

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tommy Tabor (AfD)**

vom 17. Juli 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. Juli 2018)

zum Thema:

Verkehrsmittel des Umweltverbundes – wo bleiben die Autofahrer?

und **Antwort** vom 24. Juli 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Juli 2018)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tommy Tabor (AfD)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/15651
vom 17.07.2018
über Verkehrsmittel des Umweltverbundes – wo bleiben die Autofahrer?

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung:

Ich verweise die Senatsverwaltung auf das Urteil des Bundesverfassungsgerichts (Az. 2 BvE 2/11) vom 7. November 2017 zur weiteren Stärkung des verfassungsrechtlichen Auskunftsrechts von Abgeordneten, in dem das Bundesverfassungsgericht klargestellt hat, dass die Nichtbeantwortung von Parlamentarischen Anfragen gegen Art. 38 Abs. 1 Satz 2 und Art. 20 Abs. 2 Satz 2 GG verstößt, die Regierung dem Parlament gegenüber alle Informationen mitzuteilen hat, über die die Regierung verfügt oder sie diese mit zumutbarem Aufwand in Erfahrung bringen kann und eine Antwort nur in sehr engen Grenzen verweigert werden darf, wenn der Kernbereich exekutiver Eigenverantwortung berührt, Grundrechte Dritter betroffen oder das Staatswohl gefährdet ist.

Auszug:

§ 8 Klima- und Umweltschutz
(Entwurf Mobilitätsgesetz aus der 2. Lesung der Parlamentssitzung vom 28. Juni 2018)

1. (1) Verkehrsbedingte Beeinträchtigungen von Klima und Umwelt sollen durch Verlagerung von Nachfrage auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie durch den Einsatz umweltfreundlicher Technologien so reduziert werden, dass die verkehrsspezifischen Umweltziele sowie die Klimaschutzziele des Landes Berlin zur Umsetzung des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 (BGBl. 2016 II S. 1082) erreicht werden. Die vorstehenden Maßnahmen sollen somit einen angemessenen Beitrag dazu leisten, den globalen Temperaturanstieg auf deutlich unter zwei Grad Celsius und möglichst eineinhalb Grad Celsius über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen.

Frage 1:

Was ist konkret mit „...sollen durch Verlagerung von Nachfrage auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie durch den Einsatz umweltfreundlicher Technologien so reduziert werden...“ gemeint?

Antwort zu 1:

Das Gesetz zur Neuregelung gesetzlicher Vorschriften zur Mobilitätsgewährleistung beschreibt als allgemeine Ziele unter anderem die Bewahrung und Weiterentwicklung eines auf die Mobilitätsbedürfnisse in Stadt und Umland ausgerichteten und dabei umwelt- sowie klimaverträglich ausgestalteten Verkehrssystems als unverzichtbaren Bestandteil einer funktionierenden zukunftsfähigen Metropolregion.

Die Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger verändern sich mit der Entwicklung der Stadt, den demographischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen sowie den individuellen Einstellungen. Die Mobilität verändert aber auch umgekehrt die Stadt und erfordert ständig neue Antworten der Politik zum Miteinander der am Verkehr Teilnehmenden und zur Gestaltung der unterschiedlichen Verkehrsmittel sowie der Erwartungen an Stadtentwicklung und -gestaltung und die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine wachsende Stadt. Es ist für die politisch Verantwortlichen daher für die Sicherung der Zukunftsfähigkeit der Stadt und der Bewahrung der Attraktivität für ihre Bewohnerinnen und Bewohner, Zuziehenden und Besucherinnen und Besucher elementar, mit neuen, an den veränderten Erwartungen der Menschen und der Wirtschaft orientierten regulatorischen Rahmensetzungen zu reagieren.

Die spezifischen Vorgaben und Ziele zum Umwelt- und Klimaschutz sowie zum Gesundheitsschutz ergeben sich aus den einschlägigen Fachgesetzen bzw. Normen (z.B. Energiewende-Gesetz; Baumschutz VO) bzw. den einschlägigen Fachplanungen (z.B. Lärminderungs- und Schadstoffminderungspläne, Berliner Energie und Klimaschutzprogramm). Diese Vorgaben gelten aus sich heraus auch für den Bereich Verkehr.

Frage 2:

Ist davon auszugehen, dass der Bürger, durch von ihm nicht zu beeinflussende Maßnahmen, zum Umstieg vom motorisierten Verkehr (PKW) auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes gezwungen werden soll, indem man dem motorisierten Verkehr die Grundlage (Straßen die die Verkehrslast nicht mehr bewältigen können) nimmt?

Frage 2.1:

Falls nein - wie definiert und interpretiert die zuständige Senatsverwaltung diesen o.g. Text?

Antwort zu 2 und zu 2.1:

Im Gesetz zur Neuregelung gesetzlicher Vorschriften zur Mobilitätsgewährleistung werden sowohl die verkehrsmittelübergreifenden Ziele der Mobilitätsgewährleistung und der Verkehrsgestaltung, die Anforderungen an Inhalte als auch die Aufstellungsverfahren des Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr beschrieben.

Hier ist außerdem vorgegeben, welche Regelungen und Kriterien heranzuziehen sind, um Nutzungskonflikte insbesondere im Bereich der Verkehrsinfrastruktur aufzulösen. Soweit es der Erfüllung der verkehrsmittelübergreifenden Ziele dieses Gesetzes dient, soll in Planwerken dem Umweltverbund Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr (MIV) eingeräumt werden.

Die Intention des in der Schriftlichen Anfrage zitierten § 8 Abs. 1 des Gesetzes zur Neuregelung gesetzlicher Vorschriften zur Mobilitätsgewährleistung ist die Nutzung des Umweltverbunds durch entsprechende Angebote zu erleichtern und in diesem Sinne Möglichkeiten zu schaffen.

Berlin, den 24.07.2018

In Vertretung

Stefan Tidow

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz