

Stellungnahme

zu den Eckpunkten „Neue Mobilität und Wirtschaftsverkehr“ im Berliner Mobilitätsgesetz

IHK Berlin, Handwerkskammer Berlin, Unternehmensverbände Berlin-Brandenburg e.V., Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e.V., Fachgemeinschaft Bau Berlin-Brandenburg e.V., Handelsverband Berlin-Brandenburg e.V., Bauindustrieverband Ost e.V., Verband Verkehr und Logistik Berlin und Brandenburg e.V. und ADAC Berlin-Brandenburg e.V. positionieren sich gemeinsam zu den Eckpunkten für „Neue Mobilität und Wirtschaftsverkehr“ im Berliner Mobilitätsgesetz.

1. Gesamteinschätzung

Dass zwei Jahre nach Inkrafttreten des Berliner Mobilitätsgesetzes endlich Eckpunkte eines Abschnitts zum Wirtschaftsverkehr vorliegen, ist ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zu einem vollständigen Gesetz. Der Zeitverzug ist jedoch enorm und darf nicht noch weiter anwachsen! Nur die gleichzeitige Regelung von Rad- und Lieferverkehr kann ein sicheres Neben- und Miteinander im Verkehrssystem gewährleisten.

Die vorliegenden Eckpunkte werden weder inhaltlich noch strukturell der wachsenden Bedeutung des Wirtschaftsverkehrs gerecht. Zwar finden sich wesentliche Anforderungen eines nachhaltigen Wirtschaftsverkehrs unter den Stichworten Lieferzonen, Mikro-Depots und Austauschplattform in den ersten drei Eckpunkten wieder. Zentrale Regelungen, um die Funktionsfähigkeit und die Effizienz des Wirtschaftsverkehrs auch zukünftig zu gewährleisten, fehlen bisher jedoch.

Dazu gehören:

- die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gewerbestandorten,
- die Erleichterung des Wirtschaftsverkehrs an Knotenpunkten durch Koordinierung der Lichtsignalsteuerung und Bevorrechtigung an neuralgischen Punkten,
- die Weiterentwicklung der für Berlin wichtigen Umschlagplätze zur Ver- und Entsorgung,
- die bedarfsgerechte Zuteilung von Parkberechtigungen für Unternehmensfahrzeuge,
- die Einrichtung zusätzlicher Übergabepunkte für Schwerlasttransporte und die Einsetzbarkeit von Verwaltungshelfern zu deren Begleitung.

Dazu hatten die Vertreter der Wirtschaft bereits in den Erarbeitungsprozess zum Eckpunktepapier konkrete Vorschläge in Form von Stellungnahmen und einen ersten Vorschlag für mögliche Paragraphen¹ eingebracht.

¹ Anlage 1 zur Stellungnahme: §§-Vorschläge für das Wirtschaftsgesetz, Quelle: IHK Berlin

Damit das Gesetz zügig eine dringend benötigte positive Wirkung entfalten kann, muss auf dieser Basis zunächst ein eigenes Kapitel „Wirtschaftsverkehr“ formuliert werden und die Themen MIV-Reduktion, Parkraummanagement und Neue Mobilität in ein anderes Kapitel ausgegliedert werden. Darüber hinaus müssen die künftigen Regelungen, damit sie gegenüber der bisherigen Situation einen Mehrwert entfalten können, konkretisiert, terminiert und vor allem quantifiziert werden!

2. Grundsätzliches

Das Mobilitätsgesetz muss für alle Mobilitätsgruppen zügig Wirksamkeit entfalten

Wir unterstützen das Ziel dieses Gesetzes, die „besonderen Anforderungen aller Mobilitätsgruppen“ zu berücksichtigen und „die Ziele der Entwicklung, die Aufgaben und Zuständigkeiten ... für alle Mobilitätsgruppen“ zu regeln. Diesem in der Präambel des Mobilitätsgesetzes betonten ganzheitlichen Anspruch wird das Gesetz in seiner bisherigen Form nicht gerecht. Während die Abschnitte zum Öffentlichen Personennahverkehr und zum Radverkehr bereits Mitte 2018 verabschiedet wurden, liegen bisher für den Abschnitt zum Wirtschaftsverkehr nur Eckpunkte vor.

Die Wirtschaft begrüßt den Ansatz, alle Themenfelder des Mobilitätsgesetzes breit zu diskutieren. Das darf aber nicht dazu führen, dass so wichtige Themen wie der Wirtschaftsverkehr auf die lange Bank geschoben werden und damit ihre berechtigten Interessen in den aktuellen Planungsprozessen (z.B. „Popup“-Radwege) in den Hintergrund geraten. Die vorliegenden Eckpunkte werden weder inhaltlich noch strukturell der wachsenden Bedeutung des Wirtschaftsverkehrs gerecht. Gerade auch die Corona-Krise hat im Bereich der Ver- und Entsorgung die Bedeutung des Wirtschaftsverkehrs für das Funktionieren der Großstadt Berlin verdeutlicht.

Die Vertreter der Wirtschaft hatten in den Erarbeitungsprozess konkrete Vorschläge eingebracht. Trotzdem sind aus Sicht der Wirtschaft wesentliche Punkte in dem vorliegenden Papier unzureichend berücksichtigt, frühzeitige Interventionen im laufenden Prozess des „Dialogforums“ blieben ohne erkennbare Resonanz. Deshalb haben sich die Kammerorganisationen und Wirtschaftsverbände entschlossen, diese gemeinsame Stellungnahme abzugeben, um – im Interesse einer funktionierenden Stadt – die erforderlichen Ergänzungen und Korrekturen nachdrücklich anzumahnen.

