



Beschlusspapier der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Berliner Abgeordnetenhaus, 14.05.2022

DIE MOBILITÄTSWENDE IST NÖTIGER DENN JE! FÜR MEHR KLIMASCHUTZ, UNABHÄNGIGKEIT UND GERECHTIGKEIT

Der russische Angriffskrieg auf die Ukraine hat uns deutlich vor Augen geführt, wie abhängig Deutschland – und insbesondere Berlin – von fossilen Energiequellen aus undemokratischen Regimen ist. Fossile Energiequellen sind nicht nur schmutzig und schlecht für den Klimaschutz, sondern auch teuer und deshalb unsozial: Explodierende Energiepreise fossiler Energiequellen belasten zunehmend die Berliner*innen, da sie die verfügbare Kaufkraft schmälern und so gerade Personen mit niedrigem Einkommen weniger Geld zur Verfügung haben. Der Plan unseres Bundeswirtschaftsministers Robert Habeck, von russischem Rohöl bereits in den kommenden Tagen unabhängiger zu werden, ist deshalb ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Sowohl aus klimapolitischer als auch aus sozialpolitischer und sicherheitspolitischer Sicht muss das Ziel sein: Der gänzliche Ausstieg aus Fossilen und der Umstieg auf bezahlbare Erneuerbare Energien.

Heute rächt sich, dass Deutschland entgegen der Stimmen von Expert*innen den Ausstieg aus allen fossilen Energien in den letzten 15 Jahren nicht mit der nötigen Konsequenz vorangetrieben hat. Immer wieder verschleppten die letzten Bundesregierungen konsequentes Handeln. Viele Chancen, wie der Erhalt einer schlagkräftigen Wind- und Solarindustrie, verspielten sie leichtfertig – die Förderung des Umweltverbundes und der Umstieg auf Elektromobilität wurde viel zu lange blockiert.

Den Preis dafür zahlen wir alle bis heute: Mit unserer massiven Abhängigkeit von fossilen Energien aus Russland, aber auch finanziell durch explodierende Energiepreise. Zum Schutz der Berliner*innen haben wir bereits in der letzten Wahlperiode die Energieschuldenberatung gestärkt. Gerade bei Strom- und Gassperren brauchen wir schnell eine tragfähige Lösung für die Betroffenen.

Für uns ist der Umstieg auf Erneuerbare Energien daher nicht nur klimapolitisch sondern auch sozialpolitisch geboten. Erneuerbare Energien schützen das Klima, stärken unsere energiepolitische Unabhängigkeit und damit den Kampf für Menschenrechte gegenüber autokratischen Regimen. Sie entlasten ebenso die Berliner*innen finanziell, sodass mehr Geld im Portmonee bleibt und weniger Menschen in die Armut rutschen.

Bis heute wird der Ausstoß von CO₂ nicht angemessen bepreist. Das Einsparen von CO₂ im Alltag wird nicht belohnt. Das ist klimapolitisch falsch und sozial ungerecht. Um die Dekarbonisierung nicht nur effizient, sondern auch sozial gerecht zu gestalten und zu steuern, brauchen wir daher mehr entsprechende Ordnungspolitik, Planungssicherheit, klare Zielmarken und eine konsequente Umsetzung beschlossener Maßnahmen. Von steigenden Preisen sind die Menschen aber unterschiedlich hart getroffen. Es ist deswegen richtig, dass die Bundesregierung Entlastungen auf den Weg bringt. Diese müssen dabei sowohl sozialpolitisch als auch klimapolitische Wirkung entfalten. Eine solche ist insbesondere beim Tankrabatt nicht erkennbar. Der Senat soll sich auf Bundesebene dafür einsetzen, diesen durch zielgenauere Maßnahmen, etwa eine dauerhafte Erhöhung der Leistungen der sozialen Sicherungssysteme und des BAföGs oder eine spürbare Erhöhung der Regionalisierungsmittel, zu ergänzen.

