

**Ergebnisse des 2. Berliner Mobilitätsgesprächs des Regierenden
Bürgermeisters über ein kurzfristiges Maßnahmenpaket zur Verbesserung der
Luftreinheit und Vermeidung von Fahrverboten**

Wirtschaft, Wissenschaft, Gewerkschaften, Bezirke und Senat bekennen sich zu gemeinsamen Anstrengungen, um die NO₂-Belastung zum Schutz der Gesundheit der Berlinerinnen und Berliner zu reduzieren und die Klima- und Umweltziele des Landes zu erreichen. Dafür verständigen sich die Partnerinnen und Partner auf ein kurzfristiges Maßnahmenpaket, das schnellstmöglich umgesetzt und die Stickoxidbelastung in der Stadt signifikant senken wird, was dazu führt, dass damit auch Fahrverbote für Dieselfahrzeuge vermieden werden.

Die Ergebnisse der beiden „Dieselgipfel“ auf Bundesebene reichen bisher nicht aus, um zügig etwas für die Verbesserung der Luftqualität in unseren Innenstädten zu tun und eine deutliche NO₂-Reduktion zu erreichen. Berlin will deshalb nicht weiter auf Fortschritte durch die Bundesregierung warten. Stattdessen ergreift Berlin selbst auf Grundlage der folgenden zehn Punkte die Initiative für eine saubere, moderne und leistungsfähige Mobilität.

Berlin steht mit einer hohen Luftbelastung und den damit verbundenen Gesundheitsrisiken vor der Herausforderung, schnell und wirksam handeln zu müssen. Die Ziele der Luftreinhaltung zu erreichen und eine Vorreiterrolle beim Klimaschutz einzunehmen, darauf haben sich alle Partnerinnen und Partner gemeinsam für Berlin verpflichtet.

Neben der Umsetzung der hier aufgeführten kurzfristigen Maßnahmen, die besonders zu NO₂-Reduzierungen in den stark belasteten Stadtgebieten führen sollen, werden die Berliner Mobilitätsgespräche weitergeführt und im zweiten Quartal 2018 weitere konkrete Verabredungen für mittel- und langfristige Maßnahmen zur Luftreinhaltung und zum Erreichen der Klimaziele vorgelegt. Maßgeblich hierfür sind der weitere Ausbau der Elektromobilität, die Fortschreibung des Luftreinhalteplans und des Stadtentwicklungsplans Verkehr sowie die Umsetzung des Berliner Mobilitätsgesetzes.

Als kurzfristig umzusetzende und anzugehende Maßnahmen werden folgende zehn Punkte vereinbart:

1. Taxi-Programm

Diesel-Taxis haben in der Innenstadt einen erheblichen Anteil an der NO₂-Belastung. Deshalb wird das Land Berlin ein bis Ende Juni 2018 befristetes Förderprogramm für Berliner Taxis auflegen, für das bis zu 5 Millionen Euro zur Verfügung stehen. Bis zu diesem Zeitpunkt können Berliner Taxiunternehmen Anträge stellen. Die Auszahlung der Förderung ist gebunden an den Nachweis der Verschrottung eines Diesel-Taxis der Klassen Euro 0 bis Euro V und an den Nachweis des Erwerbs (inkl. Leasing) eines erstzugelassenen Hybridelektro-Taxis und sie erfolgt bis Ende 2018. Pro

neuem Benzin-Hybrid-Taxi erhalten antragstellende Taxiunternehmen eine Landesförderung in Höhe von 2.500 Euro.

Die Förderung kann ab dem *01. März 2018* bei der Investitionsbank Berlin (IBB) beantragt werden.

Die Fahrzeugprämie für Benzin-Hybrid-Taxis ist als kurzfristige Maßnahme gedacht, die einen schnellen Beitrag zur Reduktion von NO₂ und damit zur Verbesserung der Luftqualität in Berlin leisten soll. Daran anknüpfend wird ab Sommer 2018 (voraussichtlich ab dem 01.07.2018) ein weitergehendes Förderprogramm zur Elektrifizierung von gewerblichen Flotten – neben dem Taxigewerbe u.a. auch Pflege- und Sozialdienste, Handwerksbetriebe und Lieferfirmen – zur Verfügung stehen.