Der Ansatz, die Themen Wirtschaftsverkehr und Neue Mobilität miteinander zu verknüpfen, hat sich aus unserer Sicht nicht bewährt, auch da letztere von der noch immer ausstehenden Novelle des Deutschen Personenbeförderungsgesetzes abhängt.

Wir plädieren deshalb dringend dafür, ein eigenes Kapitel „Wirtschaftsverkehr“ zu formulieren und die anderen Themen (Neue Mobilität etc.) in andere Kapitel auszugliedern. Das schafft auch die Chance, auf Basis der ersten drei Eckpunkte die wesentlichsten Aspekte des Wirtschaftsverkehrs zügig im Gesetz zu verankern.

Nur mit dem Wirtschaftsverkehr funktioniert die Stadt

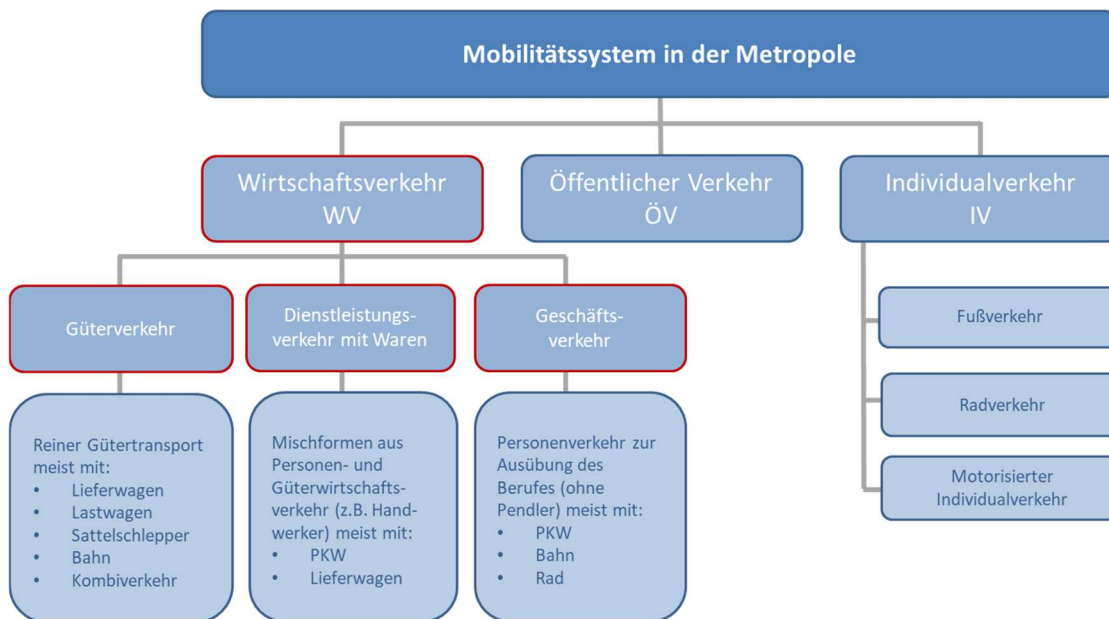
Wirtschaftsverkehr ist deutlich mehr als Güterverkehr. Er umfasst – neben Ver- und Entsorgungstransporten für Supermärkte, Hotels, Unternehmen und Baustellen – auch die Fahrten von Handwerkern, Pflegediensten, Paketdienstleistern und Stadtreinigungsunternehmen.

Obwohl die Pendlerverkehre per Definition nicht zum Wirtschaftsverkehr gehören, sind sie doch weitgehend wirtschaftsinduziert. Über 300.000 Beschäftigte pendeln täglich nach Berlin ein und tragen wesentlich zum Verkehrsaufkommen zwischen der Hauptstadt und dem Umland bei. Eine Entlastung der Straßen durch Verlagerung der Pendlerströme vom Individual- auf den Öffentlichen Verkehr käme auch dem Wirtschaftsverkehr zu Gute. Für einen massiven Umstieg aber fehlen noch sehr lange die nötigen ÖPNV-Kapazitäten sowie P+R-Plätze im Umland.

Daher muss das Gesetz auch der Notwendigkeit Rechnung tragen, dass Beschäftigte ihre Arbeitsplätze in Berlin im Straßenverkehr erreichen können. Gleiches gilt für den stationären Einzelhandel, der auch künftig darauf angewiesen sein wird, von Kunden im Straßenverkehr erreicht zu werden, die ihren Einkauf selbst transportieren möchten.

Insofern hängen Wirtschaftsverkehr und Öffentlicher Verkehr eng zusammen. Beide erfüllen eine zentrale Funktion für die Stadt. Das Papier orientiert sich bei der Einordnung des Wirtschaftsverkehrs nicht an der Funktion für die Stadt, sondern an der Art des Verkehrsmittels. Der Wirtschaftsverkehr wird in unzulässiger Weise ausschließlich als motorisierter Verkehr wahrgenommen. Auch wenn der Großteil des Wirtschaftsverkehrs motorisiert erfolgen muss², ist diese verkehrsmittelorientierte Sichtweise überholt.

Die nachfolgende Übersicht macht deutlich, dass im Mobilitätssystem einer modernen Metropole der Wirtschaftsverkehr strategisch auf einer Stufe mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (und dem Individualverkehr) steht.