In Berlin haben wir bereits vor fünf Jahren begonnen, die Weichen weg von fossilem Energieverbrauch hin zu mehr Erneuerbaren Energien zu stellen. Das Mobilitätsgesetz, das Solargesetz und die Novelle des Energiewendegesetzes waren wichtige Schritte, die wir kraftvoll gegen Widerstände durchgesetzt haben. Jetzt gilt es, diesen Weg mit aller Kraft fortzusetzen.

Neben dem Kohle- und Gasausstieg spielt hierbei der vollständige Ausstieg aus dem Erdöl die zentrale Rolle, denn Erdöl ist leider bis heute der wichtigste Energieträger Deutschlands. Es wird für die Herstellung von Benzin, Diesel und weiterer Kraftstoffe importiert. Russland hat 2021 fast 40 Prozent unseres verbrauchten Erdöls geliefert und war damit das wichtigste Lieferland Deutschlands. Noch im Jahre 2021 verbrannte Deutschland ganze 3.877 Petajoule (PJ) Erdöl; Erdgas folgte mit 3.258 PJ. Erneuerbaren Energien trugen lediglich 1.962 PJ zum Primärenergieverbrauch bei, was einem Anteil von rund 16 Prozent entspricht.

Vattenfall importiert als größter Lieferant bereits immer weniger Gas aus Russland; bei den Ölprodukten sieht es bisher noch anders aus: Bis zur Umsetzung der Planungen des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) bezieht Berlin seine Erdöl-Lieferungen so gut wie ausschließlich über eine Raffinerie in Schwedt. Diese gehört mehrheitlich der russischen Firma Rosneft, welche über die Pipeline Druschba (Freundschaft) gänzlich mit russischem Erdöl versorgt wird. Auch wenn wir es schaffen, diese Lieferung vollständig zu ersetzen, werden die Preise für das Öl dort deutlich steigen.

Ganz besonders groß ist die Abhängigkeit vom Öl in Deutschland und Berlin im Verkehrssektor: Insbesondere PKW, LKW und Busse fahren heute noch fast ausschließlich mit Motoren, die Kraftstoffe aus Öl verbrennen. Aber auch unsere Bahnen fahren auf den noch nicht elektrifizierten Strecken noch mit Diesel. Die Mobilitätswende ist daher für uns in Berlin ein Schlüsselprojekt, um uns von fossilen Ressourcen unabhängig zu machen und gleichzeitig unsere Klimaschutzziele zu erreichen.

Wir bauen Berlin aber auch um, damit die Menschen wieder mehr Raum zum Leben haben: Zu einer lebenswerten europäischen Hauptstadt, die für Menschen statt für Autos gestaltet wird. Eine Stadt, in der alle Menschen gut und sicher leben und mobil sein können; Aufenthaltsorte für junge und alte Menschen zum Treffen, Erholen, Kommunizieren und soziale Räume für alle: geschützt vor extremer Hitze, Lärm, Angst und Stress.

Um die Stadt lebensfreundlicher zu gestalten, braucht es deshalb bei der Mobilitätswende mehr als eine reine Antriebswende, bei der der Verbrennermotor durch einen batterieelektrischen Antrieb

ersetzt wird. Wir investieren in eine moderne Stadt, in der Menschen auch außerhalb der Berliner Ringbahn gut und gerne vom Auto auf den Umweltverbund umsteigen wollen. Daran werden wir als grüne Fraktion weiter mit voller Kraft arbeiten und dazu in den nächsten Jahren aus dem Abgeordnetenhaus heraus folgende, zentrale Säulen aufbauen:

Eine gerechte Verteilung der Flächen in der Stadt

Damit viele Menschen vom motorisierten Individualverkehr (MIV) in den Umweltverbund umsteigen, müssen wir umlenken: Weg von der jahrzehntelang autozentrierten Politik dieser Stadt hin zu einer gerechten Aufteilung des Raums. Wir benötigen Platz für verschiedene Mobilitätsarten, aber eben auch Orte zum Verweilen und zur gesellschaftlichen Teilhabe. Hierzu braucht es vor allem eine schnelle Umwidmung von Parkraum. Mit seinem Ziel, jeden vierten Parkplatz bis 2026 zu entsiegeln, ist der Bezirk Mitte hier Vorreiter für das gesamte Land. Und auch in Friedrichshain-Kreuzberg wird mit dem beispiellosen Modellprojekt „Parkplatzfreier Gräfekiez“ Parkraum umgewidmet. Da viele Planungen für Straßenbauprojekte, die jetzt erst umgesetzt werden, noch aus einer anderen Zeit stammen, wollen wir darüber hinaus alle Berliner Straßenbauprojekte noch einmal kritisch auf ihre Vereinbarkeit mit den Berliner Klimazielen überprüfen. An der Flaniermeile Friedrichstraße halten wir fest. Zur Vollendung des Projekts sollen die Fußgänger*innen im Zentrum der weiteren Planungen stehen, wofür wir zudem auch eine breite Beteiligung der Anwohner*innen und Nutzer*innen planen.

Mit dem verabschiedeten Radwegenetz und den geplanten Radschnellverbindungen werden wir in naher Zukunft Möglichkeiten schaffen, sich schneller und gesünder von A nach B zu bewegen als mit dem Auto. Gleichzeitig werden wir die Flächen für Fußgänger*innen erweitern und verbreitern: Vor allem für kurze Strecken muss ein sicheres und ausgedehntes Fußwegenetz fortan die bestmögliche Option des Vorankommens darstellen. Dem Mobilitätsgesetz entsprechend werden wir unsere Bezirke schnell darin befähigen, die beschlossenen Planer*innen-Stellen für Fußverkehr zu besetzen. Deshalb werden wir ausloten wie wir innerhalb des Tarifvertrages der Länder die Bedingungen gerade für Berufe, die zum Klimaschutz beitragen, verbessern und attraktiver machen können.

Beim Radwegenetz setzen wir darauf, unstrittige oder bereits geplante Strecken schnell zu realisieren. Dort, wo die Flächengerechtigkeit für Rad- und Fußverkehr bereits sichergestellt ist, werden wir den Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur vorantreiben. Diese darf jedoch nicht den Rad- und Fußverkehr beeinträchtigen, muss auf den angestrebten Modal Split für 2030 ausgerichtet sein und soll Sharing-Anbieter an ausgewiesenen Plätzen präferiert zur Verfügung stehen. Die stetige Erweiterung der (E-)Sharing-Angebote soll zudem die Anzahl des motorisierten Individualverkehrs und den dazu benötigten Parkraum weiter reduzieren. Die dadurch neu gewonnenen Flächen können von den Bezirken entsiegelt werden und so einen Beitrag für die Anpassung an den Klimawandel leisten. Dieser wertvolle neue Raum ermöglicht die Pflanzung von Bäumen, Büschen und Schwammgebieten für eine klimaresiliente Stadt und die Schaffung von sozialem Raum für eine gemeinwohlorientierte soziale Stadt.

Die Qualität sozialer Begegnungsorte im öffentlichen Raum wird durch so genannte Kiezblocks noch verbessert: Sie reduzieren nicht nur die Notwendigkeit versiegelter Fläche und den motorisierten Individualverkehr insgesamt, sondern tragen auch aktiv zur Verringerung von Lärm und Abgasen bei. Außerdem erhöhen sie nachweislich die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen, vor allem jedoch

die der Kleinsten und Schwachen. Sie bringen uns somit ein großes Stück näher an die Vision Zero – eine Stadt, in der kein Mensch mehr im Straßenverkehr getötet oder schwer verletzt wird.

Hierzu fordern wir zusätzlich die Einführung eines Verbandsklagerechts Verkehrssicherheit. Nur so können wir sicherstellen, dass allen, die sich fortbewegen, das gleiche Recht auf Sicherheit eingeräumt wird, unabhängig von Konto- bzw. Wissensstand aller Beteiligten.