Berlin hat sich beim „Zweiten Gespräch der Bundeskanzlerin mit Kommunen und Ländern zur Luftreinhaltung“ am 28. November 2017 mit Nachdruck dafür eingesetzt, dass die Bundesregierung in ihren Förderrichtlinien bestehende Kumulationsverbote von Bundes- und Landesförderungen aufhebt und erwartet hierzu eine zügige Entscheidung sowie einen Umsetzungsvorschlag durch den Bund.

2. Förderprogramm „Wirtschaftsnahe Elektromobilität“

Es wird ein Förderprogramm für den Berliner Wirtschaftsverkehr aufgelegt, um die Elektrifizierung und effiziente Nutzung gewerblicher Flotten sowie den Ausbau der Ladeinfrastruktur im privaten gewerblichen Raum zu unterstützen. In Gewerbebranchen, die hohe Fahrleistungen im Jahr erreichen, ist durch mehr elektrisch angetriebene Fahrzeuge eine nachweisbare Reduzierung von Luftschadstoffen und Klimagasen (NO₂, CO₂) sowie von Feinstaub möglich.

Der Senat wird im Sommer 2018 die Eckpunkte des Förderprogramms für KmU zur Elektrifizierung des Berliner Wirtschaftsverkehrs beschließen und eine zügige Umsetzung gewährleisten. Das Förderprogramm beinhaltet vier Module:

1. Beratungsmodul für diejenigen, die ihre gewerblichen Flotten (teilweise oder ganz) elektrifizieren möchten und dafür die nötige Ladeinfrastruktur benötigen. Das Beratungsangebot soll auch die Themen alternative Mobilitätsangebote, effizienter Flotteneinsatz sowie intelligentes Flotten- und Lademanagement und technische und wirtschaftliche Netzanschlussfragen abdecken.
2. Ergänzend zum Umweltbonus der Bundesregierung werden die Betriebs- und Wartungskosten von E-Fahrzeugen zusätzlich vom Land gefördert. Berlin wird damit die im Rahmen der Umweltprämie verfügbaren Mittel des Bundes durch zusätzliche Landesmittel aufstocken. Die Anschaffung eines E-Fahrzeuges wird damit noch attraktiver.
3. Der Aufbau der Ladeinfrastruktur im privaten gewerblichen Raum (zusätzliche Ladepunkte, sowohl Schnell- als auch Normalladung) wird finanziell gefördert.
4. Um die Energie- und Mobilitätswende besser zu verzahnen, wird in einem vierten Modul, das 2019 an den Start gehen soll, die Sektorenkopplung

gefördert. Die Förderung unterstützt die Umsetzung von Ladeinfrastrukturprojekten in Verbindung mit dezentraler Erzeugung regenerativer Energien und intelligentem Lademanagement/intelligenter Steuerung. Das vorgelagerte Beratungsangebot soll dazu beitragen, zunächst die Potenziale zu eruieren und hinsichtlich der Umsetzbarkeit zu beraten.

Gefördert werden nur E-Fahrzeuge (Brennstoffzelle, Batterieelektrisch, Plug-In-Hybride). Das Förderprogramm soll zunächst eine Laufzeit von 18 Monaten (01.07.2018 bis 31.12.2019) haben.

3. Umstellung der Landesflotten auf E-Mobilität

Das Land Berlin wird mit gutem Beispiel vorangehen und den öffentlichen Fuhrpark konsequent auf emissionsarme Fahrzeuge in den verschiedenen Fahrzeugkategorien umstellen. Berlin ist schon heute gut aufgestellt, wenn es um die Elektrifizierung der kommunalen Fahrzeugflotte geht. Mit über 300 E-Fahrzeugen im Einsatz verfügt Berlin über eine der größten E-Flotten im nationalen Vergleich. So ist beispielsweise die Umstellung des PKW-Fuhrparks der BVG bereits abgeschlossen (100 Elektro-PKW). In einem nächsten Schritt sollen auch leichte Nutzfahrzeuge (bis 3,5 t) elektrifiziert werden.

