

VCD Brandenburg e.V. • Lindenstraße 34 • 14467 Potsdam

Landtag Brandenburg
Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung
Vorsitzender
Herrn Daniel Münschke
Am Markt 1
14467 Potsdam

Potsdam, den 10. Oktober 2023

Stellungnahme des Bündnis Verkehrswende Brandenburg zum Gesetzentwurf zur Neuregelung eines Mobilitätsgesetzes des Landes Brandenburg und zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg sowie zur Änderung des Brandenburgischen Straßengesetzes

Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

herzlichen Dank für die Gelegenheit zu den beiden Gesetzentwürfen Stellung nehmen zu können und unsere Position auch mündlich im Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung erläutern zu dürfen. Die vorliegende Stellungnahme wird für das Bündnis **Verkehrswende Brandenburg**, dem Träger der Volksinitiative *Verkehrswende Brandenburg jetzt!* abgegeben, das mittlerweile aus achtzehn Verbänden und Organisationen aus Brandenburg besteht.

Wir freuen uns auf einen konstruktiven Austausch.

Mit freundlichen Grüßen



Anja Hänel
Geschäftsführerin des VCD Brandenburg
Kordinatorin des Bündnis Verkehrswende Brandenburg

Im Bündnis **Verkehrswende Brandenburg** engagieren sich folgende Vereine und Organisationen



VCD Brandenburg e.V.

Anja Hänel | Lindenstraße 34 | 14467 Potsdam
Fon 0331/201 55 60 | Mobil 0176/320 55 610 | Fax 0331/201 55 66
anja.haenel@vcd-brandenburg.de | www.vcd-brandenburg.de

Stellungnahme zum Gesetzentwurf zur Neuregelung eines Mobilitätsgesetzes des Landes Brandenburg und zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg sowie zur Änderung des Brandenburgischen Straßengesetzes

Vorbemerkungen

Im Januar 2021 übergab unser Bündnis insgesamt 28.584 Unterschriften für die Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg jetzt!“ an die Präsidentin des Landtags Brandenburg. Durch den Landeswahlleiter wurde anschließend bestätigt, dass das für den Erfolg einer Volksinitiative erforderliche Quorum von 20.000 gültigen Unterschriften deutlich überschritten worden ist.

Mit Beschluss vom 29.04.2021 (Drucksache 7/3452-B) beauftragte der Landtag die Landesregierung, in einem Dialogprozess mit unserer Initiative den Entwurf für ein Brandenburgisches Mobilitätsgesetz zu erarbeiten. Nach rund 20 Monate währenden Verhandlungen in einer Steuerungsgruppe sowie drei Facharbeitsgruppen konnte ein geeinter Gesetzentwurf fertiggestellt werden. In diesen Dialogprozess waren seitens der Initiative „Verkehrswende Brandenburg jetzt!“ etwa 60 Personen aus 16 beteiligten Organisationen involviert. Sie leisteten ihren Beitrag ganz überwiegend ehrenamtlich.

Der auf diesem Wege erzielte Kompromiss wurde am 11.07.2023 von Vertreter:innen unseres Bündnisses und dem Minister für Infrastruktur und Landesplanung der Öffentlichkeit präsentiert sowie den Vorsitzenden der Koalitionsfraktionen im Landtag übergeben. Anschließend führte die Landesregierung ein internes, nichtöffentliches Kabinettsverfahren durch, an dessen Ende der Kabinettsbeschluss und die Einbringung des vorliegenden Gesetzentwurfs in den Landtag stand. In diesen Verfahrensschritt waren wir als Bündnis nicht einbezogen.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass der dem Landtag vorgelegte Gesetzentwurf in wesentlichen Teilen von dem geeinten Ergebnis des Dialogprozesses zwischen der Landesregierung und unserer Initiative abweicht. Zu dem nunmehr vorliegenden Gesetzentwurf zur Neuregelung eines Mobilitätsgesetzes des Landes Brandenburg und zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg sowie zur Änderung des Brandenburgischen Straßengesetzes (Drucksache 7/8365) nehmen wir im Folgenden Stellung.

Allgemeine Zielstellungen

Mit dem Gesetzentwurf, der in seiner ursprünglichen Fassung am 11.07.2023 der Öffentlichkeit vorgestellt und den Koalitionsfraktionen übergeben wurde, sollte der rechtliche

Rahmen für eine klimaverträgliche und sozial gerechte Mobilität in allen Teilen Brandenburgs geschaffen werden. Brandenburg könnte das erste Flächenland in Deutschland sein, welches die Themen Nahmobilität und ÖPNV gesetzlich zusammenführt und ein flächendeckendes Netz von Bus-, Bahn- und Radverbindungen anstrebt.

Die allgemeinen Aufgabenstellungen für eine Verkehrswende, wie sie in dem vorliegenden Gesetzentwurf nach wie vor formuliert sind, korrespondieren dabei mit den Vereinbarungen des Koalitionsvertrages zwischen SPD, CDU und Bündnis 90/Die Grünen für die laufende Wahlperiode des Landtages Brandenburg. Demnach ist der Anteil der Wege, die hierzulande mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden, bis zum Jahr 2030 auf mindestens 60 Prozent zu erhöhen (Modal-Split-Ziel). Bis zum Jahr 2045 ist der Verkehrssektor in Brandenburg – im Einklang mit dem Pariser Abkommen sowie mit den nationalen Klimazielen der Bundesrepublik Deutschland – klimaneutral auszugestalten. In diesen Rahmen ordnen sich ferner die Sektorziele für den Verkehr im Rahmen des Klimaplans Brandenburg (Kabinettsbeschluss vom 23.08.2022) sowie die kürzlich durch die Landesregierung verabschiedeten Mobilitäts- und Radverkehrsstrategien ein. Die im Gesetzentwurf festgelegten Klimaschutz- und Modal-Split-Ziele haben demnach eine wichtige Signal- und Orientierungsfunktion für Planungs- und Investitionssicherheit.

