

SCHWERPUNKT

/ Mobilität



Ganz schön viel los hier

Mehr Autos, mehr ÖPNV-Nutzer und mehr Pakete: Berlins Verkehr in Zahlen.

► 20

Service

Die IHK hat in Sachen Mobilität viele Angebote – von Expertenrat bis Unternehmerforen.

► 23

Interview: Berlins ÖPNV ist Vorbild

Martin Müller-Elschner (IVU Traffic Technologies AG) bricht eine Lanze für BVG und Co.

► 24



FOTO: GETTY IMAGES/RICO WASKOWSKI



BEWEGLICH BLEIBEN

Berliner Unternehmen arbeiten an Konzepten für die urbane Mobilität von morgen. Damit die Stadt lebenswert bleibt und Menschen und Waren auch in der wachsenden Metropole sicher und umweltfreundlich vorankommen

VON *Almut Friederike Kaspar*

**Urban Cargo
FMRP UG****Roland Prejawa,
Geschäftsführer**

Der B2B-White-Label-KEP-Anbieter liefert mit Cargo-Bikes und E-Leichtfahrzeugen Pakete und Waren aus.

Branche Logistik-Dienstleistungen**Gegründet** 2016**Mitarbeiter** 35**Geschäftsmodell**
Emissionsfreier
Lieferdienst

Radfahrer, überall Radfahrer. Sie fahren auf breiten, ebenen Radwegen, die mit Pollern oder Kanten vom Autoverkehr getrennt sind. Pendeln von Brandenburg nach Berlin oder quer durch die Stadt auf elf komfortablen Radschnellstrecken, beispielsweise entlang des Teltowkanals von Zehlendorf bis zum Bahnhof Südkreuz, mindestens drei Meter breit pro Fahrtrichtung und nachts beleuchtet. Oder sie radeln auf der neun Kilometer langen Radbahn unter der Hochbahnstrecke der U1 vom Bahnhof Zoo bis zur Oberbaumbrücke.

Unterwegs sind auch zahlreiche E-Lastenräder. Transporter, die früher noch in zweiter Reihe standen und den Verkehr behinderten, fahren jetzt nur noch über die Stadt verteilte Mikro-Depots an, in denen die Cargo-Bikes beladen werden. Es gibt 100.000 Fahrradstellplätze, dazu diebstahlsichere Fahrradstationen und -parkhäuser an Bahnhöfen für Umsteiger in den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). U- und S-Bahnen verkehren ausreichend und pünktlich, auch auf Strecken, die es vor zehn Jahren noch nicht gab, und sämtliche Busse der BVG surren elektrisch durch die Straßen.

Weil der ÖPNV enorm attraktiv geworden ist und für Radler einst lebensgefährliche Kreuzungen durch Umbaumaßnahmen entschärft wurden, verzichten viele Berliner inzwischen aufs eigene Auto. Damit entfällt die Suche nach Parkplätzen, die ohnehin immer weniger wer-

den – denn in Einkaufsstraßen hat jetzt der Lieferverkehr Vorrang. Leise Elektro-Lkws im Ver- und Entsorgungsbetrieb fahren auch nachts ihre Ziele an, um den Berufsverkehr zu entlasten. Überhaupt ist es nicht mehr so laut in Berlin, vor allem wegen der E-Autos, die jetzt in Mehrzahl unterwegs sind. Und die Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle – früher um die 50 pro Jahr – hat rapide abgenommen.

Willkommen in der Hauptstadt des Jahres 2030. So könnte es künftig aussehen, wenn das Berliner Mobilitätsgesetz, wonach der „Umweltverbund“ – also Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV – sowie der Wirtschaftsverkehr Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr bekommen sollen, bis dahin umgesetzt wird. Leitlinie für alle Planungen ist „Vision Zero“: das Ziel, Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden auf null zu bringen.

