

Gesetz zur Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes und anderer Gesetze

Vom

Artikel 1 Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes

Das Berliner Mobilitätsgesetz, das als Artikel 1 des Gesetzes vom 5. Juli 2018 (GVBl. S. 464) verkündet und zuletzt durch [Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes, Drs. 18/...] geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht werden die Angaben zum Abschnitt 5 durch folgende Angaben zu den Abschnitten 5 bis 7 ersetzt:

„Abschnitt 5: Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs

§ 60 Besondere Ziele der Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs

§ 61 Aufgaben und Zuständigkeiten in Bezug auf den Wirtschaftsverkehr

§ 62 Sicherung von Flächen zur Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs

§ 63 Liefer- und Ladeverkehrsflächen

§ 64 Stadtverträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs

§ 65 Routennetz für Großraum- und Schwertransporte

§ 66 Finanzierung von Maßnahmen zur Sicherung der Stadtverträglichkeit und Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs

Abschnitt 6: Entwicklung Neuer Mobilität

§ 67 Besondere Ziele Neuer Mobilität

§ 68 Öffentliche Plattform für verkehrsrelevante Daten

§ 69 Innovationsfördernde Rahmenbedingungen

§ 70 Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs

§ 71 Nachhaltiges Parkraummanagement

§ 72 Finanzierung von Maßnahmen der Neuen Mobilität“.

Abschnitt 7: Übergangsbestimmungen

§ 73 Übergangsbestimmungen“.

2. In § 1 Absatz 1 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:

„Zweck des Gesetzes ist ferner die Sicherstellung eines effizienten und sparsamen Umganges mit dem knappen Gut des öffentlichen Straßenraums; dies gilt auch im Zusammenhang mit gewerblichen Nutzungen.“

3. Dem § 2 wird folgender Absatz 19 angefügt:

„(19) Neue Mobilität“ bezeichnet eine umwelt- und stadtverträgliche Verkehrsabwicklung durch neue Angebote zur individuellen oder gemeinsamen Verkehrsteilnahme sowie den damit verbundenen Einsatz von Verkehrsorganisationskonzepten und neuen technischen Methoden. Verkehrsorganisationskonzepte umfassen insbesondere Angebote zur Inter- und Multimodalität und geteilten Mobilität sowie Systeme zur effektiven Ausnutzung des öffentlichen Raums und des Parkraummanagements. Neue technische Methoden beinhalten insbesondere Informations- und Kommunikationsmöglichkeiten der Telematik sowie neue digitale Entwicklungen im Bereich Mobilität.“

4. In § 4 Absatz 4 werden nach dem Wort „oder“ die Wörter „umwelt- und“ eingefügt.

5. § 6 Absatz 3 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 werden die Wörter „Groß- und Schwerlasttransporte“ durch die Wörter „Großraum- und Schwertransporte“ ersetzt.
- b) In Satz 2 werden die Wörter „Großraum- und Schwerlastverkehr ist“ durch die Wörter „Großraum- und Schwertransporte sind“ ersetzt.

6. In § 7 Absatz 2 Nummer 3 werden nach dem Wort „sichern“ die Wörter „, um den motorisierten Individualverkehr weitgehend zu reduzieren“ eingefügt.

7. Dem § 9 werden die folgenden Sätze angefügt:

„Verkehrsbedingte Gesundheitsbeeinträchtigungen sind durch Verkehrsvermeidung, Verlagerung von Nachfrage auf den Umweltverbund und durch den Einsatz emissionsmindernder Verkehrsabwicklung und Technologien so zu reduzieren, dass insbesondere die Ziele der Berliner Luftreinhalte- und Lärminderungsstrategien erreicht werden.“

8. § 20 wird wie folgt geändert:

- a) Nach Absatz 6 wird folgender Absatz 7 eingefügt:

„(7) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung entwickelt ein personenorientiertes Berechnungsmodell für die Ermittlung der Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems, um die Verkehrsmittel des Umweltverbundes im Sinne der Ziele dieses Gesetzes angemessen berücksichtigen zu können. Die Entwicklung dieses Berechnungsmodells wird im Rahmen eines Modellprojektes erprobt und begleitet.“

- b) Die bisherigen Absätze 7 bis 11 werden die Absätze 8 bis 12.

9. Die Angaben zum Abschnitt 5 werden durch folgende Angaben zu den Abschnitten 5 bis 7 ersetzt:

„Abschnitt 5: Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs

§ 60

Besondere Ziele der Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs

- (1) Das Land Berlin hat eine an den Zielen der §§ 3 bis 15, der auf den Wirtschaftsverkehr bezogenen Ziele und Vorgaben des StEP Mobilität und Verkehr, des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzepts und weiterer Planwerke von gesamtstädtischer Bedeutung sowie den besonderen Zielen zur Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs nach Maßgabe der folgenden Absätze 2 bis 5 ausgerichtete Förderung der Stadtverträglichkeit und Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs sicherzustellen.
- (2) Um die Stadtverträglichkeit und Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs zu gewährleisten, sichert das Land Berlin Infrastrukturflächen für Schiene und Wasserstraßen, soweit dies in der Zuständigkeit des Landes liegt, oder setzt sich beim Bund für deren Sicherung ein. Dies betrifft insbesondere Standorte mit gesamtstädtischer Bedeutung sowie Flächen zur Errichtung lokaler Umschlagplätze. Hierdurch soll insbesondere die Erreichbarkeit von Quellen und Zielen des Wirtschaftsverkehrs in angemessener Art und Weise sichergestellt werden.
- (3) Der Wirtschaftsverkehr soll die Breite der verfügbaren und sinnvoll einsetzbaren sowie sinnvoll kombinierbaren Verkehrsträger nutzen. Insbesondere der Güterfernverkehr soll auf Schiene und Wasserstraße verlagert werden. Der Personenwirtschaftsverkehr nutzt nach Möglichkeit primär die Verkehrsmittel des Umweltverbundes.
- (4) Das Land Berlin fördert den sinnvollen Einsatz von Alternativen zum dieselbetriebenen Nutzfahrzeug, insbesondere für lokal emissionsarme Fahrzeuge. Das Land Berlin unterstützt und fördert zudem Ansätze zur Weiterentwicklung leiserer und sauberer Antriebe im Schiffs- und Schienenverkehr.
- (5) Liefer- und Ladeprozesse sollen möglichst effizient und stadtverträglich erfolgen. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn diese
 1. außerhalb der Hauptverkehrszeiten in Tagesrandlagen,
 2. möglichst emissionsarm oder
 3. gebündelt erfolgen.
- (6) Bei der Förderung der Stadtverträglichkeit und Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs ist der Verkehrssicherheit nach Maßgabe der §§ 10 und 21 grundsätzlich Vorrang einzuräumen.

§ 61

Aufgaben und Zuständigkeiten in Bezug auf den Wirtschaftsverkehr

- (1) Das Land Berlin berücksichtigt die Belange des Wirtschaftsverkehrs im Sinne dieses Gesetzes bei allen Maßnahmen im öffentlichen Straßenland unter Abwägung mit anderen öffentlichen und privaten Belangen. Dies gilt insbesondere für die Bereitstellung von Flächen sowie bei verkehrsregelnden und verkehrslenkenden Maßnahmen.
- (2) Bei behördlichen Eingriffen im Bereich des gemäß § 16 Absatz 3 festgelegten Vorrangnetzes für den Straßenverkehr sind die Belange des Güterverkehrs besonders zu berücksichtigen. Einschränkungen des Güterverkehrs nach Satz 1 sind möglichst zu minimieren oder, soweit unvermeidbar, insbesondere durch Umleitungen abzumildern.

- (3) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung definiert unter Mitwirkung der für Wirtschaft und für Stadtentwicklung zuständigen Senatsverwaltungen Ziele und schafft Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung der für Berlin wichtigen multimodalen Umschlagstellen des Güterverkehrs sowie die notwendige Infrastruktur von Umschlagplätzen zur lokalen Ver- und Entsorgung.
- (4) Bei der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung wird unter Mitwirkung der für Wirtschaft zuständigen Senatsverwaltung eine Austauschplattform „Berliner Wirtschaftsverkehr“ eingerichtet. Zu ihren Aufgaben gehört insbesondere der regelmäßige Austausch zwischen den Akteurinnen und Akteuren des Wirtschaftsverkehrs mit den zuständigen Stellen aus Politik und Verwaltung. Die Austauschplattform „Berliner Wirtschaftsverkehr“ unterstützt die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung zudem in allen Fragen der Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs, unterbreitet Vorschläge und Anregungen und wirkt bei Fortschreibung des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzeptes mit. Die Akteurinnen und Akteure der Austauschplattform „Berliner Wirtschaftsverkehr“ sind zwischen der für Verkehr und der für Wirtschaft zuständigen Senatsverwaltung und den Kammern, Innungen und Verbänden des Wirtschaftsverkehrs im Land Berlin abzustimmen und werden durch die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung benannt.