Der o.g. Beschluss des Landtages vom 29.04.2021 zum Umgang mit der von uns durchgeführten Volksinitiative enthielt darüber hinaus den parlamentarischen Auftrag an die Beteiligten des Dialogverfahrens, in dem Entwurf für das Mobilitätsgesetz konkrete Maßnahmen, Zeitpläne und Verantwortlichkeiten zu definieren und dabei Erkenntnisse aus der Überarbeitung der Mobilitätsstrategie 2030 in Verbindung mit dem Landesnahverkehrsplan, der Radverkehrsstrategie sowie der Güterverkehrsstrategie in den Prozess einfließen zu lassen. Außerdem sollte eine Reihe weiterer Aspekte ausdrücklich im Dialogprozess behandelt werden. Dazu zählten beispielsweise eine Konkretisierung des im Koalitionsvertrag vereinbarten Prinzips „Erhalt vor Neubau“ (in Bezug auf die Landesstraßen), eine stärkere Kooperation der Aufgaben- und Baulastträger untereinander sowie die Betrachtung verschiedener denkbarer gesetzlicher Bestimmungen zur Verbesserung des Rad- und Fußverkehrs. Diesem Auftrag des Landtages sind wir, gemeinsam mit den Vertreter:innen der Landesregierung, im Dialogprozess nachgekommen.

Allerdings müssen wir feststellen, dass wesentliche Teile der im Dialogprozess ausgehandelten gesetzlichen Regelungen im Zuge der Kabinettsbefassung signifikant verändert oder vollständig gestrichen worden sind. Würde der Entwurf in der vorliegenden Form beschlossen, könnte er deshalb nach unserer Einschätzung nicht die dringend notwendige Trendwende im Verkehrssektor einleiten. Er bliebe stattdessen weit hinter den Einsichten des Koalitionsvertrages und somit auch hinter den klima- und verkehrspolitischen

Notwendigkeiten in Brandenburg zurück. Die Gutachten von Rambøll¹ und Hirschl et.al.² sollten hier handlungsleitend sein, zeigen sie doch deutlich, dass zum einen die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors weiter ansteigen und zum anderen der Anteil der mit dem Umweltverbund zurückgelegten Wege nach einem Rückgang von 48 Prozent (2008) auf 42 Prozent (2017) weit von der Zielmarke von 60 Prozent entfernt ist.

Das Bündnis „Verkehrswende Brandenburg jetzt!“ sieht deshalb die dringende Notwendigkeit, dass der Landtag alle vom Kabinett vorgenommenen Änderungen im Gesetzentwurf korrigiert. Mindestens sind fachlich fundierte Vorschläge zu formulieren, wie die in der Gesetzesbegründung beschriebenen beabsichtigten Wirkungen und Ziele des § 1 MobG auf anderem Wege als in dem ursprünglich erarbeiteten Gesetzentwurf zu erreichen sind.

Darüber hinaus weisen wir an dieser Stelle auf die im Dialogprozess entstandene Dissensliste hin. Diese wurde, gemeinsam mit dem geeinten Gesetzesentwurf, am 11.07.2023 veröffentlicht und den Koalitionsfraktionen übergeben und enthält weitere Regelungen und Maßnahmen, die unser Bündnis als sinnvoll erachtet, um die Verkehrswende in Brandenburg zum Erfolg zu führen. Die Dissensliste wird dieser Stellungnahme als Anlage beigelegt.

Struktur des Gesetzes

Eine maßgebliche Stärke des aus dem Dialogprozess hervorgegangenen Gesetzentwurfs (mit Stand vom 11.07.2023) war die Zusammenführung von ÖPNV und Nahmobilität als den zwei Säulen des Umweltverbundes in einem gemeinsamen Mobilitätsgesetz. Auf diese Weise wäre ein kompakter, in sich schlüssiger Rechtsrahmen für die Verkehrswende im Personenverkehr zu schaffen, der unter den deutschen Flächenländern Maßstäbe setzen würde. Zudem wäre eine spätere Ergänzung um weitere „Bausteine“, bspw. für den Gütertransport, möglich, ohne weitere Einzelgesetze schaffen zu müssen. Die Integration des bisherigen ÖPNV-Gesetzes in das integrierte Mobilitätsgesetz wurde mit dem vorliegenden Gesetzentwurf der Landesregierung wieder aufgegeben. Unser Bündnis appelliert daher an den Landtag, die Überführung des ÖPNV-Gesetzes in das Mobilitätsgesetz wieder aufzugreifen.

