

Antrag

der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Vorfahrt für die Wirtschaft: Berlin durch einen gut funktionierenden Wirtschaftsverkehr stärken

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Die Wirtschaft dient den Menschen. Die Berliner Wirtschaft leistet einen wesentlichen Beitrag dazu, dass Berlin als Stadt funktionieren kann. Viele Unternehmen sorgen tagtäglich für die Ver- und Entsorgung Berlins sowie für die Belieferung von Baustellen, Geschäften und Produktionsstätten. Der Wirtschaftsverkehr bildet hierfür die Grundlage und ist somit auf eine kluge Mobilitätssteuerung angewiesen. Nur wer ohne Stau durch die Stadt kommt und einen Parkplatz am Einsatzort findet, kann Kund*innen, Geschäfte und Betriebe erreichen und versorgen. Hierfür braucht es endlich das Bekenntnis, dass dem Wirtschaftsverkehr in Berlin Priorität eingeräumt wird – Priorität bei der Verteilung von Flächen und beim Verkehrsmanagement.

Der Wirtschaftsverkehr braucht Maßnahmen, die auf die Vermeidung, Verlagerung und Verbesserung des Verkehrs zielen und diesen so effizienter, sicherer, sauberer und leiser gestalten. Daher wird der Senat aufgefordert, mit einem Bündel an Maßnahmen die Wirtschaft durch attraktive Verkehrsangebote zu entlasten:

Liefer- und Ladezonen ausweiten

Um die Ver- und Entsorgung sicherzustellen, sind folgende Punkte umzusetzen:

- Das Antragsverfahren für Liefer- und Ladezonen ist zu optimieren, zu digitalisieren und bekannter zu machen, sodass KEP-Dienstleister*innen, Gewerbetreibende und Handwerksbetriebe notwendige Wirtschaftszonen einfach und schnell beantragen und buchen können und zügig eine transparente Entscheidung erhalten.

- Parallel soll die Verwaltung proaktiv dort, wo Zweite-Reihe-Parken zum Liefern und Laden regelmäßig beobachtet wird, vermehrt Liefer- und Ladezonen mit Halteverbot ausweisen. Dies betrifft insbesondere das Umfeld von Handwerksbetrieben und weiteren Gewerbeunternehmen mit Ladebedarfen. Eine Grundlage dafür sind die bei SenMVKU in Erarbeitung befindlichen Planungsvorgaben für Liefer- und Ladeverkehrsflächen.
- Um bisher vom ruhenden Verkehr belegte Flächen verstärkt für Liefer- und Ladezonen nutzen zu können, sind die Potentiale von privaten Parkflächen, wie Supermarktparkplätze, Parkhäuser und Tiefgaragen durch geeignete Modelle und Anreize stärker als bisher heranzuziehen. Dazu gehören die Anpassung der Anwohnerparkgebühren auf ein angemessenes Niveau, das sich an anderen deutschen und europäischen Städten orientiert, sowie die Verbindung der privat-öffentlichen Flächen mit dem Angebot einer Ladeinfrastruktur.
- In Geschäftsstraßen mit hohem Parkdruck sind tagsüber vermehrt Kurzzeit- statt Dauerparkplätze anzuordnen, um eine Nutzung der Parkplätze durch Kund*innen der Geschäfte zu ermöglichen. Nachts können diese Parkflächen den Anwohnenden zur Verfügung gestellt werden.
- Um auch länger anhaltende Einsätze von beispielsweise Handwerker*innen oder Pflegekräften zu ermöglichen, soll die Nutzung von Liefer- und Ladezonen für diese Zwecke auch über ein reines Be- und Entladen hinaus ermöglicht werden. Entsprechende Anpassungen bundesrechtlicher Vorgaben sind zu initiieren.
- Handwerker*innen-Parkausweise müssen unbürokratischer und bedarfsgerechter ausgestellt und insgesamt stärker beworben werden.

