

Dokumentation des Arbeitskreises 2

„Verkehr und Mobilität“ – Das Berliner Mobilitätsgesetz

im Rahmen der Berlin21-RENN.mitte-Veranstaltung

„Berlin, fit für die Zukunft?! - Das Berliner Nachhaltigkeitsprofil zur Umsetzungsstrategie qualifizieren“

am 30. Mai 2018

Organisatorische Vorbereitung, Moderation, Protokoll des AK: Sebastian Stragies (Berlin 21)
Unterstützung in der Durchführung des AK: Anna Stockmar (Berlin 21)

Intro zum AK und aufgeworfene Fragestellungen:

Zur Zeit wird das Berliner Mobilitätsgesetz im Abgeordnetenhaus diskutiert. Wann und wo werden erste Umsetzungsschritte verwirklicht und für die Bürger_innen sichtbar? Wo liegen die großen Konfliktlinien und wie können mögliche Zielkonflikte zwischen den verschiedenen Mobilitätsformen aufgelöst werden? Im Workshop wollen wir mit Akteur_innen und Vertreter_innen von Umwelt- und Mobilitätsverbänden, -initiativen und der Politik und Verwaltung gemeinsam diskutieren, wie die Mobilitätssituation für alle verschiedenen Verkehrsteilnehmer_innen verbessert werden kann und das Berliner Mobilitätsgesetz letztlich dazu beitragen kann, die Lebensqualität aller Bürger_innen auf der einen Seite und die Klimaschutzbemühungen der Stadt Berlin auf der anderen Seite voranzubringen.

Diskussionen im AK:

Der Arbeitskreis war mit knapp 20 Teilnehmenden gut besucht. Eine kurze Einführung in aktuelle Auseinandersetzungen bezüglich des Abstimmungsprozesses im Fachausschuss des Berliner Abgeordnetenhauses und das weitere Vorgehen gab zum Auftakt die Frage in die Runde, ob es einen Zusatzparagraphen im Mobilitätsgesetz geben muss, der sich explizit dem Autoverkehr widmen muss. Die Teilnehmenden hatten überwiegend kein Verständnis dafür, dass die Berliner SPD einen solchen Zusatz fordert und somit die Abstimmung über das Gesetz noch vor der politischen Sommerpause in Gefahr bringt. Über diesen Punkt wurde nicht weiter debattiert. Hier als Dokumentation die schriftliche Stellungnahme, die Berlin 21 via E-mail am 28.05.2018 von Herrn Tino Schopf, Sprecher der SPD-Fraktion für Verkehr, erreichte:

Als erstes Bundesland wollen wir das Miteinander von Autos, Fahrrädern, Bussen, Bahnen sowie Fußgängern gesetzlich regeln. Wir wollen mehr Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV und das Fahrrad animieren und dazu beitragen, den Verkehr für alle sicherer zu machen. Das Mobilitätsgesetz zählt zu einem der wichtigsten SPD-Vorhaben in dieser Legislaturperiode.

Das Gesetz steht für einen Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik unserer Stadt. Denn die Politik der letzten 60 Jahre hat sich größtenteils auf das Auto konzentriert. Aber die Stadt hat sich verändert und die verkehrlichen Herausforderungen sind gewachsen. Der Verkehr in Berlin nimmt stetig zu und immer mehr Menschen sind mobil.

Mit dem Gesetzentwurf legen wir nun den Schwerpunkt auf den stadt- umwelt- und klimaverträglichen Verkehr. Unsere Stadt bekommt ein umfassendes Gesetz, das neben dem Radverkehr zusätzlich die öffentlichen Verkehrsmittel stärkt, deren Ausbau priorisiert und beschleunigt.

Der erste Teil des Gesetzes enthält Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs und des Personennahverkehrs. In einem zweiten Teil werden sich weitere, noch nicht final ausgearbeitete Abschnitte schwerpunktmäßig mit der Situation der zu Fuß Gehenden und mit dem Wirtschaftsverkehr, zu denen u.a. der Taxiverkehr, Paket- und Lieferdienste zugeordnet werden, beschäftigen. Der Abschnitt „intelligente Mobilität“ soll die Themen Car- und Bikesharing, autonomes Fahren, intelligente Ampeln u.ä umfassen.

Ein Mobilitätsgesetz für Berlin muss nach Auffassung der SPD aber alle Verkehrsträger abbilden und sollte demzufolge im zweiten Teil ein Kapitel zum stadtverträglichen Autoverkehr beinhalten. In Berlin sind ca. 1,3 Millionen private Pkw zugelassen. Wenn wir im Gesetz Qualitäts- und Quantitätskriterien für zu Fuß Gehende und für Radfahrende sowie Standards für den ÖPNV festlegen, dann bedarf es in ähnlicher Form entsprechender Kriterien für den Autoverkehr.

