiedung des Teils Wirtschaftsverkehr im Berliner Mobilitätsgesetz wurde die Erarbeitung eines Großraum- und Schwertransport-Routennetzes gesetzlich verankert (§ 65 MobG BE).

Auf Fachebene erfolgten weiterführende Abstimmungen, in Bezug auf die Operationalisierung der Zielsetzung und der dafür notwendigen Prozessschritte. Insbesondere wurden umfangreiche Grundlagen für die Erstellung eines Zielnetzes für GST erarbeitet.

Diese Daten ermöglichen eine Einschätzung zur künftigen Bedeutung von GST für konkrete Streckenabschnitte und tragen damit zur Sicherung der Nutzbarkeit wichtiger Streckenabschnitte bei. Die Daten bieten außerdem eine gute Grundlage für die Erstellung eines Ziel-

netzes, benötigen jedoch dafür eine Qualifizierung und Priorisierung. Derzeit erfolgt in Abstimmung mit der Lenkungsgruppe VEMAGS¹ die Prüfung, wie die Daten der VEMAGS - Anträge für planerische Zwecke genutzt werden können.

(M7) Forschung zum und im Wirtschaftsverkehr unterstützen und einfordern

Die Bearbeitung des Maßnahmenbündels „Forschung zum und im Wirtschaftsverkehr unterstützen und einfordern“ läuft, ein Austausch mit Hochschulen, universitären und außeruniversitären Einrichtungen erfolgt regelmäßig. Der Austausch erfolgt u.a. im Rahmen von Gastvorlesungen / Lehrveranstaltungen, über die Unterstützung von F&E-Vorhaben oder den Austausch mit Studierenden und Forschenden. Die wirtschaftsverkehrlichen Belange werden weiterhin sowohl in die Arbeiten des Clusters Verkehr, Mobilität und Logistik der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg eingebracht als auch in die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV). Gleichzeitig informieren Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie und die Wirtschaftsförderung des Landes Brandenburg im Rahmen des Clusters Verkehr, Mobilität und Logistik regelmäßig über aktuelle Ausschreibungen von Fördermitteln auf Bundes-, Landes- und EU-Ebene.

(M8) Transparente, regelmäßige Kommunikation und Beteiligung etablieren

Mit dem Senatsbeschluss zum Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept (IWVK) wurde die Einrichtung der „Austauschplattform Wirtschaftsverkehr“ beauftragt (vgl. Senatsbeschluss Nr. S-4894/2021, Punkt I.4). Seit der Auftaktsitzung am 11.03.2022 fanden halbjährlich Treffen des Gremiums statt, das fünfte Treffen fand am 22.03.2024 statt. Zusätzlich zu den turnusgemäßen Terminen fanden drei Fachaustausche zu den Themen „Wirtschaftsverkehr auf dem Wasser“, „Leitfaden Lieferflächen“ und „Mobilitätsgesetz Teil Wirtschaftsverkehr“ statt.

Das Gremium hat sich als Diskussionsforum aller relevanten Sichtweisen der agierenden Gruppen des Wirtschaftsverkehrs etabliert. Unter anderem wurden hier regelmäßig die laufenden Arbeiten der Senatsverwaltungen vorgestellt (u.a. Förderprogramme des Landes) und bestehende Herausforderungen der Wirtschaftssagierenden diskutiert.

Das Ziel, die Kommunikation und Kooperation zwischen den Beteiligten zu stärken, wird mit dieser Maßnahme erreicht und das Verständnis für die Probleme und Handlungserfordernisse der jeweils anderen Seite wird verbessert.

¹ VEMAGS® ist das bundeseinheitliche Produkt zur Online-Abwicklung des Antrags- und Genehmigungsverfahrens für Großraum- und Schwertransporte (GST) aller 16 Bundesländer und des Bundes.

(M9) Leistungen des regionalen Wirtschaftsverkehrs betonen, das Image des Wirtschaftsverkehrs verbessern

Die Bedeutung des Wirtschaftsverkehrs als Element der urbanen Qualität und der regionalen Wertschöpfung wird aktiv herausgestellt. Dies erfolgt z.B. über die Veröffentlichung von Berichten, Pressemitteilungen, Veranstaltungs-/Konferenzteilnahmen sowie im Rahmen von direkten Abstimmungen und Gesprächen.

(M10) Emission reduzieren, Flottenerneuerung und -veränderung fördern

Mit dem Beschluss zum IWVK wurde der Auftrag formuliert, weitere Programme und Projekte umzusetzen, die eine Elektrifizierung der Fahrzeuge im Wirtschaftsverkehr vorantreiben (vgl. Senatsbeschluss_Nr. S-4894/2021, Punkt I.9).

Kernelement dieses Bestrebens ist das im Sommer 2018 gestartete Förderprogramm „Wirtschaftsnahe Elektromobilität“ (WELMO), mit dem die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe die Elektrifizierung von gewerblichen Kraftfahrzeug-Flotten in der Hauptstadt vorantreibt. Ziel der Förderung ist es, kleine und mittlere Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft zu motivieren, auf elektrisch betriebene Fahrzeuge umzusteigen. Kleine- und mittelständische Unternehmen können von der WELMO-Förderung profitieren. Gefördert werden Beratungsgespräche, elektrisch betriebene Fahrzeuge (Nutzfahrzeuge, Taxen und Inklusionstaxis elektrische Klein- u. Leichtfahrzeuge, motorisierte Zweiräder) sowie die dafür benötigte Ladeinfrastruktur (Normal- u. Schnellladeinfrastruktur) sowohl auf öffentlich zugänglichen als auch nicht öffentlich zugänglichen privat betriebenen Flächen und Maßnahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements. Die Laufzeit des Förderprogramms wurde aufgrund der hohen Nachfrage verlängert und ist derzeit bis 31.12.2025 gültig.

Parallel unterstützt die Berliner Agentur für Elektromobilität (eMO) über Vorhaben, Vernetzung und Projekte den Senat bei der Umsetzung seiner wirtschafts-, energie- und verkehrspolitischen Ziele. Kernziel der eMO ist es, Vorhaben voranzutreiben, die auf die Ziele „Anwendung“ und „Skalierung“ einzahlen sowie die regionale Wertschöpfung zu erhöhen, qualifizierte Arbeitsplätze in der Region zu schaffen und bestehende zu sichern sowie die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes und die Mobilität der lokalen Wirtschaftsakteure in Zeiten des beschleunigten Mobilitätswandels zu sichern und zu verbessern.

Sie trägt damit zur Umsetzung des IWVK-Maßnahmenbündels „Emission reduzieren, Flottenerneuerung und -veränderung fördern“ (M10) bei. Inhaltlich fokussiert sich die eMO auf die Schwerpunktthemen Nachhaltiger Wirtschaftsverkehr, Ausbau der Ladeinfrastruktur und Betriebliches Mobilitätsmanagement. Beim Schwerpunkt Nachhaltiger Wirtschaftsverkehr geht es zum einen um die Elektrifizierung des Wirtschaftsverkehrs, d.h. eine Beschleunigung der Umstellung auf E-Flotten.

Beim Schwerpunkt Ausbau der Ladeinfrastruktur kommt der eMO im Kontext der Gesamtstrategie Ladeinfrastruktur des Landes Berlin eine besondere Rolle bei der Koordination der Gesamtstrategie zu sowie bei dem Ausbau der Ladeinfrastruktur im privaten Raum.

Beim Schwerpunktthema Betriebliches Mobilitätsmanagement begleitet die eMO Unternehmen vom ersten Schritt bis zur Umsetzung nachhaltiger Mobilitätslösungen in den Betrieben. Die Bandbreite an Themen reicht beispielsweise von der Elektrifizierung des Fuhrparks, der Förderung der Fahrradnutzung oder der Einführung von Mobilitätsbudgets bis hin zur Einbindung von Sharing-Diensten für eine zeitgemäße Mobilität der Beschäftigten in Unternehmen.

Für die Weiterentwicklung des Ladeinfrastrukturkonzeptes im öffentlichen Raum durch die SenMVKU wurden im Jahr 2021 mittels der Studie „Elektromobilität Berlin 2025+“ Planungsannahmen zum zukünftigen Ladeinfrastrukturbedarf in der Gesamtstadt abgeleitet. Bei der Erarbeitung der Studie wurde auch die Berliner Industrie- und Handelskammer über das Format eines beratenden Expertengremiums eingebunden. Hierbei konnten – im nationalem Rahmen – neue Wege beschritten und auch die Ladebedarfe der in Berlin zugelassenen gewerblichen Pkw und deren Fahrten im Wirtschaftsverkehr mit einbezogen werden. Denn diese leisten aufgrund der deutlich höheren durchschnittlich-täglichen Fahrzeugleistungen als im Privatverkehr einen erheblichen Beitrag zum Gesamtladebedarf. Ferner wird ein Großteil der Fahrzeuge auch privat genutzt und am Straßenrand und nicht auf Betriebshöfen abgestellt, weshalb diese Fahrzeuge auf öffentlich-zugängliche Lademöglichkeiten angewiesen sind.