Wirtschaftsverkehr im Mobilitätsgesetz

Das Gesetz, das Mitte 2018 in Kraft trat, regelt die Entwicklung von ÖPNV und Radverkehr und soll in diesem Jahr um Abschnitte zum Fußverkehr und zur intelligenten Mobilität ergänzt werden. Zudem soll es auch vertieft um den Wirtschaftsverkehr gehen. Die entsprechenden Planwerke „Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr“ und „Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept (IWVK)“, beide im Mobilitätsgesetz verankert, würden noch im ersten Quartal dem Senat zum Beschluss vorgelegt, versichert Regine Günther, Senatorin für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. „Kammern und Verbände – allen voran die IHK Berlin – waren in die Erarbeitung der Planwerke eingebunden.“ In der politischen Diskussion sei die Frage allerdings noch offen, ob es im Rahmen des Mobilitätsgesetzes einen eigenen Teil zur Regelung des Wirtschaftsverkehrs geben soll. „Diese Frage wird nach Abschluss des IWVK und auf dessen Grundlage in Abstimmung mit den Akteuren entschieden.“

Während der Wirtschaftsverkehr ständig wächst, muss er sich zunehmend durch lange Staus und immer längere Baustellen zu Kunden und Einsatzorten quälen. Jetzt rächt sich, dass die Infrastruktur lange vernachlässigt wurde. So muss zum Beispiel die Eisenbrücke, die Friedrichshain-Kreuzberg und Trepow-Köpenick verbindet, vollständig erneuert werden, genauso wie die Wuhletalbrücke oder die Salvador-Allende-Brücke. Dutzende weiterer Brücken kommen hinzu, dazu Tunnel, Fahrbahndecken oder Schienenstrecken. Gleichzeitig werden Straßenführungen verändert und Bau-

”

Wir liefern Essen für Meetings aus. Das muss schnell gehen. Wir schaffen das.

**Roland Prejawa
Urban Cargo FMRP UG**

**Das Berliner
Mobilitätsgesetz**
unter dem Suchwort
Mobilitätsgesetz:
berlin.de/senuvk

reitet. Zudem müssen nach und nach Straßen umgebaut werden, damit sie den Anforderungen des Mobilitätsgesetzes entsprechen.

Auch mehr Einwohner (über 40.000 pro Jahr), mehr Beschäftigte (erstmals über zwei Millionen) und mehr Wirtschaftsleistung (über zwei Prozent im vergangenen Jahr) tragen dazu bei, dass der Druck auf den Straßen steigt – und nicht in den ÖPNV abgelassen werden kann. Denn BVG und S-Bahn können mangels neuer Wagen in den Stoßzeiten kaum noch mehr Passagiere aufnehmen, erst ab 2023 sollen neue Züge geliefert werden. „Wohin dann mit dem Lieferverkehr?“, fragt Jochen Brückmann, Bereichsleiter Stadtentwicklung und Internationale Märkte bei der IHK Berlin. „Wenn für ihn keine Lösungen gefunden werden, droht alles nur noch schlimmer zu werden.“ Deshalb brauche auch der Wirtschaftsverkehr, wie schon der Radverkehr und der ÖPNV, eigene gesetzliche Regelungen, die seine Funktionsfähigkeit auch in Zukunft sichern.

Dazu hat die IHK einen Katalog von konkreten Vorschlägen eingebracht. So sollen beispielsweise in Geschäftsstraßen Ladezonen eingerichtet und

konsequent frei gehalten werden sowie Dauerparken vermieden werden – etwa durch höhere Bußgelder für Falschparker oder die Ungültigkeit von Anwohnerparkausweisen auf diesen Straßen. Um den Verkehrsfluss im Hauptstraßennetz nicht unnötig durch unabgestimmte Baumaßnahmen zu behindern, soll das Land Berlin sicherstellen, dass all diese Maßnahmen miteinander koordiniert werden. An neuralgischen Abschnitten soll der Lkw-Verkehr bevorzugt werden, indem er dort zum Beispiel Busspuren nutzen darf. Gefordert werden der Aufbau und die Pflege einer Datenbasis zum Wirtschaftsverkehr, um eine effektive Ver- und Entsorgung der Stadt auch bei notwendigen Eingriffen in die Verkehrsnetze sicherzustellen. Ein weiterer Punkt aus dem IHK-Katalog ist die Einrichtung eines flächendeckenden Netzes anbieteroffener Mikro-Depots für die Feinverteilung von KEP (Kurier/Express/Paket)-Lieferungen mit Lastenrädern oder Elektro-Leichtfahrzeugen.

„Für die mit dem Online-Versandhandel wachsende Paket-Logistik braucht Berlin dringend smarte Lösungen, sonst stehen die Lieferwagen künftig in der Straßenmitte“, sagt Larissa Zeichhardt, Geschäftsführer

3,5

Mrd. Sendungen haben Kurier-, Express- und Paketlieferanten (kurz: KEP) 2018 bundesweit transportiert. Bis 2022 wird mit jährlich vier Mrd. KEP-Lieferungen gerechnet

Einfach alles drin:

Renault Leasing für Gewerbekunden

Inklusive Full-Service-Paket¹



RENAULT
Passion for life

B. Renault Mégane Grandtour
BUSINESS Edition TCe 140 GPF

119,- €² netto mtl.
141,61 € brutto mtl.