Haushaltsvorbehalt

Dass dem Landtag als Haushaltsgesetzgeber die Hoheit über den Einsatz der finanziellen Ressourcen des Landes obliegt, ist verfassungsmäßig garantiert und wird von uns selbstverständlich nicht in Frage gestellt. Dieser „Haushaltsvorbehalt“ gilt grundsätzlich für alle Fachgesetze des Landes und somit auch für das Mobilitätsgesetz. Es ist nach unserer

¹ Rambøll 2021: Beitrag zur Überarbeitung der Mobilitätsstrategie in Brandenburg:
https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Externes_Gutachten_zur_Mobilit%C3%A4tsstrategie_Brandenburg_2030.pdf

² Hirschl et al 2023: Gutachten zum Klimaplan Brandenburg.
<https://mluk.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Endbericht-Gutachten-Klimaplan-BB.pdf>



Einschätzung nicht erforderlich, diesen Umstand wiederkehrend in zahlreichen Paragraphen ein und desselben Gesetzes „klarzustellen“. Wir kennen ein solches Vorgehen aus keinem anderen Landesgesetz. Gerade weil derartige Ergänzungen keinen juristischen Mehrwert begründen, nehmen wir die nachträgliche Ergänzung der Formulierung „nach Maßgabe des Haushaltsgesetzes und im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel“ in zahlreichen Paragraphen des Mobilitätsgesetzes mit Irritation zur Kenntnis. Es drängt sich der Eindruck auf, dass mit dieser Ungleichbehandlung gegenüber anderen Landesgesetzen letztlich eine politische Entwertung der im Mobilitätsgesetz formulierten Ziele und Maßnahmen erreicht werden soll – mindestens aber eine Erhöhung der politischen Hürden für das fachlich zuständige Ministerium, die Maßnahmen aus dem Gesetz finanziell zu untersetzen. Wir weisen in diesem Zusammenhang nachdrücklich darauf hin, dass die Realisierung einer Verkehrswende natürlich ohne den Einsatz auch zusätzlicher finanzieller Mittel unmöglich ist. Dem steht allerdings ein volkswirtschaftlicher Nutzen (z.B. sinkende Kosten für die Bewältigung von Klimawandelfolgen oder geringere Gesundheitskosten) gegenüber. Wir plädieren daher für eine Streichung dieser – juristisch irrelevanten, aber politisch schädlichen – Zusätze im Mobilitätsgesetz.

Öffentlicher Nahverkehr

Neben der Vermeidung ist die Verlagerung von Verkehren vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund der wichtigste Hebel für die Realisierung der Verkehrswende. Hierfür ist nach unserer Einschätzung ein Paradigmenwechsel von einer nachfrage- hin zu einer angebotsorientierten Verkehrsplanung zwingend erforderlich, um den Umstieg für die Brandenburger:innen im Alltag möglich und attraktiv zu gestalten. Im ursprünglich geeinten Gesetzentwurf war dieser Paradigmenwechsel enthalten – im vorliegenden Gesetzentwurf der Landesregierung fehlt er hingegen. Dies betrifft insbesondere die Angebotsplanung für den öffentlichen Nahverkehr in der Aufgabenträgerschaft des Landes (SPNV) und der Landkreise bzw. kreisfreien Städte (kÖPNV).

Auch sind verlässliche Wegeketten, geringe Warte- bzw. Umsteigezeiten sowie funktionierende Anschlüsse zentrale Bedingungen für den Umstieg auf den Umweltverbund. Für die Planung und Realisierung eines attraktiven Bahn-Bus-Landesnetzes ist ein „Integraler Taktfahrplan“ (ITF) ein Kriterium von immenser Bedeutung. Aus dem Gesetzentwurf ist die Orientierung am ITF allerdings ebenso entfernt worden wie der Gedanke einer die gesamte Wegekette (einschließlich der Anschlusssicherung für die „letzte Meile“) adressierenden Mobilitätsgarantie. Wir halten es für sehr wichtig, diese Elemente als Leitplanken für die zukünftige (Landes-) Nahverkehrsplanung wieder in das Gesetz aufzunehmen.

Die kontinuierliche Begleitung der (Nah-) Verkehrsentwicklung in den Landkreisen und kreisfreien Städten sollte unter Einbeziehung des zivilgesellschaftlichen Sachverständigen sowie der Perspektiven der Nutzer:innen erfolgen. Deshalb sollte sowohl die Erstellung kommunaler Nahverkehrspläne, als auch die Einrichtung von Nahverkehrsbeiräten bei den kommunalen Aufgabenträgern in Zukunft obligatorisch sein. Im vorliegenden Entwurf fehlen

diese Maßgaben zur Einrichtung von Nahverkehrsbeiräten und deren Zusammensetzung. Darüber hinaus wurden die konkreten Vorschläge zur Abstimmung benachbarter Aufgabenträger und zur Evaluierung und Fortschreibung der Nahverkehrspläne ersatzlos gestrichen. Wenn die Verkehrswende tatsächlich landesweit umgesetzt und der öffentliche Nahverkehr als deren Rückgrat gestärkt werden soll, ist aus unserer Sicht eine Wiederaufnahme dieser Maßnahmen in das Gesetz geboten.

Mobilitätsbildung

Schulisches Mobilitätsmanagement und eine erfolgreiche Mobilitätserziehung in den Schulen können dazu beitragen, dass Kinder und Jugendliche sichere Schulwege vorfinden und diese verantwortungsbewusst und selbstbestimmt nutzen. Im vorliegenden Entwurf fehlen konkrete Maßnahmen, wie das Mobilitätsmanagement an Brandenburger Schulen verbessert werden soll. In dem mit unserem Bündnis geeinten Gesetzentwurf war hierfür eine Koordinierungsstelle vorgesehen, die neben Beratungsangeboten auch Unterrichtsmaterialien vorhält. Diese wurde im Kabinettsverfahren aus dem Gesetzentwurf entfernt. Weiterhin fehlt im vorliegenden Gesetzesentwurf eine Verpflichtung zur Erstellung von Schulwegplänen. Wir empfehlen, beide Maßnahmen wieder in das Mobilitätsgesetz aufzunehmen.

