

Vorlage – zur Beschlussfassung –

Gesetz zur Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes und anderer Gesetze

Der Senat von Berlin
UVK IV AbtL 3
9025-1047

An das

Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

V o r b l a t t

Vorlage - zur Beschlussfassung -
über Gesetz zur Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes und anderer Gesetze

A. Problem

Die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen und die Verkehrsbedürfnisse des Wirtschaftsverkehrs verändern sich mit der Entwicklung der Stadt, den demographischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen sowie den individuellen Einstellungen. Technische Innovationen verändern die Attraktivität und Leistungsfähigkeit bestehender Verkehrsmittel und können zur Etablierung neuer Angebote führen. Die Verkehrsfolgen (Lärm, Luftverschmutzung, Klimawandel und Unfälle) können zu deutlichen Einschränkungen der Lebensqualität führen. Die Berlinerinnen und Berliner fordern von der Politik, diese negativen Folgen zu minimieren und geeignete Lösungen auf den Weg zu bringen.

Planung und Weiterentwicklung des Verkehrssystems und der Verkehrsinfrastruktur bedürfen der Akzeptanz der Anwohnerinnen und Anwohner, Nutzerinnen und Nutzer sowie der weiteren direkt Betroffenen. Durch Transparenz bei der Planung sowie durch die Beteiligung der Öffentlichkeit soll Akzeptanz für Planwerke und Vorhaben erreicht werden. Die landesrechtlichen Grundlagen zur Entwicklung von Mobilität und Verkehr wurden mit Inkrafttreten des Berliner Mobilitätsgesetzes neben den Regelungen für den ÖPNV um den Teil Radverkehr erweitert. Aktuell befasst sich das Abgeordnetenhaus mit dem Entwurf für ein Erstes Gesetz zur Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes, womit das Gesetz um einen Abschnitt 4 zur Entwicklung des Fußverkehrs (§§ 50 bis 59 gegenwärtig im Entwurf) ergänzt werden soll. Parallel dazu soll mit dem vorliegenden Gesetzgebungsvorhaben das Berliner Mobilitätsgesetz weiter um einen Abschnitt 5 zur Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs (§§ 60 bis 66 im Entwurf) und einen Abschnitt 6 zur Entwicklung Neuer Mobilität (§§ 67 bis 72 im Entwurf) ergänzt werden. Demzufolge berücksichtigt der vorliegende Entwurf für ein Gesetz zur Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes und anderer Gesetze bereits den Wortlaut des Mobilitätsgesetzes nach Inkrafttreten des Ersten Gesetzes zur Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes mit Abschnitt 4 zum Fußverkehr unter der Annahme, dass dieser Entwurf zuvor mit unverändertem Wortlaut angenommen wird.

B. Lösung

Das Mobilitätsgesetz bietet die Grundlage dafür, dass unter geänderten Umfeldbedingungen die grundlegenden Ziele der Mobilitätsgewährleistung auf möglichst sichere und stadtverträgliche Weise sowie unter Erreichung der Umwelt- und Klimaschutzziele des Landes Berlin bewältigt werden können. Hierbei geht es in der Summe um eine zukunftsfähige Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur und des öffentlichen Raums. Grundlegender Gedanke ist ein integrierter Planungsansatz, um das

Verkehrssystem im Zusammenspiel aller Verkehrsmittel zu optimieren. Die Verkehrsinfrastruktur bildet in ihrer Gesamtheit die Basis des Verkehrssystems. Sie ist zu erhalten und mit Blick auf die Inanspruchnahme durch die verschiedenen Verkehrsmittel in Übereinstimmung mit den Zielen dieses Gesetzes weiterzuentwickeln.

Erhalt, Weiterentwicklung und Steuerung des Verkehrssystems und der Verkehrsinfrastruktur bedürfen einer an den grundlegenden Zielen dieses Gesetzes ausgerichteten integrierten Planung und Maßnahmenrealisierung, die alle Verkehrsmittel und Mobilitätsbedürfnisse sowie die weiteren Ziele von Stadtentwicklung und Umwelt berücksichtigt. Das integrierende Dach der verschiedenen verkehrsspezifischen Planwerke ist der Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP Mobilität und Verkehr), dessen Verzahnung mit den anderen Planwerken des Landes hiermit auf eine gesetzliche Grundlage gestellt wird.

In Abschnitt 1 des Mobilitätsgesetzes werden die verkehrsmittelübergreifenden Ziele der Mobilitätsgewährleistung und der Verkehrsgestaltung beschrieben und die Anforderungen an Inhalte und Aufstellungsverfahren des StEP Mobilität und Verkehr beschrieben. Ebenfalls in Abschnitt 1 ist vorgegeben, welche Regelungen und Kriterien heranzuziehen sind, um Nutzungskonflikte insbesondere im Bereich der Verkehrsinfrastruktur aufzulösen. Dem Umweltverbund aus ÖPNV, Fuß- und Radverkehr wird Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr (MIV) eingeräumt.

Die verschiedenen Verkehrsmittel des Umweltverbundes werden jeweils durch eigene Abschnitte im Gesetz erfasst (Abschnitte 2 zum ÖPNV und 3 zum Radverkehr, nach Beschluss im Abgeordnetenhaus Abschnitt 4 zum Fußverkehr).

Die mit dem vorliegenden Gesetzgebungsvorhaben vorgesehenen neuen Abschnitte umfassen die Regelungen zum Wirtschaftsverkehr (Abschnitt 5) und zur Neuen Mobilität (Abschnitt 6).

Der Wirtschaftsverkehr bildet einen wichtigen Teil des Gesamtverkehrs in Berlin. Der neue Abschnitt 5 zur Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs schafft konkrete gesetzliche Rahmenbedingungen zur Sicherung der Stadtverträglichkeit und Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs in Berlin und ergänzt die bestehenden Regelungen im ersten Abschnitt zu den Zielen des Wirtschaftsverkehrs und dem integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept.

Der neue Abschnitt 6 zur Entwicklung Neuer Mobilität regelt, wie mit Innovationen, Digitalisierung und Flächenverteilung eine nachhaltige Mobilität gefördert und ermöglicht wird und ergänzt die Regelungen zur Personenmobilität aus den bereits verabschiedeten Abschnitten des Mobilitätsgesetzes. Die klimafreundlichere, effizientere, schnellere und individuellere Fortbewegung stehen dabei im Vordergrund.

Darüber hinaus werden Änderungen im Abschnitt 1 vorgenommen, die sich aus dem Beteiligungsverfahren zu den Abschnitten Wirtschaftsverkehr und Neue Mobilität ergeben haben, jedoch eine Wirkung entfalten, die nicht nur für diese Abschnitte relevant und daher an anderen Stellen des Gesetzes zu verorten sind. Darüber hinaus werden auch Änderungen in anderen Gesetzen wie dem Berliner Straßengesetz oder dem Gesetz über die Zuständigkeit in der Allgemeinen Berliner Verwaltung vorgenommen, die ebenfalls aus dem Beteiligungsverfahren zu den Abschnitten Wirtschaftsverkehr und Neue Mobilität bzw. den Stellungnahmen aus dem Rat der Bürgermeister resultieren, aufgrund des Sachzusammenhangs jedoch in den jeweiligen Spezialgesetzen zu verorten sind.

C. Alternative / Rechtsfolgenabschätzung

Keine. Um die Prozesse zur Gewährleistung der Personenmobilität und des Wirtschaftsverkehrs und einen Beitrag Berlins zum Klimaschutz und zu einem sicheren, *innovativen* und klimaverträglichen Verkehr in Berlin leisten zu können, sind die vorgesehenen Vorschriften erforderlich. Mit diesem Gesetz wird die bestehende Grundlage zur Entwicklung von Mobilität und Verkehr um Vorgaben mit Fokus auf den Wirtschaftsverkehr und die Neue Mobilität erweitert.

D. Auswirkungen auf die Gleichstellung der Geschlechter

Das Gesetz macht in Abschnitt 1 Vorgaben, um Mobilität unabhängig von Geschlecht, Alter, Herkunft, Lebenssituation oder persönlichen Einschränkungen der Mobilität zu gewährleisten. Hierbei werden die Belange der verschiedenen Teile der Gesellschaft berücksichtigt. Diese Vorgaben sind auch bei der Umsetzung der neuen Abschnitte zu berücksichtigen.

E. Kostenauswirkungen auf Privathaushalte und/oder Wirtschaftsunternehmen

Durch das Gesetz entstehen unmittelbar keine Kosten für Privathaushalte und Wirtschaftsunternehmen. Von seinen Vorgaben direkt betroffen ist nur die öffentliche Hand. Eventuelle Kostenauswirkungen können sich gegebenenfalls aus den entsprechenden Planwerken ergeben und werden in der entsprechenden Vorlage genau betrachtet. Durch das Gesetz entstehende wirtschaftliche Auswirkungen im weiteren Sinne (Beschäftigungsimpulse, Preiswirkungen) lassen sich aber derzeit nicht beziffern. Volkswirtschaftliche Kosten für Umwelt- und Gesundheitsschäden können gemindert werden.

F. Gesamtkosten

Die Gesamtkosten können zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend benannt werden, weil die Ausgestaltung des Gesetzes über die entsprechenden konzeptionellen Arbeiten (bspw. das Verkehrsflächensicherungskonzept oder den Aufbau einer öffentlichen Plattform für verkehrsrelevante Daten) und Ausführungsvorschriften erfolgt. Eine vorläufige Schätzung der zur Erfüllung des Gesetzes notwendigen Personalmittel beläuft sich auf mindestens 12 Vollzeitäquivalente bei der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung und 24 Vollzeitäquivalente in den Bezirken. Eine Übersicht der zusätzlichen Aufgaben im Zusammenhang mit der Erfüllung des Gesetzes sowie eine vorläufige Schätzung notwendigen Sachmittel ist im Anhang zu diesem Dokument zu finden (Anlage III). Für die Umsetzung werden weitere Personal- und Sachmittel auch bei der Senatsverwaltung für Inneres und Sport, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen und den Baulastträgern (in der Regel den Bezirken) benötigt, über deren Umfang vor der Erarbeitung der konzeptionellen Arbeiten noch keine verbindlichen Aussagen getroffen werden können. Bei den geschätzten Ressourcenbedarfen handelt es sich um erste Planungsüberlegungen, die unter Berücksichtigung vorhandener Personal- und Sachmittelressourcen zu konkretisieren sind. Über die weitere Umsetzung ist mit dem Doppelhaushalt 2022/2023 unter Berücksichtigung der insgesamt bestehenden Rahmenbedingungen zu entscheiden.

G. Flächenmäßige Auswirkungen

Durch das Inkrafttreten des Gesetzes entstehen unmittelbar noch keine flächenmäßigen Auswirkungen. Auswirkungen auf Flächen werden auf grobmaßstäblicher Ebene durch die Erarbeitung von nachgelagerten Regelwerken, wie zum Beispiel des Verkehrsflächensicherungskonzepts und parzellenscharf durch die Vorhabenplanung selbst ermittelt.

H. Auswirkungen auf die Umwelt

Durch das Inkrafttreten des Gesetzes entstehen unmittelbar noch keine Auswirkungen auf die Umwelt. Eine zukunftsfähige und auf die Verkehrsmittel des Umweltverbands orientierte Mobilitätsgewährleistung leistet einen Beitrag zur Minderung von CO₂-Emissionen sowie von Schadstoffemissionen und kann deutliche umweltentlastende Wirkungen entfalten.

I. Auswirkungen auf die Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg

Das Gesetz berührt keine unmittelbaren Angelegenheiten des Landes Brandenburg.

J. Zuständigkeit

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Der Senat von Berlin
UVK IV AbtL 3
Tel.: 9025-1047

An das
Abgeordnetenhaus von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

Vorlage
- zur Beschlussfassung -
über Gesetz zur Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes und anderer Gesetze

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

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 Infrastrukturf lächen 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) Hauptrouten 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 Erschlie-

ßungsqualität 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 Grünanlagen-gesetz 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 Infrastrukturf lächen 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 Infrastrukturf lächen dauerhaft gesichert werden. Um bei der Bauleitplanung berücksichtigt werden zu können (§ 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB), ist das Konzept in zukünftigen Fortschreibungen des IWVK 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 IWVK 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 sinnvoll 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 Lärm- und Schallschutz 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 Rückbaupotential 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, Freizeitzonungen 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 Minuten 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 Leitfadensatz 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 auszuschöpfen, 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.

a) Wesentliche Ansichten der angehörten Fachkreise und Verbände

Für die Erarbeitung der Eckpunkte und des darauf aufbauenden Referentenentwurfs hat ein intensives Beteiligungsverfahren mit Einbindung des Berliner Mobilitätsbeirats stattgefunden. Die Eckpunkte wurden am 02.07.2020 in einer konsolidierten Fassung im Mobilitätsbeirat vorgestellt und den Mitgliedern des Mobilitätsbeirats und den Bezirken zur Verfügung gestellt. Eine vorläufige Fassung des Referentenentwurfs wurde am 16.09.2020 im Internet veröffentlicht und im Mobilitätsbeirat diskutiert.

