



Changing Cities e.V. Wilhelmine-Gemberg-Weg 12 10179 Berlin

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und
Klimaschutz
Am Kölnischen Park 3
10179 Berlin



Changing Cities e.V.
Büro Wilhelmine-Gemberg-Weg 12
10179 Berlin
E-Mail info@changing-cities.org
Web www.changing-cities.org

Ansprechpartner Denis Petri
Mobil +49 176 5772 2532
E-Mail denis.petri@changing-cities.org

Berlin, 1. September 2017

Stellungnahme der Initiative Volksentscheid Fahrrad Berlin und von Changing Cities e.V. zum Referentenentwurf des Berliner Mobilitätsgesetzes vom 04. August 2017

Sehr geehrte Damen und Herren,

durch die fast zweijährige Kampagne des Volksentscheides Fahrrad wurde der aktuellen rot-rot-grünen Koalition der politische und gesellschaftliche Rückhalt organisiert, Deutschlands erstes Mobilitätsgesetz mit einem ausführlichen Teil 3 - Radverkehr - vorzulegen und zu verabschieden. Das Team des Volksentscheides Fahrrad hat mit seinem, im April 2016 vorgelegten, RadGesetz hierfür eine Grundlage entwickelt, die in zahlreichen Verhandlungsrunden mit der Senatsverwaltung, der Senatskanzlei und anderen Fachverbänden zu dem vorliegenden Entwurf geführt hat.

Gesamtwürdigung

Der vorliegende Entwurf hat zum Ziel, den Ausbau des Umweltverbundes in Berlin zur zentralen verkehrspolitischen Aufgabe zu machen. Dem vorliegenden Allgemeinen Teil, Gesetzesteil zum ÖPNV und zum Radverkehr, muss im weiteren Verlauf der Legislaturperiode noch ein Teil zum Fußverkehr folgen, um hier zu einer Gesamtwürdigung des Umweltverbundes zu gelangen. Der Entwurf ist in seiner Stoßrichtung zu begrüßen. Er setzt klare Prioritäten auf den Umweltverbund. Dies ist faktisch notwendig aufgrund der Verpflichtung zur Reduktion von Treibhausgasen, der mit der wachsenden Stadt steigenden Anforderungen an eine gerechte

Aufteilung des Verkehrsraums und zur Reduktion gesundheitsschädlicher Emissionen (Stickoxide, Feinstaub, Lärm).

Positiv zu würdigen ist zudem die Genese des Entwurfes, die erstmals Exekutive, parlamentarische und plebiszitäre Legislative und Vertreter*innen der Zivilgesellschaft mit einem gemeinsamen Ziel zusammen führte.

Der vorliegende Entwurf ist in der Gesamtschau geeignet, bei stringenter und konsequenter Umsetzung dafür zu sorgen, dass Berlin den Anschluss an die Spitzengruppe europäischer Städte in puncto umweltfreundliche und gerechte Mobilität nicht verlieren wird. Der Volksentscheid Fahrrad und Changing Cities e.V. begrüßen und unterstützen diese Bemühungen.

Dennoch finden sich im Entwurf bei allem Lob einige Schwächen, die im weiteren Verfahren ausgeräumt werden sollten. Für sich genommen fehlen dem Gesetzentwurf in Teilen klare und überprüfbare Zielformulierungen. Diese werden in die spezifischen Stadtentwicklungspläne und Planwerke ausgelagert und so der Mitbestimmung der Zivilgesellschaft teilweise entzogen.

Insbesondere die Ausbaupfade und Qualitäten sollten allerdings weiterhin einer öffentlichen und parlamentarischen Kontrolle unterliegen. Es ist daher unerlässlich, dass sowohl die Initiative Volksentscheid Fahrrad als auch die Verbände, die an der Erstellung des Teil 3 beteiligt waren, weiterhin in die Gespräche zur Erstellung der Planwerke und Vorgaben einbezogen werden.

Außerdem wollen wir unser Erstaunen darüber zum Ausdruck bringen, dass dem vorliegenden Entwurf, trotz gegenteiliger Verlautbarungen im Vorfeld, keine Begründung beiliegt. Das führt zu einem unvollständigen Bild des Vorhabens, die Kommentierung kann entsprechend nur vorläufig erfolgen.

Zu dem vorliegenden Entwurf nehmen wir wie folgt Stellung (ergänzende Formulierungsvorschläge sind *kursiv* gesetzt):

Anmerkungen zu Teil I

Im Allgemeinen Teil des Gesetzes finden sich allgemeine Zielsetzungen, Hinweise zur Konfliktlösung, zum Verbandsklagerecht und zum Verwaltungshandeln.

