

7. Januar 2021

Bemerkungen zum Referentenentwurf Mobilitätsgesetz Teil III

Das Berliner Mobilitätsgesetz (MobG) soll um die Abschnitte „Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs“ und „Neue Mobilität“ erweitert werden. Dafür und für notwendige Anpassungsänderungen im Allgemeinen Teil des MobG und in anderen Gesetzen gibt es einen Referentenentwurf vom 10.09.2020.

Im Großen und Ganzen entspricht der Referentenentwurf unseren Zielvorstellungen von menschengerechter Mobilität sowie umwelt- und klimagerechtem Verkehr. Er enthält viel Sinnvolles und Wichtiges, was wir zum Teil auch schon öfter gefordert haben. Er ist verständlich geschrieben und überzeugend begründet. Es fehlen jedoch konkrete mengenmäßige Ziele, Umsetzungstermine und Aussagen, wie die Umsetzung gesteuert und überwacht werden soll.

Nachstehend in Stichpunkten einige Anregungen, Vorschläge und Fragen.

Zur Änderung des Allgemeinen Teils

Begründung zu 1. (§ 2 Abs. 18)

Der Begriff „Pocket Park“ gehört nicht zum allgemeinen Sprachgebrauch und kann ebenso gut durch einen verständlichen deutschen Begriff ersetzt werden, zum Beispiel „grüner Winkel“. Andernfalls muss erklärt werden, dass laut Wikipedia ein kleiner Freiraum im städtischen Zusammenhang gemeint ist, der gärtnerisch gestaltet ist und zuvor als „toter“ Winkel nicht wahrgenommen wurde oder brach lag.

Neue Mobilität

§ 68 Abs. 5, 4. Unterabsatz

„Schutz von Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen“ muss irgendwie sein. Aber wie kann verhindert werden, dass die BVG oder der Senat alles, was sie verbergen wollen, zum Geschäftsgeheimnis erklären? Das sollte mit Kriterien eingegrenzt werden.

§ 69 Abs. 3

Als „innovative Mobilitäts- und Logistikangebote“ könnten interessierte Kreise auch so etwas wie BerlKönig oder fahrerlose („autonome“) Kleinbusse einordnen. Das wäre kontraproduktiv und sollte durch entsprechende Formulierung ausgeschlossen werden.

§ 70 Abs. 1

Hier fehlen die Ziffern 1 und 2.

Inhaltlich fehlen die Maßnahmen

- Reduzierung der Kfz-Zulassungen
- Entwidmung von Straßen (= Stoßrichtung von Berlin autofrei) oder „Teileinziehung“
- Bestand an Parkplätzen verringern durch Umnutzung

- Privatparkplätze der Handelseinrichtungen, Firmen usw. besser ausnutzen durch allgemeine Nutzung, besonders nach Geschäftsschluss, nachts und an Wochenenden.
Einiges aus der Begründung (die Beschreibung der Maßnahmen) ist gesetzestextwürdig und sollte vorgezogen werden.

§ 71 Abs. 1

In der zweiten Zeile streichen „auf Gebiete mit Parkdruck“. Die Parkraumbewirtschaftung soll generell ausgeweitet werden. Ausreizen, was die StVO hergibt.

§ 71 Abs. 4

Mindestens den letzten Satz ändern in: „Die Einnahmeverteilung zwischen Bezirken und Hauptverwaltung wird so verändert, dass mindestens 80 % für den Ausbau des ÖPNV verwendet werden.“ Parkraumbewirtschaftung soll künftig eine wesentliche Finanzierungsquelle für den ÖPNV darstellen (vor allem die Parkgebühren, aber auch die Bußgelder).

Wirtschaftsverkehr

§ 60 Absätze 2 und 3

Bedenklich ist die Gleichstellung der Wasserstraßen mit der Eisenbahn (hier als Schiene bezeichnet). Der Binnenschiffsverkehr wird mit Dieselschiffen abgewickelt und ist deshalb ebenso umweltschädlich wie Autoverkehr. Die Entwicklung von Elektroantrieben für Schiffe steht noch ganz am Anfang und beruht auf Akkus mit all ihren Nachteilen.

§ 60 oder 61

Es fehlt eine Aussage, wie der Senat das Benutzen wiederverwendbarer Verpackungen fördert. Denn der notwendige Rücktransport leerer Verpackungen dürfte aufwändiger sein als der Transport der eingesparten Müllmenge.