Von der Möglichkeit, Stellung zu den Eckpunkten zu nehmen, haben Vertreterinnen und Vertreter folgender Verbände, Institutionen, Einrichtungen, Bezirke und Senatsverwaltungen Gebrauch gemacht:

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
- Berliner Agentur für Elektromobilität eMO
- Berliner Stadtreinigung AöR
- Bezirksamt Mitte
- Bezirksamt Neukölln
- Bezirksamt Reinickendorf
- Bezirksamt Treptow-Köpenick
- Bezirksbürgermeister Spandau
- BUND e.V.
- Bundesverband Carsharing e.V.
- Bündnis Berliner Straßen für alle
- Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) AöR
- Changing Cities e.V.
- Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V.
- FixMyBerlin
- Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen im AGH
- Industrie- und Handelskammer Berlin e.V.
- Landesbeirat für Menschen mit Behinderung
- Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung
- Landeselternausschuss
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen
- Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe
- Spiekermann Consulting GmbH
- Unternehmensverbände Berlin-Brandenburg e.V.
- Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V.

Von der Möglichkeit, zum Referentenentwurf Stellung zu nehmen, haben Vertreterinnen und Vertreter folgender Verbände, Institutionen, Einrichtungen, Bezirke und Senatsverwaltungen Gebrauch gemacht:

- Allgemeiner Deutscher Autoclub Berlin-Brandenburg e.V.
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
- Agora Verkehrswende
- Arbeitsgemeinschaft Menschen mit Behinderung - Verkehr
- Architektenkammer Berlin
- Bauindustrieverband Ost e.V.
- Berliner Agentur für Elektromobilität eMO
- Berliner Stadtreinigungsbetriebe AöR
- Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf
- Bezirksamt Mitte
- Bezirksbürgermeister Spandau

- Bundesverband Carsharing e.V.
- Changing Cities e.V.
- Fachgemeinschaft Bau Berlin-Brandenburg e.V.
- Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e.V.
- Handelsverband Berlin-Brandenburg e.V.
- Handwerkskammer Berlin
- Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung
- Senatsverwaltung für Finanzen
- Senatsverwaltung für Gesundheit, Pflege und Gleichstellung
- Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales
- Senatsverwaltung für Justiz, Verbraucherschutz und Antidiskriminierung
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen
- Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe
- Senior*innenvertretung Spandau
- Spiekerman Consulting GmbH
- Unternehmensverbände Berlin-Brandenburg e.V.,
- Verband Verkehr und Logistik Berlin und Brandenburg e.V.
- Verkehrsclub Deutschland (VDC) e.V.

In den Stellungnahmen wurden einige wesentliche Hinweise und diverse redaktionelle Hinweise gegeben. Wesentliche Hinweise bezogen sich beispielsweise auf:

- Die Einbindung mobilitätseingeschränkter Menschen in die Entscheidungsfindung
- Der Ausbau der Barrierefreiheit bei der Schaffung neuer Angebote
- Die Beteiligung anderer Verwaltungen und Gremien bei der Umsetzung der Maßnahmen
- Regelungsumfang in Bezug die Begriffe „Diskriminierungsfreiheit“ und die betreiberübergreifende Bereitstellung von Mobilitätsangeboten (betreffender Absatz wurde in der Folge gestrichen).

Die Berücksichtigung der diversen berechtigten Hinweise führen in Summe zum vorgelegten Entwurf. Paragraphen, bei denen sich Vorschläge unterschiedlicher Stellungnahmen überlagerten haben damit teilweise zu einer Übernahme eines Hinweises, viel häufiger aber zu einer Realisierung einer neuen Formulierung geführt, um die verschiedenen Hinweise berücksichtigen zu können.

b) Umgang mit der Stellungnahme des Rats der Bürgermeister

Der Rat der Bürgermeister hat in seiner Sitzung am 05.03.2021 zu der Vorlage Stellung genommen:

„Die von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz mit der Nummer R-998/2021 eingereichte Vorlage wurde abgestimmt. Es wurde keine Mehrheit für Zustimmung, aber auch keine Mehrheit für Ablehnung erreicht.“

Der Rat der Bürgermeister übermittelt folgende Anmerkungen:

Anlage zur Ergänzungsvorlage Nr. R-998/2021:

I. Schutz von Menschen mit Behinderungen

Die geplanten Regelungen haben Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und die Mobilität insbesondere von Menschen mit Behinderungen. Wie zumindest in § 67 Abs. 5 zum Ausdruck kommt, ist den Gesetzgebenden dies auch durchaus bewusst.

Vor diesem Hintergrund ist es nicht nachvollziehbar, dass offenbar weder die Stellungnahme der Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderungen noch die Stellungnahme der bei SenUVK angesiedelten AG Menschen mit Behinderungen – Verkehr (AG Verkehr) berücksichtigt wurden. Mit den hohen Ansprüchen an eine breite und vielfältige Partizipation, die der Senat in der Öffentlichkeit für sich in Anspruch nimmt, ist dies kaum zu vereinbaren. Die Notwendigkeit der Beteiligung von Menschen mit Behinderungen gilt insbesondere für sog. "Modellprojekte": Die Planenden können die Folgen solcher "Modellprojekte" für Menschen mit Behinderungen nicht allein abschätzen und daher ist die Beteiligung von Menschen mit Behinderungen und ihrer Interessenvertretungen unerlässlich. Der Mobilitätsbeirat als alleiniges Beteiligungsgremium genügt nicht, da Menschen mit Behinderungen im Mobilitätsbeirat nicht ausreichend repräsentiert sind. Geeignete Formate für eine angemessene Beteiligung von Menschen mit Behinderungen wären z.B. der Landesbeirat für Menschen mit Behinderungen und die AG Menschen mit Behinderungen - Verkehr - angesiedelt bei SenUVK.

Es muss darüber hinaus gewährleistet sein, dass es Menschen mit einer Behinderung weiterhin möglich ist, dass sie mit dem eigenen PKW, möglichst kostenfrei, in die Innenstadt zu Arztbesuchen oder zum Einkaufen gelangen können. Es kann nicht sein, dass nur auf öffentliche Verkehrsmittel verwiesen wird. Es gibt eine Vielzahl Betroffener, denen die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel auf Grund der Erkrankung (z.B. das Mitführen eines Sauerstoffgerätes oder Kinder, die besonders Infektionsanfällig sind) nicht möglich ist. Dies muss im neuen MobG Berücksichtigung finden.

Um Nachteile bei der Mobilität zu mindern und das Recht auf Freizügigkeit zu wahren, müssen Menschen mit Behinderungen darüber hinaus auch von Maßnahmen zur Verringerung des fließenden Verkehrs ausgenommen werden. Das gilt insbesondere für Durchfahrtsbeschränkungen („Zuflussdosierung“, „Vermeidung von quartiersfremdem Verkehr“) und für Maßnahmen, die den MIV verteuern sollen („Preismechanismen“).

Außerdem wird zwar erwähnt, dass „[f]ür die barrierefreie Nutzbarkeit [...] die Partizipationsmöglichkeiten für Menschen mit Behinderung ausgeschöpft werden“ sollen. Hier muss allerdings gewährleistet sein, dass die Nutzbarkeit tatsächlich barrierefrei wird ohne Kompromisse.

Weiterhin muss darauf hingewiesen werden, dass bei der Berücksichtigung der Barrierefreiheit nicht nur die Belange der körperlich eingeschränkten Menschen, sondern auch die der Sinneseingeschränkten gleichermaßen berücksichtigt werden müssen. Die Partizipation der Betroffenen muss gewährleistet sein.

Zum Schutz von zu Fuß Gehenden und hier insbesondere von Menschen mit Behinderungen werden nachfolgende Änderungsbedarfe eingefordert:

- 1) § 60 (Ziele des Wirtschaftsverkehrs) ist analog § 67 (Ziele Neuer Mobilität) um den Absatz zu ergänzen, dass die Belange von Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen – besser: zu beachten – sind (vgl. § 67 Abs. 5).
- 2) Die ausreichende Beteiligung von Menschen mit Behinderungen und ihrer Interessenvertretungen fehlt im o.g. Entwurf mehrfach und ist insbesondere sicherzustellen i.Z.m. § 69 Abs. 2 (Einbeziehung öffentlicher Stellen bei Modellprojekten).
- 3) Zumindest in der Begründung zu § 70 (Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs) sind weiterreichende Ausnahmeregelungen für Menschen mit Behinderungen

II. Personal & Finanzierung

Allgemein ist anzumerken, dass für die innovativen Aufgaben der Abschnitte 5 und 6 des Mobilitätsgesetzes eine unterstützende Initiative zur Personalentwicklung und Personalaus- bildung seitens der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz wünschenswert wäre.

Die neuen Aufgaben in den Abschnitten 5 und 6 des MobG stellen die Bezirke vor Herausfor- derungen in personeller Hinsicht. Die Ausstattung mit geeignetem Fachpersonal wird den entscheidenden Ausschlag geben, wie weitgehend die von SenUVK erdachten Ziele und Planwerke durch die Bezirke realisiert werden können. Hier bedarf es einer adäquaten Abfe- derung, entweder im Rahmen der Basiskorrektur oder durch Plafondsteigerung sowie Son- derkalkulation oder produktbezogener Zuweisungserhöhung durch das Land.

Positiv zu bewerten ist, dass 24 zusätzliche Stellen für die Baulastträger in den Bezirken vor- gesehen sind (Schätzung d. Stellenbedarfs in Senatsvorlage, S. 3).

Es ist allerdings anzumerken, dass die benötigten Personalmittel in den Bezirken zur Erfül- lung des Gesetzauftrages absehbar die in Aussicht gestellten 24 Vollzeitäquivalente für die Bezirke übersteigen werden. Neben den planerischen Stellen für Bezirksingenieur*innen werden auch Personalmittel in ähnlichem Umfang für die Umsetzung der nötigen und intensi- ven Beteiligungsprozesse benötigt.

Im Detail gibt es dazu folgende Anmerkungen:

Die im aktuellen Referentenentwurf als Anlage zur Vorlage enthaltenen drei VZÄ für die Be- zirke (ab Seite 49 der Senatsvorlage, Tabelle zur Zeile § 62 und § 63 sowie § 70) müssen mindestens in die Vorlage übernommen und gemäß den bezirklichen Bedarfen zur Verfü- gung gestellt werden. Da Verkehrsplaner_innen sich in einem durch Fachkräftemangel ge- prägten Arbeitsmarkt ohnehin nur schwer zu den üblichen Vergütungsstufen in den Bezirken rekrutieren lassen, sollten diese daher mit einer höheren Stellenbewertung unterlegt werden. Zudem sollte noch der Zusatz „unbefristet“, analog zu den Senatsstellen vermerkt werden.

Zu berücksichtigen ist allerdings, dass auch bei 3 VZÄ mindestens eine Stelle in den Tief- bauämtern fehlt, die sich mit einer möglichen baulichen Umsetzung, sei es Rückbau von Parkplatzflächen, Neumarkierung und dergleichen befasst.

Über die Vorlage hinausgehend wurden von den Bezirken konkrete Stellenbedarfe gemeldet, die sich aus den folgenden § ergeben:

§ 63 Liefer- und Ladeverkehrsflächen:

Da hier zusätzliche Aufgaben und Belastungen für den Straßenbaulastträger/die Be- zirke zu erwarten sind, die nicht in deren Kompetenzbereich fallen (Liefernotwendigkei- ten für schwere und großvolumige Lieferungen, die eine Anlieferung per LKW oder Lie- ferwagen unabdingbar machen, sind zeitlich einzuschränken. In den jeweils nicht dafür vorgesehenen Zeiten sind die Ladezonen wieder für den allgemeinen Verkehr freizuge- ben sowie Leitungsunterhaltung für Elektrofahrzeuge, Zeitmanagement für Anlieferer, Sicherheitskonzepte, Concierge-Services etc.), bedarf es 1 Stelle je Bezirk.

§ 68 Öffentliche Plattform für verkehrsrelevante Daten:

Die Aufbereitung der Daten und die Datenaktualisierung benötigt für den Verkehrsbe- reich 1 Stelle pro Bezirk.

§ 70 Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs:

Die Umsetzung der Vorgaben bedeutet einen erheblichen zusätzlichen Aufwand in den Bauaufsichten und Straßenverkehrsbehörden der Bezirke, der mit mind. 1 Stelle je Be- zirk abzusichern ist. In den Innenstadtbezirken eher mehr.

§ 71 Nachhaltiges Parkraummanagement:

Der Personalbedarf für die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung und deren Überwachung befindet sich derzeit in der abschließenden Erhebung. Die faktische Umsetzung läuft in den Bezirken (Sondernutzungen, Entwidmungen, Gebührenerhebung etc.), so dass es für diese Querschnittsaufgabe einer personellen Verstärkung von mindestens 1 Stelle pro Bezirk bedarf. (Es erschließt sich nicht, warum zusätzlicher Personalbedarf bei SenSW und SenUVK als Ressourcenbedarf angegeben ist, nicht aber bei den Bezirken.)