Radverkehr

Im Dialogprozess wurden die erforderlichen Beratungs- und Unterstützungsaufgaben bei der Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur diskutiert, die vom Land für die kommunale Ebene erbracht werden müssen. Als Kompromiss wurde festgehalten, dass hierfür „geeignete Strukturen“ zu schaffen sind, um, wie in der Gesetzesbegründung enthalten, Kräfte zu bündeln und Strukturen weiterzuentwickeln. Diese Formulierungen wurden im vorliegenden Entwurf gestrichen. Weitere Streichungen im Bereich Radverkehr betreffen insbesondere Finanzierungsgrundsätze (aus „fördern“ wird „unterstützt“) und eine entsprechend dem Runderlass vom 16.05.2013 zur RAST formulierte Aufnahme der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der FGSV). Wir legen dem Landtag dringend nahe, diese Veränderungen im Mobilitätsgesetz zu korrigieren, um den Radverkehr als zentrale Säule für die Verkehrswende im Land Brandenburg entsprechend den Zielen aus dem Koalitionsvertrag und aus der neuen Radverkehrsstrategie verbindlich zu stärken.

Anlage: Dissensliste zum Mobilitätsgesetz



Dissensliste zum Ergebnis des Dialogprozesses zum Mobilitätsgesetz Brandenburg

(Stand 10. Juli 2023)

1. Gemeinsame Position von MIL und VI zu Abschnitten des Gesetzes bei denen Aufgaben der Kommunen berührt werden:

Abschnitt ÖPNV

§ 17 Nahverkehrsbeiräte

Gemeinsame Position VI und MIL

(1) Bei den Aufgabenträgern gemäß § 15 Absatz 3
sind Nahverkehrsbeiräte zu bilden

Begründung:

Im Dialogprozess gab es Einigkeit über die Intention der
Regelung, Nahverkehrsbeiräte verbindlich vorzuschla-
gen, damit die Belange unterschiedlicher Interessengrup-
pen bei der Nahverkehrsplanung Berücksichtigung fin-
den.

Die Änderung vom gegenwärtigen ÖPNVG, §6, Abs. 1
von können in sind könnte aus Sicht des MIL jedoch
konnexitätsrelevant sein. Deshalb im Gesetzentwurf die
Verwendung von können.

Abschnitt Nahmobilität

§ 31 Zustandserfassung und Mängelbeseitigung der Radverkehrs- infrastruktur

Gemeinsame Position VI und MIL

(1) Eine Zustandserfassung der Radwege ist nach Mög-
lichkeit alle 4 Jahre durch den jeweiligen Baulastträger
und auf der Grundlage des aktuellen Standes der Technik
und Methodik zur Zustandserfassung und -bewertung
durchzuführen).

Begründung:

MIL und VI haben im Dialogprozess Einigkeit darüber er-
zielt, dass regelmäßige Zustandserfassungen aller Bau-

Gemeinsame Position VI und MIL

lastträger zum Erhalt hochwertiger Radwegeinfrastrukturen einen wesentlichen Beitrag leisten.

Es wäre im Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob die Regelung *nach Möglichkeit durch den jeweiligen Baulastträger* bereits konnexitätsrelevant ist.

§ 32 Digitale Netzaufbereitung

Gemeinsame Position VI und MIL

Das Land initiiert die Errichtung einer zentralen Datenplattform, in der baulastträgerübergreifende Daten zur Radverkehrsinfrastruktur bereitgestellt werden. Das Land stellt Daten zu den Infrastrukturen in der Verantwortung des Landes zur Verfügung. **Die Kommunen stellen Daten und Informationen zu den regionalen und lokalen Infrastrukturen auf der Datenplattform bereit.**

Zur Weiterentwicklung der Datenplattform ist auch eine Zusammenarbeit mit den Hochschulen und privaten Datenanbietern denkbar. Die Datenplattform unterstützt die Netzkonzeption und wird der Allgemeinheit zugänglich gemacht (open data).

Begründung:

Im Dialogprozess gab es Einigkeit über die Regelung, dass nur Datenplattformen, in denen die Daten aller Baulastträger zusammengeführt werden, sinnvoll sind.

Da es keine Kenntnis darüber gibt, welche Daten in den Kommunen vorliegen, kann eine verpflichtende Datenbereitstellung konnexitätsrelevant sein. Nur vor diesem Hintergrund wurde im Gesetzentwurf die Verpflichtung der Datenbereitstellung für die Kommunen entschärft.

§ 43 Sicherheitsaudits

Gemeinsame Position VI und MIL

(2) **Sicherheitsaudits sind Neu-, Um- oder Ausbaumaßnahmen von Straßen** und anlassbezogen, insbesondere bei Unfallhäufung, durchzuführen.

Begründung:

Im Dialogprozess gab es Einigkeit darüber, dass die Durchführung von Sicherheitsaudits auch für das nachgeordnete Straßennetz angewendet werden sollte.

Aus Gründen der Konnexität kann das Land für die Kreis- und Kommunalstraßen lediglich Empfehlungen aussprechen.

§ 45 Mobilitätsmanagement Schulen und Kindergärten

Gemeinsame Position VI und MIL

(1) Die Sicherheit der Kindergarten-, Vorschul- und Schulkinder ist zu gewährleisten. Hierfür **sind** von den verantwortlichen Akteuren für jede Schule gemeinsam mit den Schulen/ Kindergärten, den Eltern- und Schülerinnenvertretungen Schulwegpläne aufzustellen.