§ 62

Sicherung von Flächen zur Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs

- (1) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung entwickelt unter Mitwirkung der für Stadtentwicklung, für Wirtschaft und für Umwelt zuständigen Senatsverwaltungen sowie der Bezirke ein Verkehrsflächensicherungskonzept für den Wirtschaftsverkehr als Grundlage der Bauleitplanung, das den in § 6 und § 60 formulierten Zielen dient. Das Verkehrsflächensicherungskonzept ist nach Maßgabe des § 1 Absatz 6 Nummer 11 des Baugesetzbuchs bei der Aufstellung von Bauleitplänen und beim Abschluss städtebaulicher Verträge zu berücksichtigen.
- (2) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung prüft im Rahmen der Verkehrsflächensicherung insbesondere, ob bestehende Gleisanlagen, Häfen und Umschlagstellen erhalten werden können sowie brachliegende Schieneninfrastruktur reaktiviert werden kann und setzt sich dafür ein, entsprechende Realisierungsmaßnahmen unter Berücksichtigung von Umweltbelangen umzusetzen. Das Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept wird entsprechend angepasst.
- (3) Die drei bestehenden und sich in Betrieb befindenden öffentlichen Binnenhäfen Berlins sind wegen ihrer gesamtstädtischen Bedeutung zu sichern und zukunftsfähig zu ertüchtigen. Hierfür sind Ausbaupfade mit der Betreiberin oder dem Betreiber zu entwickeln.
- (4) Um eine effiziente und stadtverträgliche Abwicklung von Lieferungen an Haushalte und gewerbliche Kunden zu ermöglichen, soll sowohl bei der Planung im Bestand als auch bei Erweiterung und Neubau von Quartieren ein ausreichend dichtes Netz von Umschlagplätzen entstehen, um eine effiziente und stadtverträgliche Abwicklung von Lieferungen an Haushalte und gewerbliche Kunden zu ermöglichen. Das Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept wird um entsprechende Kriterien, Standards und Umsetzungspfade erweitert.

§ 63

Liefer- und Ladeverkehrsflächen

- (1) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung erarbeitet unter Einbindung der Bezirke und der Austauschplattform „Berliner Wirtschaftsverkehr“ einen Leitfaden für die Bedarfsermittlung von Liefer- und Ladeverkehrsflächen und definiert darin konkrete Qualitäts- und Quantitätskriterien für Liefer- und Ladeverkehrsflächen im öffentlichen Raum. Der Leitfaden ist zwei Jahre nach dem [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieses Gesetzes] vorzulegen.
- (2) Nutzungs- und Bedarfsänderungen für Liefer- und Ladeverkehrsflächen im Sinne des in Absatz 1 genannten Leitfadens werden regelmäßig nach fünf Jahren überprüft und die ermittelten Bedarfe ausgewiesen. Bei der Bauleitplanung sind diese Ergebnisse entsprechend zu berücksichtigen.
- (3) Den Belangen des Wirtschaftsverkehrs soll bei der Planung und Einrichtung von Liefer- und Ladeverkehrsflächen Vorrang gegenüber der Einrichtung von Parkflächen für anderweitige Nutzungen gewährt werden. Dies gilt insbesondere für die im Rahmen der Überprüfung gemäß Absatz 2 identifizierten Schwerpunkträume.
- (4) Unbeschadet der vorstehenden Absätze hat die Einrichtung von Liefer- und Ladeverkehrsflächen vorrangig im privaten Raum zu erfolgen.

§ 64

Stadtverträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs

- (1) Für eine stadtverträglichere Ver- und Entsorgung sollen Nebenverkehrszeiten unter Berücksichtigung immissionsschutzrechtlicher, straßenverkehrsrechtlicher und straßenrechtlicher Vorgaben verstärkt genutzt werden. Die für die Bauleitplanung zuständige Senatsverwaltung und die Bezirke prüfen und veranlassen entsprechende Maßnahmen bei der Bauleitplanung und bei baurechtlichen Einzelfallentscheidungen. Die zuständigen Stellen prüfen auch im Bestand die Umsetzung entsprechender Maßnahmen.
- (2) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung prüft in Abstimmung mit den Infrastrukturbetreibern des Öffentlichen Verkehrs sowie den Verkehrsunternehmen in regelmäßigen Abständen, spätestens aber alle fünf Jahre, ob Flächen und Kapazitäten der nicht straßengebundenen Infrastruktur für den Wirtschaftsverkehr ohne Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrs nutzbar gemacht werden können. Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung berichtet über die Ergebnisse der Prüfung.
- (3) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung führt unter Beteiligung der für Umwelt und der für Wirtschaft zuständigen Senatsverwaltungen ein Markenzeichen für besonders sichere und emissionsarme Lieferfahrzeuge und Lieferprozesse ein. Hierbei werden sowohl technische als auch nicht-technische Maßnahmen zur Reduktion von prozessbedingten Emissionen berücksichtigt.

§ 65

Routennetz für Großraum- und Schwertransporte

- (1) Für Großraum- und Schwertransporte im Sinne des § 6 Absatz 3 wird ein Routennetz festgelegt.

- (2) Haupttrouten sind in ihrer Nutzbarkeit langfristig zu sichern. Diese sind instand zu halten; Bedarfe der Großraum- und Schwertransporte sind bei der Neuerrichtung und Umgestaltung zu beachten. Das Land Berlin wirkt darauf hin, dass weitere Übergabepunkte für Großraum- und Schwertransporte in Nähe der Landesgrenzen eingerichtet werden.
- (3) Bei Einschränkungen im Routennetz erfolgt eine möglichst frühzeitige Information.
- (4) Das Routennetz für Großraum- und Schwertransporte wird auf Vorlage der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung unter Beteiligung der für Wirtschaft zuständigen Senatsverwaltung und der Bezirke vom Senat beschlossen und ist zu veröffentlichen.

§ 66

Finanzierung von Maßnahmen zur Sicherung der Stadtverträglichkeit und Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs

Zur Finanzierung der Planung, Organisation, Ausgestaltung und Durchführung dieses Abschnittes stellt das Land Berlin Personal- und Sachmittel nach Maßgabe der Haushaltsgesetze zur Verfügung. Dabei sind auch Mittel aus Bundes- und europäischen Förderprogrammen zur Förderung heranzuziehen.

Abschnitt 6: Entwicklung Neuer Mobilität

§ 67

Besondere Ziele Neuer Mobilität

- (1) Das Land Berlin hat eine an den Zielen der §§ 3 bis 15, der auf Neue Mobilität bezogenen Ziele und Vorgaben des StEP Mobilität und Verkehr sowie den besonderen Zielen zur Entwicklung von Neuer Mobilität der nachfolgenden Absätze 2 bis 6 ausgerichtete Förderung Neuer Mobilität sicherzustellen.
- (2) Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen soll konsequent reduziert werden, um den begrenzten öffentlichen Raum stadtverträglicher und effektiver zu nutzen. Der verbleibende motorisierte Individualverkehr soll zugleich stadtverträglicher werden.
- (3) Das Land Berlin schafft innovationsfördernde und transparente Rahmenbedingungen für Neue Mobilität.
- (4) Bei der Umsetzung von Maßnahmen dieses Abschnitts sind insbesondere die Belange von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu berücksichtigen.
- (5) Haben kommerzielle Mobilitäts- und Logistikangebote nachteilige Auswirkungen auf die in den §§ 3 bis 15 formulierten Ziele, sollen die Angebote zur Vermeidung oder Verringerung dieser Auswirkungen im Rahmen der geltenden Vorschriften reguliert werden.

§ 68

Öffentliche Plattform für verkehrsrelevante Daten

- (1) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung schafft eine öffentliche Plattform für verkehrsrelevante Daten, mit der folgende Zwecke verfolgt werden:
 1. Die Plattform soll den zuständigen öffentlichen Stellen dazu dienen, Daten verfügbar zu machen und abzurufen, mit denen der Verkehr im Sinne einer stadtverträglichen Mobilität gesteuert werden kann.

2. Es soll eine umfassende Datengrundlage insbesondere für die Verkehrssteuerung, Verkehrsbeeinflussung, Planung und Angebotsentwicklung geschaffen werden. Verkehrsrelevante Daten sollen dafür in einem interoperablen Daten- und Informationssystem gebündelt für den Austausch zwischen verschiedenen Stellen verfügbar gemacht werden.
 3. Regelungen zur Bereitstellung und zum Austausch von Verkehrsdaten sollen Vertrauen und Klarheit schaffen und bei der Nutzung der Daten Missbrauch und Wettbewerbsverzerrung vermeiden.
 4. Mittels eines öffentlich zugänglichen Datenportals sollen verkehrsrelevante Daten der Allgemeinheit zugänglich und zur Nutzung für kommerzielle oder nichtkommerzielle Zwecke (Weiterverwendung) verfügbar gemacht werden.
 5. Vertrauliche Daten sollen in einem nicht öffentlich zugänglichen Bereich der Plattform den jeweils zuständigen öffentlichen Stellen verfügbar gemacht werden und diesen insbesondere als Planungsgrundlage oder zur genehmigungsrechtlichen Kontrolle zur Verfügung stehen.
 6. Die Open Data-Strategie des Landes Berlins soll im Rahmen der geltenden Vorschriften unterstützt werden.
- (2) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung schafft zur Erreichung der in Absatz 1 genannten Zwecke die strukturellen Voraussetzungen (technisch, organisatorisch, personell, finanziell und rechtlich) und beachtet dabei die folgenden Rahmenseetzungen und Grundsätze:
1. Bei der Entwicklung der öffentlichen Plattform soll eine Abhängigkeit von einzelnen Anbieterinnen und Anbietern für den Aufbau und den laufenden Betrieb der Plattform vermieden werden.
 2. Die Plattform wird entsprechend der verschiedenen Zwecke und Zugriffsbereiche modularisiert aufgebaut.
 3. Der EU- und bundesrechtliche Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern wird beachtet, insbesondere das Intelligente Verkehrssysteme Gesetz vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1553), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 17. Juni 2017 (BGBl. I S. 2640) geändert worden ist, die Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1) und die auf dieser Richtlinie basierenden delegierten Rechtsakte der Kommission.
 4. Standardisierte Schnittstellen und Kommunikationsverfahren werden an die Vorgaben und Verfahrensweisen des Nationalen Zugangspunktes im Sinne von § 2 Nummer 11 des Intelligente Verkehrssysteme Gesetzes angepasst.
 5. Bei Planung und Umsetzung werden Schnittstellen zu anderen landeseigenen Datenplattformen mitberücksichtigt, insbesondere zu dem zentralen Datenportal gemäß § 13 Absatz 1 des E-Government-Gesetzes Berlin vom 30. Mai 2016 (GVBl. S. 282), das zuletzt durch Artikel 16 des Gesetzes vom 12. Oktober 2020 (GVBl. S. 807) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung.
- (3) Verkehrsrelevante Daten sind alle statischen, semi-dynamischen und dynamischen Daten mit verkehrlicher Relevanz, insbesondere Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten im Sinne des

Intelligente Verkehrssysteme Gesetzes sowie weitere Daten, die für verkehrliche Belange eine Bedeutung haben können.