Die allgemeinen Zielsetzungen fallen an vielen Stellen sehr allgemein aus. In den Gesetzentwurf haben an dieser Stelle leider keine quantifizierbaren Zielvorstellungen Eingang gefunden.

zu §§ 1-3

Es fehlt hier u. E. die klare Formulierung, dass die Schaffung von attraktiven Angeboten, um Menschen das Umsteigen auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu ermöglichen, Zweck des Gesetzes ist. Verkehrs- und Mobilitätspolitik ist originär politisch, daher muss auch eine klare politische Zielsetzung Teil des Gesetzes sein, um hier auch den gestaltenden Anspruch gegenüber einer reinen Reaktion auf sich wandelnde Verhältnisse zu stärken.

zu § 5 (1)

Hier fehlt es an einer klaren Zielformulierung. Diese ist ausgelagert in den StEP M&V. U.E. wäre hier eine Angabe dessen, welcher Anteil des Umweltverbundes am Modal Split bis wann zu

erreichen angestrebt ist, sinnvoll. Eine solche Zielvorgabe würde es auch erlauben, rechtzeitig nachsteuern zu können. In den Verhandlungen zum Teil 3 wurde dabei mehrfach die Zahl 82.5 % Umweltverbund genannt. Die Initiative Volksentscheid Fahrrad ist allerdings auch für ambitioniertere Ziele offen.

zu §6 (2)

Formulierungsvorschlag im Anschluss an Bemerkung zu §§ 1-3

Verkehr und Verkehrsinfrastruktur sind ressourcenschonend und stadtökologisch nachhaltig zu gestalten. *Der Verkehr des Umweltverbundes ist für die Bürgerinnen und Bürger fortlaufend attraktiver zu gestalten.*

§ 8

Die Einführung der Vision Zero als strategisches Handlungsziel ist uneingeschränkt zu begrüßen. Zu kritisieren ist allerdings, dass durch die Formulierung "langfristig" letztlich keine klaren Handlungsziele vorgegeben werden und somit auch kein Nachsteuern möglich ist. Es folgt hieraus noch kein strategisches Handlungskonzept, welches letztlich notwendig ist, um zu tatsächlichen Fortschritten zu gelangen und Maßnahmen zu überprüfen. Eine klare Festlegung, in welchem Maß die Zahl der schwerverletzten Verkehrsteilnehmer*innen bis wann gesenkt werden soll, wäre hier wünschenswert.

Formulierungsvorschlag für § 8 (2)

Langfristiges Ziel ist, dass sich im Berliner Stadtgebiet keine Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden ereignen. Dieser Idealzustand („Vision Zero“) ist Leitlinie für alle Planungen, Standards und Maßnahmen mit Einfluss auf die Entwicklung der Verkehrssicherheit. *Ziel ist eine jährliche Reduktion der schweren Personenschäden gegenüber dem Mittel der drei Vorjahre um 10%.*

§ 15

Es ist uneingeschränkt zu begrüßen, dass sowohl der StEP M&V als auch die zugehörigen Planwerke gesetzlich vorgeschrieben sind und so einen hohen Verbindlichkeitsstatus enthalten. Zu begrüßen wäre, wenn der StEP und die Planwerke den Status einer Rechtsverordnung enthielten, um hier die Verbindlichkeit noch weiter zu erhöhen. Dies sollte in § 15 erfolgen. Zudem fehlen an dieser Stelle Angaben zur Beteiligung zivilgesellschaftlicher Akteure und der Bevölkerung an der Erstellung des StEP und der Planwerke.

Zu begrüßen ist nach unserer Ansicht zudem, dass die Umsetzung der Planwerke Angaben zum Gesamtinteresse Berlins mit den daraus folgenden Implikationen machen werden.

§ 16

Die Einbeziehung organisatorischer, ordnungsrechtlicher und infrastruktureller Maßnahmen ist zu begrüßen. Auch wenn die Maßnahmen zur Schulung, Information und Aufklärung einen wichtigen Baustein darstellen, ist es u. E. zwingend erforderlich, dass Verkehrssicherheit vor allem durch erstere Maßnahmen befördert wird und nicht auf die Herstellung individueller Verbindlichkeit gründet. Wir schlagen daher vor, in § 16 (2) die Ziffern 2. und 3. zu tauschen, um hier eine entsprechende Priorisierung sicher zu stellen und dies in der Begründung weiter auszuführen.