Begründung:

Es besteht zwischen MIL und VI Einigkeit, dass die flächendeckende Einführung von Schulwegplänen die Sicherheit der Kinder erheblich erhöht.

Mit der Verpflichtung zur Aufstellung von Schulwegplänen wird jedoch ggf. eine neue pflichtige Aufgabe der Kommunen geschaffen, die erstattungspflichtig wäre.

(3)

Die Teilnahme an der Radfahrprüfung in der Jahrgangsstufe 4 **ist verpflichtend**.

Begründung:

MIL und VI sind sich einig, dass eine verpflichtende Teilnahme an der Radfahrprüfung die verkehrssichere Teilnahme von Kindern im Straßenverkehr erhöht.

Aus der Verpflichtung zur Teilnahme ergibt sich eine Verpflichtung zur Durchführung der Radfahrprüfungen und damit eine neue, erstattungspflichtige Aufgabe.

2. Unterschiedliche inhaltliche Positionen zwischen VI und MIL:

Abschnitt Mobilitätsgrundsätze

§ 6 Mobilität in der Raumplanung

Dissens zum Abs. 3 bzgl. der Anwendung des Mobilitätschecks bei der Städtebauförderung

Position VI

(3) Dissens

Das zuständige Ressort der Landesregierung erarbeitet dafür einen Mobilitätscheck, welcher den Trägern der Raumplanung und Stadtentwicklung zur Verfügung gestellt wird.

Der Mobilitätscheck ist bei der Inanspruchnahme von Landesmitteln zur **Planungsförderung und Städtebauförderung** anzuwenden.

Position MIL

Dissens MIL zum rot markierten Satz:

Das MIL lehnt auf Grund der Förderkulisse und der nach der Förderrichtlinie stattfindenden Auseinandersetzung mit dem Thema Mobilität einen zusätzlichen Mobilitätscheck bei der Inanspruchnahme von Städtebaufördermitteln ab.

§ 9 Umsetzung der Ziele und landesbedeutsamen Planungen im Bereich Verkehr/Mobilität

Laufende Abstimmung zu Abs. 6

Position VI	Position MIL
<p>(6) Dissens / laufende Abstimmung</p> <p>Erstmals zwei Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes und dann alle zwei Jahre ist ein Fortschrittsbericht zur Umsetzung dieses Gesetzes und der daraus resultierenden Maßnahmen zu erstellen. Dieser Bericht ist dem Landtag zur Kenntnis zu geben und öffentlich bekannt zu machen.</p> <p>Bei einer erheblichen Zielabweichung sind eine Analyse der Ursachen der Zielabweichung sowie Maßnahmevorschläge zur Wiedererreichung des Zielpfads zu erstellen.</p> <p><i>Für VI ist die Analyse und die Maßnahmenkorrektur bei Zielabweichung wichtig. Wenn MIL nicht mitgeht, diesen Teil als Dissens aufnehmen.</i></p>	<p>(6) Dissens / laufende Abstimmung</p> <p>Vorbehalt des MIL zum rot markierten Teil mit folgender Begründung:</p> <p>Der Bericht ist alle zwei Jahre zu erstellen. Die Feststellung der Zielabweichung ist abhängig von den zur Verfügung stehenden Daten der Verkehrserhebung Mobilität in Deutschland oder einer Alternative, die zurzeit geprüft wird sowie von dem Monitoring des Klimaplanes.</p> <p>Die Berichterstattung sollte sich auf die Umsetzung der wesentlichen Maßnahmen konzentrieren. Änderungen des Verkehrsverhaltens sind in der Regel nicht kurzfristig herbei zu führen und messbar. Eine Umsteuerung alle zwei Jahre der Maßnahmen wird deshalb nicht als zielführend angesehen.</p> <p>Die strategischen Grundlagen wie Mobilitäts- und Radverkehrsstrategie sowie der Landesnahverkehrsplan werden regelmäßig evaluiert und fortgeschrieben. Das sind aus Sicht des MIL die wesentlichen Grundlagen, die bei einer nachgewiesenen Zielabweichung anzupassen sind.</p> <p>Der Bericht zum Mobilitätsgesetz sollte sich auf die Umsetzung der bedeutsamen Punkte – Konzeption und Umsetzung RadNetz Brandenburg, landesweites ÖPNV Netz und einheitliche Bedienstandards usw. konzentrieren.</p>

Abschnitt ÖPNV

§ 14 Mindestbedienstandards

Dissens zum Absatz 1

Position VI	Position MIL
<p>(1) Dissens</p> <p>Das Land strebt zur Sicherung eines attraktiven Mobilitätsangebotes in Abstimmung mit den kommunalen Aufgabenträgern die Entwicklung einheitlicher Bedienstandards an, die ein verlässliches Angebot zu bestimmten Zeiten, in festgelegten Takten und mit definierten Produkten sicherstellen sollen. Ziel ist eine für den ÖPNV-Nutzer verlässliche und durchgehende Reisekette im Sinne einer Mobilitätsgarantie. Als landesweiter Grundtakt wird täglich ein Stundentakt angestrebt. Der VBB unterstützt die kommunalen Aufgabenträger dabei.</p>	<p>(1) Dissens / <i>Ergänzungsvorschlag in rot wird aus Gründen der Konnexität abgelehnt.</i></p> <p><i>Es gibt keinen Dissens zu einem stündlichen Grundtakt im landesweiten ÖPNV-Netz. Der Dissens besteht darin, dass in Bezug auf die kommunalen Aufgabenträger eine konnexitätsrelevante Regelung vermieden werden muss. Der landesweite Grundtakt in Bezug auf den SPNV wurde bereits in § 13, Abs. 5 geregelt. Die Übernahme auf das landesweite Netz einschließlich des kommunalen Busverkehrs muss mit den Aufgabenträgern noch verhandelt werden. Dieses schrittweise Vorgehen ist auch Konsens in</i></p>

Position VI

Position MIL

der AG ÖPNV. Vor diesem Hintergrund wird der rot markierte Satz zum gegenwärtigen Zeitpunkt abgelehnt.