Die Umsetzung der für den öffentlichen Raum angepassten Planungen zum Ladeinfrastrukturausbau kommen derzeit sehr gut voran. Allein in 2023 konnte der Bestand an Ladepunkten im öffentlichen Raum auf 2.370 Ladepunkte Ende 2023 verdoppelt werden. Dies geschah durch die Errichtungsaktivitäten der im Auftrag des Landes handelnden Betreiber Berliner Stadtwerke KommunalPartner GmbH und der Ubitricity GmbH sowie den mittlerweile mehr als 10 Unternehmen, welche berechtigt sind auf eigene Kosten Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum zu errichten und zu betreiben. Insbesondere im städtischen Randbereich konnte das Angebot an Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum signifikant erweitert werden.

Mit der perspektivischen Schaffung von Schnellladeeinrichtungen im öffentlichen Raum durch die Betreiber Berliner Stadtwerke KommunalPartner GmbH und private Betreiber wird zudem auch ein erweitertes Angebot geschaffen, welches u.a. auch Fahrzeugflotten zu Gute kommt, welche auf schnelle Zwischenlademöglichkeiten angewiesen sind.

Die SenMVKU unterstützt die Elektrifizierung der Berliner Taxiflotte im Rahmen des in 2021 gestarteten Pilotprojektes „e-Taxiflotte Berlin“. Mittlerweile wurde die Errichtung dreier exklusiver Schnellladestationen an Taxihalteplätzen (Scholzplatz, Augustenburger Platz und Mölendorffstraße) abgeschlossen, welche zunehmend besser angenommen werden. Durch die die begleitende Nutzungsevaluation konnten, vor dem Hintergrund der ermittelten Nutzungs-

muster sowie einer Befragung der Taxiunternehmen und Fahrerenden, perspektivische Ladebedarfe ermittelt werden. Da das Pilotprojekt im Jahr 2024 endet, prüft die SenMVKU derzeit die Möglichkeiten einer Fortsetzung bzw. Skalierung dieser Unterstützungsmaßnahme.

Das Thema Elektrifizierung und Flottenerneuerung sind auch in Bezug auf Schiene und Wasserstraße relevante Zielsetzungen. Entsprechende Vorhaben sind daher aktuell in Planung, oder bereits in der Umsetzung (vgl. u.a. <https://www.behala.de/elektra/>).

(M11) Verkehrssicherheit

Parallel zu den verschiedenen bestehenden Planwerken des Landes wurde mit der Erarbeitung eines neuen Verkehrssicherheitsprogramms unter expliziter Berücksichtigung der Belange des Wirtschaftsverkehrs begonnen (vgl. Senatsbeschluss Nr. S-4894/2021, Punkt I.5). Zwischen April 2022 und April 2023 wurde hierzu der Beteiligungsprozess mit dem Zusammenkommen eines Begleitgremiums und mehreren themenspezifischen Workshops durchgeführt. In diesem wurden auch die Belange des Wirtschaftsverkehrs vertreten, bspw. durch die Fuhrgewerbe-Innung und die IHK Berlin. Die Veröffentlichung ist nach Vorliegen des Senatsbeschlusses in 2024 vorgesehen.

Seit Dezember 2020 bietet die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe das Förderprogramm Abbiegeassistenzsysteme an. Ziel des Programms ist es, Unternehmen bei der freiwilligen Nachrüstung ihrer Bestandsfahrzeuge mit Abbiegeassistenzsystemen zu unterstützen. Die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe leistet damit einen Beitrag für mehr Sicherheit auf den Straßen durch finanzielle Anreize für Unternehmen – bereits vor dem Inkrafttreten der Verwendungspflicht von Abbiegeassistenzsystemen. Dies trägt damit aktiv zur Umsetzung des IWVK-Maßnahmenbündels „Verkehrssicherheit“ (M11) bei. Das Förderprogramm hat eine Laufzeit bis zum 31.07.2024.

(M12) Allgemeine Ansätze und Initiativen des Landes Berlin mit Bezug zum Wirtschaftsverkehr

Das Land Berlin nutzt weiterhin die bestehenden Möglichkeiten, um insbesondere auf Bundesebene (u.a. wegen der Funktion des Bundes als Baulastträger der für den Wirtschaftsverkehr zentralen überörtlichen Verkehrswege sowie der Gesetzgebungskompetenz des Bundes im Straßenverkehrsrecht nach Art. 74 GG) die Rahmenbedingungen für einen stadtverträglichen Wirtschaftsverkehr zu verbessern. Dazu versucht das Land Berlin, in den entsprechenden Bund-Länder-Gremien die erforderlichen Mehrheiten zu erreichen. Dies wird u.a. im Kontext der regelmäßig stattfindenden Verkehrsministerkonferenzen, zuletzt am 11. und 12.10.2023 in Köln, sowie auf Ebene des Bundesrates realisiert.