Quelle: in Anlehnung an Rapp Trans AG, Zürich 2016

² Rund 30 Prozent des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) sind dem Wirtschaftsverkehr zuzuordnen. Quelle: Daten und Fakten des Wirtschaftsverkehrs in Deutschland: Perspektiven und Visionen, DLR, 2012

Vor diesem Hintergrund müssen auch für die Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs die besonderen Ziele explizit im Gesetz formuliert werden. Dazu verweisen wir nachstehend nochmals auf den Formulierungsvorschlag zu dem entsprechenden Abschnitt im Gesetz:

§ 60 Besondere Ziele der Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs

- (1) Das Land Berlin hat eine an den Zielen der §§ 3 bis 18, an den auf den Wirtschaftsverkehr bezogenen Zielen und Vorgaben des StEP Mobilität und Verkehr sowie an den besonderen Zielen zur Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs der nachfolgenden Absätze 2 bis 4 ausgerichtete Förderung des Wirtschaftsverkehrs sicherzustellen.
- (2) Die Förderung des Wirtschaftsverkehrs ist daran auszurichten, die Ver- und Entsorgung in Berlin im Zusammenspiel mit den anderen Verkehrsmitteln auch bei wachsender Bevölkerungszahl zu gewährleisten.
- (3) Der Güterverkehr soll seine Ziele in ganz Berlin auf direkten und zusammenhängenden Wegen erreichen können. Der für den Wirtschaftsverkehr effektiv nutzbare und ohne Hindernisse zur Verfügung stehende Raum soll einen für die Belange des Wirtschaftsverkehrs ausreichenden Anteil am Straßenraum erreichen. Dies ist insbesondere bei der Neuanlage und Umgestaltung von Straßen und Plätzen zu berücksichtigen. Die Gestaltung, Ausstattung und Unterhaltung der Straßenverkehrsnetze soll erfolgreiche unternehmerische Tätigkeiten in Berlin ermöglichen und unterstützen.
- (4) Dauerhafte Eingriffe und Veränderungen der Straßenverkehrsinfrastruktur sollen grundsätzlich keine Verschlechterung der verkehrlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen für den Wirtschaftsverkehr herbeiführen. Bei temporären Eingriffen sind Beeinträchtigungen des Wirtschaftsverkehrs möglichst zu vermeiden. Die besondere Bedeutung des Wirtschaftsverkehrs für die Ver- und Entsorgung Berlins ist bei allen begleitenden verkehrsregelnden und verkehrsordnenden Maßnahmen zu berücksichtigen. Bei Eingriffen im Bereich des gemäß § 16 festgelegten Vorrangnetzes für den Straßenverkehr sind die Belange des Wirtschaftsverkehrs besonders zu berücksichtigen. Im Falle unvermeidbarer Einschränkungen des Wirtschaftsverkehrs sollen geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um auftretende Störeinflüsse auszugleichen oder zu minimieren.

Die Datenbasis verbessern.

Die Weiterentwicklung und Ausdifferenzierung der Mobilität und die damit verbundene konkurrierende Nutzung und Aufteilung des Straßenraums muss auf Grundlage einer verlässlichen Datenlage erfolgen. Eine entsprechende Datenbasis für die verschiedenen Verkehre in der Stadt fehlt aber bisher. Dementsprechend hat die Berliner Wirtschaft seit Jahren nachdrücklich die Einrichtung eines „Datenraums Wirtschaftsverkehr“ für Berlin eingefordert.

Dass die Beschäftigtenanzahl in Berlin in den letzten 10 Jahren um ca. 400.000 Beschäftigte gewachsen und die Wirtschaftsleistung kontinuierlich überdurchschnittlich gestiegen ist, belegt die Bedeutung aktueller Daten. Parallel ist auch der Tourismus weitergewachsen, dessen pandemiebedingte Auszeit nicht Grundlage für eine solide Verkehrspolitik sein darf. Es ist daher anzunehmen, dass auch der Wirtschaftsverkehr weiterwachsen wird.

Diese wesentliche Voraussetzung zur Verbesserung der Datenlage zum Wirtschaftsverkehr muss ebenfalls im Mobilitätsgesetz verankert werden. Neben der Erfassung von Echtzeitdaten muss diese Plattform auch Zukunftsszenarien modellieren und prognostizieren können. Nur so gelingt es, die Verkehrsplanung mittelfristig effizienter zu machen und Staus, Lärm und Luftbelastung durch steuernde Maßnahmen zu minimieren.

Dazu verweisen wir in unserem Kommentar zum Eckpunkt 8 nochmals auf den vorliegenden Formulierungsvorschlag für „Aufbau und Pflege einer Datenbasis zum Wirtschaftsverkehr“.

3. Stellungnahme zu den einzelnen Eckpunkten

zu Eckpunkt 1: Güterverkehr stadtverträglich gestalten

Dieser Eckpunkt sieht vor, dass Güterverkehr nach Möglichkeit auf stadtverträglichere (emissionsfreie) Verkehrsträger (Schiene, Wasserstraße) verlagert werden soll. Grundsätzlich ist das Ziel eines „stadtverträglichen“ Güterverkehrs auch im Sinne der Wirtschaft. Allerdings müssen regulatorische Maßnahmen verhältnismäßig und wirtschaftlich umsetzbar sein. Das bedeutet, dass alternative saubere Antriebe in einer der bisherigen Technologie vergleichbaren Palette verschiedener Anbieter dem Markt zur Verfügung stehen und wirtschaftlich sein müssen. Allerdings ist die Verfügbarkeit vollkommen emissionsfreier LKW gegenwärtig nicht absehbar. Gleichzeitig sind aktuell verfügbare neue LKW bereits emissionsoptimiert. Selbst wenn es gelingen sollte, einzelne Gütergleisanschlüsse zu reaktivieren, wird auch in Zukunft Güterverkehr in der Stadt ganz wesentlich auf den LKW angewiesen sein. Das Land Berlin sollte daher für den Wirtschaftsverkehr nicht nur Elektromobilität fördern, sondern einen technologieoffenen Ansatz verfolgen.

