

## **Stellungnahme des ADFC Berlin zum Entwurf Luftreinhalteplan, 2. Fortschreibung**

**31.5.2019**

Mit dem vorgelegten Entwurf der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Berlin werden die Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität aus der 1. Fortschreibung aktualisiert und weiterentwickelt.

Der ADFC Berlin begrüßt grundsätzlich die Ausrichtung der vorgelegten Maßnahmen an der Stärkung des Umweltverbundes und der Reduzierung des motorisierten Verkehrs.

Zu den vorgeschlagenen Maßnahmenpaketen bringen wir folgende Ergänzungen ein:

### **Maßnahmenpaket 1: Saubere Fahrzeuge für den Berliner Stadtverkehr**

- 1) M 1.3 / M 1.4 Saubere Kommunalfahrzeuge: Die Nachrüstung und die Beschaffung von leichten Kommunalfahrzeugen bzw. im öffentlichen Fuhrpark ist begrüßenswert. In vielen Bereichen (z.B. bei der Pflege von vielen Grünflächen) ist jedoch der Einsatz von Fahrzeugen aus Transportgründen nur bedingt notwendig. Hier sollte eine bevorzugte Umstellung auf (E-)Lastenräder erfolgen, die auch den Vorteil bieten, weniger befestigte Flächen zu benötigen.

### **Maßnahmenpaket 2: Förderung ÖPNV**

- 1) M 2.2 ÖPNV – Tarifierpassungen: Wir schlagen vor das Tarifsysteem insgesamt zu vereinfachen und den Ticket Preis zu reduzieren sowie die Kopplung mit dem Radverkehr zu stärken. Dies kann nach dem Beispiel Wiens mit einem 1€/d-Ticket mit einem ermäßigten Ticket für das Fahrrad erfolgen. Durch diese Maßnahme wird die Attraktivität des ÖPNV erhöht und eine Verlagerung von fossilem Verkehr auf ÖPNV erreicht. In der Konsequenz wird die Luft signifikant sauberer.
- 2) M2.3 ÖPNV – Angebotsausweitung: Um die Verdichtung der Takte im Busverkehr zu ermöglichen und um eine klare Regelung für alle Verkehrsteilnehmer zu schaffen, ist es notwendig, die Busspuren berlinweit einheitlich als Umweltspur 24 h/d und 7 d/w zu kennzeichnen und freizuhalten. Die Ausnahmeregelungen für Parkzonen sind abzuschaffen.

