

**POLITISCHES POSITIONSPAPIER**

Klimagerechter Wirtschaftsverkehr: Mit den richtigen Rahmenbedingungen Mobilität nachhaltig gestalten

Die Verringerung des CO₂-Ausstoßes zählt zu den größten globalen Herausforderungen. Die Verkehrspolitik ist dabei eine wichtige Stellschraube. Im Berliner Straßenverkehr sind die CO₂-Emissionen in der Vergangenheit jedoch sogar gestiegen. Deshalb besteht hier dringender Handlungsbedarf. So sehen es auch die Berliner Unternehmen: Laut einer IHK-Umfrage halten zwei Drittel der befragten Unternehmen den Klimaschutz in Bezug auf die Mobilitätswende für wichtig bzw. sehr wichtig. Von den Berliner Unternehmen wird erwartet, dass sie im Wirtschaftsverkehr zur CO₂-Reduktion beitragen. Damit dies gelingt, müssen jedoch die richtigen Rahmenbedingungen, bestehend aus einem intelligenten Mix an Maßnahmen, geschaffen werden. Zentral ist dabei, dass Ladeinfrastruktur weiter ausgebaut wird und saubere Technologien weiter gefördert werden.

Zu wenig E-Lademöglichkeiten in Berlin – vor allem Schnelllader fehlen

Die Anzahl an 100 Prozent batterieelektrischen Pkw steigt deutschlandweit an. Doch der Ausbau der Ladeinfrastruktur verläuft schleppend, besonders in der Bundeshauptstadt. Aktuelle Zahlen aus dem April 2022 zeigen, dass Berlin sich im Vergleich der Bundesländer aktuell auf Platz 9 mit weniger als 2.000 öffentlich zugänglichen Ladepunkten befindet.

Im Bundesdurchschnitt kommen aktuell 10,7 E-Pkw auf einen Ladepunkt, in Berlin 8,7 E-Pkw. Problematisch daran ist, dass von den rund 62.000 öffentlich zugänglichen Ladepunkten knapp 75 Prozent langsames AC-Laden ermöglichen und nur 15 Prozent DC-Schnellladen. Mit Blick auf den Wirtschaftsverkehr ist das unzumutbar, um Unternehmen davon zu überzeugen, ihre Flotten umzustellen.

Ein zentraler Grund dafür sind **aufgeblähte Genehmigungsverfahren und fehlende digitale Prozesse**. So werden Anträge für Ladeinfrastruktur einzeln und unter Einbezug einer Vielzahl von Verwaltungsakteuren geprüft und genehmigt. Das führt zu großen Verzögerungen. Hier braucht es schlanke und digitale Prozesse, um den Ausbau von Ladeinfrastruktur zu beschleunigen.

Neben dem hohen verwaltungspolitischen Aufwand spielt auch die strategische Ausrichtung der Landesregierung eine zentrale Rolle. In Berlin scheint die politische Linie aktuell unklar, was Unsicherheit bei der Berliner Wirtschaft verursacht. Statt Unsicherheit braucht Berlin jetzt dringend regelmäßige E-Ladepunkte am Straßenrand, insbesondere an Taxiständen, den schnellen Ausbau der Stromnetze und einen „Masterplan Elektromobilität“.



66 Prozent der Berliner Unternehmen wünschen sich ein ausreichendes **Angebot von Elektro-Ladeinfrastruktur** im öffentlichen Straßenland.



31 Prozent wünschen sich eine **höhere Bezuschussung** in den Förderangeboten von E-Fahrzeugen.

Neue Mobilität als klimafreundliche Lösung der städtischen Mobilität verstehen

Neue Mobilität gilt als wirkungsvoller Ansatz zur Entlastung verkehrsgeplagter Städte. Die Mehrheit der Branchenunternehmen erklärt, dass dieses Potenzial aufgrund bestehender Rahmenbedingungen nicht ausgeschöpft werden kann. Das Hauptproblem: die Verkehrsformen der Neuen Mobilität werden noch immer in einen Topf geworfen.