Auch der Umschlag von großen auf kleinere Fahrzeuge ist problematisch. Erfolgt dies im großen Stil, geht dies einher mit einer Zunahme des Verkehrs insgesamt und konterkariert die Ziele der Verkehrsreduzierung, der Stadtverträglichkeit und des Klimaschutzes. Wird beispielsweise die Fracht eines 40-Tonnners auf mehrere (mindestens 6) 7,5-Tonnen-LKWs umgeladen, vervielfacht sich der Verkehr durch die Umladung. Werden weitaus kleinere Fahrzeuge für die Umladung gewählt – z.B. Lastenräder mit einer Tonne Zuladung – werden aus einem großen Fahrzeug schnell vierzig kleine Fahrzeuge.

Dirigistische Eingriffe in Wirtschaftsabläufe, etwa mit Fahrverboten in Gebietszonen für bestimmte Fahrzeugtypen oder Routenführungen, sind zu vermeiden, da sie Unternehmen unverhältnismäßig belasten und sinnvolle Geschäftsmodelle gefährden können. Während eine Verlagerung der Fahrten zur Ver- und Entsorgung auf Lastenfahräder im großen Maßstab schlichtweg nicht möglich ist, verursachen kleinere Fahrzeugeinheiten bei gleichem Transportbedarf insgesamt mehr Verkehr.

Neben dieser Vervielfachung des Verkehrs ist das Umladen für Transporteure, Verlader sowie auch für die Bürger in vielen Fällen unwirtschaftlich. Es würden mehr Fahrzeugführer benötigt, die am Markt nicht vorhanden sind. Bereits gegenwärtig suchen Fuhrunternehmen oder Lastenradunternehmen nach Fahrzeugführern. Im Ergebnis würde der Umschlag zu einer deutlichen Verteuerung der Logistik- und Frachtleistungen führen, die am Ende an die Verbraucher weitergegeben würden. Produkte und Dienstleistungen würden sich deutlich verteuern. Vor diesem Hintergrund bleibt die direkte Belieferung z.B. von Supermärkten mit großen LKW die kosteneffizienteste und auch nachhaltigste Lösung.

Sinnvoller erscheint der Umschlag von größeren Fahrzeugen im Bereich der Paketdienstleistungen. Hier sieht der Eckpunkt die Schaffung von Mikrodepots vor. Allerdings setzt das vorgesehene „feine Netz von Umschlagplätzen für kleinere Lieferungen an Privathaushalte“ eine Vielzahl von Flächen voraus, die über das ganze Stadtgebiet verteilt sein müssen. Gegenwärtig ist vor dem zunehmenden Flächenbedarf und Flächenverbrauch z.B. durch Wohnungsbau nicht erkennbar, wo und wie diese erforderlichen Flächen bereitgestellt werden sollen. Soll das Gesetz hier Wirkung entfalten, muss eine quantifizierte und terminierte öffentliche Verpflichtung direkt hineinformuliert werden. Dazu sollte auch eine Mikro-Depot-Liste mit in der Stadt verfügbaren Flächen erstellt werden.

Eckpunkt 1 sieht auch die Einrichtung von Liefer- und Ladezonen insbesondere im Bereich integrierter Einzelhandelsstandorte (Einkaufsstraßen) und in Stadtteilzentren vor. Dabei soll deren Einrichtung Vorrang vor Parkplätzen für private PKW eingeräumt werden. Dies ist aus wirtschaftlicher Sicht entscheidend.

Gerade wenn sich durch die Ausweisung von Radfahrstreifen die für den Kfz-Verkehr nutzbare Fläche im Straßenraum verringert, muss die Belieferung von Geschäften durch die regelmäßige und engmaschige Einrichtung von Lade- und Lieferzonen gewährleistet werden. Dazu muss künftig bei jeder wesentlichen Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen zu Gunsten von Radwegen, insbesondere in Geschäftsstraßen zwingend in Abstimmung mit der Wirtschaft ein Lade- und Lieferkonzept erarbeitet werden.

Konkrete Qualitäts- und Quantitätskriterien der Liefer- und Ladezonen sind im Rahmen des IWK aufzustellen. Auch hier hat die Wirtschaft bereits konkrete Vorschläge gemacht. Mit dem Leitfaden für den Wirtschaftsverkehr wurden gemeinsam mit der Verwaltung bereits vor Jahren Richtwerte für die Ausgestaltung erarbeitet. Zweckmäßig ist zudem eine Richtgröße von 25m für das Entladen von Lkw. Wesentlich und notwendig ist dabei unbedingt auch eine konsequente und effiziente Überwachung der Ladezonennutzung, die mit diesem Gesetz gewährleistet werden muss.