Weitere Anmerkungen:

Die Anmerkung zur fehlenden Rücklagenbildung in der Austauschseite der Begründung (vorletzter Absatz): *"Es wurden bislang teilweise jedoch keine ausreichenden Rücklagen für künftige Planungen und Umsetzungen geschaffen."* ist zu streichen, da diese nicht dem Ermessen der Bezirke unterliegt und diesen somit nicht zum Vorwurf gemacht werden kann.

Die Kosten, die den Bezirken (bauliche Umsetzung, Gutachten, externe Planungsleistungen) entstehen, müssen gesondert den Bezirken zugewiesen werden und dürfen nicht aus den Mitteln der allgemeinen Baulichen Unterhaltung der Straßen finanziert werden.

III. Außenbezirke vs. Innenstadtbezirke

- 1) Die besondere Lage der Außenbezirke muss im Gesetz Berücksichtigung finden. In den hier vorliegenden Abschnitten des Mobilitätsgesetzes sind erhebliche Einschränkungen der Flächen für den MIV vorgesehen und das, bevor insbesondere in den Außenbezirken leistungsfähige Alternativen des ÖPNV's zur Verfügung stehen. Die fehlende Infrastruktur für den Verkehr, damit auch für den Oberflächenverkehr des ÖPNV ist in den Außenbezirken, ein alle Teile der Gesellschaft bewegendes Thema.
- 2) Um eine flächendeckende Versorgung mit Infrastrukturen für neue Mobilitätsformen (MobiHubs, Ladestationen, Ausleihstationen Sharing-Modelle aller Verkehrsarten etc.) zu gewährleisten, muss es ermöglicht werden, die Genehmigung von Standorten durch Sondernutzungen oder Entwidmungen öffentlicher Flächen daran zu koppeln, dass zeitgleich auch Standorte an weniger attraktiven Orten angeboten werden. Dazu ist es sinnvoll, die Vergabe dieser Flächen im Rahmen von Ausschreibungen oder Konzessionsverfahren zu vergeben und dabei auch bezirksübergreifende Vergaben zu ermöglichen, da die Außenbezirke sonst dauerhaft ohne entsprechende Standorte bleiben werden.
- 3) Es wird angeregt Modellprojekte zu entwickeln, die die unterschiedlichen Ausgangslagen von Außen- und Innenstadtbezirken berücksichtigen.

IV. Abschnitt 5: Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs ((§§ 60 bis 66 im Entwurf)

§ 60 Besondere Ziele der Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs:

Entsprechend dem allgemeinen Grundsatz des Verursacherprinzips sollte sichergestellt sein, dass Bereiche für privaten Wirtschaftsverkehr nur dann im öffentlichen Straßenland Berücksichtigung finden, wenn sichergestellt ist, dass diese privaten Belange nicht (technisch begründet) auf dem privaten Grundstück abgebildet werden können

Die in § 60 (5) Nr. 3 geforderte Bündelung des Lieferverkehrs erscheint bei der Vielzahl der am Markt tätigen Lieferdienste bezogen auf private Empfänger kaum umsetzbar.

§ 61 Aufgaben und Zuständigkeiten in Bezug auf den Wirtschaftsverkehr

Die in § 61 (4) vorgesehene Reduzierung der Direktlieferung an die Haushalte erscheint schwer durchsetzbar. Es stellt sich die Frage, wer zentrale Packstationen anbieterneutral betreiben soll, da es bisher nur die Packstationen von DHL und Amazon gibt und wie eine Direktlieferung zum Kunden unterbunden werden soll, die im Übrigen gerade für mobilitätseingeschränkte Personen unverzichtbar ist.

Es wird angeregt, zu prüfen, ob sich aus der Ausgestaltung von Themenfeld D „Runder Tisch Wirtschaftsverkehr“ eine Schnittstelle ergibt zur Austauschplattform „Berliner Wirtschaftsverkehr“; z. B. indem ein Vertreter/eine Vertreterin vom Runden Tisch WiVer auf Bezirksebene an der Austauschplattform mitwirkt. Der Bezirk schafft hiermit die organisatorischen Voraussetzungen, auf bezirklicher Ebene einen Austausch zum Thema Wirtschaftsverkehr anzustoßen und zu verstetigen.

§ 62 Sicherung von Flächen zur Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs

Da mit den §§ 62 und 63 Aufgaben im nutzungsspezifischen Flächenmanagement (Flächensicherung) geschaffen werden, die eine enge Kooperation zwischen den Senatsverwaltungen mit den Bezirken implizieren, erfordert dies belastbare Arbeitsstrukturen, die in der Lage sind, eine kooperative Zusammenarbeit der involvierten Senatsverwaltungen Wirtschaft, Stadtentwicklung und Verkehr wirksam zu koordinieren. Daher wird die Bildung von entsprechenden Spiegelreferaten bei SenWEB und SenSW als zielführend erachtet.

Absatz (4): LogistikHubs, die ein Umladen von LKW/Lieferwagen auf Elektrolastenräder ermöglichen, sind so zu planen, dass eine flächendeckende Belieferung der Stadt unter Berücksichtigung von Einzugsradien je nach Bevölkerungsdichte 2,0 bis 3,0 km ermöglicht wird.

§ 63 Liefer- und Ladeverkehrsflächen:

Die Schaffung von Liefer- und Ladeverkehrsflächen im öffentlichen Straßenland wird kritisch gesehen und widerspricht dem Grundsatz der Nicht-Ausschließbarkeit von der Nutzung öffentlicher Güter.

§ 64 Stadtverträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs

Zu Absatz (1):

Die Durchführung der Ver- und Entsorgung in Nebenverkehrszeiten wird zwar grundsätzlich begrüßt, aber hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit für bestimmte Segmente des Wirtschaftsverkehrs kritisch gesehen. Insbesondere die Annahme von Waren in Nebenverkehrszeiten erfordert eine Synchronisierung/Abstimmung mit den Geschäftszeiten bzw. Arbeitszeiten der Beschäftigten. Zudem lassen TA Lärm (Techn. Anleitung zum Schutz gegen Lärm) bzw. Immissionsschutzbelange wenig Spielraum für solche zeitlichen Verlagerungsprozesse erkennen.

Zu Absatz (3):

Es wird angeregt, das „Markenzeichen“ als Auszeichnung für besonders sichere und emissionsarme Lfz. und Lieferprozesse mit den bezirklichen Überlegungen im Rahmen der Kampagne „Grüner Hirsch“ zu verknüpfen.

§ 65 Routennetz für Großraum- und Schwertransporte

Es ist zu prüfen, inwieweit die Festlegung der Haupttrouten das Themenfeld C „Organisation von Großraum- und Schwertransporten“ berührt und welche Möglichkeiten der Bezirk hat, hierauf Einfluss zu nehmen.

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

- Es bedarf einer Konkretisierung, wie die genaue Finanzierung ausgestaltet wird.

V. Abschnitt 6: Entwicklung Neuer Mobilität (§§ 67 bis 72 im Entwurf)

§ 67 Besondere Ziele Neuer Mobilität

Neue Mobilitätsangebote wie E-Scooter, Leihautos, Leihräder etc. führen unweigerlich zum Konflikt mit den im § 67 formulierten zu berücksichtigenden Ansprüchen schwächerer Verkehrsträger (z.B. zu Fuß Gehende oder Mobilitätseingeschränkte). Ein Konzept zur Minimierung des Flächenanspruchs sowie „wilder“ Inanspruchnahme durch Leihgeräte wäre daher wünschenswert.

Ein Konzessionsvertrag über die Bereitstellung privater Leihgeräte wird als Lösung angeregt.

§ 68 Öffentliche Plattform für verkehrsrelevante Daten

Die Schaffung einer Öffentlichen Plattform für verkehrsrelevante Daten wird begrüßt. Allerdings bleibt eher vage um welche konkreten Daten es sich dabei handelt und welche insbesondere durch die Bezirksämter zur Verfügung gestellt werden könnten. Die Datenbereitstellung durch die Bezirke, setzt bei diesen ebenfalls eine zusätzliche technische, organisatorische, personelle und finanzielle Ausstattung voraus, die es durch die zuständigen Senatsverwaltungen zu schaffen gilt. Diesbezüglich gehen aus dem Papier keine Angaben hervor.

Es erscheint im Kontext der vorliegenden Open Data Verordnung einerseits und zum Transparenzgesetz andererseits dringenden Abstimmungsbedarf zu geben. Hier wird zurzeit in drei unterschiedlichen Rechtsnormen jeweils der gleiche Sachverhalt geregelt, allerdings mit Unterschieden im Detail.

Es wird angeregt, die drei Plattformen entsprechend zu einer zu bündeln.

§ 70 Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs

Die Formulierungen beziehen sich bisher nur auf Steuerungsmechanismen und einschränkende Maßnahmen. Es fehlen die Förderungen anderer Mobilitätsformen. Diese müssen aber gleichrangig und gleichzeitig mit einschränkenden und steuernden Maßnahmen als positive Alternativen erfolgen. Angeregt werden z.B.:

- Förderung von Maßnahmen, die zur Ausweitung von Sharing-Modellen verschiedener Verkehrsträger (Fahrrad, Roller, Auto) beitragen können.
- Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur für Elektromobilität.
- Förderung von Quartiersgaragen als Alternative zur Nutzung von Flächen im Straßenland.

§ 71 Nachhaltiges Parkraummanagement

Die hier festgelegte Mittelbindung auf Senatsebene für den ÖPNV wird kritisch gesehen, da die Ausweitung der PR-Zonen erhebliche Investitionen erfordert, die allein aus den Einnahmen der Bewirtschaftung nur schleppend geleistet werden können. Eine Unterstützung von Bezirken, die noch keine eigenen Einnahmen aus der PRB erzielen über die Senatsverwaltung ist ein wesentlicher Anreiz für die Ausweitung der Flächen.

Die bisherige Aufteilung der Einnahmen und Ausgaben bei der Durchführung der Parkraumbewirtschaftung ist im bisherigen Verhältnis zwischen Hauptverwaltung und den Bezirksverwaltungen fortzuführen.

Angesichts der heute bereits erkennbaren Folgen im öffentlichen Raum in der Umgebung z. B. von größeren Wohnungsbauvorhaben, wird eine weitere Beschränkung privater Stellflächen für nicht verantwortlich gehalten.

Es wäre zu erwarten, dass alle die Vielzahl der komplexen Themen und Umsetzungsschwierigkeiten zum Parkraummanagement in einem gesonderten Fachplan „Parken“ behandelt werden, und das Mobilitätsgesetz den dazu notwendigen Rahmen liefert.

VI. Änderung Berliner Straßengesetz Artikel 2:

Änderung § 4:

„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.“ Die Formulierungen zur Teileinziehung sind sehr weitgehend hinsichtlich der Einschränkung einer bestimmten Verkehrsart. Insbesondere die Möglichkeit der Teileinziehung gesamter Gebiete für den MIV ist kritisch zu sehen.

Änderung § 11:

„(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.“

Bei der Errichtung von Anlagen für Mobilitätsangebote ist der Ausschluss von Nutzenden, durch die Diskriminierungsfreiheit, gewährleistet. Es sollte klarer dargestellt werden, wie das Argument „diskriminierungsfrei“ ausgestaltet werden soll. Wenn die genehmigende Behörde Sondernutzungen für Mobilitätsangebote schaffen soll, dann sind hierfür entsprechende Leitfäden durch die Hauptverwaltung zur Verfügung zu stellen, die die Rahmenbedingungen für die Auflagen der Sondernutzung aufzeigen. Darin ist in erster Linie festzuhalten, wie die Verkehrssicherungspflicht durch gewerbliche Nutzer gewährleistet wird, wie die Schnittstellen zum öffentlichen Straßenland zu gestalten sind und wie mit Missbrauch der Anlagen zu verfahren ist.

Änderung § 27:

„Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 eingefügt:

„(3) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung die Bedingungen für die Erteilung einer Sondernutzung 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.“

An dieser Stelle muss die Hauptverwaltung den Rahmen für die Erteilung von Sondernutzungen festlegen. Die Bezirke, als genehmigende Behörden, werden regelmäßig überbelastet, wenn für unterschiedliche Standorte unterschiedliche Anbieter Sondernutzer sind.

Statt "die Bedingungen für die Erteilung einer Sondernutzung" soll es heißen "die Bedingungen für die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis" oder "die Bedingungen für die Erlaubnis einer Sondernutzung".

Im Zuge der Änderungen im Fußverkehrsteil und in Kenntnis der Abstimmung im Berliner Abgeordnetenhaus, wonach in § 55 Abs. 4 MobG sogenannte Doppelquerungen verankert werden, wird angeregt, § 7 Abs. 3 Satz 2 BerlStrG zu streichen, da diese Regelung hierzu im Widerspruch steht. Der Widerspruch besteht hinsichtlich der Höhe der Bordsenkungen (§ 7 Abs. 3 Satz 2 BerlStrG: 3 cm Bordsenkung / § 55 Abs. 4 MobG und Begründung Doppelquerungen mit 0 und 6 cm).