Um eine nachhaltige Fahrzeugbeschaffung zu gewährleisten, wird die Verwaltungsvorschrift Beschaffung und Umwelt (VwVBU) neu gefasst. Künftig sollen bei leichten Nutzfahrzeugen bevorzugt Fahrzeuge mit voll-elektrischem Antrieb ausgewählt werden und Dieselfahrzeuge nur noch in begründeten Einzelfällen zulässig sein. Diese Kriterien sind bereits für die Beschaffung von PKW per Rundschreiben allen betroffenen Verwaltungsbereichen, nachgeordneten Einrichtungen und landeseigenen Unternehmen bekannt gegeben worden und werden kurzfristig im Rahmen einer Fortschreibung der Verwaltungsvorschrift für PKW und leichte Nutzfahrzeuge verbindlich in Kraft treten.

Die Akteure im Land Berlin prüfen – in Abhängigkeit von der Marktverfügbarkeit und der Preisentwicklung – die Substitution in den einzelnen Fahrzeuggruppen in Richtung E-Mobilität. Der Senat unterstützt dieses Vorhaben durch flankierende Maßnahmen und vereinbart dazu mit den landeseigenen Unternehmen ein gemeinsames Vorgehen.

Die Berliner Verkehrsbetriebe haben mit dem Land Berlin vereinbart, ihre Flotte auf E-Busse umzustellen. Kurzfristig wird zum Start der Elektrifizierung der Busflotte mit der Beschaffung von 30 Elektrobussen noch in diesem Jahr begonnen. Um für den Übergangszeitraum die Belastung durch dieselbetriebene Busse zu reduzieren, werden weitere Busse mit Filtertechnologie nachgerüstet.

Nach der Verabredung zwischen Hamburg und Berlin zur Beschaffung von Elektro-Bussen prüfen wir in allen öffentlichen Unternehmen die Bildung gemeinsamer Beschaffungsinitiativen mit anderen Großstädten und Bundesländern, um so den Nachfragedruck auf die Automobilindustrie zu erhöhen.

Berlin wird damit als Vorreiter der Elektromobilität die Umstellung der eigenen Fahrzeugflotten weiter vorantreiben. Das Land wird deshalb im Rahmen des vom Bund angekündigten „Sofortprogramms saubere Luft 2017-2020“ und der darin vorgesehenen Förderung der Elektrifizierung der kommunalen Fahrzeugflotte entsprechende Anträge auf Investitionszuschüsse stellen.

4. Nachrüstungsangebote

Viele Fahrzeugtypen sind aktuell noch nicht mit vollelektrischem Antrieb auf dem Markt verfügbar. Dies gilt insbesondere für größere Fahrzeuge wie Schneeräumfahrzeuge, Reinigungsfahrzeuge, Abfallsammelfahrzeuge etc. Aufgrund ihrer langen Gebrauchsdauer bietet die Nachrüstung dieser Fahrzeuge ein hohes Einsparungspotential von Luftschadstoffen. Deshalb sollen sie vorrangig auf elektrischen Antrieb umgerüstet oder, falls diese Maßnahmen aus nachvollziehbaren Gründen ausscheiden, mit wirksamen Stickoxidkatalysatoren (SCR-Systeme) nachgerüstet werden.