Dazu verweisen wir nochmals auf den vorliegenden Formulierungsvorschlag für die „Gewährleistung sicherer Belieferung mit Liefer- und Ladezonen“:

§ 61 Gewährleistung sicherer Belieferung mit Liefer- und Ladezonen

- (1) Die direkte Belieferung von Wirtschaftseinheiten soll gewährleistet werden. Dazu sollen in allen Hauptverkehrsstraßen und Haupterschließungsstraßen in ausreichendem Maß bedarfsgerechte Liefer- und Ladezonen eingerichtet werden. Vorzugsweise sollen direkt an ÖPNV-Haltestellen angrenzende Standorte gewählt werden.
- (2) Die Liefer- und Ladezonen sollen in ihrer Ausführung auch für Lkw mit einer zulässigen Gesamtmasse größer 7,5t nutzbar sein. Die Anordnung einer Liefer- und Ladezone kann befristet werden und hat in diesem Fall eine Verlängerungsoption für den Fortbestand des Bedarfs zu enthalten.
- (3) Konkrete Qualitäts- und Quantitätskriterien der Liefer- und Ladezonen sind im Rahmen des IWK aufzustellen. Für die regelmäßige Bedarfserfassung, Anordnung, Einrichtung und Freihaltung der Liefer- und Ladezonen stellt das Land Berlin ausreichend Personal- und Sachmittel nach Maßgabe der Haushaltsgesetze zur Verfügung.
- (4) Für die Beantragung der Einrichtung und Veränderung von Liefer- und Ladezonen durch Unternehmen mit Anliefer- und/oder Ladebedarf ist ein zügiges digitales Verwaltungsverfahren unter besonderer Beachtung des Beschleunigungsgebots durchzuführen.

zu Eckpunkt 2: Funktionsfähigkeit der Stadt gewährleisten

Dieser Eckpunkt stellt richtigerweise auf die Bedeutung des Wirtschaftsverkehrs für die Stadt ab. Allerdings sichert nicht die „nutzbare Infrastruktur“ die Funktionsfähigkeit der Stadt, sondern der Wirtschaftsverkehr insgesamt. Richtig ist dennoch, dass die Infrastruktur erhalten und ertüchtigt werden muss.

Das ist dringend geboten, denn der in den letzten zwei Jahrzehnten aufgelaufene Sanierungsbedarf bei Straßen und Brücken beläuft sich weiterhin auf ca. 2,3 Mrd. Euro³. Durch die unterbliebene Instandhaltung von Brücken und Tunneln, musste die Tragfähigkeit vielfach abgesenkt werden (Ablastung). Damit können wichtige Schwerlasttrassen nicht mehr befahren werden. Aus Sicht der Wirtschaft ist ein Kernnetz von Schwerlasttrassen, das auch die Güterbahnhöfe als Vorlauf vieler Schwerlasttransporte einschließt, dringend erforderlich. Zudem sollten mit Blick auf die Sanierungen lastbeschränkte Brücken und Tunnel vorrangig erneuert werden.

Um für die Zukunft einen sauberen, flüssigen und sicheren Verkehr für alle Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten, müssen bereits in der Planungsphase wirtschaftsrelevante Aspekte wie Liefer- und Ladezonen oder die Ladeinfrastruktur für saubere Antriebe zwingend auch quantifiziert werden. Nur so erlangen sie auch im Gesetz die gleiche Bedeutung wie die Maßgaben für die Entwicklung des Radverkehrs.

Dazu verweisen wir u.a. nochmals auf den vorliegenden Formulierungsvorschlag für „Großraum- und Schwerlasttransporte“:

§ 66 Großraum- und Schwerlasttransporte

- (1) Zur Erleichterung von Großraum- und Schwerlasttransporten im Sinne des § 6 Absatz 3 sind in ausreichender Zahl geeignete Übergabepunkte zwischen Berliner und Brandenburger Polizei- und Ordnungsbehörden an der Berliner Landesgrenze einzurichten.
- (2) Bei regelmäßigen und sicherheitstechnisch unkritischen Transporten ist zur Entlastung der Polizei- und Ordnungsbehörden grundsätzlich der Einsatz von Verwaltungshelfern zur Begleitung von Großraum- und Schwerlasttransporten zu ermöglichen.
- (3) Zur Schonung der vorhandenen Infrastruktur ist bis Ende 2022 eine Straßendatenbank aufzubauen, in der die Lichtraumprofile und die möglichen Belastungen aller einzelnen Netzelemente eines definierten Routennetzes für Großraum- und Schwerlasttransporte zusammengestellt werden. Die Straßendatenbank wird vom Land Berlin als zuverlässige Basis für die Planung von Großraum- und Schwerlasttransporten bereitgestellt und kontinuierlich gepflegt.

zu Eckpunkt 3: Austauschplattform Berliner Wirtschaftsverkehr einrichten

Mit der Implementierung einer „Austauschplattform Berliner Wirtschaftsverkehr“ kann die rechtzeitige Einbindung der Berliner Wirtschaft in Straßenumbaumaßnahmen oder bei regulatorischen Maßnahmen gewährleistet werden. Es ist für Unternehmen existenziell, dass Maßnahmen nicht nur ökologisch, sondern auch ökonomischen Anforderungen gerecht werden. Die Verbände begrüßen daher ausdrücklich die Aufnahme einer solchen Plattform in das Gesetz.

Neben einer regelmäßigen Kommunikation müssen die daraus gewonnenen Erkenntnisse schneller in Verwaltungshandeln umgesetzt werden. So wird bei zugedachten Lade- und Lieferzonen

von der Wirtschaft seit Jahren auf Vollzugsdefizite hingewiesen, ohne dass es hier zu Änderungen gekommen ist.

zu Eckpunkt 4: MIV reduzieren bei gleichzeitiger Erhöhung der Stadtverträglichkeit

Aus Sicht der Wirtschaft gehört dieser Eckpunkt nicht in das Kapitel Wirtschaftsverkehr. Nicht die Regelung des Wirtschaftsverkehrs steht im Mittelpunkt, sondern die Zurückdrängung des MIV insgesamt. Wie eingangs beschrieben, trennt auch dieser Eckpunkt nicht zwischen wirtschaftlich induziertem und privatem MIV.

