

Presseinformation

Stellungnahme zu den 2. Berliner Mobilitätsgesprächen: Absurdes 10-Punkte-Papier, dass Bürger für dumm verkauft

Berlin, 18. Januar 2018. Das heute beschlossene Papier des Regierenden Bürgermeisters über ein kurzfristiges Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Luftreinheit und Vermeidung von Fahrverboten wird der Realität nicht gerecht. Kosmetische Korrekturen verschleiern den massiven Umbaubedarf und machen Fahrverbote unausweichlich. Die Initiative Clevere Städte nimmt die Fakten auseinander und fordert wirksame und kurzfristige Maßnahmen, um die Vergiftung der Bürger Berlins zu vermeiden.

Die heute veröffentlichten 10 Punkte sind alles sinnvolle Maßnahmen, aber kaum eine wird der Dimension gerecht. Entweder sind die konkreten Zeiträume oder quantitativen Ziele nicht genannt oder sie entsprechen nicht dem bestehenden Bestand und damit der Problemgröße.

„Die Maßnahmen sind kosmetisch klein sind und werden der Realität von Verkehr nicht gerecht wird. Dieses absurde 10-Punkte-Papier verkauft Richter und Bürger für dumm, da es wenig schnell greifbare Maßnahmen enthält. Wer Fahrverbote unumgänglich machen will, muss massiv Verkehre aufs das Fahrrad verlagern und dafür schnellstens die Voraussetzungen schaffen“, sagt Heinrich Strößenreuther, Initiative Clevere Städte.

Im Folgenden wird zu den 10 Punkten fachlich Stellung genommen:

1. **Taxi-Programm:** Berlin hat knapp 8000 Taxis. Die 5 Mio. Euro zur Verfügung gestellten reichen gerade für die Verschrottung von 2000 Taxis. Fraglich ist auch, ob die Taxiunternehmen überhaupt den Löwenanteil eines Neupreises schultern können. (Quelle: <https://www.berliner-zeitung.de/berlin/verkehr/noch-nie-gab-es-in-berlin-so-viele-taxis-23670514>).
2. **Förderprogramm „Wirtschaftsnahe Elektromobilität“:** Keine Aussagen zu Förderhöhe, konkreten Zielen und Quantitäten und Zeithorizonten. Der Beitrag zur Grenzwerteinhaltung ist nicht ersichtlich.
3. **Umstellung der Landesflotten auf E-Mobilität:** Begrüßenswert sind die neuen und ehrgeizigen Beschaffungsvorschriften. Allerdings sind die Zeitpfade und Flottengrößen der relevante Hebel: 30 neue E-Busse von 1.300 Bussen (2%) sind ein Tropfen auf den heißen Stein. E-Busse gibt es ab 700.000 €, hieße 900 Mio. Euro für die Gesamtumstellung aller BVG-Busse. Diese Mittel sind nirgendwo eingeplant. Abgesehen davon, dass es noch keine E-Gelenkbusse und Doppeldecker gibt. (Quelle: <http://unternehmen.bvg.de/de/Unternehmen/Profil/Bus>).
4. **Nachrüstungsangebote:** Hier sind einige Fortschritte erkennbar, insbesondere bei der BVG. Zu den Umrüstungszeitpfaden der anderen Berliner Betriebe ist wenig gesagt, für den Wirtschaftsverkehr wird man sich für Förderprogramme auf Bundesebene einsetzen, also ebenfalls kurzfristig nichts erreichen.
5. **Ausbau der Ladeinfrastruktur:** 1000 zusätzliche Ladepunkte sollen kurzfristig errichtet werden, macht dann 1600 Ladepunkte. Für 1,2 Mio. Pkws in Berlin besteht dann eine Kapazität für 1,4% der Pkw-Flotte. (Quelle: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/255179/umfrage/bestand-an-pkw-in-berlin/>).
6. **Maßnahmen in besonders belasteten Gebieten:** An fünf Hauptstraßen von 1.600 km Hauptstraßen soll Tempo 30 geprüft werden, alle anderen Aussagen sind Absichtsbekundungen ohne konkrete Angaben über Zeitpunkte. Die schnelle und konkrete Ausweisung von Radwegen im 1000-Meter-Umkreis der Messstellen unterbleibt: Diese schnellste und kostengünstigste Maßnahme, die selbst die IHK Berlin fordert, ist nicht konkret zugesagt (https://www.ihk-berlin.de/presse/Zeitschrift_Berliner_Wirtschaft/BERLINER_WIRTSCHAFT_Archiv/BERLINER_WIRTSCHAFT_2017/berliner-wirtschaft-12-2017/gezielte-aktionen-fuer-gute-luft/3916404).
7. **Erhöhung der Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs:** Die weitere Subventionierung der Jobtickets lockt sicherlich Nachfrage: Das Problem ist eher, dass heute schon die Peak-Kapazitäten nicht mehr ausreichen. Nennenswerte Kapazitätsausweitungen sind bestenfalls mittelfristig (fünf Jahre) realisierbar.