- (4) Folgende verkehrsrelevante Daten können der Allgemeinheit über das Datenportal nach Absatz 1 zugänglich gemacht werden:
1. Beförderungsentgelte und -bedingungen gemäß § 39 und § 51 des Personenbeförderungsgesetzes sowie Fahrpläne gemäß § 40 des Personenbeförderungsgesetzes, Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen (Tarife) gemäß § 12 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und Fahrgastinformationen gemäß § 12a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes,
 2. verkehrsrelevante Daten, die bei öffentlichen Stellen des Landes Berlin vorliegen, soweit insbesondere der Schutz personenbezogener Daten und der Schutz von Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen oder der Schutz besonderer öffentlicher Belange sowie der Schutz von behördlichen Entscheidungsprozessen nicht entgegenstehen; für die Beurteilung und Abwägung gelten die §§ 6 bis 12 des Berliner Informationsfreiheitsgesetzes entsprechend,
 3. verkehrsrelevante Daten, zu deren öffentlicher Bereitstellung über das Datenportal eine private Stelle als Auflage in einem Zulassungs-, Genehmigungs- oder Zuwendungsbescheid oder im Rahmen eines Vertrages verpflichtet wurde sowie
 4. weitere verkehrsrelevante Daten, die von privaten Stellen zur öffentlichen Bereitstellung über das Datenportal verfügbar gemacht werden.
- (5) Folgende vertrauliche Daten mit verkehrlicher Relevanz können in einem nicht öffentlich zugänglichen Bereich der Plattform mit abgestuften Zugriffsberechtigungen zugänglich gemacht werden:
1. Vertrauliche verkehrsrelevante Daten, die bei öffentlichen Stellen des Landes Berlin vorliegen sowie
 2. verkehrsrelevante Daten, zu deren vertraulicher Bereitstellung im nicht öffentlich zugänglichen Bereich der Plattform eine private Stelle als Auflage in einem Zulassungs-, Genehmigungs- oder Zuwendungsbescheid oder im Rahmen eines Vertrages verpflichtet wurde.

Vertrauliche Daten sind insbesondere solche Informationen, bei denen der Schutz personenbezogener Daten, der Schutz von Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen oder der Schutz besonderer öffentlicher Belange sowie der Schutz von behördlichen Entscheidungsprozessen einer allgemeinen Zugänglichkeit entgegenstehen. Für die Beurteilung und Abwägung sind die Maßgaben der §§ 6 bis 12. des Berliner Informationsfreiheitsgesetzes entsprechend anzuwenden.

- (6) Die verkehrsrelevanten Daten sollen von der jeweiligen datenliefernden öffentlichen oder privaten Stelle in einem maschinenlesbaren Format verfügbar gemacht werden. Die Stellen sollen eine geeignete Schnittstelle zur öffentlichen Plattform vorhalten und einen regelmäßigen Datenaustausch der verkehrsrelevanten Daten sicherstellen.
- (7) Die Weiterverwendung von über das Datenportal allgemein zugänglichen Daten richtet sich nach dem Informationsweiterverwendungsgesetz vom 13. Dezember 2006 (BGBl. I S. 2913), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 8. Juli 2015 (BGBl. I S. 1162) geändert worden ist. Die Regelungen der Datenschutz-Grundverordnung vom 27. April 2016 (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1), des Bundesdatenschutzgesetzes vom 30. Juni 2017 (BGBl. I S. 2097), das

zuletzt durch Artikel 12 des Gesetzes vom 20. November 2019 (BGBl. I S. 1626) geändert worden ist, des Berliner Datenschutzgesetzes vom 13. Juni 2018 (GVBl. S. 418), das zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 12. Oktober 2020 (GVBl. S. 807) geändert worden ist, und spezialgesetzliche Bestimmungen zum Datenschutz bleiben unberührt.

- (8) Die Vorgaben des E-Government-Gesetzes Berlin und der auf dessen Grundlage erlassenen Rechtsverordnungen sowie Vorgaben zur digitalen Barrierefreiheit sind auf die vorstehenden Absätze entsprechend anzuwenden.
- (9) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung wird ermächtigt, das Nähere zu der öffentlichen Plattform durch Rechtsverordnung zu regeln, insbesondere zum Aufbau und Betrieb der Plattform, zum Datenaustausch sowie zu den Nutzungsbestimmungen. Anforderungen an die Barrierefreiheit sind dabei zu berücksichtigen. Festlegungen zum Datenaustausch sollen das Verfahren sowie die Art, den Umfang, die Form und die Formate der Daten bestimmen. Nutzungsbestimmungen sollen insbesondere den Umfang der Nutzung, die Nutzungsbedingungen sowie Gewährleistungs- und Haftungsausschlüsse regeln.

§ 69

Innovationsfördernde Rahmenbedingungen

- (1) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung definiert und veröffentlicht im Einvernehmen mit der für Wirtschaft zuständigen Senatsverwaltung anhand der Ziele aus den §§ 1-15 abgeleitete Ziele für Modellprojekte zu neuen Mobilitäts- und Logistikangeboten und benennt eine Ansprechperson für die Begleitung, Erprobung, Beratung und Bewertung dieser Angebote. Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung richtet zudem eine zentrale Projektdatenbank ein.
- (2) Weitere öffentliche Stellen, die durch ein Modellprojekt nach Absatz 1 betroffen sind, werden in die Begleitung, Erprobung, Beratung und Bewertung miteinbezogen.
- (3) Das Land Berlin unterstützt und fördert neue Mobilitäts- und Logistikangebote im Rahmen der geltenden Vorschriften und unter Berücksichtigung der Ziele gemäß §§ 3 bis 15.

§ 70

Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs

- (1) Die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs gemäß § 67 Absatz 2 soll insbesondere durch folgende Maßnahmen erreicht werden:
 1. Maßnahmen zur Steuerung des fließenden und ruhenden motorisierten Individualverkehrs,
 2. Maßnahmen zur Steuerung des Verkehrsflusses,
 3. Maßnahmen zur Reduzierung und effektiveren Nutzung des Verkehrsraums für den fließenden und ruhenden motorisierten Individualverkehr,
 4. Maßnahmen zur effektiveren und emissionsarmen Nutzung von Fahrzeugen im MIV sowie
 5. Kommunikationsmaßnahmen zur Verkehrssteuerung.

Einnahmen der Hauptverwaltung aus Steuerungsmaßnahmen des fließenden Verkehrs nach Satz 1 Nummer 1 sind zunächst zur Deckung von Kosten, die der Hauptverwaltung aus ihren

Aufgaben im Zusammenhang mit der Durchführung und Überwachung der Maßnahmen nach Satz 1 Nummer 1 erwachsen, zu verwenden. Darüber hinausgehende Einnahmen werden zur Finanzierung des Umweltverbundes verwendet.

- (2) Bei Erweiterung und Neubau von Quartieren mit erheblichen verkehrlichen Auswirkungen, insbesondere bei städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen, sind Mobilitätskonzepte zu entwickeln, die der vorrangigen Erschließung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes im Sinne von § 7 Absatz 2 Satz 2 Nummer 3 dienen. Diese Mobilitätskonzepte sind nach Maßgabe des § 1 Absatz 7 des Baugesetzbuchs bei der Aufstellung von Bebauungsplänen und beim Abschluss städtebaulicher Verträge zu berücksichtigen. Die zuständigen Stellen orientieren sich bei der Entwicklung an einem von der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung erarbeiteten Leitfaden für Mobilitätskonzepte.

§ 71

Nachhaltiges Parkraummanagement

- (1) Um den begrenzten öffentlichen Raum effizient und stadtverträglich zu nutzen, sollen die Parkraumbewirtschaftung im Land Berlin auf Gebiete mit Parkdruck ausgeweitet, eine konsequente Überwachung sichergestellt und Flächen für den ruhenden motorisierten Verkehr zur Förderung des Umweltverbundes sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit schrittweise reduziert werden. Beim Rückbau von Flächen des ruhenden motorisierten Verkehrs zur Förderung des Umweltverbundes ist eine Bewirtschaftung der restlichen Flächen des ruhenden motorisierten Verkehrs zu prüfen.
- (2) Vorhandene Flächen des ruhenden motorisierten Verkehrs sind räumlich gerecht zu bewirtschaften. Die zuständigen Stellen orientieren sich dabei an einem von der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung erarbeiteten Leitfaden zur Parkraumbewirtschaftung.
- (3) Werden bei der Errichtung baulicher Anlagen Stellplätze hergestellt, sind bei der Festlegung der Anzahl, Größe, Lage und Gestaltung der Stellplätze Gründe der stadtverträglichen Flächennutzung, des Umweltschutzes, der straßenverkehrlichen Belange sowie die Erschließungsqualität durch den öffentlichen Personennahverkehr zu berücksichtigen. Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung wird ermächtigt, das Nähere durch Rechtsverordnung zu regeln. Ist für bauliche Anlagen mit Stellplätzen eine Baugenehmigung oder eine bauaufsichtliche Zustimmung erforderlich, so prüft die Bauaufsichtsbehörde die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Vorschriften der Rechtsverordnung nach Satz 2. Die Bauaufsichtsbehörde trifft bauaufsichtliche Entscheidungen hinsichtlich der Vorschriften der Rechtsverordnung nach Satz 2 im Einvernehmen mit der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung.
- (4) Soweit den Bezirken Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung zustehen, sind diese prioritär zur Deckung der Kosten der Parkraumbewirtschaftung zu verwenden. Hierzu gehören auch Kosten für Planung und Einrichtung neuer Zonen. Die Einnahmen der Hauptverwaltung im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung sind zunächst zur Deckung von Kosten, die der Hauptverwaltung aus ihren Aufgaben im Zusammenhang mit dem Vollzug der Parkraumbewirtschaftung erwachsen, sowie zur Deckung sonstiger Kosten zu verwenden, die aus § 22 erwachsen. Darüber hinausgehende Einnahmen der Hauptverwaltung sind für den Ausbau des ÖPNV zu verwenden.

§ 72

Finanzierung von Maßnahmen der Neuen Mobilität

Zur Finanzierung der Planung, Organisation, Ausgestaltung und Durchführung dieses Abschnittes stellt das Land Berlin Personal- und Sachmittel nach Maßgabe der Haushaltsgesetze zur Verfügung. Dabei sind auch Mittel aus Bundes- und europäischen Förderprogrammen zur Förderung heranzuziehen.

Abschnitt 7: Übergangsbestimmungen

§ 73

Übergangsbestimmungen

Verkehrsspezifische Planwerke, deren Planungsprozess vor Inkrafttreten dieses Gesetzes begonnen wurde, können von den Vorgaben dieses Gesetzes abweichen, wenn sich andernfalls gravierende Verzögerungen bei der Erstellung und Verabschiedung des Planwerks ergeben.“

Artikel 2 **Änderung des Berliner Straßengesetzes**

Das Berliner Straßengesetz vom 13. Juli 1999 (GVBl. S. 380), das zuletzt durch Artikel 27 des Gesetzes vom 12. Oktober 2020 (GVBl. S. 807) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird die Angabe zu § 1 wie folgt gefasst:

„§ 1

Geltungsbereich und Zweck“.

2. § 1 wird wie folgt gefasst:

„§ 1

Geltungsbereich und Zweck

- (1) Das Gesetz regelt die Rechtsverhältnisse der öffentlichen Straßen. Für Bundesfernstraßen und für Privatstraßen gilt es nur, soweit dies im Folgenden ausdrücklich bestimmt ist.
- (2) Dieses Gesetz soll einen Beitrag dazu leisten, den Verkehr unter Berücksichtigung der Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung, einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs sowie unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung zu steuern.“

3. § 4 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird nach Satz 3 folgender Satz eingefügt:

„Überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls liegen insbesondere vor, wenn die Teileinziehung zum Zwecke einer auf Vermeidung und Verringerung von motorisiertem Individualverkehr oder von Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr ausgerichteten Entwicklung erforderlich ist.“

- b) Dem Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:

„Teileinziehungen können auch gebietsweise beantragt, geprüft und ausgewiesen werden.“

4. § 7 wird wie folgt geändert:

- a) In § 7 Absatz 2 Satz 3 werden nach dem Wort „Aufenthaltsort“ die Wörter

„, das öffentliche Interesse an einer gemeinwohlverträglichen Verkehrsentwicklung“ eingefügt.

- b) In § 7 Absatz 3 wird Satz 2 gestrichen.

5. In § 11 wird nach Absatz 4 folgender Absatz 4a eingefügt:

„(4a) Die Erlaubnis für die Errichtung und den Betrieb von Anlagen für Transport-, Logistik- und Mobilitätsangebote auf öffentlichen Straßen, insbesondere für Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge, kann mit der Nebenbestimmung erteilt werden, dass die Sondernutzerin und der Sondernutzer angemessene und diskriminierungsfreie Zugangsverträge mit gewerblichen Nutzerinnen und Nutzern der Anlage schließt.“

6. § 27 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 eingefügt:

„(3) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung die Bedingungen für die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis zur Errichtung und den Betrieb von Anlagen für Transport-, Logistik- und Mobilitätsangebote festzulegen, um eine effiziente Nutzung des begrenzten öffentlichen Raums durch ein flächendeckend bedarfsgerechtes und betreiberübergreifendes Angebot sicherzustellen. Dazu zählen insbesondere Vorgaben zu einem diskriminierungsfreien und allgemeinen Zugang.“

b) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 4.

Artikel 3 **Änderung des Allgemeinen Zuständigkeitsgesetzes**

Nummer 10 der Anlage zu § 4 Absatz 1 Satz 1 des Allgemeinen Zuständigkeitsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Juli 1996 (GVBl. S. 302, 472), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 12. Oktober 2020 (GVBl. S. 807) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Planung und Bau von Radschnellverbindungen sowie Unterhaltung von selbständigen Radschnellverbindungen, die zu öffentlichen Straßen nach dem Berliner Straßengesetz oder zu Wegen in öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen nach dem Grünanlagenengesetz gehören, sowie Planung, Bau und Unterhaltung von baulichen Fahrradabstellanlagen an Stationen des öffentlichen Personennahverkehrs, die einen Einzelstandssicherheitsnachweis erfordern.“

2. Absatz 15 wird wie folgt gefasst:

„(15) Planung und Bau von übergeordneten, insbesondere touristischen oder dem überbezirklichen Verkehr dienenden selbständigen Geh- und Radwegen.“

Artikel 4
Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung im Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin in Kraft.

Begründung

Artikel 1 - Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes

Zu 1. (Ergänzung in § 1)

Durch die Ergänzung wird klargestellt, dass das knappe Gut des öffentlichen Straßenraums einen effizienten und sparsamen Umgang – auch im Zusammenhang mit gewerblichen Nutzungen – erfordert.

Zu 2. (Ergänzung in § 2 Absatz 18)

Um im Berliner Mobilitätsgesetz das gesamte Spektrum nachhaltiger Mobilität zu regeln, wird ein Abschnitt zu Neuer Mobilität ergänzt. Neue Mobilität meint insbesondere eine vielfältigere, individuellere und nachhaltigere Mobilität, die auf das Zusammenspiel verschiedener Transportmöglichkeiten wie z.B. (E-)Bike, E-Auto, Bahn, Carsharing oder ÖPNV setzt. Die klimafreundlichere, umweltverträglichere, effizientere, schnellere und individuellere Fortbewegung stehen dabei im Vordergrund. Auch der Ticketkauf oder die Fahrzeugbuchung können durch den Einsatz digitaler Technologie vereinfacht werden. Durch das Land ist durch entsprechende Maßnahmen sicherzustellen, dass die Neue Mobilität zur Entlastung von Straßen und Wegen und zu mehr urbaner Lebensqualität führt. Der Begriff der stadtverträglichen Verkehrsabwicklung erfasst neben dem Klima- und Umweltschutz unter anderem auch Fragen der Klimaanpassung (Entsiegelung von Flächen, Begrünung, Pocket Parks, Reduzierung von Hitzeinseln etc.), der Qualität der Stadt als Lebensraum und Sicherheitsaspekte.

Zu 3. (Änderung in § 4)

Durch die explizite Nennung von Umweltbelangen wird Konsistenz mit den §§ 6 und 9 des Gesetzes hergestellt.

Zu 4. (Änderung in § 6)

Redaktionelle Änderung in Absatz 3: Um eine einheitliche Begriffsnutzung in diesem Gesetz sicherzustellen, wird der Begriff „Großraum- und Schwerlasttransporte“ mit dem an anderer Stelle verwendeten Begriff „Großraum- und Schwertransport“ ersetzt.

Zu 5. (Änderung in § 7)

Durch die Ergänzung wird klargestellt, dass die vorrangige Erschließung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes das Ziel verfolgt, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren.

Zu 6. (Änderung in § 9)

Durch die Ergänzung wird ein expliziter Bezug zu den Berliner Luftreinhalte- und Lärminderungsstrategien Bezug hergestellt. Zu emissionsmindernden Technologien gehören auch passive Lärmschutzmaßnahmen.

Zu 7. (§ 20 Absatz 7 neu)

Das Mobilitätsgesetz gibt vor, dass bei Abwägungsentscheidungen die Auswirkungen einer Maßnahme auf die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems in seiner Gesamtheit berücksichtigt werden müssen, § 25 Abs. 2. Die derzeit gültigen Berechnungsmethoden für die Leistungsfähigkeitsbewertung von sind jedoch nicht geeignet, um die Leistungsfähigkeit für alle Verkehrsarten zu ermitteln und nachzuweisen. Hintergrund ist, dass der Besetzungsgrad eines Fahrzeugs bei der aktuellen Berechnung nicht berücksichtigt wird, d.h. ein Kfz „zählt“ genauso viel wie ein Bus. Dies führt zu einer Be-

nachteiligung des Umweltverbundes: Wird beispielsweise eine Radverkehrsanlage zu Lasten des fließenden Kfz-Verkehrs im Wege einer Fahrstreifenreduktion eingerichtet, führt dies regelmäßig zu einer Verringerung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes, selbst wenn die Anzahl der darüber abgewickelten Personen unverändert ist. Aus diesem Grund ist ein personenorientiertes Berechnungsmodell zu entwickeln. Bis zur verbindlichen Einführung des neuen Berechnungsmodells ist die bisherige Vorgehensweise anzuwenden. Durch Übergangszeiträume wird zudem klargestellt, dass es bei bereits in Planung befindlichen Vorhaben nicht durch die Einführung des neuen Berechnungsmodells zu Verzögerungen kommt, sofern sich diese durch eine Berechnung mit der neuen Methodik verzögern würden.