Bei der Abwägung von Entscheidungen spielen Leistungsfähigkeitsberechnungen von Verkehrsanlagen eine wesentliche Rolle, wenn Fahrstreifen zugunsten des Umweltverbundes in Busspuren oder geschützte Radfahrstreifen umgewandelt werden sollen. Künftig sollen diese „fahrzeugbezogenen“ Kapazitäten gemäß dem Willen der Sen-VVK (vgl. § 20 Abs. MobG) durch personenorientierte Berechnungsmodelle abgelöst

werden. Allerdings existiert dieses neue Berechnungsmodell für das Berliner Straßengesetz noch nicht.

VII. Weitere Anmerkungen

Anpassungserfordernis AZG:

Es wird angeregt, dass im Zuge dieses Artikelgesetzes das Allgemeines Zuständigkeitsgesetz (AZG) für Radschnellverbindungen und Fahrradparkhäuser dahingehend angepasst wird, dass die Zuständigkeit bei der Senatsverwaltung gebündelt wird. Damit könnten dann wichtige modale Übergabepunkte vom Fuß- und dem öffentlichen Verkehr zum Radverkehr im Land Berlin einheitlich geplant und entwickelt werden.

Das AZG, bzw. der ZustKat AZG sollte dahingehend ergänzt werden, dass die Zuständigkeit für die Planung, den Bau und den Betrieb von Fahrradparkhäusern unter Nr. 10 aufgenommen wird.

Begründung:

Basierend auf den Beschlussempfehlungen der Ausschüsse GesSozInt und StadtWohnUmVerkEnBe hat der Ausschuss für Finanzen, Personal und Wirtschaft in seiner 40. Sitzung am 05.03.2021 die Vorlage beraten und den o.g. Beschluss gefasst.“

Hierzu nimmt der Senat, wie aus den beiliegenden Austauschseiten und den nachfolgenden Erläuterungen ersichtlich ist, wie folgt Stellung:

„Zu I. Schutz von Menschen mit Behinderung

Zu 1)

Der Abschnitt Wirtschaftsverkehr zielt auf die Förderung der Stadtverträglichkeit des Wirtschaftsverkehrs bei gleichzeitiger Sicherung seiner Funktionsfähigkeit ab. Der Wirtschaftsverkehr ist dabei nicht auf ein bestimmtes Verkehrsmittel beschränkt, sondern wird regelmäßig über verschiedene Verkehrsmittel abgewickelt, für die die Zielvorgaben aus §§ 1 Absatz 1, 3 Nummer 3 und 4 Absatz 2 MobG gelten.

In der Begründung zu § 60 wurde zudem ein Verweis auf die Vorgaben zur Beteiligung von Menschen mit Behinderung ergänzt: Das Gesetz sieht vor, dass bei Erstellung und Umsetzung des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzepts die Öffentlichkeit in geeigneter Weise zu beteiligen und insbesondere darauf zu achten ist, dass die Interessen aller in Berlin lebenden Menschen, unabhängig von persönlichen Mobilitätsbeeinträchtigungen, eingebracht und berücksichtigt werden (§ 19 Absätze 1 und 2 MobG).

Zu 2)

Die Einschätzung des Rats der Bürgermeister, dass eine ausreichende Beteiligung von Menschen mit Behinderung und ihren Interessenvertretungen im vorliegenden Entwurf fehlt, wird nicht geteilt. Zur Beteiligung im Wirtschaftsverkehr siehe obigen Hinweis auf § 19 MobG.

Darüber hinaus enthält der Abschnitt „Neue Mobilität“ in § 67 Absatz 4 die Vorgabe, bei der Umsetzung von Maßnahmen des Abschnitts insbesondere die Belange von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu berücksichtigen. Dies umfasst auch die Förderung von innovativen Mobilitäts- und Logistikangeboten (§ 69): Nur durch eine Einbeziehung von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen in die Modellprojekte können Innovationen einen Beitrag dazu leisten, Verbesserungen in Bezug auf die alltägliche Mobilität von Menschen mit Behinderungen zu erreichen. Die Begründung zu § 67 Absatz 4 wurde zudem durch einen Verweis auf die bereits bestehenden Zielvorgaben des Gesetzes (s.o.) ergänzt.

Zu 3)

Auch für § 70 gilt der vor die Klammer gezogene § 67 Absatz 4.

Zu den sonstigen Vorabanmerkungen

Die Stellungnahmen der AG Menschen mit Behinderungen – Verkehr sowie der Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderungen wurden bewertet und dort, wo dies sowohl inhaltlich als auch rechtlich sinnvoll war, in die Vorlage aufgenommen. Die AG Menschen mit Behinderungen – Verkehr sowie die Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung wurden darüber hinaus in der Vorlage als angehörte Fachkreise und Verbände ergänzt.

Durch die Begriffsbestimmung in § 2 Absatz 5 MobG ist bereits sichergestellt, dass auch Menschen mit Sinneseinschränkungen unter die Formulierung „Menschen mit Mobilitätseinschränkungen“ gefasst werden.

Zu II. Personal & Finanzierung

Zu den Vorabanmerkungen:

In der Vorlage wird unter „Gesamtkosten“ der Personalbedarf mit „mindestens [...] 24 Vollzeitäquivalente in den Bezirken“ beziffert. Der genaue Bedarf für die Umsetzung der Abschnitte „Wirtschaftsverkehr“ und „Neue Mobilität“ kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend beziffert werden, weil dieser von den im nächsten Schritt zu erstellenden konzeptionellen Arbeiten abhängt (z.B. Verkehrsflächensicherungskonzept). Die in der Vorlage geschätzten Ressourcenbedarfe stellen somit erste Planungsüberlegungen dar, die nach Vorliegen der konzeptionellen Arbeiten und unter Berücksichtigung vorhandener Personal- und Sachmittelressourcen zu konkretisieren sind.

Ob und ggf. in welcher Form die Bezirke von der Hauptverwaltung bei der Personalgewinnung unterstützt werden können, sollte in Abstimmung mit der Innen- sowie der Finanzverwaltung geprüft werden.

Zu §§ 63 und 70

Diese Bedarfe sind in der Vorlage bereits aufgeführt (s. Anlage III).

Zu § 68

Die Umsetzung der öffentlichen Plattform für verkehrsrelevante Daten obliegt schwerpunktmäßig der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung. Bei der Einrichtung der Plattform soll durch entsprechende Schnittstellen mit bestehenden Plattformen und Systemen eine Übertragung von Daten mit minimalen Arbeitsaufwand ermöglicht werden.

Zu § 71

Anlage III der Vorlage wurde entsprechend ergänzt.

Zu den weiteren Anmerkungen:

- Die betreffende Formulierung in der Begründung zu § 71 Absatz 4 stellt lediglich eine Zustandsbeschreibung dar. Zur Klarstellung wurde die Begründung entsprechend angepasst.
- Dies wird bereits in der Begründung zu § 71 Absatz 4 klargestellt, wonach die im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung anfallenden Einnahmen der Bezirke prioritär zur Deckung aller bezirklichen Kosten im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung genutzt werden sollen.

Zu III. Außenbezirke vs. Innenstadtbezirke

- 1) Das Mobilitätsgesetz formuliert die klare Zielvorgabe, in allen Teilen Berlins gleichwertige Mobilitätsmöglichkeiten zu gewährleisten (vgl. §§ 1 Absatz 1, 3 Nummer 2, 4 Absatz 1 MobG). Diese Vorgaben sind selbstverständlich auch bei der Umsetzung des Abschnitts „Neue Mobilität“ zu berücksichtigen, s. die Begründung zu § 70: „Bei der Reduzierung des [motorisierten Individualverkehrs] sollen die Anbindung an den ÖPNV sowie zu Versorgungseinrichtungen berücksichtigt werden.“
- 2) Die flächendeckende Versorgung mit Infrastrukturen für neue Mobilitäts- und Logistikangebote soll künftig über entsprechende Auflagen zu straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnissen gewährleistet werden. Entsprechende Änderungen des Berliner Straßengesetzes sind in der Vorlage bereits enthalten (§§ 11 Absatz 4a, 27 Absatz 3 BerlStrG).
- 3) Diese Anregung wird dankend entgegengenommen.

Zu IV. Abschnitt 5: Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs (§§ 60 bis 66 im Entwurf)

Zu §§ 60 und 63 MobG

Der Bewertung, dass der Wirtschaftsverkehr, soweit möglich, im privaten Raum abzuwickeln ist, wird zugestimmt. Dies wird in der Vorlage sowohl im Abschnitt Wirtschaftsverkehr (§ 63 Absatz 4) als auch auf Zweckebene aufgegriffen (§ 1 Absatz 1). Gleichzeitig lassen sich kurzfristig nicht alle (Liefer-)Vorgänge in den privaten Raum verlagern, daher ist aus Gründen der Verkehrssicherheit u. a. eine bedarfsgerechte Einrichtung von Liefer- und Ladeverkehrsflächen erforderlich.

Zu §§ 60 Absatz 5 Nummer 3 und 61 Absatz 4 [Hinweis: Die Anmerkung zu § 61 Absatz 4 bezieht sich inhaltlich auf § 62 Absatz 4]

Die avisierte Bündelung von Lieferungen soll im Rahmen des rechtlich Möglichen und verkehrlich Sinnvollen umgesetzt werden. Da eine Unterbindung von Direktlieferungen an Kundinnen und Kunden auf landesrechtlicher Ebene aufgrund fehlender Gesetzgebungskompetenz nicht möglich ist, setzt sich das Land Berlin dort, wo dies verkehrlich sinnvoll ist, für eine entsprechende Regulierung auf Bundesebene ein.

Die Vorlage zielt auf einen Systemwechsel von der Haustürlieferung im Privatkundenbereich hin zur stärkeren Nutzung von „Pick-up“ und „Drop-off“-Lösungen. Diese möglichst anbieterneutralen Lösungen sollen künftig insbesondere über Sondernutzungsaufgaben umgesetzt werden: "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" (§ 11 Abs. 4a BerlStrG).

Zu §§ 61, 64 Absatz 3 und 65

Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung bedankt sich für die Hinweise zu Schnittstellen mit bestehenden bezirklichen Abstimmungsformaten zum Wirtschaftsverkehr. Eine Einbindung dieser Bezirksformate sollte themenspezifisch und bedarfsabhängig über die Austauschplattform „Berliner Wirtschaftsverkehr“ erfolgen.

Zu §§ 62, 63

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.

Zu § 62 Absatz 4

Diese Anregung ist zu detailliert für eine Verankerung auf Gesetzesebene. Detaillierte Vorgaben wie Einzugsradien sollen auf Ebene des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzepts verankert werden (s. Begründung zu § 62: „Wo genau es sinnhaft ist, in Quartiersnähe entsprechende Flächen vorzusehen, kann nicht pauschal festgelegt werden. Diesbezügliche Kriterien, Standards und Umsetzungspfade sind zukünftig im IVVK zu definieren.“).

Zu § 64 Absatz 1

Für Betreiberinnen und Betreiber von lärmarmen Fahrzeugen können unter Wahrung von Immissionsschutzbelangen Ausnahmegenehmigungen für Belieferungen in Tagesrandlagen erteilt werden. Zudem sind (Luft- und Lärm-) Immissionen ganzheitlich und nicht nur auf Fahrzeugflotten bezogen zu betrachten. So kann beispielsweise ein Unterstand mit entsprechenden Schallschutzvorrichtungen im Einzelfall eine Belieferung eines Supermarktes während der frühen Morgen- oder späten Abendstunden ermöglichen. Die ebenfalls erforderliche Synchronisierung mit Geschäftsabläufen erfordert zwar einen Aufwand auf Seiten der Belieferten, diesem steht jedoch einer Zeitersparnis bei der Belieferung gegenüber.

Zu § 66

Eine verbindliche Konkretisierung ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich, da die Bedarfe an Personal und Sachmitteln von den im nächsten Schritt zu erstellenden konzeptionellen Arbeiten (bspw. das Verkehrsflächensicherungskonzept) abhängen. Die in der Vorlage geschätzten Ressourcenbedarfe stellen erste Planungsüberlegungen dar, die unter Berücksichtigung vorhandener Personal- und Sachmittelressourcen zu konkretisieren sind.

Zu V. Abschnitt 6: Entwicklung Neuer Mobilität (§§ 67 bis 72 im Entwurf)

Zu § 67

Dieser Sachverhalt ist Gegenstand eines separaten Gesetzgebungsverfahrens unter Federführung der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung, das sich aktuell noch in der Mitzeichnung befindet.

Zu § 68

Welche Daten bereitgestellt werden sollen, wird in einer Rechtsverordnung spezifiziert (§ 68 Absatz 9).

Um die Ziele einer verbesserten Verkehrssteuerung, Verkehrsbeeinflussung, Planung und Angebotsentwicklung erreichen zu können, bedarf es der Bündelung verkehrsrelevanter Daten in einer eigenständigen Plattform. Bei der Planung und Umsetzung der Plattform werden Schnittstellen zu anderen landeseigenen Datenplattformen mitberücksichtigt. Die Aufwände für die Datenbereitstellung und Übertragung sollen durch entsprechende Standards und Schnittstellen zu anderen Datenbanksystemen geringgehalten werden.