5 Jahre Garantie³

Monatliche Rate netto ohne gesetzl. USt 119,- €/brutto inkl. gesetzl. USt 141,61 €, Leasingsonderzahlung netto ohne gesetzl. USt 0,- €/brutto inkl. gesetzl. USt 0,- €, Laufzeit 36 Monate, Gesamtleistung 30.000 km. Ein Angebot für Gewerbekunden der Renault Leasing, Geschäftsbereich der RCI Banque S.A., Niederlassung Deutschland, Jagenbergstraße 1, 41468 Neuss. Gültig bis 30.04.2019.

Renault Mégane Grandtour BUSINESS Edition TCe 140 GPF: Gesamtverbrauch (l/100 km) innerorts: 7,1; außerorts: 4,6; kombiniert: 5,5; CO₂-Emissionen kombiniert: 55 g/km; Energieeffizienzklasse B. Renault Mégane Grandtour: Gesamtverbrauch kombiniert (l/100 km): 5,9 – 3,9; CO₂-Emissionen kombiniert: 135 – 102 g/km (Werte nach Messverfahren VO [EG] 715/2007).

Ab. zeigt Renault Mégane Grandtour BUSINESS Edition mit Sonderausstattung.

RRG
Embracing your mobility

RENAULT RETAIL GROUP Deutschland GmbH

Fennpfuhl | Weißenseer Weg 32 | 13055 Berlin | Tel.: 030 978712-0

Tempelhof | Germaniastraße 145 – 149 | 12099 Berlin | Tel.: 030 75691-0

Reinickendorf | Roedermallee 171 – 173 | 13407 Berlin | Tel.: 030 419001-0

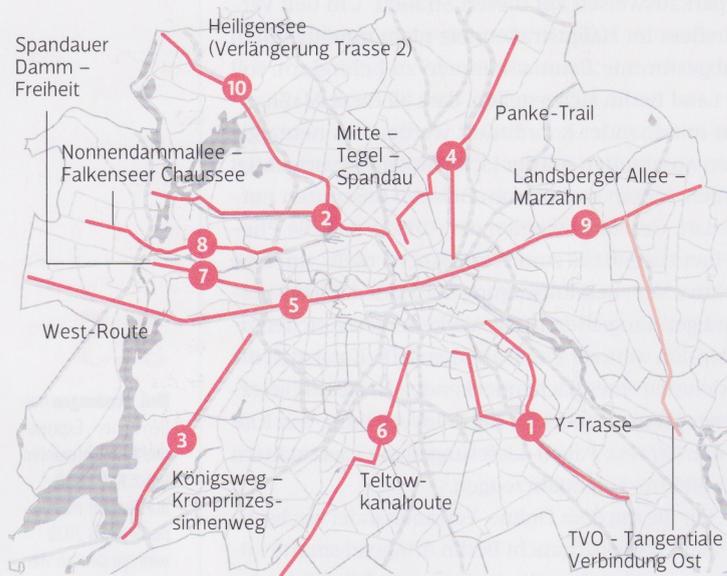
Pankow | Blankenburger Straße 85 – 105 | 13156 Berlin | Tel.: 030 9114988-0

NIEDERLASSUNG BERLIN
www.renault-retail.de/berlin

Angebot enthält einen Renault Full-Service-Vertrag, bestehend aus der Abdeckung aller Kosten der vorgeschriebenen Wartungs- und Verschleißarbeiten sowie Hauptuntersuchung (HU) inkl. Mobilitätsgarantie für die Vertragsdauer von 36 Monaten bzw. 30.000 km ab Erstzulassung gemäß Vertragsbedingungen. ³ 2 Jahre Renault Neuwagentarantie und 3 Jahre Renault Plus Garantie (Anschlussgarantie nach der Neuwagentarantie) für 60 Monate bzw. 100.000 km ab Erstzulassung gem. Vertragsbedingungen.