8. **Förderung des Radverkehrs:** 2017 ist kein einziger Radweg in neuer sicherer, attraktiver und verhandelter Qualität in Betrieb genommen worden. Konkrete Zahlen, wie viele Hauptstraßen Ende 2018 oder Ende 2019 sichere Radwege haben werden, sind nicht genannt.
9. **Car-Sharing elektrifizieren:** In Berlin sind 3000 Carsharing-Fahrzeuge im Einsatz: Das entspricht 0,25% des Pkw-Bestandes. Selbst wenn diese irgendwann elektrifiziert sind, ändert das nichts an der Gesamtsituation.
10. **Bundespolitische Initiativen des Landes Berlin:** Diese Initiativen sind auf jeden Fall sinnvoll – allerdings zeigen die bisherigen Reaktionen der Automobilindustrie und des Bundes, dass hier ebenfalls wenig kurz- bis mittelfristig zu erwarten sein wird.

Ein solides Papier müsste mit klaren quantitativen Zielen und Handlungspfaden aufzeigen, wie in den nächsten 12 Monaten die Grenzwertüberschreitungen abgestellt werden.

„Wer für Smart City steht, sollte auch das Handwerkszeug beherrschen: SMARTe Ziele sind spezifisch, messbar, angemessen, realisierbar und terminiert. Der Senat sollte hier sich hier das kleine 1x1 von Management aus der Wirtschaft anschauen“, erläutert Ströbenreuther die vielen weich formulierten Maßnahmen.

Weitere Informationen:

Link zur Pressemitteilung des Regierenden Bürgermeisters/der Senatskanzlei zu dem Maßnahmenpaket gegen Fahrverbote:

<https://www.berlin.de/rbmskzl/aktuelles/pressemitteilungen/2018/pressemitteilung.666959.php>

Link zu dem 10-Punkte-Maßnahmenpapier des Regierenden Bürgermeisters:

https://www.berlin.de/rbmskzl/assets/aktuelles/2018/januar/2018-01-18-ergebnispapier-zweites-mobilitaetsgesprach_final_final.pdf

Link zu SMARTen Zielen als Handwerkszeuge für erfolgreiche Smart Citys:

[https://de.wikipedia.org/wiki/SMART_\(Projektmanagement\)](https://de.wikipedia.org/wiki/SMART_(Projektmanagement))

Tweet mit direkten Kommentaren zu den 10 Punkten:

<https://twitter.com/wegeheld/status/953944740214525952>

Ansprechpartner für die Presse: Initiative Clevere Städte, Heinrich Ströbenreuther, 0160 – 9744 2395, presse@clevere-staedte.de, www.clevere-staedte.de

Über die Initiative Clevere Städte: Mit App, Web und Crowd sowie Studien, Kampagnen und (Probono)-Projekten und Studien setzen wir uns als Radverkehrsexperten und politischer Think Tank für attraktive, lebenswertere und klimafreundliche Städte und für smarte Alternativen zu Fahrverboten ein. Die Initiative, rechtlich abgesichert über die Agentur für clevere Städte, hat ihren Sitz in Berlin und ist gemeinwohlorientiert. Die Initiative wurde gegründet von Heinrich Ströbenreuther (50), der seit 20 Jahren zu Verkehrs- und Nachhaltigkeitsfragen im Bundestag, bei Greenpeace und der Deutschen Bahn arbeitete und hauptberuflich als Interims-Geschäftsführer/Berater rund um die Verkehrswende tätig ist; er hat 2015 die Initiative Volksentscheid Fahrrad gestartet, die den Anstoß zu Deutschlands erstem Radverkehrs- und Mobilitätsgesetz gab.