Dazu wurde vom Land Berlin im Rahmen der Bundesförderung bereits eine Projektskizze zur „Emissionsminderung bei kommunalen Fahrzeugflotten in Berlin“ eingereicht. Damit soll noch im Jahr 2018 mit der noch weitergehenden Elektrifizierung der Flotten der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), der Berliner Stadtreinigung (BSR) und der Berliner Wasserbetriebe (BWB) sowie der Fahrzeuge von Bezirksschornsteinfegern begonnen werden. Die für den Start der Umstellung vorgesehenen Unternehmen haben bereits konkrete Vorschläge zur Umrüstung und Modernisierung ihrer Fahrzeugflotten erarbeitet. So werden die Berliner Wasserbetriebe bis Ende des Jahres 2018 genau 60 Prozent ihrer PKW-Flotte elektrifiziert haben. Auch die Nachrüstung von 75 relativ neuer, mit Dieselmotoren der Euro-V-Norm fahrender Müllsammelfahrzeuge mit Stickoxidkatalysatoren ist in Prüfung. Berlin wird sich auch hier um eine Förderung solcher Maßnahmen im Rahmen des Bundesprogramms „Saubere Luft“ bemühen.

Die BVG hat bereits zusätzlich zu 200 schon mit Stickoxidkatalysatoren nachgerüsteten Bussen die Nachrüstung weiterer 180 Fahrzeuge der Euronorm III und IV in Auftrag gegeben, deren Kosten vom Land Berlin übernommen werden. Die Nachrüstung weiterer 100 Doppeldecker der EEV-Norm wird geprüft. Hierfür wird Berlin die vom Bund avisierte Förderung für die Nachrüstung beantragen. Mit den SCRT-Filtern werden Stickoxide aus dem Dieselausgas um 80 bis 90 Prozent reduziert. Damit sind Ende 2018 nur noch Busse der BVG im Einsatz, die den Normen Euro-VI oder Euro V/EEV entsprechen. In hochbelasteten Stadtgebieten wird die BVG in der Regel nur noch Busse mit geringem Schadstoffausstoß einsetzen.

Bis zum Eintreffen von Neufahrzeugen wird die BVG außerdem 60 Busse der Abgasnorm VI leasen, um nicht nachgerüstete Diesibusse vorzeitig durch saubere Fahrzeuge zu ersetzen.

Auch der Berliner Wirtschaftsverkehr muss bei der Nachrüstung mit Stickoxidminderungssystemen unterstützt werden, solange das Angebot an geeigneten elektrischen Fahrzeugen gering ist. Berlin wird sich daher auf Bundesebene für entsprechende Förderprogramme einsetzen.

Der Senat wird sich mit den Berliner Reedereien abstimmen, um die Möglichkeit der zur Nachrüstung von Fahrgastschiffen mit Stickoxydkatalysatoren und gegebenenfalls auf Elektroantrieb im Rahmen eines Pilotvorhabens zu testen. Weiterhin wird der Senat prüfen, ob der vorzeitige Ersatz für hoch emittierende Baumaschinen finanziell unterstützt werden kann.

5. Ausbau der Ladeinfrastruktur

Für den Durchbruch der Elektromobilität ist die Förderung einer flächendeckenden Infrastruktur mit Ladeinfrastruktur essentiell. Berlin verfügt aktuell bereits über mehr als 600 Ladepunkte und ist damit im Bundesdurchschnitt gut aufgestellt. Nach dem Berliner Modell erfolgt aktuell bis zum Jahr 2020 die Erweiterung der Ladeinfrastruktur nach Bedarf. Privatpersonen sowie E-Flottenbetreiber können im gesamten Stadtgebiet die Errichtung einer Ladeinfrastruktur beantragen. Bis zu 700 weitere Ladepunkte können so innerhalb des Förderprogramms errichtet werden. Für die effiziente und wirtschaftliche Festlegung der Standorte und zur Sicherstellung eines intelligenten Lastmanagements arbeiten die entsprechenden Stakeholder aus Wirtschaft, Verwaltung und Stromnetzbetreiber eng zusammen.

Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass rund 80 Prozent der Ladevorgänge von Nutzern von Elektro-Pkw am Wohn- oder Arbeitsort stattfinden, also dort, wo die Fahrzeuge nutzungsbedingt am längsten stehen. Daher sollen hier Schwerpunkte bei der Erweiterung der Ladeinfrastruktur gesetzt und der Ausbau auf den halb-öffentlichen und privaten Raum ausgedehnt werden. In den Jahren 2018/2019 werden zusätzlich mindestens 1.000 Ladepunkte in Berlin geschaffen und Informationen über die Standorte über digitale Angebote verfügbar gemacht werden.