Zu § 70

Die Förderung nachhaltiger und stadtverträglicher Mobilitätsformen erfolgt insbesondere durch die Angebotsverbesserungen im Umweltverbund in den Abschnitten 2 bis 4 des Mobilitätsgesetzes. Diese werden durch Maßnahmen des Abschnitts „Neue Mobilität“ ergänzt, wie die Einrichtung einer öffentlichen Plattform für verkehrsrelevante Daten (§ 68) oder die Schaffung von innovationsfördernden Rahmenbedingungen (§ 69), sowie die Änderungen des Berliner Straßengesetzes, die eine Umverteilung des Straßenraums zu Gunsten des Umweltverbundes erleichtern sollen (§§ 4 Absatz 1, 11 Absatz 4a BerlStrG).

- Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung bereitet aktuell ein verkehrliches Anforderungs- und Evaluationskonzept, einschließlich eines Dialogverfahrens mit den gewerblichen Anbieterinnen und Anbietern von Mietflottenangeboten vor. Darin soll u.a. herausgearbeitet werden, unter welchen Voraussetzungen sich Mietflottenangebote positiv auf die Verkehrswende und eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs auswirken.
- Für die Verbesserung der Infrastruktur für Elektromobilität bestehen bereits untergesetzliche Maßnahmen und Ausbaupfade.
- Die Nutzung von Quartiersgaragen wird sowohl über die Vorgaben für Mobilitätskonzepte (§ 70 Absatz 2), als auch die noch zu konkretisierenden Vorgaben für private Stellplätze (§ 71 Absatz 3) gefördert. Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung hat mit der für Stadtentwicklung und Wohnen zuständigen Senatsverwaltung zudem einen Leitfaden für Quartiersgaragen entwickelt.

Zu § 71

- Die Mittelbindung für den ÖPNV betrifft Überschüsse aus der Parkraumbewirtschaftung. Hiervon nicht betroffen sind Mittel, die als Rücklagen für die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in einem Bezirk benötigt werden. Da Anschubfinanzierungen über die Verkehrsverwaltung nicht langfristig gesichert werden können und zudem mit einem hohen Verwaltungsaufwand verbunden sind, soll es zukünftig möglich sein, über Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung auch Rücklagen für die Einführung neuer Zonen zu bilden (s. Begründung zu § 71 Absatz 4). Bezirke, die noch keine eigenen Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung erzielen, können durch Anschubfinanzierungen unterstützt werden, die durch zukünftige Einnahmen refinanziert werden.
- Die Vorlage zielt nicht auf eine Änderung der bisherigen Einnahmenaufteilung zwischen den Bezirken und der Hauptverwaltung ab.
- Die Befürchtung, dass die Beschränkung privater Stellplatzflächen insbesondere bei größeren Wohnungsbauvorhaben, zu einer Belastung des öffentlichen Raums führt, wird in der Vorlage bereits adressiert. Denn bei der Festlegung der Anzahl der Stellplätze sind Gründe der stadtverträglichen Flächennutzung, des Umweltschutzes, der straßenverkehrlichen Belange sowie die Erschließungsqualität durch den ÖPNV zu berücksichtigen (§ 71 Absatz 3). Die noch in einer Rechtsverordnung zu konkretisierenden Vorgaben für private Stellplätze werden somit keinen pauschalen Ansatz verfolgen, sondern die lokalen Gegebenheiten berücksichtigen.
- Die Vorlage schafft einen gesetzlichen Rahmen für die Vielzahl der Maßnahmen zum nachhaltigen Parkraummanagement. Die zusätzliche Erstellung eines Fachplans „Parken“ ist aus Sicht der Verkehrsverwaltung daher nicht erforderlich. Im nächsten Schritt soll unmittelbar die Umsetzung der Maßnahmen vorangetrieben werden.

Zu VI. Änderung Berliner Straßengesetz Artikel 2:

Zu § 4

Die (Teil-) Einziehung einer öffentlichen Straße steht stets unter der Voraussetzung, dass die Straße (oder ein Teil davon) für den öffentlichen Verkehr nicht mehr benötigt wird (vgl. § 4 Absatz 1 Satz 1 BerlStrG).

Zu § 7 Absatz 3 Satz 2

Der Hinweis wurde entsprechend umgesetzt.

Zu §§ 11, 27

Die Bedingungen für die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis werden in einer Rechtsverordnung festgelegt (§ 27 Absatz 3). Dazu zählen auch Vorgaben in Bezug auf einen diskriminierungsfreien und allgemeinen Zugang. Die Verkehrsverwaltung wird in einem weiteren Schritt prüfen, ob es zusätzlich zu der Rechtsverordnung eines Leitfadens bedarf.

Der redaktionelle Hinweis wurde entsprechend umgesetzt.

Zum Berechnungsmodell

Aus diesem Grund soll ein personenorientiertes Berechnungsmodell durch die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung entwickelt und im Rahmen eines Modellprojektes erprobt und begleitet werden (§ 20 Absatz 7).

Zu VII. Weitere Anmerkungen

Zum Anpassungserfordernis AZG

Eine entsprechende Änderung des Gesetzes über die Zuständigkeiten in der Allgemeinen Berliner Verwaltung wurde in die Vorlage aufgenommen.“

B. Rechtsgrundlage

Artikel 59 Absatz 2 der Verfassung von Berlin.

C. Kostenauswirkungen auf Privathaushalte und/oder Wirtschaftsunternehmen

Durch das Gesetz entstehen unmittelbar keine Kosten für Privathaushalte und Wirtschaftsunternehmen. Von seinen Vorgaben direkt betroffen ist nur die öffentliche Hand. Eventuelle Kostenauswirkungen können sich gegebenenfalls aus den entsprechenden Planwerken ergeben und werden in der entsprechenden Vorlage genau betrachtet. Durch das Gesetz entstehende wirtschaftliche Auswirkungen im weiteren Sinne (Beschäftigungsimpulse, Preiswirkungen) lassen sich aber derzeit nicht beziffern. Volkswirtschaftliche Kosten für Umwelt- und Gesundheitsschäden können gemindert werden.

D. Gesamtkosten

Die Gesamtkosten können zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend benannt werden, weil die Ausgestaltung des Gesetzes über die entsprechenden konzeptionellen Arbeiten (bspw. das Verkehrsflächensicherungskonzept oder den Aufbau einer öffentlichen Plattform für verkehrsrelevante Daten) und Ausführungsvorschriften erfolgt. Eine vorläufige Schätzung der zur Erfüllung des Gesetzes notwendige Personal- und Sachmittel ist im Anhang zu diesem Dokument zu finden. Für die Umsetzung werden weitere Personal- und Sachmittel auch bei der Senatsverwaltung für Inneres und Sport, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen und den Baulastträgern (in der Regel den Bezirken) benötigt, über deren Umfang vor der Erarbeitung der konzeptionellen Arbeiten noch keine verbindlichen Aussagen getroffen werden können. Bei den dargestellten Ressourcenbedarfen handelt es sich um erste Planungsüberlegungen, die unter Berücksichtigung vorhandener Personal- und Sachmittelressourcen zu konkretisieren sind. Über die weitere Umsetzung ist mit dem Doppelhaushalt 2022/2023 unter Berücksichtigung der insgesamt bestehenden Rahmenbedingungen zu entscheiden.

E. Auswirkungen auf die Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg

Das Gesetz berührt keine unmittelbaren Angelegenheiten des Landes Brandenburg.

F. Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung

- a) Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben:
- b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen:

Zu a) Bezogen auf die Auswirkung auf Einnahmen und Ausgaben des Landes Berlins durch die Vorgaben des Energiewendegesetzes gelten die Ausführungen unter D.

Zu b) Durch die im Gesetz beschriebenen Aufgaben entsteht teilweise zusätzlicher Personalbedarf. Hier gelten die Ausführungen zu D.

G. Flächenmäßige Auswirkungen

Durch das Inkrafttreten des Gesetzes entstehen unmittelbar noch keine flächenmäßigen Auswirkungen. Auswirkungen auf Flächen werden auf grobmaßstäblicher Ebene durch die Erarbeitung von nachgelagerten Regelwerken, wie zum Beispiel des Verkehrsflächensicherungskonzepts und parzellenscharf durch die Vorhabenplanung selbst ermittelt.

H. Auswirkungen auf die Umwelt

Durch das Inkrafttreten des Gesetzes entstehen unmittelbar noch keine Auswirkungen auf die Umwelt. Eine zukunftsfähige und auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds orientierte Mobilitätsgewährleistung leistet einen Beitrag zur Minderung von CO₂-Emissionen sowie von Schadstoffemissionen und kann deutliche umweltentlastende Wirkungen entfalten.

Berlin, den 8. April 2021

Der Senat von Berlin

Michael Müller

Regierender Bürgermeister

R. Günther

Senatorin für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

I Gegenüberstellung der Gesetzestexte

Berliner Mobilitätsgesetz alte Fassung	Neue Fassung
§ 1 Zweck des Gesetzes	§ 1 Zweck des Gesetzes
<p>(1) Zweck dieses Gesetzes ist die Bewahrung und Weiterentwicklung eines auf die Mobilitätsbedürfnisse in Stadt und Umland ausgerichteten und dabei stadt-, umwelt-, sozial- sowie klimaverträglich ausgestalteten, sicheren, barrierefreien Verkehrssystems als Beitrag zur individuellen Lebensgestaltung und zur inklusiven Lebensraumgestaltung sowie als unverzichtbarer Bestandteil einer funktionierenden zukunftsfähigen Metropolregion. Zweck des Gesetzes ist zudem die Gewährleistung gleichwertiger Mobilitätsmöglichkeiten in allen Teilen Berlins. Damit soll für alle Personen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben abgesichert werden.</p>	<p>(1) Zweck dieses Gesetzes ist die Bewahrung und Weiterentwicklung eines auf die Mobilitätsbedürfnisse in Stadt und Umland ausgerichteten und dabei stadt-, umwelt-, sozial- sowie klimaverträglich ausgestalteten, sicheren, barrierefreien Verkehrssystems als Beitrag zur individuellen Lebensgestaltung und zur inklusiven Lebensraumgestaltung sowie als unverzichtbarer Bestandteil einer funktionierenden zukunftsfähigen Metropolregion. <u>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.</u> Zweck des Gesetzes ist zudem die Gewährleistung gleichwertiger Mobilitätsmöglichkeiten in allen Teilen Berlins. Damit soll für alle Personen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben abgesichert werden.</p>
§ 2 Begriffsbestimmungen	§ 2 Begriffsbestimmungen
	<p>(18) 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.</p>
§ 4 Menschen- und stadtgerechter Verkehr	§ 4 Menschen- und stadtgerechter Verkehr

Berliner Mobilitätsgesetz alte Fassung	Neue Fassung
(4) Bei der Umgestaltung vorhandener Verkehrsinfrastruktur soll neben ihrer funktionalen die soziale, stadtkulturelle, architektonische, denkmalpflegerische, historische oder klimawirksame Bedeutsamkeit berücksichtigt werden.	(4) Bei der Umgestaltung vorhandener Verkehrsinfrastruktur soll neben ihrer funktionalen die soziale, stadtkulturelle, architektonische, denkmalpflegerische, historische oder <u>umwelt- und klimawirksame</u> Bedeutsamkeit berücksichtigt werden.
§ 6 Stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr	§ 6 Stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr
(3) Strecken und Infrastrukturen für Groß- und Schwerlasttransporte sollen gemäß der Aufkommensschwerpunkte und der erforderlichen Routen vorgehalten werden. Großraum- und Schwerlastverkehr ist dabei stadtverträglich abzuwickeln. Bei der Ansiedlung von Industrieproduktion ist die Realisierbarkeit einer Schienen- oder Wasserstraßenanbindung zu prüfen. Die Prüfung umfasst die Umweltverträglichkeit der verschiedenen Anbindungsalternativen.	(3) Strecken und Infrastrukturen für Großraum- und Schwerlasttransporte sollen gemäß der Aufkommensschwerpunkte und der erforderlichen Routen vorgehalten werden. Großraum- und Schwerlastverkehr <u>transporte sind</u> dabei stadtverträglich abzuwickeln. Bei der Ansiedlung von Industrieproduktion ist die Realisierbarkeit einer Schienen- oder Wasserstraßenanbindung zu prüfen. Die Prüfung umfasst die Umweltverträglichkeit der verschiedenen Anbindungsalternativen.
§ 7 Förderung der Stadtentwicklung	§ 7 Förderung der Stadtentwicklung
(2) Mobilitätsangebote und Verkehrsinfrastruktur sollen im Einklang mit den Erfordernissen der nachhaltigen Stadtentwicklung gestaltet werden. Dabei sind folgende Aspekte besonders zu berücksichtigen: [...] 3. Bei Erweiterung und Neubau von Quartieren ist mit dem Ziel einer lebenswerten, verkehrssicheren, klimaneutralen Stadt die vorrangige Erschließung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu sichern.	(2) Mobilitätsangebote und Verkehrsinfrastruktur sollen im Einklang mit den Erfordernissen der nachhaltigen Stadtentwicklung gestaltet werden. Dabei sind folgende Aspekte besonders zu berücksichtigen: [...] 3. Bei Erweiterung und Neubau von Quartieren ist mit dem Ziel einer lebenswerten, verkehrssicheren, klimaneutralen Stadt die vorrangige Erschließung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu sichern, <u>um den motorisierten Individualverkehr weitgehend zu reduzieren.</u>
§ 9 Minimierung von Gesundheitsbeeinträchtigungen	§ 9 Minimierung von Gesundheitsbeeinträchtigungen
Verkehrsbedingte Gesundheitsbeeinträchtigungen sollen vermieden werden. Dieses betrifft insbesondere Luftschadstoff- und Lärmbelastungen.	Verkehrsbedingte Gesundheitsbeeinträchtigungen sollen vermieden werden. Dieses betrifft insbesondere Luftschadstoff- und Lärmbelastungen. <u>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.</u>