Gleichzeitig enthält dieser sehr umfassende Eckpunkt eine Vielzahl von Vorschlägen, die in §1 des bestehenden Mobilitätsgesetzes bereits grundsätzlich enthalten sind. Demnach ist die „Schaffung eines stadt-, umwelt-, sozial- sowie klimaverträglich ausgestalteten, sicheren, barrierefreien Verkehrssystems“ Zweck des Gesetzes. Das schließt grundsätzlich auch die Möglichkeit der „Steuerung des Verkehrsflusses über Preismechanismen“ ein. Insofern sollte Eckpunkt 4 im Zuge der ohnehin erforderlichen Überarbeitung des gesamten Mobilitätsgesetzes umgesetzt werden.

In der gegenwärtigen Situation lehnt die Wirtschaft die Einrichtung einer City-Maut in Berlin jedoch ab. Sie würde viele Unternehmen, wie z.B. Handwerker treffen, die in Ausübung ihres Berufes auf die Nutzung von Kraftfahrzeugen angewiesen sind, während ein wesentlicher Ausbau des ÖPNV-Angebots auf Jahre hinaus kaum möglich ist und mit der Parkraumbewirtschaftung ein adäquates Instrument bereits besteht. Zudem hat die positive wirtschaftliche Entwicklung der letzten Jahre auch den Zuzug nach Berlin beschleunigt. Heute leben schon über 200.000 Einwohner mehr in Berlin als 2013. Aufgrund eines dynamischen Arbeitsmarktes und steigender Mieten in der Innenstadt haben damit auch die Pendlerbewegungen in der Hauptstadtregion deutlich zugenommen. Das betrifft sowohl Pendlerbewegungen zwischen Berlin und Brandenburg, als auch Bewegungen innerhalb der Stadt zwischen äußeren Bezirken und der Innenstadt. Aktuell pendeln täglich über 300.000 Personen zwischen Brandenburg und Berlin. Die Zahl der Berliner „Binnenpendler“ dürfte noch deutlich darüber liegen.

Gleichzeitig operiert der ÖPNV an der Kapazitätsgrenze. Die viel zu spät angestoßenen Kapazitätserweiterungen bei Zügen und Strecken werden nicht vor 2027 wirksam. Insofern fehlen aus Sicht vieler Pendler für die nächsten Jahren Kapazitäten für Alternativlösungen. Vor diesem Hintergrund verbietet sich aus Sicht der Wirtschaft die Einführung einer City-Maut.

zu Eckpunkt 5: Nachhaltiges Parkraummanagement konsequent umsetzen

Grundsätzlich halten wir die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung für sinnvoll. Entscheidend wird sein, dass diese Ausweitung im Einvernehmen mit den betroffenen Berliner Bezirken einheitlich und unbürokratisch umgesetzt wird. In dem Eckpunkt fehlen allerdings Regelungen zur Sicherung der notwendigen Betriebsvignetten und Ausnahmegenehmigungen. Aus wirtschaftlicher Sicht benötigen Unternehmen auch zukünftig Betriebsvignetten und die sogenannten Handwerkerparkausweise für ihre Fahrzeuge.

Zudem schlagen wir vor, Geschäftsstraßen aus dem Geltungsbereich von Bewohnerparkausweisen herauszunehmen. Damit wird das Laden, Liefern und Kurzparken erleichtert und gleichzeitig in den Wohngebieten mehr Platz für Bewohnerparken geschaffen.

Schließlich ist auch die intensivere Nutzung digitaler Vollzugsinstrumente sinnvoll. Insbesondere sollte IT-gestützte Parkraumüberwachung stärker für die Freihaltung von Kurzparkzonen und

Ladezonen eingesetzt werden. Dies setzt voraus, dass Berlin gegen widerrechtliches Parken entschlossener vorgeht und Regelungen wirksamer durchsetzt. Auf die Einführung von Modellprojekten zur Erprobung sollte allerdings verzichtet werden. Digitale Parkausweise und Möglichkeiten zur Überwachung sind in anderen Städten bereits so verbreitet, dass auf eine Erprobung verzichtet werden kann. Im Ergebnis würde ein Modellprojekt den schnellen flächendeckenden Roll-Out nur weiter verzögern.

Dazu verweisen wir nochmals auf den vorliegenden Formulierungsvorschlag für die „Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs im Parkraummanagement“:

§ 68 Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs im Parkraummanagement

- (1) Betriebsvignetten und Ausnahmegenehmigungen für gewerbliche Nutzer sind ein fester Bestandteil des Berliner Parkraummanagements. Unternehmen werden auf begründeten Antrag Parkgenehmigungen in Form von Betriebsvignetten oder Ausnahmegenehmigungen für eine oder mehrere Parkzonen oder sog. Handwerkerparkausweise für alle betriebsnotwendigen Fahrzeuge erteilt.
- (2) Straßen, deren ruhender Verkehr durch geschäftlich oder dienstlich bedingte hohe Nachfrage von Kurzparkern und Lieferanten gekennzeichnet ist, werden aus dem Geltungsbereich von Parkraumbewirtschaftungsgebieten ausgenommen, um das Laden, Liefern und Kurzparken ohne Behinderung von ÖPNV und Radverkehr zu erleichtern und in den Wohngebieten Platz für Bewohnerparken zu schaffen.
- (3) Zur Freihaltung von Kurzparkzonen und Ladezonen von widerrechtlicher Nutzung sollen Lösungen für eine IT-gestützte Parkraumüberwachung entwickelt werden. Das Land Berlin soll sich gegenüber dem Bund für eine Erhöhung der Bußgelder für widerrechtliches Parken einsetzen und die Parkregelungen wirksam durchsetzen.