Auch die städtischen Wohnungsbauunternehmen sind aufgefordert, im Rahmen der Sektorenkopplung einen Beitrag hinsichtlich der Ladeinfrastruktur auf den vorhandenen und zukünftigen Mieterparkplätzen zu leisten. Der Senat erörtert mit den städtischen Wohnungsbauunternehmen, wie das gewährleistet werden kann.

Die Berliner Unternehmen brauchen bei Umrüstung auf Elektrofahrzeuge eine passende und zukunftsfeste Ladeinfrastruktur. Im Rahmen des Förderprogramms „Wirtschaftsnahe Elektromobilität“ sollen deshalb bis zu 200 Ladepunkte im privaten gewerblichen Raum (z.B. auf Betriebshöfen) gefördert werden. Die IHK startet eine Initiative „Berliner Elektroparkhäuser“ mit privaten Parkhausbetreibern. Damit werden öffentlich zugängliche Parkhäuser in der Berliner Innenstadt kurzfristig zu Elektromobilitätsparkhäusern weiterentwickelt.

Für eine noch schnellere Verdichtung der Ladeinfrastruktur wird das Land Berlin die Ladeinfrastruktur seiner landeseigenen Betriebe für die Nutzung Dritter/Privater zur Verfügung stellen, soweit sie sich in öffentlich zugänglichen Bereichen befinden. Des Weiteren werden sich die landeseigenen Betriebe austauschen, inwieweit sie sich bei der Nutzung und dem Aufbau von kostenintensiver Ladeinfrastruktur gegenseitig unterstützen können. Dort, wo die öffentlichen Unternehmen zugängliche Ladeinfrastruktur vorhalten, werden sie ein Konzept zur Öffnung dieser Ladeinfrastruktur für weitere Nutzer entwickeln.

Um die Genehmigung von Ladestandorten zu vereinfachen und zu beschleunigen, werden mit dem Rat der Bürgermeister mit den Bezirken weitere Verbesserungen durch Überarbeitung und Aktualisierung der Kooperationsvereinbarung und Arbeitshilfe abgestimmt. Ziel ist dabei, den Antragstellern Sicherheit bei der Durchführung des Genehmigungsverfahrens zu geben. Auch die Senatsverwaltungen tragen zur Erhöhung der Ladeinfrastruktur in Berlin mit der Installation von eigenen Ladepunkten bei.

6. Maßnahmen in besonders belasteten Gebieten

Es ist zentral, in den von Schadstoffen besonders belasteten Gebieten die Stickoxidbelastung so schnell wie möglich zu reduzieren. Dafür sind folgende Sofortmaßnahmen vorgesehen:

- Verbesserung des Verkehrsflusses durch ordnungsrechtliche Maßnahmen: Das Land Berlin wird alle ordnungsrechtlichen Möglichkeiten ergreifen, um den Verkehrsfluss sowie das Fortkommen der Busse und Straßenbahnen zu verbessern. „Stop-and-Go“ führt zu einer stärkeren Schadstoffbelastung. Für einen ungehinderten Verkehrsfluss wird das Zweite-Reihe-Parken in Zukunft noch konsequenter geahndet. Dem regelwidrigen Parken auf Radwegen, Busspuren und Parkplätzen mit Ladeinfrastruktur sowie in Liefer- und Ladezonen wird durch konsequenteres Abschleppen begegnet.
- Auf fünf besonders belasteten Hauptverkehrsstraßen wird alsbald durch Tempo-30-Einführung geprüft, inwieweit dadurch die Stickoxidbelastung reduziert wird. Denn Tempo 30 verkürzt u.a. emissionsträchtige Beschleunigungsvorgänge und soll in Kombination mit einer optimierten Grünen Welle den Verkehrsfluss deutlich verbessern und so emissionsärmer machen. Die Wirkung der Maßnahme auf die Luftqualität wird durch begleitende Messungen untersucht und anschließend bewertet, inwieweit Tempo 30 in besonders stickoxidbelasteten Gebieten zur zusätzlichen Reduzierung der NO₂-Belastung beitragen kann.
- Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur mit Priorität auf ein Radschnellwegenetz und durchgängig als Netz nutzbare Radwege. Damit wird ein Anreiz geschaffen, vom Auto aufs Fahrrad umzusteigen.
- Die BVG wird überdies ihre Betriebsabläufe so weiter entwickeln, dass die neueren oder nachgerüsteten Busse gezielt in hochbelasteten Gebieten eingesetzt werden. Im laufenden Jahr soll erreicht werden, dass nur noch in Ausnahme- und Sonderfällen nicht nachgerüstete Busse in hochbelasteten Gebieten zum Einsatz kommen.
- Die BSR wird ebenfalls prüfen, ob und wenn ja wie in den stark belasteten Gebieten die saubersten Fahrzeuge eingesetzt werden können.