Berliner Mobilitätsgesetz alte Fassung	Neue Fassung
§ 20 Umsetzung der Ziele und Planwerke durch Verwaltungshandeln	§ 20 Umsetzung der Ziele und Planwerke durch Verwaltungshandeln
	(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.
(7) – (11)	(8) – (12)
	Abschnitt 5: Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs (§§ 60-66)
	Für die Inhalte des neuen Abschnitts 5, siehe Vorlage an das AGH oben
	Abschnitt 6: Entwicklung Neuer Mobilität (§§ 67-72)
	Für die Inhalte des neuen Abschnitts 6, siehe Vorlage an das AHG oben
Abschnitt 4 Übergangsbestimmungen § 50 Übergangsbestimmungen	Abschnitt 6 Übergangsbestimmungen § 73 Übergangsbestimmungen
(1) 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. (2) Dieses Gesetz soll ein Jahr nach seinem Inkrafttreten um Abschnitte zum Fußverkehr“ und zur „intelligenten Mobilität“ ergänzt werden. Dabei soll auch der Wirtschaftsverkehr vertieft geregelt werden. Bei der Erarbeitung des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzeptes ist zu prüfen, ob auch für den Wirtschaftsverkehr ein eigener Abschnitt vorzusehen ist, weil ein über die jetzt schon vorhandenen Regelungen hinausgehender Bedarf nach umfassender gesetzlicher Verankerung besteht.	(2) Dieses Gesetz soll ein Jahr nach seinem Inkrafttreten um Abschnitte zum Fußverkehr“ und zur „intelligenten Mobilität“ ergänzt werden. Dabei soll auch der Wirtschaftsverkehr vertieft geregelt werden. Bei der Erarbeitung des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzeptes ist zu prüfen, ob auch für den Wirtschaftsverkehr ein eigener Abschnitt vorzusehen ist, weil ein über die jetzt schon vorhandenen Regelungen hinausgehender Bedarf nach umfassender gesetzlicher Verankerung besteht.

Berliner Straßengesetz alte Fassung	Neue Fassung
§ 1 Geltungsbereich	§ 1 Geltungsbereich und Zweck

Berliner Straßengesetz alte Fassung	Neue Fassung
Das Gesetz regelt die Rechtsverhältnisse der öffentlichen Straßen. Für Bundesfernstraßen und für Privatstraßen gilt es nur, soweit dies im Folgenden ausdrücklich bestimmt ist.	(1) Das Gesetz regelt 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
§ 4 Einziehung, Teileinziehung	§ 4 Einziehung, Teileinziehung
(1) Wird eine öffentliche Straße für den öffentlichen Verkehr nicht mehr benötigt, so kann sie eingezogen werden. Parkhäuser können auch zum Zwecke der privaten Bewirtschaftung eingezogen werden, soweit der überwiegende Teil des betroffenen Parkraums für die Allgemeinheit zugänglich bleibt. Die Teileinziehung einer Straße ist zulässig, wenn nachträglich Beschränkungen auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls festgelegt werden sollen. Von der Möglichkeit der Teileinziehung soll insbesondere dann Gebrauch gemacht werden, wenn zur Realisierung von Maßnahmen der Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung bestimmte Verkehrsarten auf Dauer von dem durch die Widmung der Verkehrsfläche festgelegten verkehrsüblichen Gemeingebrauch ausgeschlossen werden sollen.	(1) Wird eine öffentliche Straße für den öffentlichen Verkehr nicht mehr benötigt, so kann sie eingezogen werden. Parkhäuser können auch zum Zwecke der privaten Bewirtschaftung eingezogen werden, soweit der überwiegende Teil des betroffenen Parkraums für die Allgemeinheit zugänglich bleibt. Die Teileinziehung einer Straße ist zulässig, wenn nachträglich Beschränkungen auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise aus <u>überwiegenden Gründen 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.</u> Von der Möglichkeit der Teileinziehung soll insbesondere dann Gebrauch gemacht werden, wenn zur Realisierung von Maßnahmen der Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung bestimmte Verkehrsarten auf Dauer von dem durch die Widmung der Verkehrsfläche festgelegten verkehrsüblichen Gemeingebrauch ausgeschlossen werden sollen.
(2) Vor der Einziehung oder Teileinziehung ist die Straßenverkehrsbehörde zu hören. Die Absicht, die Straße einzuziehen oder teileinzuziehen, ist mindestens einen Monat vorher im Amtsblatt für Berlin bekannt zu machen, um Gelegenheit zu Einwendungen	(2) Vor der Einziehung oder Teileinziehung ist die Straßenverkehrsbehörde zu hören. Die Absicht, die Straße einzuziehen oder teileinzuziehen, ist mindestens einen Monat vorher im Amtsblatt für Berlin bekannt zu machen, um Gelegenheit zu Einwendungen

Berliner Straßengesetz alte Fassung	Neue Fassung
zu geben. Von der Bekanntmachung kann abgesehen werden, wenn die zur Einziehung oder Teileinziehung vorgesehenen Flächen in den in einem Planfeststellungsverfahren ausgelegten Plänen als solche kenntlich gemacht worden sind.	zu geben. Von der Bekanntmachung kann abgesehen werden, wenn die zur Einziehung oder Teileinziehung vorgesehenen Flächen in den in einem Planfeststellungsverfahren ausgelegten Plänen als solche kenntlich gemacht worden sind. <u>Teileinziehungen können auch gebietsweise beantragt, geprüft und ausgewiesen werden.</u>
§ 7 Straßenbaulast	§ 7 Straßenbaulast
(2) Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung der öffentlichen Straßen zusammenhängenden Aufgaben, auch die Bestimmung der Art, des Umfangs und des Zeitpunkts der Herstellung. Die öffentlichen Straßen sind im Rahmen der Leistungsfähigkeit des Trägers der Straßenbaulast so zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern, zu verbessern oder zu ändern, dass sie dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügen. Dabei sind auch die Funktion der Straße als Aufenthaltsort, das Stadtbild und die Belange des Denkmal- und Umweltschutzes, der im Straßenverkehr besonders gefährdeten Personen sowie von Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen. Der Träger der Straßenbaulast hat im Falle eines nicht verkehrssicheren Zustands der Straße zu veranlassen, dass bis zur Wiederherstellung des verkehrssicheren Zustands durch Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen eine Gefährdung der Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Er hat ferner für eine alsbaldige Wiederherstellung des verkehrssicheren Zustands der Straße zu sorgen.	(2) Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung der öffentlichen Straßen zusammenhängenden Aufgaben, auch die Bestimmung der Art, des Umfangs und des Zeitpunkts der Herstellung. Die öffentlichen Straßen sind im Rahmen der Leistungsfähigkeit des Trägers der Straßenbaulast so zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern, zu verbessern oder zu ändern, dass sie dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügen. Dabei sind auch die Funktion der Straße als Aufenthaltsort, das <u>öffentliche Interesse an einer gemeinwohlerträglichen Verkehrsentwicklung</u> , das Stadtbild und die Belange des Denkmal- und Umweltschutzes, der im Straßenverkehr besonders gefährdeten Personen sowie von Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen. Der Träger der Straßenbaulast hat im Falle eines nicht verkehrssicheren Zustands der Straße zu veranlassen, dass bis zur Wiederherstellung des verkehrssicheren Zustands durch Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen eine Gefährdung der Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Er hat ferner für eine alsbaldige Wiederherstellung des verkehrssicheren Zustands der Straße zu sorgen.
(3) Die Träger der Straßenbaulast gewährleisten im Rahmen des Absatzes 2 Satz 2, dass kontrastreiche und taktil wahrnehmbare Orientierungshilfen in den Gehwegbelag eingebaut werden. An den Straßenkreuzungen, Straßeneinmündungen und sonstigen für den Fußgängerverkehr bestimmten Übergangsstellen soll die Auftrittshöhe in der Regel 3 Zentimeter betragen.	(3) Die Träger der Straßenbaulast gewährleisten im Rahmen des Absatzes 2 Satz 2, dass kontrastreiche und taktil wahrnehmbare Orientierungshilfen in den Gehwegbelag eingebaut werden. An den Straßenkreuzungen, Straßeneinmündungen und sonstigen für den Fußgängerverkehr bestimmten Übergangsstellen soll die Auftrittshöhe in <u>der Regel 3 Zentimeter betragen.</u>
§ 11 Sondernutzung	§ 11 Sondernutzung
	(4a) Die Erlaubnis für die Errichtung und den Betrieb von Anlagen für Transport-, Logistik- und Mobilitätsangebote auf öffentli-

Berliner Straßengesetz alte Fassung	Neue Fassung
	chen 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.
§ 27 Rechtsverordnungen und Verwaltungsvorschriften	§ 27 Rechtsverordnungen und Verwaltungsvorschriften
	(3) Die für das Verkehrswesen 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.
(3)	(4)

AZG Anlage ZustKat AZG alte Fassung	Neue Fassung
Nummer 10 Absatz 3	Nummer 10 Absatz 3
Bundesautobahnen; Bundesstraßen außerhalb der Ortsdurchfahrten ohne Unterhaltung des Begleitgrüns.	Planung und Bau von Radschnellverbindungen sowie Unterhaltung von selbstständigen Radschnellverbindungen, die zu öffentlichen Straßen nach dem Berliner Straßengesetz oder zu Wegen in öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen nach dem Grünanlagen-gesetz gehören, sowie Planung, Bau und Unterhaltung von baulichen Fahrradabstellanlagen an Stationen des öffentlichen Personennahverkehrs, die einen Einzelstandssicherheitsnachweis erfordern.
Nummer 10 Absatz 15	Nummer 10 Absatz 15
Planung und Bau von übergeordneten, insbesondere touristischen oder dem überbezirklichen Verkehr dienenden selbstständigen Geh- und Radwegen oder Radschnellverbindungen.	Planung und Bau von übergeordneten, insbesondere touristischen oder dem überbezirklichen Verkehr dienenden selbstständigen Geh- und Radwegen oder Radschnellverbindungen.

II Wortlaut der zitierten Rechtsvorschriften

§ 10 Nr. 3 GO Sen; § 21 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 a GGO II

§10 Nr. 3 GO Sen Zuständigkeit des Senats

Der Senat berät und beschließt insbesondere über

3. die Einbringung von Gesetzentwürfen beim Abgeordnetenhaus (Artikel 59 Abs. 2 VvB) und die Einbringung von Gesetzes- und Plenaranträgen beim Bundesrat;

§ 21 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 a Zuständigkeit und Vertretung des Senats

- (1) Soweit in den §§ 22 bis 53 nicht anders bestimmt ist, sind dem Senat vorbehalten
 1. der Verkehr mit dem Abgeordnetenhaus und seinen Ausschüssen,
 2. die Beschlussfassung über
 - a) Vorlagen, Mitteilungen und Berichte an das Abgeordnetenhaus

Artikel 59 Absatz 3 der Verfassung von Berlin

- (3) Die Öffentlichkeit ist über Gesetzesvorhaben zu informieren. Gesetzentwürfe des Senats sind spätestens zu dem Zeitpunkt, zu dem betroffene Kreise unterrichtet werden, auch dem Abgeordnetenhaus zuzuleiten.