In § 16 (5) wird zudem nochmals auf die Ziele von § 8 (Vision Zero) verwiesen. Dort sind allerdings, wie angemerkt, keine konkreten Ziele festgeschrieben. Dies sollte dringend nachgeholt werden.

§ 18 (4)

Der Volksentscheid Fahrrad begrüßt das Ziel, Planungsverfahren innerhalb der Verwaltung effizienter zu gestalten und regt an, die durchschnittliche Dauer von der Idee bis zur Umsetzung zu verkürzen. Eine externe Evaluation der Abläufe scheint vor diesem Hintergrund dringend erforderlich.

- #### § 19

In § 19 (4) schlagen wir vor zu ergänzen:

Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung informiert die Öffentlichkeit *kontinuierlich* über die in den §§ 2 bis 14 und in den verkehrsspezifischen Planwerken formulierten Ziele, [...]

In § 19 (5) regen wir an, die Formulierung "regelmäßig" in Satz 1 durch ein festgelegtes Intervall (z. B. 2 / 3 Jahre) zu ersetzen. "Regelmäßig" kann u. E. auch ein 10-Jahres-Intervall umfassen, was keine Grundlage für eine sich stetig verbessernde Planung darstellt.

- In § 19 (7) wird richtigerweise auf die Einbeziehung der Träger öffentlicher Belange in Planungen hingewiesen. Allerdings finden sich keine Aussagen darüber, wie sichergestellt wird, dass auf Seiten insbesondere der TöB ausreichende Personal- und Planungsressourcen für diese Einbeziehung vorhanden sind. So kann es bei der möglichen Vielzahl von Planungen bei aller Beschleunigung verwaltungsinterner Abläufe dazu kommen, dass bei den TöB ein Planungsrückstau entsteht, der dann die Umsetzung insgesamt verzögert. Wir empfehlen hierzu geeignete Maßnahmen zu prüfen. Z.B. könnten über Kooperationsvereinbarungen oder im Bündnis für Radverkehr Fristen für Rücksprache und Eingaben festgelegt werden, um einen entsprechenden Personal- und Ressourcenaufwuchs bei den TöB zu initiieren. Wir erwarten hierzu Aussagen in der Gesetzesbegründung.

§ 20

Die Freihaltung und überhaupt Einrichtung von Vorrangnetzen für den Umweltverbund ist uneingeschränkt zu begrüßen. Hierzu gehört nach unserer Einschätzung auch der Hinweis auf das vorrangige Räumen der Vorrangnetze des Umweltverbundes im Winterdienst. Hierzu ist gegebenenfalls eine Änderung des Straßenreinigungsgesetzes notwendig. Sollte es nicht zu einer vorrangigen Räumerung der Radverkehrsanlagen im Winter kommen, werden so die Bemühungen um die Veränderung des Modal Split und der Erhöhung der Verkehrssicherheit entwertet. Bei nicht geräumten Radwegen wird sich die Belastung des ÖPNV im Winter steigern und dadurch auch die Bemühungen um die Erhöhung der Fahrplansicherheit entwertet.

§ 22 (2)

Ausdrücklich begrüßen der Volksentscheid Fahrrad und Changing Cities e.V. die Vorgaben für Abwägungsentscheidungen bei Realisierungskonflikten. Hierbei wird im Sinne eines funktionierenden, die Mobilität sicher stellenden, Stadtverkehrs der Vorrang des fließenden vor dem ruhenden Verkehr sichergestellt. So wird auch ein bedeutender Beitrag zur

Verkehrssicherheit geleistet. Zudem wird damit die Grundlage geschaffen, zu einer gerechten und stadtverträglichen Aufteilung der Verkehrsfläche zu gelangen. Die hier niedergelegten Bemühungen zu einer Umverteilung des Verkehrsraums, sollten zudem mittels flankierender Maßnahmen, wie einer stadtweiten Strategie zum Thema Kfz-Parken, der Einrichtung und Freihaltung von Ladezonen und kommunikativer Maßnahmen ergänzt und abgesichert werden.

Anmerkungen zu Teil II

Der Volksentscheid Fahrrad und Changing Cities e.v. begrüßen die gesetzliche Grundlage für den ÖPNV. Bei der Erstellung der Vorrangnetze ist hierbei auf die Verträglichkeit mit dem Vorrangnetz des Radverkehrs besonders einzugehen. Grundsätzlich ist der Umverteilung des Straßenraums zugunsten platzsparender Verkehrsmittel zuzustimmen.