7. Erhöhung der Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs

Der Öffentliche Personennahverkehr leistet als Alternative zum Autoverkehr einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung der Schadstoffbelastung. Um die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel attraktiver zu machen, wird der Senat den Preis für das Jobticket Berlin AB schrittweise auf 50 Euro im Monat absenken. Für Kinder und Jugendliche, deren Familien Anspruch auf einen berlinpass haben, wird das

Schülerticket kostenlos. Für alle Familien wird das Antragsverfahren deutlich vereinfacht. Das vergünstigte "Berlin-Ticket S", für das die Koalition bereits 2017 den Preis um 25 Prozent gesenkt hat, steht künftig auch den Berlinerinnen und Berlinern, die Wohngeld oder DDR-Opferrente beziehen, zur Verfügung. Berlin setzt damit kurzfristig gezielte Anreize für den Umstieg auf den Öffentlichen Nahverkehr. Es wird geprüft, ob auch eine kurzfristige Ausweitung der Kapazitäten des Regionalverkehrs möglich ist.

Kurzfristig (Ende 2018) wird die Schieneninfrastruktur durch den viergleisigen Ausbau der S-Bahn von Ostbahnhof nach Ostkreuz und die Verlängerung Ostkreuz - Lichtenberg in ihrer Leistungsfähigkeit verbessert. Im Regionalverkehr auf der Schiene werden die Kapazitäten bis 2019 auf verschiedenen Linien ausgebaut.

8. Förderung des Radverkehrs

Mit dem Berliner Mobilitätsgesetz wird erstmals in Deutschland das Mobilitätssystem als Ganzes in den Blick genommen und damit der Umweltverbund gestärkt. Mit den festgeschriebenen Maßnahmen zum Radverkehr wird das Fahrradfahren in Berlin zukünftig sicherer und attraktiver. Mehr Radverkehr bedeutet mehr Umweltschutz: Jeder Wechsel vom Auto aufs Fahrrad oder Pedelec ist ein Beitrag für bessere Luftqualität in Berlin. Mit dem bereits laufenden und ab dem Jahr 2018 noch intensiveren Ausbau der Radinfrastruktur in Berlin trägt der Senat dazu bei, dass der Verkehr sicherer, komfortabler und umweltfreundlicher wird.

Die umweltschonende Nutzung von Lastenrädern für private oder gewerbliche Zwecke soll ausgeweitet werden. Entsprechende Maßnahmen zur Förderung von Lastenrädern sollen sowohl deren Angebot stärken als auch die Möglichkeiten zum Abstellen von Lastenrädern und zum Warenumsschlag in Mikrodepots erweitern.