Kontroll- und Umsetzungsdefiziten mit smarten Lösungen begegnen

- Für das Verfahren zur Reservierung und Kontrolle von Liefer- und Ladezonen soll ein digitales Parkraummanagement eingeführt werden, um so Planungssicherheit zu garantieren.
- Bestehende Liefer- und Ladezonen sind für ihre vorgesehene Nutzung freizuhalten. Hierfür eignen sich besonders elektronische Detektoren, die zugeparkte Liefer- und Ladezonen erkennen und melden. Gleichzeitig sollen die Daten über die Auslastung der Lieferzonen per Apps digital abrufbar sein, um dem Wirtschaftsverkehr in Echtzeit verfügbare Lade- und Lieferzonen anzuzeigen. Der Senat soll diese Lösung in einem innerstädtischen Pilotprojekt in einer besonders stark belasteten Geschäftsstraße erproben lassen.
- Das massive Kontroll- und Umsetzungsdefizit im Hinblick auf die Einhaltung geltenden Rechts muss beendet und die im Verkehr um sich greifende Regellosigkeit überwunden werden. Hierfür müssen die Ordnungsämter personell und technisch gestärkt werden, indem digitale Ressourcen zur Entlastung von arbeitsintensiven Prozessen genutzt werden und der Verkehrsüberwachungsdienst verstetigt wird.
- Es braucht zudem ein vereinfachtes Verfahren für die Anordnung des Umsetzens falsch geparkter Kraftfahrzeuge. Darüber hinaus muss das teils stundenlange Warten auf Abschleppdienste, während der ruhende Verkehr die Ver- oder Entsorgung blockiert, durch eine Erhöhung der Abschleppkapazitäten beendet werden.
- Die digitalen Möglichkeiten zur Verbesserung der Einhaltung des geltenden Rechts müssen genutzt werden, beispielsweise indem ScanCars unter Berücksichtigung der Datenschutzgesetze für die digitale Parkraumkontrolle oder die Freihaltung von Lieferzonen zugelassen werden.

- Um den Ver- und Entsorgungsverkehr zu gewährleisten, sind Straßen verstärkt von falsch geparkten Fahrzeugen freizuhalten. Auch die Einrichtung von Einbahnstraßen sowie die dauerhafte oder temporäre Abordnung von Parken am Fahrbahnrand sind zu prüfen, damit Fahrzeuge zur Müllentsorgung, Rettungswagen oder Einsatzfahrzeuge ungehindert zum Ziel kommen.
- Kreuzungsbereiche mit besonders engen Kurven für Großfahrzeuge müssen durch Anordnungen und bauliche Maßnahmen dauerhaft frei gehalten werden.
- Die Baustellenkoordination ist zu optimieren. Zum einen ist ein zentrales Baustellenmanagement unter Beteiligung der Bezirke, Landesunternehmen und Leitungsbetriebe einzuführen mit dem Ziel, notwendige Baumaßnahmen in einer Straße parallel durchzuführen und nicht mehrfach kurz nacheinander Straßen aufzureißen. Zum anderen sind Baumaßnahmen an verschiedenen Standorten nach Möglichkeit so zu koordinieren, dass zentrale, parallele Verkehrsachsen nicht gleichzeitig gesperrt sind und somit starke Einschränkungen des Wirtschaftsverkehrs sowie des ÖPNV unvermeidlich werden.

Schienen und Wasserwege für den Güterverkehr stärken

- Die Reaktivierung bestehender Schienen- und Hafeninfrastrukturen für den Wirtschaftsverkehr ist zu verstärken und die Erstellung eines umfangreichen und klimafreundlichen Güter- und Lieferverkehrskonzept ist für den gesamten Stadtraum mit Fokus auf Schiene und Wasserwege voranzutreiben.
- Neue Industriegebiete sind an das Schienennetz anzuschließen. Für bestehende Industriegebiete ist eine mögliche Schienenanbindung im Einvernehmen mit den ansässigen Unternehmen herzurichten. Dazu gehört prioritär die lange geforderte Realisierung des Regionalbahnhalts Buckower Chaussee und des S-Bahnhalts Kamenzer Damm in Tempelhof.
- Das gesamte Schienennetz ist zu elektrifizieren. Bestehende Bahnstrecken, die vom Güterverkehr genutzt werden oder werden könnten, wie die nicht von der S-Bahn genutzten Gleise des Berliner Rings oder des Berliner Außenrings, sind prioritär zu elektrifizieren.

Mikro-Depots und Güterverkehrszentren ausbauen

- Die Maßnahmen des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzeptes gilt es zügig umzusetzen.
- Der stadtverträgliche Umschlag von Sendungen und die Zustellung auf der „letzten Meile“ ist mit Lastenfahrrädern oder anderen emissionsfreien Fahrzeugen über zentrennahe Mikro-Depots voranzutreiben.
- Für die weitere Verbreitung des Mikro-Depot-Ansatzes sind gemeinsam mit den Unternehmen und Akteur*innen der Berliner Wirtschaft im gesamten Stadtgebiet neue Standortpotenziale und Ausbaumöglichkeiten im Rahmen eines landesweiten Konzepts für emissionsfreie und flächensparende Mikromobilität zu identifizieren und umzusetzen.
- Dabei muss das Land Berlin als Vorbild voranschreiten und diese Mobilitätshubs auf eigenen Flächen mit eigenen Gesellschaften realisieren. Die BEHALA leistet schon jetzt eine Pionierarbeit, die weiter ausgebaut werden muss. Auch andere landeseigene Gesellschaften müssen hier einen Beitrag leisten und eigene Flächenpotenziale zur Verfügung stellen.