Mikromobilität: Mit Mikromobilität kann die erste und letzte Meile nachhaltig gestaltet werden. In Berlin beschneiden jedoch fehlende Abstellflächen das Erfolgspotenzial stark. Alle Anbieter sind sich einig, dass ein Schulterschluss zwischen Senat und Bezirken nötig ist, um stadtweit Abstellflächen im Abstand von 150 Meter bereitstellen zu können und die Verzögerung in vielen Bezirke zu überkommen.

Car-Sharing: Mit geteilten Pkw können die Auto- und Verkehrsmenge deutlich reduziert werden. In Berlin hindern hohe Parkgebühren die Unternehmen daran, ein flächendeckendes Angebot wirtschaftlich zu betreiben. Deshalb sollten vollelektrische Fahrzeuge gebührenbefreit werden und moderne Verbrenner anbieterfreundliche Vignetten erhalten.

Ride-Pooling: Ride-Pooling ermöglicht Fahrten mit ähnlichen Routen spontan per App zusammenzulegen. Großes Potenzial besteht in Außenbezirken. So können etwa Gewerbegebiete bequem an den nächsten ÖPNV-Knoten angebunden werden, indem Fahraufträge von Mitarbeitenden mehrerer Unternehmen gebündelt werden. Aus Unternehmenssicht ist Ride-Pooling besonders effektiv, da sich ein Gesamtangebot innerhalb von nur vier Monaten aufbauen lässt.

Berliner Unternehmen setzen auf emissionsmindernde Mobilitätsmaßnahmen

Die Berliner Gewerbestruktur zeichnet sich durch KMU aus. Eine IHK-Umfrage (2021) ergab, dass Unternehmen aus allen Branchen bereits Maßnahmen im Bereich Klimaschutz und Unternehmensmobilität umsetzen:



67 Prozent der befragten Unternehmen setzen sich mit emissionsmindernden Maßnahmen auseinander, 11 Prozent davon verursachen sogar keine eigenen CO₂-Mobilitätsemissionen. 10 Prozent der Berliner Unternehmen sehen ihr Potenzial ausgeschöpft.



23 Prozent – überwiegend im Kleinstgewerbe bis neun Beschäftigte – haben sich bisher **nicht mit emissionsmindernder Mobilität auseinandergesetzt**. Hier kann die Berliner Politik mit Unterstützungsmaßnahmen ansetzen.

Technologieoffene Innovationen statt Fahrverboten für klimafreundlicheren Verkehr

Um die Klimaziele zu erreichen, sollen in Europa ab 2035 de facto keine neuen Verbrenner mehr zugelassen werden. Die Berliner Koalition geht hier noch einen Schritt weiter: Schon 2030 soll die Berliner City frei von Diesel- und Benzinfahrzeugen sein.

Rund 50 Prozent der Berliner Unternehmen mit einem eigenen Fuhrpark erklären, dass die wirtschaftlichen Auswirkungen solcher Fahrverbote „sehr groß“ bis „groß“ wären. Besonders betroffen wären fahrzeugintensive Branchen wie Logistik, Handel, Baugewerbe aber auch Bereiche der wirtschaftsnahen Dienstleistungen und Instandhaltung. Diese nutzen vor allem leichte und schwere Nutzfahrzeuge, was den Umstieg auf alternative Antriebe zusätzlich erschwert.

Kraftfahrzeuge werden im Wirtschaftsverkehr auch zukünftig ein wichtiger Teil der Mobilität bleiben – unabhängig von ihren Antriebsarten. Klar ist: Forschung und Entwicklung werden das Autofahren in Zukunft klimafreundlicher gestalten. Aus Unternehmenssicht sollte bei Regulierung und Förderung stets Technologieoffenheit gewahrt werden, da die CO₂-Reduktion als übergeordnetes Ziel im Fokus steht.