Zu 8. Abschnitt 5 (§ 60 – § 66) und Abschnitt 6 (§ 67 – 72)

Zu Abschnitt 5: Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs (§ 60 - § 66)

Der neue Abschnitt zur Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs regelt, wie die Rahmenbedingungen zur Sicherung der Stadtverträglichkeit und Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs in Berlin konkret, nachvollziehbar und permanent hergestellt werden.

Zu § 60

Die besonderen Ziele ergänzen oder konkretisieren die auch für den Wirtschaftsverkehr einschlägigen verkehrsmittelübergreifenden Ziele der §§ 3 bis 15 MobG. Dabei ist Aufgabe fachgerechter Planung, die Vielzahl der durch die Ziele zu beachtenden Aspekte zu bewerten und zu gewichten und so ein optimales Ergebnis zu erreichen. Wichtig ist: Die vorgegebenen Ziele müssen nicht widerspruchsfrei sein, die Gegensätze sind aber im Ergebnis guter Planung aufzulösen. Bei der Erstellung und Umsetzung der Planwerke sollen die Interessen aller in Berlin lebenden Menschen unabhängig von Alter, Geschlecht, Einkommen und persönlichen Mobilitätsbeeinträchtigungen sowie von Lebenssituation, Herkunft und individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit in die Verfahren eingebracht und berücksichtigt werden (§ 19 Absätze 1 und 2 MobG). Zu den weiteren Planwerken von gesamtstädtischer Bedeutung gehören u.a. der Stadtentwicklungsplan Wirtschaft sowie der Stadtentwicklungsplan Zentren. Dabei ist zu berücksichtigen, dass während für die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmenden im urbanen Raum Wahlfreiheit hinsichtlich des Verkehrsmittels besteht, diese Freiheit im Wirtschaftsverkehr oft nur eingeschränkt existiert.

Absatz 2 stellt die Bedeutung von Infrastrukturflächen für den Wirtschaftsverkehr heraus.

Absatz 3 definiert das Ziel, den Güterverkehr nach Möglichkeit auf klima-, umwelt- und stadtverträglichere Verkehrsträger zu verlagern, wobei im Fernverkehr eine Verlagerung auf Schienen- und Wasserstraßen angestrebt werden sollte. Im Nahverkehr sollte die Verlagerung auf lokal emissionsarme oder emissionsfreie Fahrzeuge wie beispielsweise elektrisch angetriebene Kraftfahrzeuge oder Lastenräder erfolgen.

Eine Verlagerung des Wirtschaftsverkehrs führt zu einer Entlastung des Straßenraums und zu einer Reduktion verkehrsbedingter Emissionen, Klimafolgen und Gefährdungen. Gleichzeitig hat eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr mehr Platz für den Umweltverbund zur Folge. Insbesondere für die erste und letzte Meile kann der Einsatz stadtverträglicherer Fahrzeuge sinnvoll sein.

Das Land Berlin wirkt auf eine verstärkte Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes durch den lokalen Personenwirtschaftsverkehr hin. Dies stellt eine Ergänzung zu dem in § 5 Absatz 2 formulierten Ziel dar, Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer durch attraktive Angebote zur Nutzung des Umweltverbundes zu bewegen. Darüber hinaus sind auch sogenannte push-Maßnahmen möglich.

Für eine stadtverträglichere Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs müssen möglichst lokal emissionsarme Fahrzeuge, insbesondere im Bereich größerer Fahrzeugklassen, zum Einsatz kommen. Das Land fördert und unterstützt in Absatz 4 die Entwicklung dieser Fahrzeuge und Antriebsarten.

Die in Absatz 4 verankerte Förderung erfolgt insbesondere durch die Begleitung entsprechender Forschungs- und Entwicklungsvorhaben, sowie das Einbringen des Themas in die politische Diskussion auf nationaler Ebene.

Die in Absatz 5 definierten Vorgaben tragen ebenfalls zu einer stadtverträglicheren Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs bei.

Eine Reduktion von verkehrlichen Emissionen kann beispielsweise durch die Nutzung von Tagesrandzeiten für die Ver- und Entsorgung erreicht werden. Dies ist durch entsprechende verkehrliche Anordnungen im Bestand bzw. baurechtliche Vorgaben im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens sicherzustellen. Dabei ist zu gewährleisten, dass keine zusätzlichen Emissionsbelastungen für Wohngebiete und andere empfindliche Nutzungen entstehen; die Reduzierung von Lärmbelastungen ist hierbei besonders zu berücksichtigen (Wohnruhe).

Um die Atomisierung von Liefervorgängen zu reduzieren, sollen Liefer- und Ladeprozesse möglichst gebündelt erfolgen.

Die Zustellung und Rückholung von Sendungen an Privathaushalte soll dabei möglichst anbieterübergreifend gebündelt werden.

Zu Absatz 6: Im Allgemeinen Teil des Gesetzes finden sich bereits umfangreiche Regelungen zur Verkehrssicherheit auf Ziel- und Umsetzungsebene. Aufgrund der Größe der Fahrzeuge des Wirtschaftsverkehrs kommt der Verkehrssicherheit in diesem Abschnitt eine besondere Bedeutung zu, dies gilt insbesondere im Zusammenhang mit den wiederholt auftretenden Abbiegeunfällen.

Zu § 61

Die Umsetzung der Ziele zur Sicherung der Stadtverträglichkeit und Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs ist eine Querschnittsaufgabe; mehrere Ämter und Abteilungen auf Senats- und Bezirksebene sind damit befasst. Es wird ein integrierter Planungsansatz verfolgt, der den gesamten Straßenraum in den Blick nimmt.

Absatz 2 formuliert das Ziel, Einschränkungen des Güterverkehrs, beispielsweise in Form von Baumaßnahmen, im Bereich des Vorrangnetzes nach § 16 Absatz 3 zu vermeiden oder durch Umleitungen auszugleichen.

Die in Absatz 3 genannten Umschlagstellen beziehen sich eher auf Verkehr aus regionalen oder noch weiterreichenden verkehrlichen Beziehungen und umfassen daher mehrheitlich großvolumige oder hochgewichtige Umschlaggüter. Umschlagplätze hingegen fokussieren auf kleinräumige, eher lokale Lösungen und daher im Vergleich eher kleinere Losgrößen und -Gewichte.

Die in Absatz 4 verankerte Austauschplattform dient der transparenten und regelmäßigen Kommunikation und Beteiligung der Akteurinnen und Akteure des Wirtschaftsverkehrs (Berlin und Umland) als auch mit Politik und Verwaltung. Die Arbeitsgruppen im Rahmen des IWVK-Workshop-Prozesses dienen als Orientierungsrahmen der zu Beteiligten, Ergänzungen werden abgestimmt.

Schwerpunktmäßig soll die Kommunikation zwischen den Akteurinnen und Akteure sowie das Verknüpfen von verschiedenen Segmenten des Wirtschaftsverkehrs gefördert werden. So werden gemeinsame Interessen und neue Kooperationsmöglichkeiten identifiziert. Für diverse Belange sind die Berliner Bezirke einzubeziehen. Die Einbeziehung der Bezirke ersetzt nicht die gesetzliche vorgeschriebene Beteiligung des Rats der Bürgermeister.

Das Format der Plattform kann in Abhängigkeit des Themas zielgerichtet ausgewählt werden.

Eine themenbezogene Ergänzung wird fallweise vorgesehen. Die Einbindung zivilgesellschaftlicher Akteurinnen und Akteure erfolgt durch Berichte an den Mobilitätsbeirat.

Zu § 62

Die für den Wirtschaftsverkehr nutzbare Infrastruktur sichert die Funktionsfähigkeit der Stadt.

Absatz 1 definiert das Ziel, ein Verkehrsflächensicherungskonzept zu entwickeln, mit dem die für den Wirtschaftsverkehr wichtigen Infrastrukturflächen dauerhaft gesichert werden. Um bei der Bauleitplanung berücksichtigt werden zu können (§ 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB), ist das Konzept in zukünftigen Fortschreibungen des IWK nach § 18 Abs. 4 zu integrieren.

Realisierungsmaßnahmen für die Verkehrsflächensicherung nach Absatz 2 können z. B. sein: Flächenerwerb, Ausübung des Vorkaufsrechts, bauleitplanungsrechtliche Auflagen, Empfehlungen zum Flächenerwerb durch Dritte. Flächen, die für den Wirtschaftsverkehr genutzt werden, sind auch für Ver- und Entsorgung sowie Reinigung notwendig, und andere große Fahrzeuge, die nicht explizit zum Lieferverkehr gehören; Fahrzeuge des Rettungswesens und der Beförderungsdienste für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen profitieren ebenso von guter Infrastruktur.

Das Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept wird hinsichtlich der diesbezüglichen Kriterien, Standards und Umsetzungspfade erweitert.