- Die vorhandenen tri- und bimodalen Güterverkehrszentren sind weiterzuentwickeln, um die Straßen zu entlasten. Dabei sind auch Anreize zu etablieren, die eine stärkere Bündelung von Verkehren anstreben, beispielsweise indem Gewerbegebiete und Unternehmensstandorte nach Möglichkeit nicht mehr von einer Vielzahl von einzelnen Fahrzeugen angefahren werden, sondern vorab Lieferungen an Mobilitätshubs zusammengefasst werden.

LKWs mit Abbiegeassistenten sicherer machen

- Die Nachrüstung der landeseigenen Fahrzeugflotten und die der landeseigenen Unternehmen mit Abbiegeassistenten ist weiterhin vorzunehmen und zu finanzieren.
- Die Förderung von Unternehmen bei der Nachrüstung mit Abbiegeassistenten muss fortgesetzt werden. Zudem ist der Senat aufgefordert, eng mit der Berufsgenossenschaft und der Versicherungswirtschaft zusammenzuarbeiten, um Berufskraftfahrer*innen für die Besonderheiten des sicheren Fahrens in einer Großstadt zu sensibilisieren und weiterzubilden.

Umstieg auf Lastenräder und E-Mobility erleichtern

- Die Zunahme an großen und schweren Lastenrädern im gewerblichen Gütertransport für die Paket- und Lieferlogistik erfordert breite und durchgängig nutzbare Radwege an allen Hauptverkehrsstraßen, welche unter Beachtung der im Radverkehrsplan Berlin festgelegten Standards anzulegen sind.
- Für den Transport mit Lastenrädern braucht es ausreichend geeignete Abstellflächen neben den Radwegen. Die Freihaltung der Gehwege ist zu garantieren. Bei der Planung von Radabstellanlagen am Fahrbahnrand von Nebenstraßen sind Abstellflächen für Lastenrad-Lieferverkehr vorzusehen.
- An Supermarktparkplätzen und in Tiefgaragen sollten Lastenradparkplätze angeboten werden, um diesen Wettbewerbsvorteil aktiv zu nutzen.
- Um Unternehmen beim Umstieg auf nachhaltige Mobilitätsangebote zu unterstützen, ist die Förderung gewerblich genutzter Lastenräder wieder aufzunehmen. Die dafür bereitgestellten Finanzmittel sind zu nutzen.
- Die Förderung des Umstiegs auf emissionsfreie Wirtschaftsfahrzeuge im Rahmen des Förderprogramms WELMO ist fortzusetzen. Entsprechende Ladeinfrastrukturen mit Priorität für den Wirtschaftsverkehr sind beschleunigt auszubauen. Dies sollte insbesondere an den Betriebssitzen von Unternehmen erfolgen, die ihren Sitz in stark verdichteten innerstädtischen Kiezen haben und aufgrund begrenzter privater Abstellflächen auf Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum für ihre Wirtschaftsfahrzeuge angewiesen sind, beispielsweise Handwerksbetriebe.

Dem Abgeordnetenhaus ist erstmals zum 31. März 2025 und danach jährlich zu berichten.

Begründung

Der Wirtschaftsverkehr macht je nach Bezirk 30-50 Prozent des gesamten motorisierten Verkehrsaufkommens Berlins aus. Täglich müssen rund 1.100 Supermärkte und ca. 9.400 Gastronomiebetriebe beliefert werden; über 400.000 Pakete werden durch 2.500 Kurier-, Express- und Paketdienst (KEP)-Fahrzeuge zugestellt, Handwerker*innen müssen zu ihren Baustellen und unzählige Dienstleister*innen aller Art zu ihren Kund*innen.

Der Wirtschaftsverkehr in Berlin bedient sich heutzutage sämtlicher verfügbarer Verkehrsträger. Güter werden auf Wasserstraßen, der Schiene, der Straße, in der Luft und durch Rohrleitungen transportiert, wobei der Wirtschaftsverkehr auf der Straße in den letzten Jahren erheblich an Bedeutung zugenommen hat. Dies führt auf begrenztem Straßenraum natürlicherweise zu Nutzungskonflikten. Die begrenzten Liefer- und Ladezonen sowie das unzulässige Parken von Privatfahrzeugen auf diesen Flächen führen dazu, dass Lieferant*innen, KEP-Dienstleister*innen und Gewerbetreibende gezwungen sind, in zweiter Reihe zu halten. Dies hat negative Auswirkungen auf Sichtverhältnisse, beeinträchtigt den Busverkehr und erhöht das Unfallrisiko für Radfahrende, da diese gezwungen sind, in den Gegenverkehr auszuweichen. Um Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmer*innen zu verhindern, sind dringend zusätzliche Lade- und Lieferzonen erforderlich, die für Liefer- und Gewerbeverkehre genutzt werden können.