zu Eckpunkt 6: Mittel aus der Parkraumbewirtschaftung für Unterhaltung und Ausweitung von bewirtschafteten Parkzonen binden

Die Mittelbindung der im Zuge der Parkraumbewirtschaftung anfallenden Einnahmen für die damit einhergehenden Kosten ist aus Sicht der Wirtschaft sinnvoll. Dabei muss künftig von vornherein auch die Einrichtung und Freihaltung der notwendigen Lade- und Lieferzonen eingerechnet werden.

zu Eckpunkt 7. Innovationsfördernde Rahmenbedingungen schaffen bei gleichzeitiger Sicherung der Stadtverträglichkeit

Die Eckpunkte 7 und 8 stellen den Kernbereich der „Neuen Mobilität“ dar und sollten in einem eigenen Kapitel des Gesetzes geregelt werden. Eckpunkt 7 sieht eine stärkere Einschränkung von Experimentiermöglichkeiten durch die Schaffung „stadtverträglicher Eingriffsmöglichkeiten“ vor. Damit wird das Entwickeln neuer Angebote und Technologien erschwert statt vereinfacht. Berlin würde sich weiter vom Ziel entfernen, Entwicklungsvorreiter künftiger Verkehrstechnik zu sein.

Gerade die Experimentierklauseln ermöglichen es Unternehmen und Startups, Ideen, Innovation und Geschäftsmodelle im geschützten Raum zu erproben. Das schließt ausdrücklich auch die Möglichkeit der Modifikation im Zuge der Erprobung oder danach ein. Werden Vorhaben – mit dem Hinweis auf die §§ 3-15 des Mobilitätsgesetzes untersagt, können viele Vorhaben zukünftig nicht mehr erprobt und getestet werden. Auch gegenwärtig reicht der vorhandene gesetzliche

Rahmen aus, um stadtunverträgliche Entwicklungen, wie z.B. bei E-Scootern, korrigieren zu können.

zu Eckpunkt 8: Öffentliche Plattform für Verkehrsdaten schaffen

Die Stadt sollte – unter Wahrung des Datenschutzes – eine öffentlich zugängliche Plattform schaffen. Erst zugängliche Daten ermöglichen in vielen Fällen neue Mobilitätsangebote im Sinne einer intermodal vernetzten Stadt. Dies darf allerdings nicht die Verpflichtung für Verkehrsunternehmen beinhalten, ihre betriebsnotwendigen Dispositionsdaten zu veröffentlichen.

Wie bereits dargelegt, muss eine zukunftsorientierte neue Mobilitätspolitik auf Grundlage einer validen Datenbasis erfolgen. Sie muss einer Neuverteilung des öffentlichen Straßenraums vorschaltet sein. Wer in Unkenntnis des konkreten Verkehrsbedarfs Kapazitäten einschränkt, wird Probleme nur verlagern und neue Probleme schaffen, statt sie zu lösen.

Dazu müssen Daten zu Quellen, Senken, Routen, Güterarten und Zwecken des Wirtschaftsverkehrs regelmäßig und zuverlässig erfasst und in einem nutzbaren digitalen Modell aufbereitet und bereitgestellt werden. Die für den Verkehr erforderliche Infrastruktur muss dabei auf Grundlage öffentlich zugänglicher transparenter Verkehrsprognosen erfolgen.

Dazu verweisen wir nochmals auf den vorliegenden Formulierungsvorschlag für „Aufbau und Pflege einer Datenbasis zum Wirtschaftsverkehr“:

§ 67 Aufbau und Pflege einer Datenbasis zum Wirtschaftsverkehr

- (1) Zur Gewährleistung einer effektiven Ver- und Entsorgung der Stadt auch bei notwendigen Eingriffen in die Verkehrsnetze sollen Daten zu Quellen, Senken, Routen, Güterarten und Zwecke des Wirtschaftsverkehrs regelmäßig und zuverlässig erfasst und in einem nutzbaren digitalen Modell aufbereitet und bereitgestellt werden.
- (2) Zur Erhaltung und Entwicklung des notwendigen Maßes an Infrastruktur für einen stadtverträglichen Wirtschaftsverkehr ist die Weiterentwicklung der Berliner Verkehrsnetze auf der Basis öffentlich zugänglicher transparenter Verkehrsprognosen zu planen, die der zu erwartenden Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung Berlins Rechnung tragen. Die Prognose des Wirtschaftsverkehrs ist Grundlage für die Definition des Vorrangnetzes des Straßenverkehrs.
- (3) Das Land Berlin wird die Erforschung und Entwicklung von Lösungen für die „Smart City Logistik“ zur optimierten und stadtverträglichen Güterverkehrsabwicklung nach Maßgabe der Haushaltsgesetze finanziell fördern. Dazu soll ein Förderprogramm eingerichtet werden.

zu Eckpunkt 9: Rechtliche Grundlagen für betreiberübergreifendes Konzept im öffentlichen Raum schaffen

Neue Kaufgewohnheiten, bedingt durch Internet-Handel und 24h-Lieferservice, haben den Wirtschaftsverkehr in den Ballungsräumen massiv steigen lassen. So ist die Zahl der in Deutschland zugestellten Kurier-, Express- und Paketsendungen (KEP) allein 2015 um 5,9 Prozent gestiegen. Für die letzten 15 Jahre bedeutet das einen Gesamtzuwachs von über 75 Prozent.