Was sollte oder könnte dieser Abschnitt "Stadtverträglicher Autoverkehr" beinhalten? Wir wollen nicht den Status Quo aufrechterhalten, sondern machen uns für einen stadtverträglichen Autoverkehr der Zukunft stark.

Von den verschiedenen vorgestellten Themenbereichen und Diskussionsmöglichkeiten

- a.) Politischer Prozess,
- b.) Umsetzungsschritte und mögliche Zielkonflikte
- c.) Mobilität, Lebensqualität und Klimaschutz

wurden die Punkte b.) und c.) weiter diskutiert. Ziel bei beiden Fragestellungen war es, konkrete Probleme und mögliche Lösungen zu identifizieren. Am Ende der sehr lebhaften Diskussion waren zwei große Problembereiche auf der einen und zwei Lösungsmöglichkeiten und Forderungen zu deren Erreichbarkeit identifiziert und konnten in die Abschlussdiskussion am Ende der Veranstaltung mit eingebracht werden.

Übergeordnete Problembereiche

- Herstellung von Flächengerechtigkeit
- Auftretende Zielkonflikte

Übergeordnete Ziele

- Erhöhung der Lebensqualität für alle Menschen in Einklang mit nachhaltiger und klimagerechter Stadtentwicklung

Identifizierte Problembereiche:

- x Wie soll mit **Flächennutzungskonkurrenz** bei der Neuaufteilung des Straßenraums umgegangen werden?
- x Wie erreicht man Menschen, die bisher kein Fahrrad nutzen – auch unter dem Aspekt der Gesundheitsförderung?

- x Wie kann sichergestellt werden, dass sich auch gesellschaftlich die Einsicht durchsetzt, dass **alle Mobilitätsarten** sich **gleichberechtigt im Stadtraum** widerfinden können (Flächengerechtigkeit)?
- x Wie kann der **Wirtschaftsverkehr stadtverträglich intergriert** werden?
- x Kann das Mobilitätsgesetz dazu beitragen, dass der Lebensraum Stadt für alle Menschen attraktiver wird?
- x Konzepte zur **Entschleunigung** und die Stadt der kurzen Wege können zu einem anderen Mobilitätsverhalten führen – wie bilden sich diese Entwicklungen im Mobilitätsgesetz ab und werden entsprechend öffentlichkeitswirksam kommuniziert?

Auftretende Zielkonflikte:

- x **Schutz der Biodiversität und des Stadtgrüns**
- x Wie kann ein Zielkonflikt zwischen Vorrangstellung des Umweltverbundes und stadtweiten Nachhaltigkeitszielen wie z. B. der Erhaltung der Biodiversität vermieden werden?
- x Kommt es nicht zu einem Glaubwürdigkeitsverlust, wenn auch der einen Seite für einen nachhaltigen Stadtverkehr Radwege gebaut werden, das aber dazu führt, das die Stadtklimaregulierende Wirkung von Stadtgrün und Stadtbäumen eingeschränkt wird, wenn dafür Stadtbäume gefällt werden?
- x Wenn Radler auch im Winter bei Eis und Schnee geräumte und eisfreie Radwege haben wollen, wird man an Streusalz nicht vorbeikommen – wie kann nun vermieden werden, dass die Stadtbäume dadurch zusätzlich belastet werden?
- x Brauchen wir eine **Helmpflicht** für das Radfahren? Suggestiert das nicht, dass Radfahren gefährlich ist und ist somit kontraproduktiv?

Identifizierte Lösungsvorschläge / Umgang mit Problemen:

- x **Entwicklung eines ganzheitlichen Ansatzes** im Sinne einer gesamtstädtischen Nachhaltigkeitsstrategie, die sicherstellt, dass mögliche Zielkonflikte zwischen verschiedenen Planungswerken schon während der Entwicklung benannt und vermieden werden können!
- x **Partizipative Prozesse** von Beginn an gestalten und die Bürger_innen vor Ort immer proaktiv über Planungsprozesse und deren Gründe informieren – auch im Verlauf des Planung- und Umsetzungsprozesses
- x Entwicklung einer **ausgewogenen Kommunikationsstrategie**, um die Ziele einer nachhaltigen Entwicklung im Mobilitätsbereich zielgruppenspezifisch darstellen zu können.

- x **BNE und Mobilitätsbildung** stärken
- x zeitnahe **Sichtbarkeit von Umsetzungsfortschritten**

Übergeordnete Lösungsansätze:

- x Anerkennung polyzentrischer Stadtstruktur!
- x Transparenz in der Kommunikationsstrategie!
- x Stadt-Land-Beziehung immer mitdenken!