Das in Absatz 4 verfolgte Ziel ist es, die Atomisierung von Liefervorgängen zu reduzieren und Sendungen daher möglichst gebündelt in die Quartiere zu transportieren. Daher ist zu prüfen, in welchen Segmenten des Wirtschaftsverkehrs und bezogen auf welche Räume eine weitere anbieterübergreifende Konsolidierung (White-Label oder Gebietsspediteur) rechtskonform umsetzbar wäre und positive verkehrliche Entwicklungen erwarten lässt. Der Ansatz beinhaltet Anstrengungen zur Erreichung eines Systemwechsels von der „Haustürlieferung“ im Privatkundenbereich hin zur stärkeren Nutzung von (möglichst anbieterneutralen) „Pick-up“ und „Drop-off“-Lösungen. Hier können ohne signifikanten Qualitätsverlust für das Individuum deutliche gesellschaftliche Vorteile (insbesondere durch reduzierte Fahrtenanzahl, zurückgelegte Distanz und Anzahl der Stopps) realisiert werden. Die ermittelten Bedarfe sind als Bestandteil des IWK nach Maßgabe des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB bei der Aufstellung von Bebauungsplänen und beim Abschluss städtebaulicher Verträge zu berücksichtigen.

Da die Gesetzgebungskompetenz für das Postwesen beim Bund liegt, setzt sich das Land Berlin, dort wo dies verkehrlich sinnvoll ist, für eine entsprechende Regulierung ein.

Wo genau es sinnhaft ist, in Quartiersnähe entsprechende Flächen vorzusehen, kann nicht pauschal festgelegt werden. Diesbezügliche Kriterien, Standards und Umsetzungspfade sind zukünftig im Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept zu definieren.

Zu § 63

Es besteht teilweise ein lokaler Mangel an Lieferverkehrsflächen oder ausgewiesene Flächen werden fehlgenutzt. Dies führt zu erheblichen Behinderungen des Wirtschaftsverkehrs selbst, aber auch des übrigen Verkehrs und der Verkehrssicherheit.

Die Liefer- und Ladezonen sollen in ihrer Ausführung auch für Lkw mit einer zulässigen Gesamtmasse größer 7,5t nutzbar sein. Sie sollen mindestens gleichwertig auch für Entsorgungsprozesse und Straßenreinigung nutzbar sein.

Von dem in Absatz 3 formulierten Vorrang des Wirtschaftsverkehrs bei der Planung und Einrichtung von Liefer- und Ladezonen sind Parkflächen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ausgenommen.

Absatz 4 stellt klar, dass Liefer- und Ladevorgänge vorrangig auf privaten Flächen abzuwickeln sind (Beispiel: Belieferung eines Supermarktes) und in der Regel nicht in den öffentlichen Raum ausgelagert werden sollen.

Zu § 64

Liefer- und Ladeprozesse sowie die Ent- und Versorgung sollen bezogen auf die Nutzung der bestehenden Infrastruktur möglichst effizient und stadtverträglich abgewickelt werden, daher sollen diese Vorgänge außerhalb der Hauptverkehrszeiten verlagert werden, in denen die Infrastruktur durch Morgen- und Abendspitzen im privaten Verkehr sowie dem ÖPNV genutzt wird. Dabei werden die geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen zur Ausweisung von Parkflächen für mobilitätseingeschränkte Menschen eingehalten, ebenso wie die Vorgaben des Immissionsschutzrechts. Maßnahmen der Bauleitplanung können Festsetzungen im Bebauungsplan sein, wonach bspw. für die Belieferung eines Supermarktes aus Schallschutzgründen ein Unterstand zu errichten ist. Ein solcher Unterstand kann im Einzelfall eine Belieferung während der frühen Morgen- oder späten Abendstunden ermöglichen, wenn zugleich die immissionsschutzrechtlichen Vorgaben eingehalten werden. Tagesrandlagen sind die frühen Morgen- und späten Abendstunden, die unter Berücksichtigung von insbesondere Lärmschutz etc. genutzt werden können, mit Nebenverkehrszeiten können zusätzlich auch Mittagsstunden gemeint sein, die außerhalb der Pendelverkehrsspitzen liegen. Bei der Verschiebung von Liefervorgängen in diese Zeiten sind Aspekte des Lärmschutzes und der Wahrung der Wohnqualität in den Quartieren zu berücksichtigen.

Für Betreiberinnen und Betreiber von lärmarmen Fahrzeugen werden unter Wahrung von Immissionsschutzbelangen, z.B. den Anforderungen der TA Lärm, Ausnahmegenehmigungen für Belieferungen in Tagesrandzeiten erteilt. Darüber hinaus sind Lärm und ggf. weitere Emissionsbelastungen dabei ganzheitlich und nicht nur auf Fahrzeugflotten bezogen zu betrachten.

Nach Einführung des Markenzeichens aus Absatz 3 soll dieses bei der Vergabe öffentlicher Aufträge durch das Land Berlin im Rahmen des Vergabeverfahrens berücksichtigt werden.

Zu § 65

Die Straßeninfrastruktur im Hauptnetz ermöglicht dem Wirtschaftsverkehr Kernleistungen wie die Ver- und Entsorgung, Baustellenverkehr aber auch die Stadtreinigung, in angemessener Qualität und Quantität zu erfüllen. Um auch für Großraum- und Schwerlasttransporte (vgl. §§ 29 (3), 46 (1) Nr. 5 StVO) nutzbar zu sein, muss die Straßeninfrastruktur entsprechend instandgehalten oder ertüchtigt sein. So wird die Funktionsfähigkeit der Stadt erhalten und die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Berlin erhöht. Bei der Festlegung des Netzes sind neben den aktuell genutzten Gewerbeflächen auch die Gewerbeflächenpotenziale entsprechend zu berücksichtigen.

Absatz 3 macht die Vorgabe, bei der Planung von Einschränkungen wie Baumaßnahmen zu prüfen, inwiefern diese Auswirkungen auf das Routennetz des Großraum- und Schwertransports haben.

Zu Abschnitt 6: Entwicklung Neuer Mobilität (§ 67 - § 72)

Der neue Abschnitt zur Entwicklung neuer Mobilität regelt, wie mit Innovationen, Digitalisierung und Flächenverteilung im Verkehrsbereich eine nachhaltige Entwicklung gefördert und ermöglicht wird. Die klimafreundlichere, effizientere, schnellere und individuellere Fortbewegung stehen dabei im Vordergrund.

Zu § 67

Die besonderen Ziele ergänzen oder konkretisieren die auch für Neue Mobilität einschlägigen verkehrsmittelübergreifenden Ziele der §§ 3 bis 15 MobG. Dabei ist Aufgabe fachgerechter Planung, die

Vielzahl der durch die Ziele zu beachtenden Aspekte zu bewerten und zu gewichten und so ein optimales Ergebnis zu erreichen. Wichtig ist: Die vorgegebenen Ziele müssen nicht widerspruchsfrei sein, die Gegensätze sind aber im Ergebnis guter Planung aufzulösen.

Absatz 1 beschreibt die Verpflichtung zur Förderung Neuer Mobilität, sofern die Mobilitätsangebote, Mobilitätsarten etc. den Zielen des MobG entsprechen.

In Absatz 2 geht es um die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund und geteilte Verkehrsmittel. Diese können als Ergänzung zum Umweltverbund dienen und können somit zu einer Entlastung des Straßenraums und einer Reduktion verkehrsbedingter Emissionen, Klimafolgen und Gefährdungen führen. Gleichzeitig hat eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr mehr Platz für den Umweltverbund zur Folge.

In Absatz 3 geht es um die Unterstützung und Begleitung von neuen Mobilitätsangeboten.

Absatz 4 beschreibt die Verpflichtung, die Belange von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, neben den bereits bestehenden Vorgaben des Gesetzes (§§ 1 Absatz 1, 3 Nummer 3, 4 Absatz 2, 19 Absatz 2 MobG), auch bei der Umsetzung des Abschnitts „Neue Mobilität“ zu berücksichtigen. Es ist insbesondere auf die Einhaltung von Benutzerfreundlichkeit und barrierefreier Zugänglichkeit gemäß § 2 Abs. 2 E-Government-Gesetz Berlin zu achten. Für die barrierefreie Nutzbarkeit sollen die Partizipationsmöglichkeiten für Menschen mit Behinderung ausgeschöpft werden.

Absatz 5 beschreibt, dass das Land Berlin Regulierungswerkzeuge, die ihm zur Verfügung stehen nutzt, um nachteilige Auswirkungen von kommerziellen Dienstleistungen im Bereich Mobilität und Logistik zu verhindern.

Zu § 68

Mit der Digitalisierungsstrategie bekennt sich Berlin dazu, ein wesentlicher Player in der Verfügbarkeit von Daten sein zu wollen. Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung unterstützt öffentliche und private Anbieter durch die Bereitstellung von Verkehrsdaten bei der Entwicklung und dem Angebot von Mobilitätsdienstleistungen.

Absatz 1 beschreibt die Zwecke, die mit der Datenplattform verfolgt werden. Durch eine bessere Datengrundlage kann die Verkehrssteuerung und -beeinflussung sowie Planung und Kontrolle verbessert werden. Die verbesserte Entscheidungsgrundlage ermöglicht fundiertere und zügigere Entscheidungen seitens der Verwaltung.

In Absatz 2 geht es darum nachhaltige Grundlagen für den Aufbau und Betrieb einer Austauschplattform zu schaffen. Abhängigkeiten von bestimmten Anbieterinnen und Anbietern sollen vermieden werden, um die Plattform weiterentwickeln zu können und auch finanziell unabhängig zu bleiben. Die Einhaltung der angeführten Standards und Schnittstellen soll Aufwände geringhalten und Übertragbarkeiten gewährleisten. Um eine hohe Transparenz zu gewährleisten und offene Innovationen zu fördern, sollen überall dort, wo es möglich und sinnvoll ist, offene und lizenzfreie Technologien sowie marktgängige Standards und Produkte zum Einsatz kommen.