Wir bemängeln allerdings, dass keine spezifischen Angaben zur Integration von Fahrradverleihsystemen in die Tarifstruktur des ÖPNV genannt sind. Hierzu zählen: Verpflichtung der Verkehrsbetriebe zur Bereitstellung ausreichender und sicherer Abstellmöglichkeiten für Fahrräder

15 Freiminuten vor Fahrtantritt und am Ende jeder ÖPNV-Fahrt für Leihfahrräder
Beide Maßnahmen in Kombination ergeben die Möglichkeit zur Zurücklegung der ersten und letzten "Meile" mit dem Fahrrad und dadurch verbesserte Wegeketten und die Erhöhung der Attraktivität wie von uns für § 6 (2) angeregt.

Anmerkungen zu Teil III

Der vorliegende Text stellt den Konsens der Verhandlungen zwischen SenUVK, den Koalitionsfraktionen, dem ADFC, dem BUND und der das Gesetz initiiierenden Initiative Volksentscheid Fahrrad (Changing Cities e.V.) dar. Wie bereits oben dargestellt, begrüßt die Initiative den Gesetzentwurf und das Verfahren seiner Genese. Trotz der im Verfahren häufig geäußerten Unstimmigkeiten zur Zeitplanung und zum Verfahrensmanagement finden sich eine Vielzahl von Punkten, die den ursprünglichen Zielen des Volksentscheid entsprechen. Teilweise in verbesserter Form.

Positiv ist festzuhalten, dass es sich bei dem Gesetz um das erste Radverkehrsgesetz einer deutschen Großstadt überhaupt handelt. Bei konsequenter Umsetzung wird Berlin im Jahr 2030 über ein attraktives Angebot von Radverkehrsanlagen verfügen und so den Anschluss an die Spitzengruppe der Fahrradstädte weltweit halten können.

Das Radgesetz lockt Menschen vom Auto aufs Fahrrad und leistet damit ebenfalls einen unverzichtbaren Beitrag zur Reduktion des Kohlendioxid ausstoßes in Berlin. Gerichtlich angewiesene Fahrverbote und ein Abschied vom Verbrennungsmotor verlangen nach alternativen Mobilitätsangeboten. Hierdurch wird auch das Funktionieren des städtischen Wirtschaftsverkehrs gesichert. Im Teil III kommt der gestalterische Anspruch einer Verkehrspolitik zum Vorschein, der im Teil I des Gesetzes nicht expliziert ist.

Bislang mangelt es dem Gesetzentwurf an vielen Stellen allerdings noch an verbindlichen

Angaben zur weiteren Ausbauplanung. So sind nur wenige Qualitätsstandards, die ein attraktives Angebot begründen, gesetzlich festgeschrieben. Ebenso mangelt es an verbindlichen Ausbaupfaden, die eine frühzeitige Überprüfung der Zielerreichung ermöglichen würden. Wir werden dies in den künftigen Gesprächen zur Erstellung der Vorgaben für den Radverkehrsplan erneut thematisieren und auch den, in diesen Punkten bereits erreichten, Verhandlungsstand als Ausgangsbasis nehmen.

§ 37 (5)

Um die Zielstellung des Paragraphen korrekt zu fassen, muss Satz 2 wie folgt gefasst werden:

In jedem Bezirk sind mindestens zwei hauptamtlich *in Vollzeit* Beschäftigte *mit 100 % ihrer Arbeitszeit* für den Radverkehr tätig.

§ 37 (7, 8)

Für keinen der FahrRäte ist eine Tagungsturnus festgelegt. Um ihrer Funktion gerecht zu werden, müssen die FahrRäte u.E. mindestens drei Mal im Jahr, bei Bedarf auch häufiger, tagen. Die Mindestanzahl sollte gesetzlich festgeschrieben werden, um Situationen wie in Neukölln zu verhindern, wo der seinerzeit zuständige Stadtrat den FahrRat über mehr als ein Jahr nicht einberief.

§ 37 (8) Satz 3 (Redaktionell)

Absatz (7) Satz 3 gilt entsprechend.

§38 (7)

Im Zuge der Radverkehrsförderung ist es u.E. unerlässlich, die Stadtgesellschaft aktiv auf die Zunahme des Radverkehrs vorzubereiten und die gesamtstädtischen Vorteile des Radverkehrs zu kommunizieren. Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit ist durch die Aufklärung über die Verkehrsregeln zwar anzustreben, aber nur bedingt zu erwarten - siehe derzeit an der Potsdamer Brücke.