### Maßnahmenpaket 3: Förderung des Fuß- und Radverkehrs

- 1) M 3.1 Sichere Radverkehrsanlagen – Verbesserungen im Bestand: Die deutlichere Sichtbarkeit von Radverkehrsanlagen durch Grünfärbung kann ein Baustein zur Verbesserung sein. Doch zeigen unsere Erfahrungen im Alltagsverkehr, dass eine Einfärbung nur bedingt zur Freihaltung von Radverkehrsanlagen führen. Eine deutliche Intensivierung der Überwachung durch Polizei und Ordnungsämter, einer dafür notwendigen Aufstockung des Personals, sowie einer konsequenteren Anwendung des geltenden Straßenverkehrsrechts durch vermehrtes Umsetzen von den Radverkehr behindernden und gefährdenden Fahrzeugen ist erforderlich. Eine deutliche Verbesserung der Sicherheit wird durch die (bauliche) Trennung der Verkehrsmittel erzielt. Gleichzeitig kann die dadurch zu erzielende Erhöhung des Radverkehrs dazu dienen, Durchfahrtsverbote wegen zu hoher NO<sub>2</sub>-Belastung zu vermeiden.  
Deshalb schlagen wir vor, an geeigneten Straßenabschnitten wie zum Beispiel der Silbersteinstraße oder der Brückenstraße kurzfristig geschützte Radstreifen mittels Leitboys, Barken o.a. geeigneter Mittel im Rahmen eines Verkehrsversuches einzurichten.  
Die kurzfristige Einrichtung von geschützten Radstreifen soll ebenfalls an geeigneten Straßenabschnitten bei denen keine streckenbezogenen Maßnahmen geplant sind und der Zielwert gem. des Verwaltungsgerichtes Berlin überschritten wurde, erfolgen. In Frage kommt beispielsweise die Beusselstraße zwischen Siemensstraße und Turmstraße/Kaiserin-Augusta-Allee.
- 2) M 3.5 Förderprogramm Lastenräder: Wir begrüßen die Fortführung des Förderprogramms für Lastenräder und die Erhöhung der bereitgestellten Mittel. Allerdings sehen wir mit der derzeitigen Formulierung der Maßnahme die Verstetigung über die Laufzeit des Luftreinhalteplans nicht gewährleistet. Auch sollte ein Vorschlag für das Gesamtvolumen der Finanzierung über die Laufzeit des Luftreinhalteplans hier erfolgen (z.B. 500.000 €/a).
- 3) Sonstiges:  
Um den Fahrradverkehr zu attraktivieren, sind die Lichtsignalanlagen (LSA) für den gleichmäßigen Verkehrsfluss des Radverkehrs zu schalten. Dabei ist immer darauf zu achten, dass die Schaltung prioritär für den Umweltverbund erfolgt. Dies gilt insbesondere für nahe beieinanderliegende LSA, wo der Radverkehr am Ende der auf den Kfz-Verkehr zugeschnittenen „grünen Welle“ unnötig ausgebremst wird. Eine Priorität des MIV bei der Schaltung von LSA ist zu vermeiden.  
Bei der Einrichtung von temporären Einbahnstraßen ist ein Zweirichtungsverkehr für Fahrräder zu gewährleisten. Ebenfalls ist die Freigabe von temporären Busspuren für den Radverkehr sicherzustellen.  
Um die quantitativen Minderungsanteile durch Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr besser zuzuordnen, sollte das Maßnahmenpaket in zwei Pakete (Fußverkehr, Radverkehr) aufgeteilt werden.  
Öffentlichkeitsarbeit:  
Sowohl bei den Maßnahmen zur Senkung des emissionsemittierenden Wirtschaftsverkehrs als auch des MIV ist zur Verbreitung und steigenden Akzeptanz der Maßnahmen eine professionelle Marketingkampagne sinnvoll. Ein auf die Alters- und Nutzergruppen zugeschnittenes, professionelles, freches Marketing über alle Kanäle soll das Fahrrad als ein Verkehrsmittel der ersten Wahl in das Bewusstsein

der Bürger rücken. Beispiel hierfür ist die erfolgreiche, selbstironische Imagekampagne der BVG, die übliche Klischees vermeidet. Ein ähnlich hoher Jahresetat ist vom Land Berlin vorzusehen. Teil des Berliner Etat für das Selbstmarketing könnte hinzugezogen werden.

Zu den beiden folgenden Maßnahmenpaketen ist zu sagen, dass eine Verminderung der Luftschadstoffe durch die weitere Verlagerung des derzeitigen Verkehrs auf emissionsfreie Verkehrsmittel nur gelingen kann, wenn eine konsequente Einschränkung der emissionserzeugenden Verkehrsmittel erfolgt.

#### **Maßnahmenpaket 4: Parkraumbewirtschaftung**

Die großflächige Parkraumbewirtschaftung leistet einen großen Beitrag zur Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte durch den resultierenden signifikanter Rückgang des Pkw-Verkehrs im gesamten Straßennetz Berlins.