Wirtschaftsverkehr sichern und einen intelligenten Maßnahmenmix umsetzen

Berlin will auch den Wirtschaftsverkehr klimagerechter gestalten: In der Öffentlichkeit werden viele Maßnahmen diskutiert, beispielsweise die Einführung einer City-Maut. Andere Maßnahmen wie autofreie Einkaufsstraßen und Quartiere, Tempo-30-Zonen auf Hauptverkehrsstraßen, Radschnellwege oder die Umwidmung von Autostraßen in Fahrradstraßen werden zum Teil schon umgesetzt. Zudem sollen alle Hauptverkehrsstraßen so umgebaut werden, dass es für den Kfz-Verkehr weniger und für den Rad- und Fußverkehr mehr Platz geben wird. Das alles löst bei den Unternehmen eine unterschiedliche Betroffenheit aus, wie eine IHK-Umfrage 2021 zeigt:

So sehen alle Branchen negative sowie positive Aspekte bei der Umsetzung autofreier Quartiere und Einkaufsstraßen. Bei Fahrverboten, Tempo-30-Zonen oder einer City-Maut werden starke wirtschaftliche Betroffenheiten festgestellt. Daher werden diese Maßnahmen eher abgelehnt. **Der Ausbau von 100 Kilometer Radschnellweg wird dagegen mehrheitlich unterstützt.** Hier sieht sich lediglich die Personenbeförderungsbranche mit 63 Prozent mehrheitlich betroffen, sonst werden keine Auswirkungen vermutet. Viele Branchen sehen Wege von diesem Vorhaben zu profitieren. Damit die Berliner Ver- und Entsorgung auch zukünftig gesichert bleibt, muss die Politik gemeinsam mit der Wirtschaft verhältnismäßige und nachhaltige Maßnahmen verabreden.

Handlungsempfehlungen im Überblick

- Neue Mobilität verkehrformgerecht regulieren und mit dem ÖPNV verzahnen
- Fördern statt Verbieten: saubere Antriebe im Wirtschaftsverkehr fördern statt Fahrverbote erlassen
- Unternehmen aufklären: zielgruppenorientierte Informationsarbeit fortführen und zur Unterstützung wirtschaftsnahe Stakeholder wie die IHK mit ins Boot holen
- Wirtschaft beteiligen: Verkehrsmaßnahmen, die auch die Wirtschaft tangieren, gemeinsam verabreden (bspw. Luftreinhaltestrategie 2030, Luftreinhalte- und Lärmaktionsplan, Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept)

- Innovationen technologieoffen fördern: bspw. für saubere Technologien in Antriebe und Reifen, neuartige Straßenbeläge
- weitere IHK-Handlungsempfehlungen: „4x4 Prioritäten für eine zukunftsfähige Berliner Verkehrspolitik“

Ziele für die nachhaltige Entwicklung

Die vorliegende Position nimmt Bezug auf die folgenden Ziele für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen:



Hintergrund Positionspapier



Die IHK Berlin bezieht Aspekte nachhaltiger Entwicklung explizit und transparent in die Vertretung des Gesamtinteresses der Berliner Wirtschaft ein. Die vorliegende Position spiegelt das differenzierte Meinungsbild der Berliner Wirtschaft samt Mehrheits- und Minderheitenmeinungen wider. Sie ist Ergebnis einer breit angelegten Konsultation der IHK-Mitgliedsunternehmen und anschließender Legitimierung durch die IHK-Vollversammlung. Externe Akteure wurden zu sozialen, ökologischen und ökonomischen Dimensionen von Nachhaltigkeit einbezogen und gehört.

ANSPRECHPARTNER:IN

Wendy Brandt

Telefon: +49 30 31510-410

E-Mail: wendy.brandt@berlin.ihk.de

Dominik Eggers

Telefon: +49 30 31510-769

E-Mail: dominik.eggers@berlin.ihk.de