Um die Sicherheit unserer Bürger*innen zu gewährleisten, braucht es klare Regeln, die kontrolliert und zeitnah geahndet werden. Als Koalition haben wir uns darauf verständigt, dass wir zügig die Zahl der Blitzer in Berlin um 60 Stück erhöhen. Ebenso wie die Erhöhung des Personals in der Bußgeldstelle, sind dies Investitionen in einen sichereren Straßenverkehr, die sich in kurzer Zeit nicht nur gerechnet haben werden, sondern langfristig Einnahmen für weitere Sicherheitsprojekte garantieren. Dem Koalitionsvertrag entsprechend, werden wir die Finanzierung des ÖPNV stärken und neben den Ticketeinnahmen und dem Landeszuschuss eine dritte Einnahmequelle schaffen. Hierzu werden wir die Kurzzeitparktarife um je einen Euro und bis spätestens 2023 das Anwohner*innen-Parken auf 120 Euro im Jahr erhöhen sowie bis 2024 ein verpflichtendes Gästeticket für alle Berlin-Gäste einführen. Wir werden dabei sicherstellen, dass die Mehreinnahmen für schnell wirksame Verbesserungen der ÖPNV-Anbindungen – insbesondere außerhalb der Berliner Ringbahn – wirksam werden. Darüber hinaus werden wir in Zukunft die Höhe der Gebühren für das Parken regelmäßig überprüfen.

Die Parkraumbewirtschaftung (PRBW) wollen wir vereinfachen und flächendeckend ausweisen. In diesem Sinne werden wir prüfen, wie eine digitale PRBW eingeführt werden kann und diese gegebenenfalls im Mobilitätsgesetz verankern. Wer illegal parkt, wird durch digitale Kontrollen zuverlässig erwischt. Kontrollen können häufiger durchgeführt werden, da hierfür deutlich weniger Personal benötigt wird. Falschparker*innen können so perspektivisch konsequenter überführt werden und Überwege und Gefahrenstellen freigeräumt werden. Dabei werden wir für ein hohes Maß an Datenschutz (vor allem durch Umsetzung von privacy by design und default) und ein Verbot für die Verwendung der Daten durch Strafverfolgungsbehörden Sorge tragen. Darüber hinaus wollen wir prüfen, ob es neben Kontrollfahrzeugen und -personal auch möglich ist, Falschparken auf Busspuren – wie in New York – kameragestützt aus unseren Linienbussen heraus direkt zu ahnden. Diese Maßnahmen machen unsere Straßen sicherer.

Auch wenn wir uns bei den Koalitionsverhandlungen nicht mit dieser Idee durchsetzen konnten, halten wir als Fraktion an einer CO₂-Maut fest: für die Fahrt mit dem Auto innerhalb des S-Bahn-Rings wird eine Maut fällig, die höher wird, je mehr CO₂ emittiert wird. So können die Kosten im Straßenverkehr gerecht verteilt werden. Darüber hinaus wird die CO₂-Maut den motorisierten Individualverkehr schnell und effektiv reduzieren und dabei helfen, die Klimaziele Berlins zu erreichen und langfristig soziale, finanzielle und gesundheitliche Gerechtigkeit unter allen Anwohner*innen und Verkehrsteilnehmer*innen in unserer Stadt herzustellen.

Unser Ziel bleibt die Einführung einer Zero-Emission-Zone bis spätestens 2030 und, wenn rechtlich möglich, deren Beschluss noch in dieser Legislaturperiode. Nur, wenn wir den Berliner*innen aktiv kommunizieren, ab wann es wirtschaftlich unsinnig wird ein Auto mit Verbrennungsmotor anzuschaffen, nehmen wir die Menschen dieser Stadt bei der Verkehrswende mit und geben ihnen finanzielle Sicherheit und Planbarkeit.

ÖPNV-Offensive

Durch den Nahverkehrsplan 19-23 (NVP) mit seinen über 28 Mrd. Euro Investitionen und das Schieneninfrastrukturprojekt i2030 zwischen Berlin und Brandenburg haben wir bereits jetzt das größte Investitions- und Maßnahmenpaket für den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) jemals geschnürt. Wir werden die Wagenzahlen bei U-Bahn, S-Bahn und Tram um bis zu 40 Prozent erhöhen und die Netze ausweiten und schließen. Wir werden die Verbindungen nach und von Brandenburg verbessern und unsere Busflotte wird ab 2030 ausschließlich elektrisch fahren. Außerdem sind wir dem Ziel der flächendeckenden Barrierefreiheit mit dem Nahverkehrsplan einen großen Schritt näher gekommen, konnten Preise stabil halten und neue, sozial gerechte Tarife einführen. Durch neue Fahrradabstellanlagen sowie die Einführung von Notfallmeldesystemen und die Erhöhung von Bahnhofswachen und Personal in der Bahn arbeiten wir außerdem durchweg an der Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit auf den Berliner Bahnhöfen.