- 1) M 4 Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung innerhalb des S-Bahn-Rings: Wir begrüßen die vorgesehene Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung innerhalb des S-Bahn-Ringes. Allerdings sollte die Ausweitung nicht den Bezirken überlassen werden, sondern wie in der Koalitionsvereinbarung festgehalten, durch eine zentrale Steuerung der Senatsverwaltung erfolgen. Der im Text genannte Passus „der für eine Bewirtschaftung geeigneten Flächen“ ist zu streichen.  
Die Parkraumbewirtschaftung soll flächendeckend zu 100% im S-Bahnring bis 2020 erfolgen.  
Für ausgewählte Gebiete außerhalb des S-Bahnringes soll ebenfalls eine Parkraumbewirtschaftung bis 2021 eingeführt werden.
- 2) Bei der Parkraumbewirtschaftung ist auch das Instrument „Bewohnerparken“ mit Ausnahme von Geschäftsstraßen anzuwenden. Hierfür sind die Gebühren auf den vom Bund vorgegebenen Höchstsatz festzusetzen.
- 3) Die Gebühren für das Kurzzeitparken sind regelmäßig, aber spätestens nach 2 Jahren an die Inflationsrate anzupassen. Für 2019 sollte aufgrund der jahrelangen Preisstabilität eine Gebührenerhebung mit durchschnittlich mindestens 40 % erfolgen. Gleichzeitig sollte sich Berlin beim Bund dafür einsetzen, dass die Ahndung von Verstößen gegen die Parkregelungen im Bußgeldkatalog deutlich erhöht wird, damit eine ausreichende Abschreckungswirkung im Vergleich zu den Parkgebühren erzielt wird.
- 4) Vor der Einrichtung der bewirtschafteten Flächen ist prioritär die Umwandlung zu Radverkehrsanlagen, Abstellanlagen für Fahrräder oder die Anlage von Grünstreifen bzw. größere Baumscheiben zu prüfen.
- 5) Angesichts des großen Flächenbedarfs parkender PKWs und vor allem zur notwendigen Reduktion der PKWs zur Erreichung der Luftqualitätsgrenzwerte muss eine Reduktion der Autoparkplätze im öffentlichen Raum erreicht werden. Der durch die Reduzierung von Parkflächen zurückgewonnene Raum kann für andere Nutzungsformen (Aufenthaltsräume, Fußverkehr, ..) sinnvoll eingesetzt werden und ist in vielen Fällen sogar Voraussetzung zur Stärkung des Umweltverbundes (z.B. Bau von sicheren Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen) Der größte Spielraum für diese sinnvolle Gestaltung steht dem Land und den Bezirken bei der Gestaltung und Umgestaltung des öffentlichen Raumes (etwa bei Straßenbaumaßnahmen) zur Verfügung.

## **Begrenzung des fließenden motorisierten Individualverkehr (MIV) – derzeit nicht in Maßnahmenpaketen enthalten**

In der vorliegenden Fortschreibung ist eine Begrenzung des fließenden motorisierten Individualverkehrs bislang nicht enthalten. Dabei ist eine Begrenzung des MIV zwingend erforderlich, um den Erfolg der anderen Maßnahmenpakete nicht zu gefährden. Von daher führen wir im folgenden die notwendigen Maßnahmen auf.

- 1) Maßnahme 2.11 – Verstetigung des Verkehrsflusses (Übernahme aus 1. Fortschreibung): Überholvorgänge und unterschiedliche Geschwindigkeiten auf mehrspurigen Straßen behindern den gleichmäßigen Verkehrsfluss und sorgen für höhere Emissionen bei Luftschadstoffen. Um diesen zu verstetigen und gleichzeitig die Verkehrssicherheit zu erhöhen, ist durch die Wegnahme einer Spur je Richtung (bei 4-spurigen Straßen in Zweirichtungsverkehr) der Verkehrsfluss zu verlangsamen und zu verstetigen.
- 2) Maßnahme 2.12 – Stadtverträgliche Geschwindigkeit auf Hauptstraßen (Übernahme aus 1. Fortschreibung): Eine stadt- bzw. menschenverträgliche Geschwindigkeit ist 30 km/h. Diese Höchstgeschwindigkeit sollte von daher nicht nur im Nebenstraßennetz, sondern auch auf Hauptstraßen gelten. Bei dieser Geschwindigkeit ist sowohl die Vermeidung von Emissionen als auch die Verkehrssicherheit am größten. Im Gegensatz zu heute ist Tempo 30 nicht als Einzelfall mit entsprechender Einzelfallprüfung, sondern als Regelfall anzuwenden. Eine höhere Geschwindigkeit als 30 km/h ist dagegen nur in Ausnahmefällen mit Einzelfallprüfung zuzulassen.
- 3) Die im Entwurf unter M 7.2.3 diskutierten einzelnen Durchfahrtsbeschränkungen sind unter dem Gesichtspunkt einer verkehrssparenden Raumentwicklung zu Block- bzw. Quartierskonzepten weiterzuentwickeln, die konsequent autoarm gestaltet sind (Bsp. Superblock-Konzept aus Barcelona).
- 4) Eine Verlagerung des Pendlerverkehrs zum ÖPNV und Radverkehr kann durch die Einführung einer City-Maut unterstützt werden. Die Gebühren sollten nach Hubraum gestaffelt sein.
- 5) In Berlin werden zur Zeit neue Mobilitätsdienstleistungen (Ride Pooling / Ride Sharing) erprobt. Dies begrüßen wir grundsätzlich. Erfahrungen aus anderen Ländern zeigen, dass diese Mobilitätsdienstleistungen zu einer Erhöhung des innerstädtischen Verkehrs führen können.  
Daher brauchen wir in Berlin eine regulierte Einführung dieser Mobilitätsdienstleistungen durch zum Beispiel eine direkte Kopplung bei der Flotteneinführung mit dem Abbau der zugelassenen privaten PKW.  
Es darf zu keine Kanibalisierung von ÖPNV- und Rad- und Fußgängerverkehr kommen.
- 6) Fahrverbote für Diesel-Pkw mit Schadstoffklasse E5 (oder schlechter). Von diesem Fahrverbot wären nur wenige PKWs betroffen, hat aber ein hohes Minderungspotential.