Wenn hierzu in den weiteren Abstimmungen mit den kommunalen Aufgabenträgern zu den Bedienstandards eines landesweiten ÖPNV-Netzes Einvernehmen erzielt werden kann, so wird diese Ergänzung im Rahmen der dann stattfindenden Novellierung des Abschnitts ÖPNV wieder aufgenommen werden können.

§ 15 Aufgabenträgerschaft

Position VI

(0) Dissens

Der öffentliche Personenverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist eine Pflichtaufgabe der jeweiligen Aufgabenträger in ihrem Wirkungsbereich.

Kommentar VI:

Mit dem Abschnitt ÖPNV ein guter Kompromiss gefunden

Position MIL

(1) Dissens / Eine Übertragung als Pflichtaufgabe ist im Hinblick auf die damit verbundenen Kostenstrukturen nicht beabsichtigt (Systemwechsel). Das Land würde zwar vollständig zahlen, hätte aber keine Lenkungsmöglichkeit mehr. Keine politische Mehrheit, da Forderung bereits in Verhandlungen zum Entschließungsantrag gekippt worden ist.

§ 18 Landesnahverkehrsplan

Dissens zum Absatz 1

Position VI

(1) Dissens zur AIL Befassung

1) Das für Verkehr zuständige Ressort der Landesregierung stellt im **Einvernehmen** mit dem zuständigen Ausschuss des Landtages einen Landesnahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr und landesbedeutende Verkehrslinien anderer Verkehrsträger des öffentlichen Personennahverkehrs auf. Der Landesnahverkehrsplan ist in Abstimmung mit den Aufgabenträgern des kommunalen öffentlichen Personennahverkehrs sowie unter Beteiligung der Öffentlichkeit vorzubereiten. Bei seiner Aufstellung sollen die Beauftragten der Landesregierung für Gleichstellung und für die Belange der Menschen mit Behinderung angehört werden.

Position MIL

Dissens zur AIL - Befassung

(1) Das für Verkehr zuständige Ressort der Landesregierung stellt im **Benehmen** mit dem zuständigen Ausschuss des Landtages einen Landesnahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr und landesbedeutende Verkehrslinien anderer Verkehrsträger des öffentlichen Personennahverkehrs auf. Der Landesnahverkehrsplan ist in Abstimmung mit den Aufgabenträgern des kommunalen öffentlichen Personennahverkehrs sowie unter Beteiligung der Öffentlichkeit vorzubereiten. Bei seiner Aufstellung sollen die Beauftragten der Landesregierung für Gleichstellung und für die Belange der Menschen mit Behinderung angehört werden.

Begründung MIL:

Position VI	Position MIL
-------------	--------------

Es handelt sich beim Landesnahverkehrsplan um einen strategischen Plan der Exekutive zur Weiterentwicklung des SPNV. Bestandteile des Landesnahverkehrsplans sind insbesondere die im Wettbewerbsverfahren vergebenen Bedienkonzepte.
 Das MIL muss sich als verantwortliche Behörde für den Landesnahverkehrsplan das Recht erhalten, von der Äußerungen und Wünschen der beteiligten Stelle - hier des AIL - aus sachlichen Gründen abweichen zu können. Dieses Recht wird massiv eingeschränkt, wenn ein Einvernehmen erzielt werden muss.

Abschnitt Nahmobilität

§ 44 Technische Fahrzeugsicherheitssysteme

Dissens zu Abs. 1

Position VI	Position MIL
-------------	--------------

(1) Dissens

Das Land stattet innerhalb von fünf Jahren ab Inkrafttreten dieses Gesetzes alle landeseigenen Nutzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse **von mehr als 3,5 Tonnen** und Kraftomnibusse mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitzplatz mit technischen Fahrzeugsicherheitssystemen aus. Mindestens jedoch mit einem Abbiegeassistenten und einem Kollisionsschutzsystem.

Dissens bezüglich Fahrzeuggewicht (> 3,5 t) und der Unbestimmtheit des Begriffs „Verhältnismäßigkeit“.

(1) Dissens

Bei Neuanschaffungen von Fahrzeugen der Landesverwaltung **> 5 t** sind technische Fahrzeugsicherheitssysteme zu berücksichtigen. Eine Nachrüstung des bestehenden Fuhrparks ist vor dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und dem Einsatzbereich der Fahrzeuge vorzunehmen.

Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit bedeutet u.a., dass Fahrzeuge, die überwiegend im Wald eingesetzt werden, nicht zwingend mit allen technischen Fahrzeugsicherungssystem ausgestattet werden müssen.

Änderung der Brandenburgischen Bauordnung (BbgBO)

§ 49 Notwendige Stellplätze und notwendige Abstellplätze für Fahrräder

Dissens zum Abs. 2

Position VI	Position MIL
-------------	--------------

(2) Dissens

Notwendige Fahrradstellplätze müssen von der öffentlichen Verkehrsfläche leicht erreichbar und gut zugänglich sein und eine wirksame Diebstahlsicherung ermöglichen;

(2) Dissens

Die notwendigen Stellplätze sowie die notwendigen Abstellplätze für Fahrräder sind auf dem Baugrundstück o-

Position VI

soweit sie für Wohnungen herzustellen sind, müssen sie außerdem wettergeschützt sein.