Ergänzend zur bundesweiten Einführung des „9 für 90“-Tickets wollen wir weitergehende Angebote für Abo-Kund*innen schaffen. Unser Ziel ist es, das Jahresabo attraktiver zu gestalten. Dies kann beispielsweise eine erweiterte Personenmitnahme, das Fahren am Wochenende im Tarifbereich C oder eine kostenlose Radmitnahme mit einschließen.

Unser langfristiges Ziel ist die Einführung eines Multi-Mobilitäts-Tickets: Nach dem Prinzip des „One ride – One pay“ soll hier im Monatsabo die Nutzung von Sharing- und Taxiangeboten im ÖPNV-Ticket inbegriffen sein. Hierzu wird auch der Rufbus zählen, den wir in Teilen von Lichtenberg, Marzahn-Hellersdorf und Treptow-Köpenick einführen werden. Doch dies reicht uns noch lange nicht. Wir wollen noch mit diesem Doppelhaushalt das Gebiet des Rufbusses zum bereits Ausgeschriebenen deutlich ausweiten. Denn wir wollen, dass die Verkehrswende schnell auch bei den Menschen in den Außenbezirken ankommt.

Die Mittel des Bundes für das „9 für 90“-Ticket müssen aber zusätzlich kommen und dürfen nicht mit den Regionalisierungsmitteln verrechnet werden. Auch brauchen wir den im Ampel-Koalitionsvertrag festgelegten weiteren Aufwuchs der Regionalisierungsmittel, damit wir mehr Regional- und S-Bahnen fahren lassen können.

Vor dem Hintergrund dieser Anstrengungen zur Dekarbonisierung des Berliner Verkehrssystems werden wir uns dafür einsetzen, bei der Umsetzung des novellierten Berliner Klimaschutzgesetzes die Sektorziele im Verkehrsbereich möglichst ambitioniert zu setzen. Nur mit spürbaren CO₂-Einsparungen beim Verkehr sind die Berliner Klimaziele erreichbar.

Bezirke und Verwaltung bei der Verkehrswende unterstützen

Die Verwaltung spielt eine zentrale Rolle bei der Verkehrswende: Flächenentsiegelung, Anwohner*innen-Parken, Verkehrsüberwachung, Fußwegplanung – all diese Aufgaben hin zu einem ölfreien und klimafreundlichen Berlin werden wir nur gemeinsam mit und in den Bezirken angehen können. Wir sind uns daher bewusst, dass ein großer Teil unserer Bemühungen hin zu einem modernen und resilienten Berlin in die Stärkung der Arbeit und Ressourcen unserer zwölf Bezirke fließen muss.

Radwegebau ist heute ein langwieriger Prozess. Durch eine Änderung des Gesetzes über die Zuständigkeiten in der Allgemeinen Berliner Verwaltung wollen wir das endlich ändern – damit werden wir noch dieses Jahr beginnen. Für ein schnelles Vorankommen soll es in Zukunft eine eindeutige Aufteilung der Verantwortlichkeiten für den Bau auf Nebenstraßen (Bezirke) und Hauptstraßen (Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz) geben.

Kurzfristig wollen wir die „Klimaberufe“ in den Bezirken stärken, indem wir innerhalb des Tarifvertrags des Öffentlichen Dienstes der Länder Wege finden, um eine angemessene Entlohnung der wichtigen Arbeit dieser Mitarbeiter*innen zu gewährleisten. Außerdem werden wir in den Bezirken mit gutem Beispiel vorangehen und die Fuhrparke der Straßen- und Grünflächenämter, der Ordnungsämter, aber auch der Forsten (Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz) und der Polizei und Feuerwehr (Senatsverwaltung für Inneres, Digitales und Sport) elektrifizieren und ein größeres Angebot an Dienstfahrrädern machen.