Insofern unterstützt die Wirtschaft die im Eckpunkt 9 vorgesehene Einrichtung von Mikro-Depots. Es könnte eine effiziente und stadtverträgliche Verteilung von Kurier-, Express und Paketlieferungen (KEP) im Stadtgebiet ermöglichen. Dazu sollten zunächst ausreichend Standorte in einer Art Flächenkataster identifiziert und zügig zur Nutzung bereitgestellt werden.

Dazu verweisen wir nochmals auf den vorliegenden Formulierungsvorschlag für die „Einrichtung von anbieteroffenen Mikro-Depots für die City-Logistik“:

§ 62 Einrichtung von anbieteroffenen Mikro-Depots für die City-Logistik

- (1) Zur effizienten und stadtverträglichen Feinverteilung von Kurier-, Express- und Paketlieferungen im Stadtgebiet ist ein flächendeckendes feinmaschiges Netz von anbieteroffenen Mikro-Depots aufzubauen. Der Zugang zu den Mikro-Depots ist allen Dienstleistern zu gewährleisten. Dazu werden in einem 3-km-Raster geeignete Standorte auf landeseigenen Flächen identifiziert, von denen die Feinverteilung per Lastenrad oder Elektro-Leichtfahrzeug erfolgen kann.
- (2) In den Mikro-Depots sollen Fahrzeuge einschließlich Lkw ohne Beschränkung der zulässigen Gesamtmasse entladen und Container aufgestellt werden können.

zu Eckpunkt 10: Verbindliche Regeln für Miet-Flotten-Angebote schaffen

In den letzten Jahren sind Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Berliner zu beobachten. Treiber neuer Mobilitätsangebote im öffentlichen Raum sind dabei häufig private Unternehmen. Aber auch Unternehmen wie BerlKönig unterbreiten Mobilitätsalternativen. Insgesamt ist das Car-Sharing der mehrheitlich privaten Anbieter inzwischen eine Bereicherung der Mobilitätsmöglichkeiten in der Stadt und verringert den Bedarf an privatem Pkw-Besitz.

Obwohl in Berlin mit seinen vielen Anbietern das Geschäft häufig noch ein Zuschussgeschäft ist, werden die Geschäftsgebiete unter privatwirtschaftlichen Aspekten optimiert.

Vor diesem Hintergrund sollte das Land in diesen sich entwickelnden Markt nicht eingreifen, indem es die Anbieter verpflichtend in die weniger dicht besiedelten Außenbezirke drängt und zum Schutz der ÖPNV Angebote in der Innenstadt erschwert. Es ist zu befürchten, dass die Anbieter sich aus Berlin zurückziehen und Berlin einen wichtigen Baustein der intermodalen Mobilität verliert. Vielmehr sollten seitens des Landes für die Anbieter finanzielle Anreize geschaffen werden, um diese effizienten Angebote auch in den Außenbereichen wirtschaftlich zu machen.

zu Eckpunkt 11: Stellplätze für stationsgebundene Miet-Auto-Angebote im öffentlichen Raum schaffen (§5 CsgG)

Bereits heute ist zu beobachten, dass der für private PKW nutzbare Parkraum im öffentlichen Straßenland knapper wird. Deswegen erscheint es grundsätzlich sinnvoll, dass durch zusätzliche Ausweisung von Parkflächen für Car-Sharing die Rahmenbedingung für das Car-Sharing in Wohngebieten verbessert werden sollen. Das könnte einen Anreiz darstellen, auf Car-Sharing zu setzen und auf den eigenen PKW zu verzichten. Allerdings sollten diese Parkflächen nicht nur den stationsgebundenen Car-Sharing-Anbietern, sondern auch den free-floating Anbietern zur Verfügung stehen.

zu Eckpunkt 12: Taxiähnliche Verkehre steuern

Das Taxigewerbe leistet zuverlässig einen wesentlichen Beitrag zum Angebot an öffentlichem Personenverkehr in Berlin. Wegen seiner Konzessionspflicht auf der Basis der im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) definierten Pflichten bietet diese Verkehrsart weitreichende Steuermöglichkeiten. Diese gewährleisten, dass jedem Nutzer zu jeder Zeit ein qualitativvolles Angebot zu einem definierten vorhersehbaren Preis zur Verfügung steht. Zugleich werden die Fahrzeuge nur an definierten Taxihalteplätzen bereitgehalten. Mit den inzwischen eingeführten Fiskaltaxametern können alle Transaktionsdaten der Betriebe vollständig überwacht werden.

Eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass dieses Angebot auch in Zukunft die notwendige ÖPNV-Ergänzung bieten kann, besteht darin, dass taxiähnliche Verkehre weiterhin und viel konsequenter als bisher, verhindert werden. Sollte die PBefG-Novelle des Bundes die Aufrechterhaltung der Rückkehrpflicht von Mietwagen in die Hände der Länder oder Kommunen legen, muss Berlin mit diesem Mobilitätsgesetz die Chance nutzen, diese Pflicht eindeutig zu definieren und aufrecht zu erhalten.

Anderenfalls wird an die Stelle des kalkulier- und steuerbaren Taxiangebots ein volatiles und intransparentes Angebot an taxiähnlichem Verkehr treten. Zudem werden die Fahrzeuge, wenn sie nicht zurückkehren, wesentliche Teile des öffentlichen Straßenraums blockieren, der dann den anderen Verkehrsteilnehmern und Nutzungen entzogen wird. Wegen der fehlenden Durchsetzung aktuellen Rechts seitens der verantwortlichen Verwaltung kann dies in Ansätzen schon heute beobachtet werden.