VCD Nordost Yorckstraße 48 10965 Berlin

Mobilitätsbeirat Berlin

Beteiligung.Mobilitaetsgesetz@SenUVK.berlin.de

Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Nordost e.V.

Geschäftsstelle
Leitung: Eva Renziehausen
Yorckstraße 48
10965 Berlin-Schöneberg
Tel. (030) 446 36 64
Fax (030) 446 37 03
info@vcd-nordost.de
www.vcd-nordost.de

Vorstand
Wanja Borchert (Vorsitzender), Eberhard Stückradt (Schatzmeister), Christian Kölling, Gerd Piehl, Heiner von Marschall

Spendenkonto
GLS Bank
IBAN: DE41 4306 0967 8025 3138 01

S+U-Bahnhof Yorckstraße
(S1, S2, S25, U7, Bus M19)

Stellungnahme zum Mobilitätsgesetz

Der Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD Nordost) begrüßt den Entwurf zur Neuregelung gesetzlicher Vorschriften zur Mobilitätgewährleistung als integriertes Mobilitätsgesetz für alle Verkehrsarten mit Schwerpunkt auf dem Umweltverbund und den Zielen eines klimafreundlichen Verkehrs sowie einer Minimierung der Zahl von Verkehrsunfällen und schweren Personenschäden.

Abschnitt 1: Allgemeiner Teil, Ziele

1. Auf die Frage der „Flächengerechtigkeit“ wird im Vorblatt Bezug genommen: Dem Umweltverbund wird Vorrang eingeräumt, was bei der „Straßenraumaufteilung“ berücksichtigt werden soll. Im Gesetz selbst gibt es keinen Bezug.
   Eine in Bezug auf den Anteil am Gesamtverkehr „gerechte Straßenraumaufteilung“ sollte bei den Zielen §§ 2-14 aufgenommen werden, möglicherweise unter § 5.
2. Mindeststandards der Verkehrsflächen für die verschiedenen Verkehre sollten im Mobilitätsgesetz als Ziel entspr. §§ 2-14 festgeschrieben werden. Der Verweis auf die Planwerke in § 15 (6) ganz am Ende reicht nicht aus. Die spezifischen Mindeststandards für die Verkehre des Umweltverbundes, zumindest für Radverkehr und Fußverkehr, sollten in den entsprechenden Unterabschnitten definiert werden.
3. § 10 Verflechtungen Berlin-Brandenburg: Ergänze: mit dem Ziel eines maximalen Anteils des Umweltverbundes am Modal-Split.

Abschnitt 2: ÖPNV

4. § 26 (4): Hierzu reichen die vom VBB durchgeführten Korridoruntersuchungen nicht aus. Daher muss ein integriertes Konzept erarbeitet werden (ABC Plus). Nur hieraus ergeben sich aussagefähige Bewertungen bzgl. einer positiven quantitativen Fahrgastentwicklung und einer entsprechenden Minimierung des CO2-Ausstosses.
5. § 28: Welche Beteiligungsmöglichkeiten sind bei der länderübergreifenden Zusammenarbeit vorgesehen? Welche Beteiligungsgremien sind zuständig?
6. § 29 (4) und (5) sollten ausdrücklich Bezug nehmen auf die Mobilitätskarte als Ziel im § 5 (3).

7. § 29 (9): Bezüglich der Beteiligung bei der Erstellung des Nahverkehrsplanes sollten (ähnlich wie bei den FahrRäten) die zuständigen Beteiligungsgremien (Forum Nahverkehr?) sowie deren Soll-Zusammensetzung genannt sein.
8. § 32 Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur: Der VCD vermisst hier Zielsetzungen zum Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur. Das Straßenbahnnetz muss bevorzugt ausgebaut werden. Grundsätzliche sind elektrifizierte Schienenverbindungen zu bevorzugen, über deren Ausgestaltung auf Basis von Kosten-Nutzen-Analysen zu entscheiden ist.

Abschnitt 3: Radverkehr

9. § 36 (6) Lastenräder: Für Lastenräder und auch Fahrräder mit Anhänger (Kinderanhänger!) sind wegen ihrer größeren Fahrzeug Länge entsprechende Flächen an Haltepunkten wie Ampeln und Querungshilfen notwendig
10. § 37 (5): Warum nicht „Fahrradbeauftragte“ in allen Bezirken? Zwei hauptamtlich Beschäftigte **ausschließlich** für Radverkehr **in Vollzeit**?
11. § 37 (8): Ergänze: Zusammensetzung analog zu § 37 (7) aus Verbänden und zivilgesellschaftlich handelnden in den Bezirken.
12. § 42: analog werden die Bezirke aufgefordert, Bezirkliche Radverkehrsnetze mit Bezug auf den innerbezirklichen Verkehr, Zentren, Schulen, usw. als Unternetze des Berliner Radverkehrsnetzes festzulegen. Auch hier gelten Vorrang vor dem MIV, Ausbauvorgaben und Mindeststandards.
13. § 46 (3): Ergänze Grünanlagen für die mögliche Streckenführung von Radschnellverbindungen.

Zur Frage: Fahrräder auf Busspuren

14. Grundsätzlich sollten Verkehrsanlagen für Busse und Fahrräder voneinander getrennt sein, um Konflikte zu vermeiden und Busse zu beschleunigen. Für eine Übergangszeit, bis der gewünschte Zustand erreicht ist, sollten Fahrräder auf der Busspur fahren dürfen, wo es keine eigenen Radverkehrsanlagen gibt. Der Einzelfall ist zu betrachten. Alternative können auch überbreite Busspuren sein, die genug Platz bieten, dass Busse Fahrräder sicher überholen können.