Auf fixen Fahrradrouen durch die Stadt

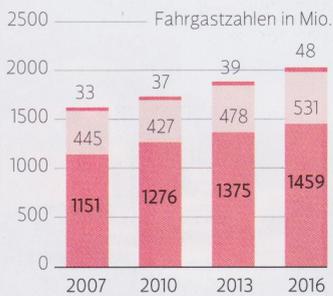
Die Pläne für ein Berliner Radschnellwegenetz liegen vor. Der Senat plant in den nächsten Jahren den Bau von insgesamt 100 Kilometern solcher Trassen



Busse und Bahnen gut gefüllt

In knapp zehn Jahren hat Berlins ÖPNV ein Viertel mehr Fahrgäste gewonnen

- Regionalverkehr (Bahn)* (+43,0 %)
- S-Bahn (+19,4 %)
- Verkehre der BVG (+26,7 %)
U-bahn, Tram, Bus



*Berlin und Brandenburg

Der Paketberg wird höher

Seit 2000 hat sich die Anzahl der Sendungen bundesweit fast verdoppelt



Grafiken: H. Anders

Mehr Autos, Motorräder, Lkws

Berlin wächst – und gleichzeitig auch die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge

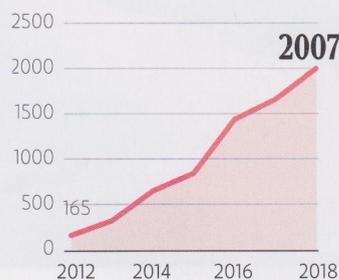
Kraftfahrzeugsbestand in Mio.



Anstieg auf niedrigem Niveau

E-Autos fristen ein Nischendasein in Berlin, aber mit deutlichem Wachstum

Anzahl der Elektroautos



Quellen: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, BIEK, VBB, Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

lerin der LAT Funkanlagen-Service GmbH sowie stellvertretende Vorsitzende des IHK-Ausschusses Stadtentwicklung und Infrastruktur – und verweist auf das Pilotprojekt KoMoDo in Prenzlauer Berg. Hier nutzen die fünf größten deutschen Paketdienstleister DHL, DPD, GLS, Hermes und UPS erstmals gemeinsam einen innerstädtischen Umschlagplatz mit getrennten Mikro-Depots, um von dort mit Lastenrädern die „letzte Meile“ zu den Empfängern ihres Lieferguts zurückzulegen. Im vergangenen Jahr wurden in Deutschland über 3,5 Mrd. KEP-Sendungen zugestellt, 2022 werden es weit über vier Mrd. sein.

Lieferungen per Cargo-Bike und E-Dreirad

Bereits vor drei Jahren gründete Roland Prejawa sein Start-up Urban Cargo und war damit der erste deutsche B2B-White-Label-KEP-Dienstleister. „Der Online-Händler Amazon suchte damals in Berlin einen Carrier mit Cargo-Bikes und elektrischen Leichtfahrzeugen, der für Amazon Prime Now ausliefert – da müssen Bestellungen vom gleichen Tag innerhalb von zwei Stunden zugestellt werden.“ Mit Amazon betrieb Prejawa einen Hub mit Service-Point, Werkstatt und Ladestationen in der Tiefgaragen-Ebene des Ku'damm-Karrees. Weil dort nun gebaut und modernisiert wird, sucht der Unternehmer gerade einen neuen Hub in Kreuzberg oder Mitte. Bei Urban Cargo sind fast 30 Fahrer angestellt, die im Schichtdienst acht Cargo-Bikes, fünf elektrische Dreiräder und ein Elektrofahrzeug steuern. Neben Amazon hat die Firma heute ein zweites Standbein: Business Catering Delivery. „Das heißt, dass wir für Berliner Caterer das Essen für Meetings oder andere Veranstaltungen ausliefern – das muss schnell gehen, und das schaffen wir.“

Das Problem, dass Kuriere auf herkömmlichen Lastenrädern ungeschützt bei jedem Wetter fahren müssen, will das Berliner Start-up Ono lösen. Das Team um E-Mobility-Pionier Beres Seelbach, zu dem auch Ex-Volkswagen-Chefdesigner Murat Günak gehört, hat ein neuartiges E-Cargo-Bike mit überdachter Fahrerkabine entwickelt. „Unsere Ono ist der perfekte Hybrid aus Fahrrad und Transporter“, sagt CEO Seelbach. Das Leichtbau-Dreirad, das mit austauschbaren Transportcontainern beladen wird und ein Ladevolumen von über zwei Kubikmetern hat, soll dieses Jahr in Serie gehen. „Wir werden die Produktion von weniger als 50 Stück im ersten über mehrere 100 im zweiten Jahr bis hin zu einigen 1.000 in fünf Jahren steigern.“ Mit der Fertigung sei ein deutsches Automotive-Unternehmen beauftragt worden. Die Onos werden dann an Lieferdienste, öffentliche Stellen und Unternehmen vermietet.