Position MIL

die in zumutbarer Entfernung davon auf einem geeigneten Grundstück herzustellen, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich gesichert wird.

In Verbindung mit

§ 87 Örtliche Bauvorschriften

Dissens zu Abs. 4 und 5

Die beiden Positionen enthalten die in der AG-Sitzung am 15.09.2022 vereinbarten Anpassungen.

Position VI

(4) Dissens

Die Gemeinde kann örtliche Bauvorschriften über notwendige Stellplätze erlassen. **Diese haben lenkend im Sinne des § 1 des BbgMobG zu wirken.** Sie hat dabei **1. Maßnahmen, wie Mobilitätskonzepte und Maßnahmen des Mobilitätsmanagements zu berücksichtigen und** die Zahl der erforderlichen notwendigen Stellplätze nach Art und Maß der Nutzung unter Berücksichtigung der verkehrlichen, wirtschaftspolitischen oder städtebaulichen Gründe **auf ein Minimum festzusetzen. Dies kann für unterschiedliche Gebiete unterschiedlich festgesetzt werden. Dabei ist durch geeignete Maßnahmen Rechnung zu tragen, dass das Parken nicht in den öffentlichen Raum verlagert wird.**

2. die Herstellung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge zu untersagen oder **einzuschränken**, wenn verkehrliche, wirtschaftspolitische oder städtebauliche Gründe dies rechtfertigen; insbesondere bei guter Erschließung durch Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs,

3. **festzulegen, dass Kfz-Stellplätze flächensparend zu errichten sind, bei mehr als zehn Stellplätzen in der Regel in Tiefgeschossen oder in mehrgeschossigen Baukörpern.**

4. die Geldbeträge für die Ablösung notwendiger Stellplätze zu bestimmen.

Bis zu einem Fünftel der notwendigen Stellplätze können durch Abstellplätze für Fahrräder ersetzt werden. Dabei sind für einen notwendigen Stellplatz vier Abstellplätze für Fahrräder herzustellen; diese werden zur Hälfte auf die Verpflichtung nach Absatz 5 angerechnet. Die Ermächtigung des Satzes 2 erstreckt sich nicht auf die nach § 50 Absatz 4 notwendigen Stellplätze.

Position MIL

Die Änderung von Normen der Brandenburgischen Bauordnung durch ein Mobilitätsgesetz ist aus folgenden Gründen entbehrlich.

1. Bezahlbarkeit von Wohnraum

Eine Pflicht zum Bau von leicht erreichbaren und gut zugänglichen, wetter- und diebstahlsgeschützten Fahrradabstellplätzen steht im Widerspruch zu den Zielen des Bündnisses für Wohnen in Brandenburg. Diese Änderungen der Bauordnung werden tatsächlich als Pflicht zum Bau von komfortablen Fahrradabstellplätzen bzw. Fahrradgaragen gewertet, sobald Wohnungsbau betrieben wird. Dem entgegenstehend haben die Partner des Bündnisses für Wohnen beschlossen, die Verfügbarkeit und Bezahlbarkeit von Wohnungen zu gewährleisten. Die Faktoren Nettokaltmiete, kalte und warme Betriebskosten belasten den Wohnungsmarkt. Vor diesem Hintergrund wird versucht, die Kostenentwicklung aktiv zu steuern und jeglichen Teuerungen bei der Wohnungserrichtung entgegen zu wirken. Neue Bauverpflichtungen konterkarieren dieses Steuerungsvorhaben.

2. Ermächtigungsgrundlage für eine Rechtsetzung in der Brandenburgischen Bauordnung

Eine Norm darf ihre Ermächtigungsgrundlage nicht überschreiten. Das Bauordnungsrecht dient der Gefahrenabwehr – konkret der Abwehr von Standsicherheits- und Brandrisiken. Die Pflicht zum Bau von diebstahlsicheren und wettergeschützten Fahrradabstellplätzen müsste eine bauordnungsrechtliche Thematik sein. Die Einführung von Anlagen des Diebstahl- und Wetterschutzes fällt nicht unter den Schutzbereich der Bauordnung. Vielmehr geht es um strafrechtliche Belange, um Komfort beim Fahrradfahren und insgesamt um Klimaschutzziele. Damit steht die Ermächtigung für eine Rechtsetzung in der Bauordnung in Frage.

3. Hohe Qualitätsanforderung an Fahrradabstellplätze Grundsätzlich steht hinter der Verpflichtung, für Stellplätze zu sorgen die Maxime, dass die Gebäude, die

Kraftfahrzeugverkehr oder Fahrradverkehr verursachen, diesen auch in bestimmtem Maße selbst aufnehmen sollen, um den fließenden Verkehr in den Gemeinden zu entlasten. Der hier vorgetragene Wunsch nach Diebstahlsicherheit und Wetterschutz stellt eine höhere Qualitätsanforderung an Stellplätze. Diese Qualitätsanforderung stellt einen Schutz für privates Eigentum dar. Diesen Schutz muss das allgemeine Polizei- und Ordnungsrecht bieten. Die Grundstückseigentümerinnen und –eigentümer, die einen Verkehr verursachen, sollen diesen nunmehr nicht nur aufnehmen, um den fließenden Verkehr zu entlasten, sie sollen die Verkehrswende und den Klimaschutz stabilisieren, indem sie zusätzlich die privaten Verkehrsmittel schützen. Dieselbe Qualität ist für Kfz in Form von Garagen nicht als Bestandteil der Bauordnung vorgesehen. Abschließend stellt sich die Frage, ob es gerechtfertigt ist, diese qualifizierten Pflichten den Bauherrschaften zu übertragen. Zudem fragt sich, welche Kosten für Klimaschutzmaßnahmen ihnen noch zugemutet werden können. Um den Wohnungsbau nicht zum Erliegen zu führen, braucht es Grenzen für die Belastungen der Bauherrschaften.