9. Car-Sharing elektrifizieren

Berlin ist bundesweit Vorreiter, wenn es um attraktive Angebote für multimodale Mobilität ohne eigenes Auto geht. Neben einem wachsenden Angebot an E-Rollern, die schon heute einen Beitrag für die Luftqualität leisten, stehen den Berlinerinnen und Berlinern über 3.000 Car-Sharing-Fahrzeuge zur Verfügung. Weniger als 10 Prozent dieser Fahrzeuge sind E-Fahrzeuge. Das Land Berlin begrüßt die Initiative der Car-Sharing-Anbieter, ihre Car-Sharing-Flotten auf E-Fahrzeuge schneller als bisher umzustellen und diese, sofern keine schnelle Elektrifizierung möglich ist, zur NO₂-Reduzierung durch Benziner, gasgetriebene oder Plugin-/Benzin-Hybrid-Fahrzeuge zu ersetzen. Das Land Berlin beginnt mit den Car-Sharing-Anbietern und den Anbietern von Ladeinfrastruktur ein Gespräch über die weiteren Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für einen Ausbau der E-Mobilität.

10. Bundespolitische Initiativen des Landes Berlin

Die Berliner Landesregierung wird auf Bundesebene unter anderem im Rahmen des „Nationalen Forums Diesel“ weiterhin für Diesel-Fahrzeuge geeignete Hardware- und Softwarelösungen von der Automobilindustrie fordern und erwartet dabei auch die dementsprechende Unterstützung durch die Bundesregierung, denn hier können Lösungen nur national erreicht werden. Berlin beteiligt sich an diesen Gesprächen und fordert ein bundesweites Förderprogramm, das im Wesentlichen von der Automobilindustrie finanziert wird und die Kosten für die Nachrüstung abdeckt.

Das Land setzt sich gegenüber dem Bund und der Industrie dafür ein, dass weitere deutsche wettbewerbsfähige Elektromobil-Lösungen schnell auf den Markt gebracht werden, die dem Vergleich mit ausländischen Produkten in Preis, Leistung und Einsatzfähigkeit standhalten.

Die hier vereinbarten Maßnahmen werden von den Mitgliedern der Berliner Mobilitätsgespräche nun unter Hochdruck in Angriff genommen. Dabei ist die durch die Mobilitätsgespräche geschaffene Netzwerkstruktur ein wichtiger Faktor für das Vorantreiben der Mobilitätswende. Es braucht die gemeinsamen Anstrengungen von Wissenschaft, Forschung, Wirtschaft, landeseigenen Unternehmen, Industrie, Gewerkschaften und Verbänden, um das hohe Innovationspotential in die Praxis umzusetzen.

Für den Erfolg der Mobilitätswende ist auch eine kulturelle Wende ein wichtiger Faktor. Vielfach sind aber bereits verfügbare innovative Lösungen, die einen Beitrag zur Mobilitäts- wie auch zur Energiewende leisten können, den Unternehmen und den Bürgerinnen und Bürgern noch nicht hinreichend bekannt. Wir wollen deshalb die Bedeutung von Elektromobilität und smarten umwelt- und klimafreundlichen Lösungen in der öffentlichen Wahrnehmung weiter stärken. So erklären sich die Berliner Flottenbetreiber dazu bereit, weitere Maßnahmen zur kurzfristigen Senkung der CO₂-NO₂-Emissionen (energiesparende Fahrweise, ressourcenschonende Abstelltechnologie etc.) zu implementieren. Die IHK wird gemeinsam mit weiteren Wirtschaftsorganisationen und den öffentlichen Unternehmen, wie BSR, BVG und Wasserbetriebe dafür sorgen, dass den Kraftfahrern der Berliner Wirtschaftsunternehmen ein Informationsangebot zur energieeffizienten Fahrweise zur Verfügung gestellt wird.

Der Senat prüft, wie die Einbeziehung von gasbetriebenen Fahrzeugen in das Förderspektrum als Zwischenlösung in begründeten Ausnahmefällen sinnvoll sein kann.

Zum dritten Berliner Mobilitätsgespräch noch in der ersten Jahreshälfte 2018 werden wir gemeinsam einen weiteren Maßnahmenplan erarbeiten, der insbesondere die mittel- und langfristigen Herausforderungen zum Erreichen der Berliner Klimaziele in den Blick nimmt und die Umsetzung der hier vereinbarten kurzfristigen Maßnahmen begleitet.