

## **Stellungnahme des ADFC Berlin**

### **zum Referentenentwurf des Berliner Mobilitätsgesetzes mit Abschnitt I „Zielorientierte integrierte Mobilitätsgewährleistung für Berlin“, Abschnitt II „Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)“ und Abschnitt III „Entwicklung des Radverkehrs“ vom 03.08.2017**

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hat am 4. August 2017 um eine Stellungnahme zum Referentenentwurf des Berliner Mobilitätsgesetzes mit den drei bisher erstellten Abschnitten zu „Integrierter Mobilität“, ÖPNV und Radverkehr gebeten.

Ziel des „Entwurfs zur Neuregelung gesetzlicher Vorschriften zur Mobilitätsgewährleistung“ ist eine sichere, gesunde und umweltfreundliche Mobilität, die für alle Menschen zugänglich ist. Die Neuregelung stärkt den öffentlichen Personennahverkehr und den Radverkehr, um die Leistungsfähigkeit des gesamten Verkehrssystems zu verbessern.

Der ADFC Berlin begrüßt dies ausdrücklich und sieht in dem Mobilitätsgesetz eine Blaupause für größere Städte und Ballungsräume in Deutschland. Der ADFC hat bei der Erarbeitung des Referentenentwurfs aktiv mitgearbeitet und beteiligt sich gern am weiteren Diskurs darüber, wie dieses wichtige Gesetzgebungsvorhaben ausgestaltet werden soll. In dieser Stellungnahme konzentriert sich der ADFC Berlin auf die Abschnitte I und III des Berliner Mobilitätsgesetzes.

Das geplante Mobilitätsgesetz ermöglicht, den Verkehr in Berlin umweltverträglich und flächeneffizient zu gestalten. Es wird einen entscheidenden Beitrag zum erfolgreichen Verwaltungshandeln und für die Verkehrswende im Land Berlin leisten, weil die bisher sehr vage gehaltenen Absichtserklärungen des Berliner Senats jetzt konkretisiert, erweitert und mit einem Landesgesetz als verbindliche Vorgabe definiert werden.

In dem Referentenentwurf sind viele Forderungen des ADFC Berlin enthalten und bilden mit den noch zu erarbeitenden „Vorgaben für den Radverkehrsplan“ eine sehr gute Basis für die Operationalisierbarkeit der zukünftigen umweltfreundlichen Mobilität in Berlin.

Eine sichere Radinfrastruktur nach Qualitätsstandards des Mobilitätsgesetzes wird viel mehr Menschen dazu bewegen, mit dem Fahrrad zu fahren. Damit werden die Fahrbahnen in der wachsenden Metropole Berlin frei für die Menschen, die auf ein Auto angewiesen sind. Dies ist ein Gewinn für alle VerkehrsteilnehmerInnen.

Das Mobilitätsgesetz ist einmalig in Deutschland und bedarf daher in den nächsten Monaten einer verstärkten Begleitung und Erläuterung in der Stadtgesellschaft. Es wird zusammen mit dem Nahverkehrsplan, den „Vorgaben für den Radverkehrsplan“ und dem Radverkehrsplan qualitative und quantitative Bedingungen schaffen, die mehr Menschen in die Lage versetzen, ihre Wege mit dem ÖPNV, mit dem Fahrrad und zu Fuß zurückzulegen. Der ADFC Berlin schlägt vor, dass die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz eine entsprechende Kommunikation zeitnah startet.

Neben dem Gesetzes-Abschnitt zum Radverkehr („Radgesetz“) muss bis zum Jahresende ein weiteres Rahmenwerk „Vorgaben für den Radverkehr“ erarbeitet werden. Diese Vorgaben bilden den Rahmen für die Umsetzung des Mobilitätsgesetzes und sind deshalb unverzichtbar. In den „Vorgaben für den Radverkehr“ sind wichtige Details festzuschreiben, die aus rechtssystematischen Gründen nicht in einem Gesetz geregelt werden müssen. Dies beinhaltet u.a. Qualitätsstandards sowie Ausbaupfade für die Infrastruktur. Der ADFC Berlin weist noch einmal explizit auf die Signifikanz dieses Rahmenwerkes hin.

Der ADFC Berlin bedauert, dass die Begründung zum Gesetz nicht vorliegt, zumal die Inhalte bereits in den Dialogrunden erarbeitet worden sind.

Zum Mobilitätsgesetz im Einzelnen nehmen wir wie folgt Stellung:

- Besondere Bedeutung zur Steigerung des Radverkehrsanteils hat § 44 (**Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptverkehrsstraßen**), nach dem auf oder an allen Hauptverkehrsstraßen sichere Radverkehrsanlagen angelegt werden sollen. Diese zentrale ADFC-Forderung ist ein wesentliches Element der Koalitionsvereinbarung (2016 – 2021); sie darf nicht abgeschwächt werden.
- **Aufstockung der Fahrradstaffel:** Das Pilotprojekt „Berliner Fahrradstaffel“ wurde in diesem Jahr mit höchst positiven Erfahrungen beendet. Wesentlich dabei war, dass die Fahrradstaffel keine sog. Zusatzaufgaben erhielt, sondern sich voll auf das Verkehrsgeschehen und die Unfallprävention konzentrieren konnte. Auf dem Fahrrad statt im Auto erreichen die BeamtInnen Radfahrende auf Augenhöhe und können alle Verkehrsteilnehmenden über verkehrssicheres Verhalten aufklären. Der Blick der Mitarbeitenden der Fahrradstaffel konnte auf für Radfahrende sicherheitsrelevante Aspekte gelenkt werden. Angesichts der positiven Resultate fordert der ADFC Berlin, die Fahrradstaffel als zentral organisierte Einheit auf mindestens 100 Personen aufzustocken und den Einsatzbereich auf den gesamten verdichteten Stadtbereich auszudehnen.
- § 4 Absatz 4 **Förderung der Stadtentwicklung** sollte auf bestehende Quartiere (z.B. Märkisches Viertel) mit ungenügender Erschließung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes erweitert werden.  
Wohngebiete mit hohem Anteil an Verkehrsmitteln des Umweltverbundes gewährleisten eine höhere Lebensqualität bei reduzierten Kosten. Ein Lebensraum entsteht, der soziale Kontakt erleichtert und mehr Sicherheit für alle ermöglicht.  
Gesündere Luft durch weniger Pkw-Abgase bedeutet ein geringeres Risiko für Atemwegserkrankungen.
- In § 41 des Mobilitätsgesetzes ist die Methodik der **Zieldefinition des Radverkehrszuwaches** noch nicht definiert. Der ADFC schlägt vor:
  1. Jährlicher Zuwachs des Radverkehrs an den von der zuständigen Senatsverwaltung installierten Zählstellen (auf der Basis eines 3-jährlich gleitenden Mittelwertes):  
Messstellen im verdichteten Stadtgebiet (Oberbaumbrücke, Berliner Str. (Pankow), Breitenbachplatz, Jannowitzbrücke, Maybachufer, Yorckstr., Schwedter Steg, Invalidenstr., Monumentenstr., Frankfurter Allee, Klosterstr. (Spandau), Prinzregentenstr.): x %  
Messstellen außerhalb des verdichteten Stadtgebietes (Paul-und-Paula-Ufer, Markstr., Kaisersteg, Mariendorfer Damm, Alberichstr.): y %
  2. Der Radverkehrsplan macht Vorgaben für die Berücksichtigung weiterer Messstellen und die Schließung von Datenlücken.
- Im Detail hat der ADFC Berlin 43 Verbesserungsvorschläge sowie Präzisierungen zum Mobilitätsgesetz erarbeitet, die in der Anlage zu dieser Stellungnahme beigefügt sind.

Folgende ergänzende Bemerkungen zum Mobilitätsgesetz sind uns wichtig:

- Die wirkungsvollste Maßnahme, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmender zu erhöhen und sich dem Ziel „Vision Zero“ schnell zu nähern, ist die Ausweisung von **„Tempo 30“ innerhalb von Berlin**. Auf Stadtautobahnen, Kraftfahrstraßen und Hauptverkehrsstraßen mit sicheren Radverkehrsanlagen kann in begründeten Fällen eine höhere zulässige Höchstgeschwindigkeit ermöglicht werden. Da das Land Berlin „Tempo 30“ als Regelgeschwindigkeit nicht eigenständig einführen kann, sollte Berlin eine Bundesratsinitiative starten, um § 3 Abs. 3 StVO wie folgt zu ändern:  
„1. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt auch unter günstigsten Umständen innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Kraftfahrzeuge 30 km/h.“
- **Fahrradverleihsysteme, ÖPNV und Fahrradmitnahme sollen verbindlich im Nahverkehrsplan geregelt werden**
  1. Fahrradverleihsysteme sollen in die Tarifstruktur des öffentlichen Personennahverkehrs integriert sein, sofern zum Betrieb des Fahrradverleihsystems ein Vertrag mit dem Land Berlin abgeschlossen wird.
  2. Sowohl innerhalb als auch außerhalb des S-Bahn-Rings werden über den bis zum Jahr 2021 erfolgenden Ausbau des Angebots verlässliche Wegeketten sichergestellt.
  3. Im Land Berlin werden für alle Bus-Linien Erlaubniszeiten für die Mitnahme von Fahrrädern nach Tages- und Jahreszeiten und Kapazitäten geprüft und festgelegt.
  4. Schwerbehinderte Menschen mit dem Merkzeichen „G“ oder „aG“ im Schwerbehindertenausweis können im Sinne des SGB IX § 145 Abs. 2 ein Fahrrad, mit dem Merkzeichen „BL“ ein zweisitziges Fahrrad, wie ein orthopädisches Hilfsmittel gegen Vorlage des Schwerbehindertenausweises unentgeltlich mitführen, sofern ausreichend Platz vorhanden ist und die Sicherheitsbestimmungen dies nicht untersagen.
  5. Diese Veränderungen (1. – 4.) sind spätestens Ende 2019 in die Tarif- und Beförderungsbedingungen zu integrieren.

Berlin, den 31.08.2017

Ansprechpartner  
Frank Masurat – Landesvorstand

**Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Berlin | ADFC Berlin e.V.**

Landesgeschäftsstelle Berlin  
Brunnenstraße 28  
10119 Berlin  
Tel: +49-(0)151 589 67709  
Fax: +49-(0)30 – 44 34 05 20