Absatz 3 und 4 beschreiben die Daten, die auf der Plattform zusammengetragen werden sollen. Die Ausführungen zu verkehrsrelevanten Daten können sich auch auf Daten beziehen, die für den Wirtschaftsverkehr von Bedeutung sind. Die Plattform soll auch Daten für Zu Fuß Gehende bereitstellen und die Voraussetzungen für das Informations- und Wegeleitsystem nach § 57 MobG Referentenentwurf Fußverkehr schaffen.

Die in Absatz 5 genannte Speicherung vertraulicher Daten kann der Verwaltung Daten übersichtlich zugänglich machen, die zur Auswertung von z.B. Stadtverträglichkeit bestimmter Angebote benötigt werden, ohne jedoch Geschäftsgeheimnisse oder Persönlichkeitsrechte zu verletzen.

In Absatz 6 wird eine maschinelle Lesbarkeit der Daten festgelegt, um einen praktikablen Umgang mit der Plattform sowie regelmäßige Aktualisierungen zu ermöglichen.

Die in Absatz 7 und 8 genannten Regelungen zu Datenschutz- und –Verwendung und E-Government-Gesetz Berlin sichern die diesbezüglichen Rechte und Grundlagen und werden daher bei Aufbau und Betrieb der Plattform berücksichtigt. Vorgaben zur digitalen Barrierefreiheit ergeben sich insbesondere aus dem Barrierefreie Informations- und Kommunikationstechnik Gesetz Berlin.

In Absatz 9 wird die Senatsverwaltung ermächtigt weitere Details, die sich z.B. während der konkreten Entwicklung der Plattform als zielführend erweisen, in einer Rechtsverordnung festzulegen.

Zu § 69

Das Land Berlin verfolgt das Ziel, sich weiter als Innovations- und Entwicklungsraum zu etablieren und neue Mobilitätskonzepte und Verkehrsangebote zu erproben und zu nutzen (§ 1 Abs. 3 MobG). Um dieses Ziel zu erreichen, sollen innovationsfreundliche Rahmenbedingungen geschaffen und gleichzeitig auch die Stadtverträglichkeit neuer Entwicklungen sichergestellt werden. So sollen die positiven Effekte neuer Entwicklungen bestmöglich für die Verkehrswende genutzt werden.

Die in Absatz 1 formulierten Maßnahmen zu einer intensiven Begleitung und Betreuung der Modellprojekte führen. Die Ansprechperson soll koordinierend wirken, mit den üblichen Formalien und zu berücksichtigenden Stellen vertraut sein und Modellprojekte dahingehend in der Umsetzung unterstützen.

Das in Absatz 2 formulierte Ziel der Einbeziehung aller beteiligten öffentlichen Stellen, soll zu zielgerichteten Absprachen und der Vermeidung von Doppelarbeiten in der Verwaltung, und damit zu höherer Effizienz und Konsistenz im Verwaltungshandeln führen. Davon profitiert der Innovations- und Entwicklungsstandort Berlin.

Absatz 3 verankert, dass das Land Berlin Innovationen fördert, indem es die Möglichkeiten der landesrechtlichen Regelungen ausschöpft (z. B. durch Erteilung von Ausnahmegenehmigungen).

Zu § 70

Eine Vielzahl von Angebotsverbesserungen im Umweltverbund soll durch eine Internalisierung der externen Effekte des MIV sowie die Reduktion von Flächen für diesen zu Gunsten des Umweltverbundes ergänzt werden.

Bei der Reduzierung des MIV sollen die Anbindung an den ÖPNV sowie zu Versorgungseinrichtungen berücksichtigt werden.

Die in Absatz 1 genannten Maßnahmen können folgendermaßen gestaltet sein:

- Maßnahmen zur Steuerung des fließenden und ruhenden Verkehrs, beispielsweise über Preismechanismen.
- Maßnahmen zur Steuerung des Verkehrsflusses können z.B. sein: Intermodale Routenplanung, Zuflussdosierung und Verkehrsbeeinflussungsanlagen – aber auch bauliche Maßnahmen, z.B. zur Vermeidung von Durchgangsverkehr / quartiersfremdem Verkehr.
- Maßnahmen zur Reduzierung und effektiveren Nutzung des Verkehrsraums für den fließenden und ruhenden motorisierten Individualverkehr können z.B. sein:
 - Weniger Parkraum für Kraftfahrzeuge,
 - weniger Fläche für den fließenden Verkehr gemäß den bisherigen Vorgaben des MobG (hierzu gehört auch die Nutzung von Verkehrsprognosen, um Rückbaupotenziale zu identifizieren)

- Kommunikationsmaßnahmen zur Verkehrssteuerung können z.B. Empfehlungen für Verkehrsmittel- oder Routenwahl durch die Verkehrsinformationszentrale (VIZ) sein.

Grundsätzlich können straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nur im Rahmen des geltenden Bundesrechts (StVG, StVO) angeordnet werden.

Absatz 2 verfolgt das Ziel, neue Stadtquartiere mit erheblichen verkehrlichen Auswirkungen auf Grundlage eines Mobilitätskonzeptes zu planen. Typische Anwendungsfälle können beispielsweise sein:

- Entwicklung von neuen Wohn- und Mischgebieten,
- nutzungsintensive Neubauten, großflächige und beschäftigungsintensive Gewerbe- sowie Industrieflächenentwicklungen, Hotelkomplexe,
- Bildungseinrichtungen, Freizeitnutzungen sowie Zentren mit kombinierten Angeboten wie Einkauf und Freizeit,
- Erweiterungen und Umbauten verkehrsintensiver Nutzungen im Bestand.

Der öffentliche Raum soll dabei vorrangig für den Umweltverbund sowie eine verbesserte Aufenthaltsqualität und möglichst geringe Flächeninanspruchnahme durch den ruhenden Kfz-Verkehr genutzt werden. Ausnahmen bilden Parkstände für Menschen mit Behinderung, Lieferzonen bzw. sonstige in Mobilitätskonzepten und städtebaulichen Verträgen verankerte besondere Bedarfe.

In städtebaulichen Verträgen soll im Rahmen der bauplanungsrechtlichen Vorgaben vereinbart werden, dass die Mobilitätsinteressen der Nutzerinnen und Nutzer vorrangig ohne Kraftfahrzeuge und mit geteilten oder öffentlichen Verkehrsmitteln erfüllt werden sollen. Darüber hinaus soll darin vereinbart werden, in welchem Umfang und welcher Art die jeweiligen Entwicklerinnen und Entwickler des Vorhabens alternative Angebote bereitzustellen hat. Mit alternativen Mobilitätsangeboten sind vor allem Alternativen zum eigenen Auto sowie der „klassischen“ Nutzung des eigenen Autos gemeint, das können z.B. Mietflottenangebote (Auto, Fahrrad, etc.) aber auch Stellplätze für (Lasten-)Räder oder aber die Quartiersgarage sein, in der das eigene Fahrzeug nicht mehr unmittelbar vor der eigenen Haustür steht.

Stellplätze sollen vorrangig zu Lieferzwecken sowie für Mietflottenangebote und bei notwendigen Pkw-Stellplätzen möglichst mit Ladestationen bereitgestellt werden. Die Erreichbarkeit der Grundstücke mit Kraftfahrzeugen ist dabei sicherzustellen (z. B. für Rettungsdienst, Müllentsorgung, etc.).

Werden neue Stadtquartiere auf Basis eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans geplant, sind darin mindestens entsprechende Festsetzungen aufzunehmen (z.B. gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB „Wohnen ohne (eigenes) Auto“).

Zu § 71

Die wachsende Stadt führt zu einer zunehmenden Konkurrenz der Nutzerinnen und Nutzer. Hierbei konkurrieren auch Verkehrsarten und neue Dienstleistungen (Laden, Mieten, Liefern) um den begrenzten Raum. Gleichzeitig verbraucht der Pkw-Verkehr die meiste Fläche pro Fahrgast: Pro Fahrt werden im Durchschnitt nur 1,3 Menschen befördert, die mittlere Standzeit beträgt 23 Stunden pro Tag. Ein effizienter Umgang mit den vorhandenen Flächenressourcen erfordert daher ein nachhaltiges Parkraummanagement. Die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung im Land Berlin in Absatz 1 muss gemäß den Vorgaben der Straßenverkehrsordnung stattfinden.

Die schrittweise Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung ist wichtiger Bestandteil eines umfassenden nachhaltigen Parkraummanagements. Der in Absatz 2 genannte Leitfaden zur Parkraumbewirtschaftung liegt vor, muss aber aktualisiert und um die Zielsetzungen des Mobilitätsgesetzes und weiterer konkreter Umsetzungsvorgaben ergänzt werden. Ziel ist, ein berlinweit homogenes Vorgehen,

das bei der Bewertung und Einordnung neuer Parkzonen (Parkdruck, Zentralität, ÖPNV-Erschließung) ein einheitliches Vorgehen ermöglicht.

Mit der in Absatz 3 verankerten Rechtsverordnung werden künftig Vorgaben für Stellplätze formuliert, die bei der Erteilung einer Baugenehmigung oder bauaufsichtlichen Zustimmung zu prüfen sind. Dabei kann die Anzahl der Stellplätze insbesondere aufgrund der Erschließungsqualität durch den öffentlichen Personennahverkehr, des privaten und öffentlichen Angebots an Parkplätzen, sowie alternativen Mobilitätsangeboten beschränkt werden. Daneben sind auch Vorgaben zum Anteil von Stellplätzen für Elektrofahrzeuge möglich, ebenso wie Vorgaben zur Berücksichtigung von alternativen Mobilitätsangeboten. Dies sind Mobilitätsangebote, die Alternativen zum eigenen Auto sowie der „klassischen“ Nutzung des eigenen Autos darstellen. Das können beispielsweise Mietflottenangebote (Auto, Fahrrad, etc.) aber auch Stellplätze für (Lasten-)Räder oder Quartiersgaragen sein, in denen das eigene Fahrzeug nicht mehr unmittelbar vor der eigenen Haustür steht.