5. Neue Stadtbilder – Selbstverwaltungsrecht und Planungshoheit der Gemeinden, Art. 28 GG
Der Bau der qualifizierten Fahrradabstellplätze bedeutet Bodenveränderung und Flächenverbrauch. Die Pflicht zum Bau von Fahrradunterständen führt zu neuen Stadtbildern. Wenn ein Landesgesetz für jede Gemeinde, in der Stadt ebenso wie in jedem Dorf, Pflichten zum Bau von wettergeschützten Fahrradabstellplätzen fest schreibt, wird dies übermäßig in das Selbstverwaltungsrecht eingreifen. Durch die landesgesetzliche Regelung wird den Gemeinden aufgegeben, diese visuellen Veränderungen auf ihrem Gemeindegebiet hinzunehmen. Dagegen steht gemäß Artikel 28 Absatz 2 GG, das Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden. Ausgestaltung dieser Selbstverwaltung ist die Bauleitplanung und damit die Steuerung des Erscheinungsbildes der Gemeinden. Dieses Recht wird nicht angemessen berücksichtigt.

Dies gilt umso mehr als dass bereits in § 87 Absatz 4 Brandenburgische Bauordnung festgeschrieben ist:

(4) Die Gemeinde kann örtliche Bauvorschriften über notwendige Stellplätze erlassen. Sie kann dabei

1. die Zahl der erforderlichen notwendigen Stellplätze nach Art und Maß der Nutzung unter Berücksichtigung der verkehrlichen, wirtschaftspolitischen oder städtebaulichen Gründe unterschiedlich festsetzen und insoweit besondere Maßnahmen, wie Mobilitätskonzepte und Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, die die Pflicht zur Herstellung der notwendigen Stellplätze verringern, bestimmen,

2. die Herstellung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge untersagen oder einschränken, wenn verkehrliche, wirtschaftspolitische oder städtebauliche Gründe dies rechtfertigen; insbesondere bei guter Erschließung durch Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs,
3. die Geldbeträge für die Ablösung notwendiger Stellplätze bestimmen.

Bis zu einem Fünftel der notwendigen Stellplätze können durch Abstellplätze für Fahrräder ersetzt werden. Dabei sind für einen notwendigen Stellplatz vier Abstellplätze für Fahrräder herzustellen; diese werden zur Hälfte auf die Verpflichtung nach Absatz 5 angerechnet. Die Ermächtigung des Satzes 2 erstreckt sich nicht auf die nach § 50 Absatz 4 notwendigen Stellplätze.

Jeder Gemeinde ist damit bereits nach der bestehenden Rechtslage die Möglichkeit eröffnet, die Infrastruktur für den Individualverkehr mit Fahrrädern zu steuern. Kommunale Stellplatzsatzungen für Fahrräder und Lastenräder dürfen nach Art und Maß der Nutzung unter Berücksichtigung der verkehrlichen, wirtschaftspolitischen oder städtebaulichen Gründe unterschiedlich festgesetzt werden. Besondere Maßnahmen, wie Mobilitätskonzepte und Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, dürfen herangezogen werden, um die Pflicht zur Herstellung der notwendigen Stellplätze zu verringern.

4. Einhaltung von Landesgesetzen – Hinweis in § 87 Absatz 4 BbgBO auf das Mobilitätsgesetz
Ein rechtsgültiges Mobilitätsgesetz ist wie jedes andere Gesetz auch von den Gemeinden zu beachten. Der besonderen gesetzlichen Betonung zur Beachtung der Mobilitätsziele und der sich daraus ableitenden Pflichten bedarf es nicht. Im Übrigen ist jede Gemeinde bereits nach der bestehenden Rechtslage ermächtigt, die Infrastruktur für den Individualverkehr mit Fahrrädern nach den Maximen der Mobilitätswende zu steuern. Kommunale Stellplatzsatzungen für Fahrräder und Lastenräder dürfen nach Art und Maß der Nutzung unter Berücksichtigung der verkehrlichen, wirtschaftspolitischen oder städtebaulichen Gründe unterschiedlich festgesetzt werden. Besondere Maßnahmen, wie Mobilitätskonzepte und Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, die die Pflicht zur Herstellung der notwendigen Stellplätze verringern, dürfen auf kommunaler Ebene mit Leben gefüllt bzw. bestimmt werden.

(5) Dissens

Die Gemeinde kann örtliche Bauvorschriften über notwendige Abstellplätze für Fahrräder erlassen. **Diese haben lenkend im Sinne des § 1 des Brandenburgischen Mobilitätsgesetzes zu wirken.** Sie hat dabei

Position VI**Position MIL**

1. die Zahl der erforderlichen Fahrradabstellplätze nach Art und Maß der Nutzung festzusetzen,
2. die Größe, die Lage und die Ausstattung dieser Abstellplätze festzulegen.
3. die Geldbeträge für die Ablösung der notwendigen Abstellplätze für Fahrräder bestimmen.