An Ono ist, über Umwege, auch Volkswagen beteiligt, weshalb die Firma auch im VW-Start-up-Inkubator in Dresden bei der Entwicklung der Ono-Prototypen unterstützt wurde. „Volkswagen hat erkannt, dass Städte der Zukunft neue Mobilitäts- und Fahrzeugkonzepte brauchen“, sagt Beres Seelbach, „Autos, auch Elektroautos, sind nicht die Lösung – aus unserer Sicht lohnt sich jede Investition in die Fahrradinfrastruktur, damit der Radverkehrsanteil steigt und die Straßen entlastet werden.“

Eine zweistellige Millionensumme würde die vom Verein „Paper Planes“ ersonnene Radbahn unter der U1 kosten, weil das Projekt wegen vieler Straßenkreuzungen hochkomplex ist. Deshalb wird die Verkehrssenatorin eine Machbarkeitsstudie in Auftrag geben, „um die verkehrsplanerische und technische Umsetzbarkeit für ein Teilstück in Kreuzberg zu ermitteln, nämlich für die Strecke zwischen dem Kottbusser Tor und dem Schlesischen Tor“.

Die geplante Fahrradinfrastruktur und die anderen Maßnahmen werden erst peu à peu für reinere Luft sorgen. Berlin aber muss schnellstmöglich die EU-weit gültigen Luftqualitätswerte einhalten. Nach einem Urteil des Verwaltungsgerichts werden ab Sommer mindestens elf Straßenabschnitte für Dieselfahrzeuge bis zur Abgasnorm Euro 5 gesperrt. Durchfahrtsverbote für ganze Stadtzonen schätzte das Gericht als unverhältnismäßig ein. Zudem zeigt eine IHK-Studie, dass sich der anhaltende Trend sinkender Luftbelastung auch weiter fortsetzen wird. Dennoch müssten im Luftreinhalteplan, der bis Ende März beschlossen werden soll, Ausnahmeregelun-



Ono Tretbox GmbH

Beres Seelbach,
CEO

Das Start-up, an dem über die Wolfsburg AG auch der VW-Konzern beteiligt ist, hat das Lastenfahrrad Ono entworfen, das jetzt in Serie gebaut werden soll.

Branche Logistik-Dienstleistungen

Gegründet 2015

Mitarbeiter 15

Geschäftsmodell Fahrzeugkonzepte für urbane Mobilität

gen getroffen werden, sagt IHK-Bereichsleiter Jochen Brückmann, „in erster Linie für in den entsprechenden Straßenabschnitten ansässige Unternehmen und deren Kunden sowie Lieferanten und Dienstleister“.

Zur Luftreinhaltung können Unternehmen auch direkt beitragen, etwa mit Berlins Programm „Wirtschaftsnahe Elektromobilität“, das die Anschaffung von E-Autos mit bis zu 4.000 Euro und leichten Nutzfahrzeugen mit bis zu 8.000 Euro fördert. Gleichzeitig kann auch der Umweltbonus der Bundesregierung (4.000 Euro) in Anspruch genommen werden. »

14. APRIL 2019

TEAM UP!

Teambuilding mit Frühlingsgefühlen

Institut für urbane Mobilität**Dr.-Ing. Tim Lehmann,**
Gründer und Leiter

Netzwerk von u.a. Stadt- und Verkehrsplanern sowie Mobilitätsforschern, das für die Vision „Städte für Menschen“ arbeitet.

Branche Kreativwirtschaft**Gegründet** 2016**Mitarbeiter** 10**Geschäftsmodell** Think-Tank für urbane Transformationsprozesse

Bis 2030 sollen alle Busse der BVG elektrisch fahren, schon jetzt wird die gesamte BVG-Dieselbusflotte auf neueste Emissionsstandards gebracht. Und die Berliner Stadtreinigung wird 70 Müllsammelfahrzeuge mit Stickoxidfiltern nachrüsten. Berlin nutzt dafür die vom Bund angebotene Förderung für die Nachrüstung von Kommunalfahrzeugen. Das können auch Berliner Unternehmen, indem sie die vom Bund ausgelobte Nachrüstkostenerstattung für Handwerkerfahrzeuge in Anspruch nehmen.