Verkehrssicherheitskampagnen den Radverkehr betreffend müssen u.E. gezielt diejenigen Verkehrsteilnehmer in den Blick nehmen, die bei Unfällen mit Radfahrenden den größten Schaden anrichten. Statt weitgehend unspezifischer Aufklärung und Rücksichtnahme-Kampagnen erwarten wir zur Steigerung der Verkehrssicherheit Maßnahmen, die sich insbesondere an Berufskraftfahrer*innen wenden.

§ 41

Hierzu lag noch keine Formulierung vor. Es wird erwartet, dass dies nochmals Verhandlungsgegenstand in den weiteren Terminen des Raddialogs sein wird.

§ 44

Bei der Erstellung des Radverkehrsplans ist darauf zu achten, dass das Überholen sich nicht allein auf einspurige Fahrräder normaler Bauart beschränken darf. Mit der zunehmenden Zahl dreirädriger Fahrräder muss auch gewährleistet werden, dass ein ein- und ein dreispuriges Fahrrad einander mit ausreichendem Sicherheitsabstand überholen können.

Wir möchten über das Gesetz hinausgehend anregen, sich mit den im Zuge der Verhandlungen nicht angesprochenen Punkte des ursprünglichen Radgesetzes zu beschäftigen und hier gegebenenfalls untergesetzlich zu handeln. Hierbei handelt es sich insbesondere um Maßnahmen zur Radverkehrsförderung:

- In den Tarifverhandlungen des Landes mit den Gewerkschaften sollte darauf hingewirkt werden, dass die Möglichkeit für die Angestellten des Landes geschaffen wird, sich über Konstrukte wie Jobrad Fahrräder zu leasen. Hierdurch wird eine Vorbildfunktion ebenso geschaffen, wie ein Perspektivwechsel ermöglicht. Der öffentliche Dienst wird hierdurch ebenfalls entlastet, da statistisch gesehen der Krankenstand sinken dürfte.

- In der Berliner Bauordnung sollten ausreichende, sichere, ebenerdig erreichbare Radabstellplätze vorgeschrieben werden. Gleichzeitig sollten diese als Merkmal für gehobene Ausstattung aus dem Berliner Mietspiegel entfernt werden. Derzeit ist allein das Vorhandensein, unabhängig von der Zahl, als solches gelistet. Dies entspricht nicht den sich wandelnden Mobilitätsgewohnheiten und widerspricht der sozial gerechten Gestaltung der Verkehrsverhältnisse.

Schlussbemerkung und Empfehlungen

Wie bereits eingangs beschrieben, sehen wir im vorliegenden Entwurf einen bedeutenden Schritt für die Lebensqualität in der wachsenden Stadt. Nicht nur die Lebensqualität wird durch die Umsetzung des Gesetzes gesteigert, sondern auch die Flüssigkeit des Gesamtverkehrs erhöht und zudem der kleinräumliche Einzelhandel gestärkt. Es handelt sich daher auch um eine Maßnahme zur Wirtschaftsförderung.

Wir fordern Sie daher auf, die angemerkten Verbesserungen in den vorliegenden Entwurf zu integrieren.

Zentral bleibt das Anliegen, das Gesetz am 14.12. durch das Berliner Abgeordnetenhaus verabschieden zu lassen. Parallel dazu müssen jetzt schon die Voraussetzungen geschaffen werden, um schnellstmöglich mit der Umsetzung des Gesetzes beginnen zu können. Wir regen zudem an, über die gemeinsame Kommunikation zu sprechen. Das Gesetz muss vor der Stadtgesellschaft bestehen. Einen großen Schritt dahin hat die Kampagne des Volksentscheid bereits vorgelegt: Niemand bestreitet ernsthaft die Notwendigkeit einer gerechten Gestaltung des Verkehrsraums und niemand bestreitet, dass es für alle möglich sein muss, sicher und entspannt Fahrrad zu fahren.

Dennoch ist in der bisherigen Debatte zu kurz gekommen, dass das Mobilitätsgesetz gut für die ganze Stadt ist. Miteinander sollten wir nun kommunizieren, dass wir sehr wohl einen Gestaltungsanspruch damit verfolgen. Das Mobilitätsgesetz ist nicht für diejenigen, die jetzt auf das Fahrrad angewiesen sind und nicht für diejenigen, die jetzt auf den ÖPNV angewiesen sind.



Es ist für diejenigen, denen der Umstieg ermöglicht wird. Es stellt Wahlfreiheit erst her. Dies sollte, in den je eigenen Rollen der Beteiligten, unter dem Slogan "Das Gesetz macht die Straße frei!" mit der Stadtgesellschaft zu besprechen sein.

Mit freundlichen Grüßen,

Denis Petri
Mitglied des Verhandlungsteams