§ 62 Abs. 2

Nicht „Die ... Senatsverwaltung prüft ... ob“, sondern „... sorgt dafür, dass ... erhalten ... reaktiviert werden“ (StEP MoVe, FNP).

Der letzte Satz ist zu schwach. Stattdessen „Der Senat stellt bis ... (Datum) gemeinsam mit der DB einen Plan auf, wann ... welche Flächensicherung ... und welcher Neubau ...“

Sinnvoll ist eine klare Unterscheidung zwischen 1. dem Umschlag Schiene (Hauptlauf) / Straße (Vor- oder Nachlauf), stellenweise auch Wasserstraße und 2. dem Umschlag zwischen großen Lkw und kleinen Lieferfahrzeugen und Lastenfahrrädern zur Feinverteilung.

Zu 1. gehören folgende konkret zu nennende Maßnahmen:

- Anschlussgleise erhalten, wieder nutzbar machen und neue bauen, neues Gewerbe vorrangig dort ansiedeln und verpflichten, sie zu nutzen.
- Die Flächen ehemaliger Rangier- oder Ortsgüterbahnhöfe zunächst freihalten, dann dort Umschlagstellen errichten und den lokalen Güterumschlag Schiene / Straße und Eisenbahn / Straßenbahn organisieren. Flächensparend ohne Portalkrananlagen, lediglich Gleis und Lkw-Ladespur nebeneinander.
- Container und Wechselaufbauten mit der Eisenbahn zu den Umschlagstellen fahren und dort ohne Kran auf Lkw umladen, also mit Umladevorrichtungen, die am Lkw angebracht sind. Jeder Umschlagstelle ein entsprechendes straßenseitiges Einzugsgebiet für den Weitertransport zum Kunden zuordnen.
- Finanzielle Förderung der Spediteure, die Lkw's mit Ladevorrichtung beschaffen, denn hier werden die Investitionen und Betriebskosten des öffentlichen, von der Kommune zur Verfügung gestellten, Umschlagplatzes teilweise auf den privaten Spediteur verlagert.
- An den zahlreichen Berliner Wasserstraßen, besonders am Teltowkanal, Ladestellen (Anlegestellen) einrichten oder reaktivieren, ohne öffentliche Uferwege zu beeinträchtigen.

- Die Schiffgrößen den Wasserstraßen, den häufig niedrigen Wasserständen und den Brückendurchfahrthöhen anpassen. Die Wasserstraßen funktionsfähig erhalten, aber nicht erweitern.
- Die BVG soll sich zum Logistik-Unternehmen entwickeln, das den Gütertransport im Straßenbahnnetz organisiert und durchführt, zur Auslastung der Infrastruktur vorwiegend in Schwachverkehrszeiten. Termine für die Ausarbeitung des Plans und die Umsetzung.

Zu 2. sind in § 62 Abs. 4 und § 63 gute Formulierungen enthalten, sollten aber stellenweise noch konkretisiert werden:

- Im öffentlichen Straßenraum Lkw, Wechselaufbauten und Container so be- und entladen, dass Fußwege, Radwege, Hauseingänge, Feuerwehrezufahrten, Straßenbahngleise und Busspuren nicht versperrt werden.
- Elektrisch betriebene Kleintransporter und Elektrokarren einsetzen, besonders in der Innenstadt, in Ortsteilzentren und Fußgängerzonen.
- Einzelsendungen für oder aus Lkw, Containern und Wechselaufbauten über Verteilknoten sammeln und verteilen. Als Verteilknoten eignen sich überflüssig werdende Parkhäuser, Häfen und Anlegestellen an den Wasserstraßen, ehemalige Güterbahnhöfe, dezentrale Abstellplätze in Gewerbegebieten und an Handelseinrichtungen.
- Raumsparende Verteil- und Sammelketten von den Verteilknoten aus bilden. Die Kleinsendungen zum Beispiel mit zwei- oder dreirädrigen Lastenfahrrädern, die elektrisch oder mechanisch angetrieben werden, weiterverteilen bzw. dort sammeln.
- Paketstationen, die dem personallosen Versand und Empfang von Paketen durch die Bürger dienen, müssen von den Wohnungen fußläufig erreichbar, öffentlich und firmenneutral hinsichtlich des Paketdienstleisters sein.