§ 1 Absatz 6 und § 9 Absatz 1 Nr. 11 Baugesetzbuch

§ 1 Aufgabe, Begriff und Grundsätze der Bauleitplanung

- (6) Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind insbesondere zu berücksichtigen:
 1. die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung,
die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung, insbesondere auch von Familien mit mehreren Kindern, die Schaffung und Erhaltung sozial stabiler Bewohnerstrukturen, die Eigentumsbildung weiter Kreise der Bevölkerung und die Anforderungen kostensparenden Bauens sowie die Bevölkerungsentwicklung,
 2. die sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung, insbesondere die Bedürfnisse der Familien, der jungen, alten und behinderten Menschen, unterschiedliche Auswirkungen auf Frauen und Männer sowie die Belange des Bildungswesens und von Sport, Freizeit und Erholung,
 3. die Erhaltung, Erneuerung, Fortentwicklung, Anpassung und der Umbau vorhandener Ortsteile sowie die Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche,
die Belange der Baukultur, des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege, die erhaltenswerten Ortsteile, Straßen und Plätze von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung und die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes,
 4. die Belange der Kirchen und Religionsgesellschaften des öffentlichen Rechts festgestellten Erfordernisse für Gottesdienst und Seelsorge,
 5. die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere
 - a) die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt,
 - b) die Erhaltungsziele und der Schutzzweck der Natura 2000-Gebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes,

- c) umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt,
- d) umweltbezogene Auswirkungen auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter,
- e) die Vermeidung von Emissionen sowie der sachgerechte Umgang mit Abfällen und Abwässern,
- f) die Nutzung erneuerbarer Energien sowie die sparsame und effiziente Nutzung von Energie,
- g) die Darstellungen von Landschaftsplänen sowie von sonstigen Plänen, insbesondere des Wasser-, Abfall- und Immissionsschutzrechts,
- h) die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in Gebieten, in denen die durch Rechtsverordnung zur Erfüllung von Rechtsakten der Europäischen Union festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden,
- i) die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes nach den Buchstaben a bis d, unbeschadet des § 50 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, die Auswirkungen, die aufgrund der Anfälligkeit der nach dem Bebauungsplan zulässigen Vorhaben für schwere Unfälle oder Katastrophen zu erwarten sind, auf die Belange nach den Buchstaben a bis d und i,
- 8. die Belange
 - a) der Wirtschaft, auch ihrer mittelständischen Struktur im Interesse einer verbraucher-nahen Versorgung der Bevölkerung,
 - b) der Land- und Forstwirtschaft,
 - c) der Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen,
 - d) des Post- und Telekommunikationswesens,
 - e) der Versorgung, insbesondere mit Energie und Wasser, einschließlich der Versorgungssicherheit,
 - f) der Sicherung von Rohstoffvorkommen,
- 9. 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,
- 10. die Belange der Verteidigung und des Zivilschutzes sowie der zivilen Anschlussnutzung von Militärliegenschaften,
- 11. die Ergebnisse eines von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzeptes oder einer von ihr beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planung,
- 12. die Belange des Küsten- oder Hochwasserschutzes und der Hochwasservorsorge, insbesondere die Vermeidung und Verringerung von Hochwasserschäden,
- 13. die Belange von Flüchtlingen oder Asylbegehrenden und ihrer Unterbringung.

§ 9 Inhalt des Bebauungsplans

- (1) Im Bebauungsplan können aus städtebaulichen Gründen festgesetzt werden:
- 11. die Verkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, wie Fußgängerbereiche, Flächen für das Parken von Fahrzeugen, Flächen für das Abstellen von Fahrrädern sowie den Anschluss anderer Flächen an die Verkehrsflächen; die Flächen können auch als öffentliche oder private Flächen festgesetzt werden;

§§ 29 (3), 46 (1) Nr. 5 StVO

§ 29 (3) Übermäßige Straßenbenutzung

Einer Erlaubnis bedarf der Verkehr mit Fahrzeugen und Zügen, deren Abmessungen, Achslasten oder Gesamtmassen die gesetzlich allgemein zugelassenen Grenzen tatsächlich überschreiten. 2Das gilt auch für den Verkehr mit Fahrzeugen, deren Bauart den Fahrzeugführenden kein ausreichendes Sichtfeld lässt.

§ 46 (1) Nr. 5 Ausnahmegenehmigung und Erlaubnis

Die Straßenverkehrsbehörden können in bestimmten Einzelfällen oder allgemein für bestimmte Antragsteller Ausnahmen genehmigen

5. von den Vorschriften über Höhe, Länge und Breite von Fahrzeug und Ladung (§ 18 Absatz 1 Satz 2, § 22 Absatz 2 bis 4)

§ 2 Nr. 11 Intelligente Verkehrssysteme Gesetz

§ 2 Begriffsbestimmungen

11. „Nationaler Zugangspunkt“ ist eine zentrale Stelle, über die Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten den Nutzern zur Verfügung und Weiterverwendung bereitgestellt werden. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bestimmt diese Stelle mit dieser Aufgabenwahrnehmung im Einvernehmen mit den Ländern. Die Übertragung der Aufgabenwahrnehmung ist vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Bundesanzeiger bekannt zu geben.

§ 13 Berliner E-Government-Gesetz

§ 13 Bereitstellen allgemein zugänglicher Datenbestände, Verordnungsermächtigung

- (1) Die Behörden der Berliner Verwaltung stellen in einem zentralen Datenportal Informationen bereit, die sie in Erfüllung ihres öffentlichen Auftrags im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeit erstellt haben und die in maschinenlesbaren Formaten darstellbar sind. Das zentrale Datenportal ist Bestandteil des elektronischen Stadtinformationssystems für das Land Berlin. Wenn Informationen in anderen Datenportalen maschinenlesbar bereitgestellt werden, wird in dem zentralen Datenportal ein Verweis auf diese Informationen eingerichtet. Regelungen in anderen Rechtsvorschriften über technische Formate, in denen Daten verfügbar zu machen sind, bleiben unberührt.
- (2) Der Senat wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung Bestimmungen festzulegen, wie die Informationen gemäß Absatz 1 bereitgestellt und genutzt werden. Die Festlegungen zur Bereitstellung sollen das Verfahren für die Bereitstellung sowie die Art, den Umfang, die Form und die Formate der Daten bestimmen. Die Informationen sind in einem maschinenlesbaren Format bereitzustellen. Die Bestimmungen zur Nutzung decken die kommerzielle und nichtkommerzielle Nutzung ab. Sie regeln insbesondere den Umfang der Nutzung, Nutzungsbedingungen sowie Gewährleistungs- und Haftungsausschlüsse.

§§ 39, 40 und 51 Personenbeförderungsgesetz

§ 39 Beförderungsentgelte und -bedingungen

- (1) Beförderungsentgelte und deren Änderung bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Mit der Zustimmung sind die Beförderungsentgelte allgemein verbindlich. Soweit die Beförderungsentgelte Gegenstand eines öffentlichen

Dienstleistungsauftrages sind, hat die zuständige Behörde der Genehmigungsbehörde dies anzuzeigen; in diesem Fall gilt die Zustimmung als erteilt.

- (2) Die Genehmigungsbehörde hat die Beförderungsentgelte insbesondere daraufhin zu prüfen, ob sie unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmers, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sind. Die Zustimmung zu einer Änderung der Beförderungsentgelte wird in der Regel nicht erteilt, wenn diese einer verbindlichen Zusicherung nach § 12 Absatz 1a widerspricht.
- (3) Die nach Absatz 1 festgestellten Beförderungsentgelte dürfen nicht über- oder unterschritten werden; sie sind gleichmäßig anzuwenden. Ermäßigungen, die nicht unter gleichen Bedingungen jedermann zugute kommen, sind verboten und nichtig.
- (4) Die Zustimmung zu den Beförderungsentgelten kann von der Genehmigungsbehörde nach Anhörung des Unternehmers widerrufen werden, wenn die für die Bildung der Beförderungsentgelte maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben; in diesem Falle kann die Genehmigungsbehörde nach Anhörung des Unternehmers die Beförderungsentgelte anderweitig festsetzen.
- (5) Eine Erhöhung der Beförderungsentgelte tritt frühestens am siebenten Tage nach der Veröffentlichung in Kraft.
- (6) Die Beförderungsbedingungen sind vor ihrer Einführung der Genehmigungsbehörde zur Zustimmung vorzulegen, soweit sie von den Allgemeinen Beförderungsbedingungen (§ 57 Abs. 1 Nr. 5) für das Unternehmen im Einzelfalle abweichen (Besondere Beförderungsbedingungen). Das gleiche gilt für Änderungen der Besonderen Beförderungsbedingungen. Absatz 1 Satz 3 und Absatz 2 Satz 2 gelten entsprechend. Die Genehmigungsbehörde kann eine Änderung der Beförderungsbedingungen verlangen, wenn die für ihre Festsetzung maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben oder sich für die bessere Ausgestaltung des Verkehrs in einem Gebiet neue Gesichtspunkte ergeben, denen durch eine Änderung der Besonderen Beförderungsbedingungen Rechnung getragen werden kann.
- (7) Die Beförderungsentgelte und die Besonderen Beförderungsbedingungen sind vom Unternehmer vor ihrer Einführung ortsüblich bekanntzumachen; die Bekanntmachung ist in den zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Räumen auszuhängen

§ 40 Fahrpläne

- (1) Der Fahrplan muß die Führung der Linie, ihren Ausgangs- und Endpunkt sowie die Haltestellen und Fahrzeiten enthalten.
- (2) Fahrpläne und deren Änderungen bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Ausgenommen sind Fahrplanänderungen, die wegen vorübergehender Störungen des Betriebs oder aus besonderen Anlässen vorgenommen werden und für einen Zeitraum von nicht länger als einen Monat gelten, sowie andere geringfügige Fahrplanänderungen. Werden durch Fahrplanänderungen die Interessen anderer Verkehrsunternehmen berührt, so sind diese vor der Zustimmung zu hören. Die in Satz 2 genannten Fahrplanänderungen sind der Genehmigungsbehörde anzuzeigen. Die Genehmigungsbehörde kann den angezeigten Fahrplanänderungen innerhalb einer Frist von zwei Wochen widersprechen, wenn die Voraussetzungen des Satzes 2 nicht vorliegen; die Fahrplanänderungen dürfen

dann nicht in Kraft treten. Soweit die Fahrpläne Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind, hat die zuständige Behörde diese der Genehmigungsbehörde anzuzeigen. In diesem Fall gilt die Zustimmung als erteilt.

- (2a) Die Zustimmung zu einer Fahrplanänderung wird in der Regel nicht erteilt, wenn diese einer verbindlichen Zusicherung nach § 12 Absatz 1a widerspricht.
- (3) Die Genehmigungsbehörde kann für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr Änderungen des Fahrplans verlangen, wenn die maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben oder sich für die bessere Ausgestaltung des Verkehrs in einem Gebiet neue Gesichtspunkte ergeben, denen durch eine Änderung des Fahrplans Rechnung getragen werden kann. Die Genehmigungsbehörde hat hiervon abzusehen, wenn die Änderungen dem Unternehmer unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung nicht zugemutet werden können.
- (4) Fahrpläne und Fahrplanänderungen sind vom Unternehmer ortsüblich bekanntzumachen. Ferner sind die gültigen Fahrpläne in den zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Räumen anzubringen. An den Haltestellen sind mindestens die Abfahrtszeiten anzuzeigen. Der Unternehmer ist verpflichtet, der Genehmigungsbehörde auf deren Anforderung die Fahrplandaten in einem geeigneten elektronischen Format zur Kontrolle der Einhaltung der Fahrplanpflichten sowie zur Nutzung in unternehmensübergreifenden Auskunftssystemen zeitgerecht und unentgeltlich bereitzustellen

§ 51 Beförderungsentgelte und -bedingungen im Taxenverkehr

- (1) Die Landesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung Beförderungsentgelte und -bedingungen für den Taxenverkehr festzusetzen. Die Rechtsverordnung kann insbesondere Regelungen vorsehen über
1. Grundpreise, Kilometerpreise und Zeitpreise,
 2. Zuschläge,
 3. Vorauszahlungen,
 4. die Abrechnung,
 5. die Zahlungsweise und
 6. die Zulässigkeit von Sondervereinbarungen für den Pflichtfahrbereich.

Die Landesregierung kann die Ermächtigung durch Rechtsverordnung übertragen.

- (2) Sondervereinbarungen für den Pflichtfahrbereich sind nur zulässig, wenn
7. ein bestimmter Zeitraum, eine Mindestfahrtenanzahl oder ein Mindestumsatz im Monat festgelegt wird,
 8. eine Ordnung des Verkehrsmarktes nicht gestört wird,
 9. die Beförderungsentgelte und -bedingungen schriftlich vereinbart sind und
 10. in der Rechtsverordnung eine Pflicht zur Genehmigung oder Anzeige vorgesehen ist.