## **Maßnahmenpaket 5: Mobilitätsmanagement und Logistik**

- 1) M 5.1 Mobilitäts-Stationen (Mobilitätshubs): Die derzeit als Pilotprojekt konzipierten Mobi-Hubs sollen berlinweit auf mind. 1 Projekt pro Bezirk bis 2021 ausgeweitet werden. Dabei muss eine direkte Kopplung bei der Einführung der Angebote mit dem Abbau von privaten Pkws erreicht werden. Außerdem sollte die Einführung mit geeigneten Angeboten der aktivierenden Information und Beteiligung begleitet werden. Eine gezielte Ansprache und die Generierung von Vorteilen beim Mitmachen sind für den Erfolg unabdingbar.
- 2) Für die Verkehrswende im gewerblichen Bereich ist ein weitgehendes Umdenken und Umstrukturieren der Logistik nötig. Hierzu ist es nötig, schnell neue und altbewährte Konzepte auf die Straße zu bringen, die nicht auf LKW/leichte Nutzfahrzeuge mit Verbrennern angewiesen sind. Es muss eine Reduktion des fossilen Wirtschaftsverkehrs durch die gezielte Förderung von alternativen, intermodalen Logistikkonzepten erreicht werden.

## **Maßnahmenpaket 9: Raum-, Stadt- und Landschaftsplanung**

### **Flankierende nicht-investive Maßnahmen**

- 1) M 9.3 Stadt der kurzen Wege: Wir begrüßen eine konsequente Umsetzung der Siedlungsplanung an dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“. Die Vermeidung von Verkehr hat das höchste Potential Emissionen im Urbanen Raum zu reduzieren. Die beschriebene Zielsetzung sollte durch die Erhaltung bzw. Schaffung von Freiflächen zur wohnungsnahen Erholung sowie als stadtweites Netz zur Gewährleistung der Frischluftschneisen ergänzt werden. Die Stadt der kurzen Wege und Freiflächen reduzieren den Verkehr und tragen dadurch zur Verbesserung der Luftqualität bei.

### **Weitere Anmerkungen**

- 1) Messung Luftqualität (Erhebung Datenbasis): Die erhobenen Daten sind für die qualitativen Aussagen, insbesondere für einige besonders gefährdete Nutzergruppen, nicht ausreichend. Gerade in der Höhe von Kinderrädern und –anhängern sowie Mobilitätshilfen für Senioren und Behinderten ist die Belastung durch Luftschadstoffe aus dem Straßenverkehr höher als bei der offiziellen Messhöhe. Auch die schon durchgeführten Messfahrten mittels Pkw bilden die Belastung nur bedingt ab. Von daher schlagen wir die Erhebung von Daten mittels mobiler Kleinstmessstellen auf der Messhöhe von Kinderrädern als zusätzlichen Indikator vor.