In Absatz 4 geht es um die mit der Parkraumbewirtschaftung erzielten Mittel und deren Verwendung. Durch die Parkraumbewirtschaftung entstehen Kosten sowohl in den Bezirksämtern (Straßen- und Grünflächen-, Ordnung-, Bürgerämter) als auch bei der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung sowie der für Inneres zuständigen Senatsverwaltung und den ihr nachgeordneten Behörden (u.a. Bußgeldstelle, Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten). Diese Kosten betreffen einerseits den laufenden Betrieb, andererseits Planung und Einführung neuer Parkzonen (Personal-, Sach-, Investitionskosten).

Die Bezirke erstellen Wirtschaftspläne, durch die die dafür erforderlichen bezirklichen Ausgaben über Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung abgedeckt werden. Dadurch wird der Betrieb vorhandener Parkzonen sichergestellt. Die die Ausgaben übersteigenden Einnahmen des Wirtschaftsplans fließen als Gewinnablieferung aus der Parkraumbewirtschaftung in den jeweiligen Bezirkshaushalt.

Es konnten bislang teilweise jedoch keine ausreichenden Rücklagen für künftige Planungen und Umsetzungen geschaffen werden. Zudem wurden Personal- und Sachkosten auch außerhalb der Ordnungsämter i.d.R. nicht berücksichtigt. Die im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung anfallenden Einnahmen der Bezirke sollen daher prioritär zur Deckung aller bezirklichen Kosten im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung genutzt werden; dazu können auch die Bildung von Rücklagen für neue Anschaffungen bzw. Planungen sowie ämterübergreifende Kosten gehören.

Zur Gegenfinanzierung der der Hauptverwaltung entstehenden Kosten (Bußgeldstelle, Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten, Verwaltungsakademie sowie Polizei) stehen Einnahmen aus Geldbußen und Verwarnungsgeldern aus der Parkraumbewirtschaftung zur Verfügung.

Zu 9. (Abschnitt 5 alt; Abschnitt 7 neu) und 10. (Neunummerierung § 74 sowie Streichung Absatz 2).

Die neuen Nummerierungen und die Streichung sind eine Folgeänderung zu 8.

Artikel 2 - Änderung des Berliner Straßengesetzes

Zu 1. (Inhaltsverzeichnis)

Folge aus Änderung zu 2.

Zu 2. (§ 1)

Orientierungsmaßstab bei der Bereitstellung von öffentlichem Straßenraum und der Entscheidung über Widmungsinhalte und -Umfang soll das Ziel einer stadtverträglichen und nachhaltigen Verkehrsentwicklung sein, insbesondere unter Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung. Die Regelungen des Straßenverkehrsrechts bleiben hiervon unberührt. Die Zweckbestimmung stellt zugleich einen Gleichklang mit der planungsrechtlichen Leitlinie des § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB her, wonach „die Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung, einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung“ zu berücksichtigen sind.

Zu 3a. (§ 4 Absatz 1)

Straßen können bereits heute aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls (teil-) eingezogen werden und damit ihre verkehrliche Widmung als öffentliche Straße (teilweise) verlieren. Diese überwiegenden Gründe des öffentlichen Wohls werden aus Klarstellungsgründen näher spezifiziert: Hier von umfasst sind neben der Verkehrslenkung und -Beruhigung auch Belange der städtebaulichen Entwicklung. Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr sind insbesondere Lärm, Luftverunreinigungen, Energieverbrauch, Trennwirkung von Straßen, Flächenverbrauch, Sicherheitsbeeinträchtigungen und Klimabelastungen.

Zu 3b. (§ 4 Absatz 2)

Durch eine Bündelung bei der Prüfung und Ausweisung von Teileinziehungen lässt sich der Verwaltungsaufwand minimieren und zugleich ein abgestimmtes gebietsbezogenes Gesamtkonzept entwickeln.

Zu 4a. (§ 7 Absatz 2)

Die Ergänzung dient der Klarstellung, dass auch die stadtverträgliche Verkehrsentwicklung als Ziel bei der öffentlichen Aufgabe der Straßenbaulast berücksichtigt werden muss.

Zu 4b. (§ 7 Absatz 3)

In § 55 Abs. 4 MobG neu wurden sogenannte Doppelquerungen verankert. Diese stehen im Widerspruch zu § 7 Abs. 3 Satz 2 BerlStrG (§ 7 Abs. 3 Satz 2 BerlStrG: 3 cm Bordabsenkung / § 55 Abs. 4 MobG und Begründung Doppelquerungen: 0 cm und 6 cm).

Zu 5. (§ 11 Absatz 4a)

Der Aufbau von Anlagen für Transport-, Logistik- und Mobilitätsangeboten, wie insbesondere Ladeeinrichtungen im öffentlichen Straßenland schafft eine wichtige Voraussetzung für die Etablierung emissionsfreier / emissionsarmer Fahrzeuge. Gleichzeitig gibt es im öffentlichen Straßenland schon jetzt eine Vielzahl an Nutzungskonflikten. Ziel der neuen Regelung ist es deswegen, die Flächeneffizienz der erforderlichen (Lade-)Infrastruktur und sonstiger Angebote zu erhöhen und ein flächendeckend bedarfsgerechtes und betreiberübergreifendes Angebot sicherzustellen, sowie den Kundinnen und Kunden einen diskriminierungsfreien Zugang zu gewährleisten. Hierfür müssen Parallelangebote mit ihren jeweiligen Infrastrukturen vermieden werden. Wesentliche Instrumente dabei sind – wie be-

reits heute im Bereich von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum angewendet – Vorgaben des Landes Berlin sowie entsprechende Verträge mit und zwischen den Marktakteurinnen und Marktakteuren zur Sicherstellung, dass die Betreiberinnen und Betreiber einen diskriminierungsfreien Zugang zu ihren Anlagen gewährleisten.

Zu 6. (§ 27 Absatz 3)

Dieser Absatz stellt die Ermächtigungsgrundlage für die für das Verkehrswesen zuständige Senatsverwaltung dar, die oben genannten Vorgaben und Bedingungen in einer Rechtsverordnung detailliert festzulegen.

Artikel 3 – Änderung des Gesetzes über die Zuständigkeiten in der Allgemeinen Berliner Verwaltung

Zu 1:

Der ursprüngliche Absatz 3 entfällt, da nach erfolgter Grundgesetzänderung und Umsetzung zum 01.01.2021 die Aufgabe bei der Autobahn GmbH des Bundes liegt.

Um die Potentiale des Radverkehrs für die Verkehrswende in Berlin bestmöglich auszu-schöpfen, sollen bis zum Jahr 2030 mindestens 100 km Radschnellverbindungen entstehen (§ 45 Absatz 2 MobG). Radschnellverbindungen sind Verbindungen im Radverkehrsnetz, die wichtige Quell- und Zielbereiche mit entsprechend hohen Potenzialen über größere Entfernungen - und damit in der Regel überbezirklich - verknüpfen und durchgängig ein sicheres und attraktives Befahren auch mit hohen Reisegeschwindigkeiten ermöglichen sollen. Sie ermöglichen durch ihre besonderen Qualitätsstandards in Bezug auf die Linienführung, die Netzverknüpfung sowie die Konstruktionsvorgaben schnelle Reisegeschwindigkeiten und tragen somit zu einer Reduzierung des städtischen MIV bei.

Zu den bereits auf die Hauptverwaltung übertragenen Zuständigkeiten im Zusammenhang mit Radschnellverbindungen (Planung und Bau) soll in Zukunft auch die Zuständigkeit für die Unterhaltung selbstständiger Radschnellverbindungen, die nicht im Zuge von Straßen verlaufen, auf die Hauptverwaltung übergehen, um eine überbezirklich gleichwertige Qualität der Radschnellverbindungen sicherzustellen.

Eine weitere wichtige Angebotsverbesserung des Mobilitätsgesetzes ist die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen. Das Gesetz sieht unter anderem vor, dass an wichtigen Regionalbahnhöfen sowie wichtigen Stationen und Haltestellen des ÖPNV innerhalb von fünf Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes Fahrradparkhäuser und Fahrradstationen erstellt werden (§ 47 Absatz 4 MobG).

Auch in Bezug auf bauliche Fahrradabstellanlagen soll zukünftig die Zuständigkeit für Bau, Planung und Unterhaltung bei der Hauptverwaltung liegen, um eine überbezirklich gleichwertige Qualität und eine zeitnahe Errichtung der Anlagen sicherzustellen. Die Hauptverwaltung soll nur dann für bauliche Fahrradabstellanlagen zuständig sein, wenn die Errichtung einen Einzelstandsicherheitsnachweis erfordert und es sich um Fahrradparkhäuser im Sinne von § 47 Absatz 4 Satz 4 MobG handelt, welche überdachte und bauliche Anlagen darstellen und zum Abstellen und Anschließen von Fahrrädern dienen. Sonstige Fahrradabstellanlagen, wie z. B. Fahrradbügel, Fahrradboxen oder Sammelschließanlagen, verbleiben in der Zuständigkeit der Bezirke.

Zu 2:

Änderung resultiert aus Ziffer 1.

Artikel 4 – Inkrafttreten

Dieser Artikel regelt den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Gesetzesänderung.