Wirtschaftsverkehr braucht Ressourcen und verursacht die gleichen Nebeneffekte wie andere Verkehre auch. Auch der Liefer- und Gewerbeverkehr muss den Anforderungen der Klimaneutralität gerecht werden. Daher ist es zu begrüßen, dass immer mehr Unternehmen auf nachhaltige Mobilitätslösungen wie Lastenradlogistik und E-Fahrzeuge setzen. Dafür sind sie auf entsprechende Infrastruktur angewiesen. Viele Unternehmen stellen stadtverträgliche Logistik- und Mobilitätsangebote bereit. Dieser wachsende Wirtschaftszweig der Hauptstadt muss gefördert statt verhindert werden.

Lastenfahrräder bieten eine emissionsfreie, nahezu geräuschlose und flexible Transportmöglichkeit, die insbesondere in Vierteln mit gemischter Wohn- und Gewerbenutzung ihre Vorteile voll entfaltet. Entsprechend breite und sichere Radwege sowie zielführende Lastenrad-Förderprogramme werden den Weg in eine klimaschonende Transportwirtschaft Berlins ermöglichen. Das E-Lastenrad als Alternative im städtischen Wirtschaftsverkehr besticht nicht nur durch seine Effizienz, sondern zudem durch die Möglichkeit, auch Fahrer*innen ohne KfZ-Führerschein einsetzen zu können. In Zeiten von Fachkräftemangel ein wesentlicher Vorteil.

Eine Studie der Akademie für aktive Mobilität der Universität Westminster zeigt, dass Lieferungen in 51 Prozent der Fälle effizienter mit Lastenfahrrädern erfolgen. Zusteller*innen mit Cargobikes sind in der Lage, direkte Routen ohne Umwege zu fahren. Etwaige Staus können vermieden werden. 60 Prozent der Kurier*innen sind somit schneller in Großstädten unterwegs als Lieferwagen, die häufig mit Diesel-Motoren ausgestattet sind.

Auch die Unterhaltskosten für Lastenräder stellen nur einen Bruchteil der Kosten dar, die für motorisierte Lieferwagen durch Anschaffung, Wartung und Instandhaltung anfallen. Durch den Umstieg auf Lastenräder können Unternehmen folglich massive wirtschaftliche Vorteile erzielen.

Zudem kann der CO₂-Ausstoß beim Umstieg von Lieferwagen mit Dieselantrieb auf Lastenräder um bis zu 90 Prozent gesenkt werden. Selbst der Umstieg von Elektro-Lieferwagen auf Lastenräder ermöglicht eine Reduzierung von rund 30 Prozent.

Neben der Reduzierung von Schadstoffen ermöglichen Lastenräder auch eine deutliche Lärmreduzierung. Davon profitiert nicht nur die Wirtschaft, sondern es profitieren auch alle Berliner*innen, die gerne in einer sauberen, ruhigen und sicheren Stadt leben möchten.

Um den Wirtschaftsverkehr stadtverträglich zu gestalten, sollen Güter, wo möglich, nicht mit LKWs, sondern auf der Schiene oder auf dem Wasser transportiert werden. Es gibt in Berlin bereits eine Vielzahl von Schienenverbindungen und Wasserstraßen, die durch Reaktivierung wieder dem Wirtschaftsverkehr nutzbar gemacht werden können. Damit wird die Belastung der Straßen reduziert und es bleibt mehr Platz für die Berliner*innen, die diese brauchen. Bei neuen Gewerbegebieten ist von Beginn an die Anbindung an das Schienennetz zu berücksichtigen, um nachhaltige Transportwege zu garantieren.

Auch die Elektrifizierung bestehender Schienenstrecken ist eine wichtige Voraussetzung zur Stärkung des klimafreundlichen schienengebundenen Wirtschaftsverkehrs und muss daher mit Priorität vorangetrieben werden.

Berlin, den 3. September 2024

Jarasch Graf Kapek Hassepaß Wapler
und die übrigen Mitglieder der Fraktion
Bündnis 90/Die Grünen