Noch viel weiter geht Tim Lehmann mit seinem Institut für urbane Mobilität. Der promovierte Stadtplaner und Architekt hat mit der Kreuzberger Agentur Xoio ein Elektrofahrzeug namens Mobuno konzipiert, ein selbstfahrendes Sammeltaxi auf einzeln steuerbaren Kugelrädern, mit ergonomischen Sitzen, Minibar und Stauraum für Gepäck. Weil das Gefährt, das es im Modell auch als Transporter gibt, extrem wendig ist, können Mobunos auf engen Flächen geparkt werden. Lehmann sucht aber nicht aktiv nach Investoren: „Uns ging es darum, eine Vision zu entwickeln für die Mobilitätsdebatte hier und in anderen Städten – wir wollen aufzeigen, wie künftig gute Mobilität mit sehr viel weniger Autos funktionieren kann.“ Trotzdem würde er sich freuen, wenn Mobuno tatsächlich irgendwann gebaut wird.

Berlin, behauptet Lehmann, habe weniger ein Parkplatzproblem, sondern ein Parkproblem. „Ungenutzte Parkplätze gibt es genug“, sagt er. „Wir haben er-

rechnet, dass es rund 80.000 Stellplätze für Langzeitparkende in nicht ausgelasteten Parkhäusern gibt und weitere 50.000 für Übernachtparkende auf den Plätzen der etwa 1.000 Berliner Discounter und Supermärkte.“ Hier seien intelligente Modelle zur effizienten Nutzung gefragt. „Eine Anwohnergarnitur kostet heute 20,40 Euro für zwei Jahre – das sind 3 Cent pro Tag für zehn Quadratmeter Straßenfläche.“ Wenn der Verkehr von der Straße geholt werden soll, findet Tim Lehmann, müsste dieser Preis massiv erhöht werden – „dann würden vermutlich viele Berliner auf ihr eigenes Auto verzichten.“ Und vielleicht auch auf Carsharing umsteigen.

Beim Carsharing liegt Berlin bundesweit vorn

Beim Carsharing liegt Berlin weit vorn in Deutschland: Über 3.000 Fahrzeuge können hier gemietet werden – zum Beispiel von Free-Floating-Anbietern wie Car2Go oder DriveNow und stationsbasierten wie Flinkster oder Stadtmobil. Beim stationsbasierten Carsharing stehen die Autos auf festen Plätzen im Stadtgebiet und müssen dort auch wieder geparkt werden. Free-Floating-Fahrzeuge sind frei geparkt, werden über Smartphones geortet und gebucht und dürfen innerhalb des gesamten Nutzungsgebiets abgestellt werden.

„Stationsbasiertes CarSharing ist eine ernsthafte Alternative zum eigenen Pkw“, sagt Daniel Brauer, Geschäftsführer von Stadtmobil Berlin, „mit unseren Fahrzeugen kann man sogar in Urlaub fahren, wenn gewünscht, mit Schneeketten, Fahrradträger, Dachbox oder Anhängerkupplung“. Das Unternehmen, Teil der bundesweiten Stadtmobil-Gruppe, hält 100 Autos auf rund 50 Stationen vor – vom Kleinstwagen bis zum Transporter. „Wir rechnen nicht pro Minute ab wie andere Carsharer, sondern pro Stunde, Tag oder Woche, kombiniert mit einem Kilometer-tarif“, erläutert der Geschäftsführer, „wir wollen nämlich nicht, dass unsere Teilnehmer durch die Stadt hetzen müssen.“ Stadtmobil-Kunden können auch

Fahrzeuge des Wettbewerbers Cambio nutzen, der etwa 75 Fahrzeuge an rund 40 Stationen anbietet. „Wir wollen die Menschen vom Auto wegführen, deshalb machen wir auch keine Gewinnspielchen, bei denen der gewinnt, der am meisten fährt, und wir spammen unsere Teilnehmer auch nicht zu, um sie zu mehr Buchungen zu animieren“, sagt Daniel Brauer. „Wir glauben, dass eine Stadt lebenswerter ist, die ihren öffentlichen Raum den Menschen zur Verfügung stellt, nicht den Autos.“ ■

”
Wir wollen aufzeigen, wie Mobilität mit sehr viel weniger Autos funktionieren kann.

Tim Lehmann,
Institut für urbane Mobilität

**Eine App für alles**

„Jelbi“ soll künftig ÖPNV, Taxi, Sharing- und On-Demand-Angebote bündeln.

Die BVG arbeitet für die App mit anderen Mobilitätsdienstleistern zusammen.