- (3) Bei der Festsetzung der Beförderungsentgelte und -bedingungen sind § 14 Abs. 2 und 3 sowie § 39 Abs. 2 entsprechend anzuwenden.
- (4) Die ermächtigten Stellen können für einen Bereich, der über den Zuständigkeitsbereich einer die Beförderungsentgelte und -bedingungen festsetzenden Stelle hinausgeht, in gegenseitigem Einvernehmen einheitliche Beförderungsentgelte und -bedingungen vereinbaren.
- (5) Für die Anwendung der Beförderungsentgelte und -bedingungen gilt § 39 Abs. 3 entsprechend

§§ 12, 12a Allgemeines Eisenbahngesetz

§ 12 Tarife

- (1) Tarife sind Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Beförderungsbedingungen umfassen auch die Entgeltbedingungen. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen sind verpflichtet, daran mitzuwirken, dass
 - 11. für die Beförderung von Personen und Gütern, die sich auf mehrere aneinander anschließende Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs erstreckt, eine direkte Abfertigung eingerichtet wird,
 - 12. im Personenverkehr durchgehende Tarife aufgestellt werden.
- (2) Öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen sind dazu verpflichtet, im Schienenpersonenverkehr Tarife aufzustellen, die Entgelte oder alle Angaben, die zur Berechnung des Entgeltes für die Beförderung von Personen und für Nebenleistungen im Personenverkehr notwendig sind, sowie alle anderen für die Beförderung maßgebenden Bestimmungen enthalten. Tarife nach Satz 1 müssen gegenüber jedermann in gleicher Weise angewendet werden.
- (3) Ohne eine vorherige Genehmigung der Beförderungsbedingungen im Schienenpersonenverkehr dürfen Eisenbahnverkehrsdienste im Sinne des § 3 Abs. 1 Nr. 1 nicht erbracht werden. Sofern in der beantragten Änderung der Beförderungsbedingungen von den Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung oder von Vereinbarungen und Auflagen nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates abgewichen werden soll, ist in dem Antrag darauf besonders hinzuweisen. Die Genehmigung der Beförderungsbedingungen berührt nicht die Rechte und Pflichten, die ein Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Grund einer Vereinbarung oder Auferlegung nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates gegenüber der nach dieser Verordnung zuständigen Behörde hat.
- (3a) Keiner Genehmigung bedürfen auf Grund von internationalen Übereinkommen erlassene Tarife und Ausführungsbestimmungen der Eisenbahnen.
- (4) Eine erforderliche Genehmigung gilt als erteilt,
 - 1. wenn dem Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht innerhalb von zwei Wochen nach Eingang seines Antrages eine Äußerung der Genehmigungsbehörde zugeht, in der eine Prüffrist im Sinne der Nummer 2 angezeigt wird,

2. wenn dem Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht innerhalb von sechs Wochen nach Eingang seines Antrages eine vom Antrag abweichende Entscheidung der Genehmigungsbehörde zugeht.
- (5) Die Genehmigungsbehörde kann in den Fällen des Artikels 1 Abs. 5 und 6 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates unter den dort genannten Voraussetzungen die Genehmigung versagen oder die Änderung von Tarifen verlangen. Die Genehmigung von Beförderungsbedingungen kann darüber hinaus versagt werden, wenn sie mit dem geltenden Recht, insbesondere mit den Grundsätzen des Handelsrechts und den Vorschriften über die Gestaltung rechtsgeschäftlicher Schuldverhältnisse durch Allgemeine Geschäftsbedingungen, nicht in Einklang stehen.
- (6) Tarife im Sinne des Absatzes 2 sowie Beförderungsbedingungen im Sinne des Absatzes 3 Satz 1 müssen im Internet bekannt gemacht werden. Bekanntmachungen im Internet erfolgen durch Bereitstellung des elektronischen Dokuments auf einer öffentlich zugänglichen Internetseite des Eisenbahnverkehrsunternehmens oder einer Internetseite, die das Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der eigenen Internetseite verknüpft hat. Das Datum der Bekanntmachung ist im Dokument anzugeben. Erhöhungen der Beförderungsentgelte oder andere für den Kunden nachteilige Änderungen der Beförderungsbedingungen werden frühestens sieben Tage nach der Bekanntmachung wirksam. Die Genehmigung der Beförderungsbedingungen muss aus der Bekanntmachung ersichtlich sein.
- (7) Für Vereinbarungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen und für Vereinbarungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen mit anderen Unternehmen, die sich mit der Beförderung von Personen befassen, sowie für Beschlüsse und Empfehlungen von Vereinigungen dieser Unternehmen gilt § 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen nicht, soweit sie im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr und einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung erfolgen und einer Integration der Nahverkehrsbedienung, insbesondere durch Verkehrskooperationen, durch die Abstimmung und den Verbund von Beförderungsentgelten und durch die Abstimmung der Fahrpläne dienen. Sie bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Anmeldung bei der Genehmigungsbehörde. Für Vereinigungen von Unternehmen, die Vereinbarungen, Beschlüsse und Empfehlungen im Sinne von Satz 1 treffen, gilt § 19 Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 2 Nummer 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen entsprechend. Verfügungen der Kartellbehörde, die solche Vereinbarungen, Beschlüsse oder Empfehlungen betreffen, ergehen im Benehmen mit der zuständigen Genehmigungsbehörde.
- (8) (weggefallen)

§ 12a Fahrgastinformationen

- (1) Der Betreiber der Schienenwege hat den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Betreibern eines Personenbahnhofs unverzüglich alle Informationen bereitzustellen, die für die Unterrichtung von Kunden erforderlich sind.
- (2) Eisenbahnverkehrsunternehmen haben in ihren Fahrplaninformationsmedien über Anschlussverbindungen aller Anbieter diskriminierungsfrei zu informieren.
- (3) Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die Zugangsstellen zum Schienenpersonenverkehr betreiben, dürfen die jeweils vorhandenen Fahrgastinformationen

nicht auf Züge einzelner Eisenbahnverkehrsunternehmen beschränken. Sie sind darüber hinaus zur Erstellung und zum Aushang gültiger gemeinsamer Fahrpläne mit den Zügen des öffentlichen Schienenpersonenverkehrs aller Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtet, die ihnen die erforderlichen Daten zur Verfügung gestellt haben.

- (4) Die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 bleibt unberührt.

§§ 6 bis 12 Berliner Informationsfreiheitsgesetz

§ 6 Schutz personenbezogener Daten

- (1) Das Recht auf Akteneinsicht oder Aktenauskunft besteht nicht, soweit durch die Akteneinsicht oder Aktenauskunft personenbezogene Daten veröffentlicht werden und tatsächliche Anhaltspunkte dafür vorhanden sind, dass überwiegend Privatinteressen verfolgt werden oder der Offenbarung schutzwürdige Belange der Betroffenen entgegenstehen und das Informationsinteresse (§ 1) das Interesse der Betroffenen an der Geheimhaltung nicht überwiegt.
- (2) Der Offenbarung personenbezogener Daten stehen schutzwürdige Belange der Betroffenen in der Regel nicht entgegen, wenn die Betroffenen zustimmen oder soweit sich aus einer Akte

1. ergibt, dass

- a) die Betroffenen an einem Verwaltungsverfahren oder einem sonstigen Verfahren beteiligt sind,
- b) eine gesetzlich oder behördlich vorgeschriebene Erklärung abgegeben oder eine Anzeige, Anmeldung, Auskunft oder vergleichbare Mitteilung durch die Betroffenen gegenüber einer Behörde erfolgt ist,
- c) gegenüber den Betroffenen überwachende oder vergleichbare Verwaltungstätigkeiten erfolgt sind,
- d) die Betroffenen Eigentümer, Pächter, Mieter oder Inhaber eines vergleichbaren Rechts sind,
- e) die Betroffenen als Gutachter, sachverständige Personen oder in vergleichbarer Weise eine Stellungnahme abgegeben haben,

und durch diese Angaben mit Ausnahme von

- Namen,
- Titel, akademischem Grad,
- Geburtsdatum,
- Beruf, Branchen- oder Geschäftsbezeichnung,
- innerbetrieblicher Funktionsbezeichnung,
- Anschrift,
- Rufnummer

nicht zugleich weitere personenbezogene Daten offenbart werden;

2. die Mitwirkung eines bestimmten Amtsträgers oder einer bestimmten Amtsträgerin an Verwaltungsvorgängen, dessen oder deren Name, Titel, akademischer Grad, Beruf, innerdienstliche Funktionsbezeichnung, dienstliche Anschrift und Rufnummer ergeben.

Satz 1 gilt auch, wenn die Betroffenen im Rahmen eines Arbeits- oder Anstellungsverhältnisses oder als Vertreter oder Vertreterin oder Organ einer juristischen Person an einem Verwaltungsverfahren beteiligt sind, die Mitteilungen machen oder die Verwaltungstätigkeit ihnen gegenüber in einer solchen Eigenschaft erfolgt.

§ 7 Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen

Das Recht auf Akteneinsicht oder Aktenauskunft besteht nicht, soweit dadurch ein Betriebs- oder Geschäftsgeheimnis offenbart wird oder den Betroffenen durch die Offenbarung ein nicht nur unwesentlicher wirtschaftlicher Schaden entstehen kann, es sei denn, das Informationsinteresse überwiegt das schutzwürdige Interesse der Betroffenen an der Geheimhaltung. Gegenüber der Offenbarung tatsächlicher Anhaltspunkte für das Vorliegen einer strafbaren Handlung können sich die Betroffenen und die öffentliche Stelle nicht auf Satz 1 berufen.

§ 7a Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen bei besonderen Verträgen

(1) Übertragen öffentliche Stellen im Sinne von § 2 Absatz 1 Beteiligungen an Unternehmen in den Bereichen

- Wasserversorgung und Abwasserentsorgung,
- Abfallentsorgung,
- öffentlicher Nahverkehr,
- Energieversorgung,
- Krankenhauswesen oder
- Verarbeitung von Daten, die im Zusammenhang mit hoheitlicher Tätigkeit stehen,

vollständig oder teilweise, mittelbar oder unmittelbar auf Private, so unterliegen die geschlossenen Verträge grundsätzlich dem Informationsrecht des § 3. Das gleiche gilt für die Übertragung von Eigentum, Besitz, eines Erbbaurechts oder einer Dienstbarkeit an einer Sache, die zu einer in Satz 1 genannten Infrastruktur gehört, wenn die Übertragung die dauerhafte Erbringung der Infrastrukturleistung durch den Privaten ermöglichen soll.

(2) Das Recht auf Akteneinsicht oder Aktenauskunft besteht nicht hinsichtlich solcher Verträge oder Vertragsbestandteile, die Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse beinhalten und durch deren Offenbarung dem Vertragspartner ein wesentlicher wirtschaftlicher Schaden entstehen würde, sofern nicht das Informationsinteresse das schutzwürdige Geheimhaltungsinteresse des privaten Vertragspartners überwiegt. Das Informationsinteresse überwiegt in der Regel das schutzwürdige Geheimhaltungsinteresse, wenn der private Vertragspartner im Geltungsbereich dieses Gesetzes ohne Wettbewerber ist oder keinem wesentlichen Wettbewerb ausgesetzt ist. Das Vorliegen der Voraussetzungen des Satzes 1 ist durch den privaten Vertragspartner darzulegen.

(3) Wird ein Antrag auf Akteneinsicht oder Aktenauskunft bezogen auf einen Vertrag im Sinne des Absatzes 1 gestellt, der vor dem Inkrafttreten des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Berliner Informationsfreiheitsgesetzes vom 8. Juli 2010 (GVBl. S. 358) geschlossen wurde, und stehen der Gewährung von Akteneinsicht oder Aktenauskunft Bestimmungen des Vertrages entgegen, so hat die vertragschließende öffentliche Stelle den privaten Vertragspartner zu Nachverhandlungen und zur Anpassung des Vertrages aufzufordern. Kann innerhalb eines Zeitraums von

sechs Monaten nach Zugang der Aufforderung zur Nachverhandlung keine Einigung erzielt werden, so wird Akteneinsicht oder Aktenauskunft gewährt, wenn das Informationsinteresse das private Geheimhaltungsinteresse erheblich überwiegt. Der Abwägungsmaßstab des Absatzes 2 ist zu berücksichtigen. Das Vorliegen des schutzwürdigen Geheimhaltungsinteresses ist durch den privaten Vertragspartner darzulegen. § 14 bleibt unberührt.

- (4) Die übrigen Einschränkungen des Informationsrechts nach Abschnitt 2 bleiben unberührt.

§ 8 Angaben über Gesundheitsgefährdungen

Der Offenbarung von personenbezogenen Daten oder von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen durch Akteneinsicht oder Aktenauskunft stehen schutzwürdige Belange der Betroffenen nach § 6 Abs. 1 und § 7 in der Regel nicht entgegen, soweit diese Angaben im Zusammenhang mit Angaben über Gesundheitsgefährdungen sowie im Zusammenhang mit den von den Betroffenen dagegen eingesetzten Schutzvorkehrungen stehen.

§ 9 Schutz besonderer öffentlicher Belange, der Rechtsdurchsetzung und der Strafverfolgung

- (1) Das Recht auf Akteneinsicht oder Aktenauskunft besteht nicht, soweit und solange durch das vorzeitige Bekanntwerden des Akteninhalts der Erfolg bevorstehender behördlicher Maßnahmen, insbesondere von Überwachungs- und Aufsichtsmaßnahmen, ordnungsbehördlichen Anordnungen und Maßnahmen der Verwaltungsvollstreckung vereitelt wird oder ein vorzeitiges Bekanntwerden des Akteninhalts nach der besonderen Art der Verwaltungstätigkeit mit einer ordnungsgemäßen Aufgabenerfüllung unvereinbar ist. Das Gleiche gilt, soweit und solange durch das vorzeitige Bekanntwerden des Akteninhalts der Erfolg eines Ermittlungsverfahrens wegen einer Straftat oder einer Ordnungswidrigkeit gefährdet werden kann oder nachteilige Auswirkungen für das Land Berlin bei der Durchführung eines laufenden Gerichtsverfahrens zu befürchten sind.
- (2) Die öffentliche Stelle kann die Akteneinsicht oder Aktenauskunft unter Berufung auf Absatz 1 nur für die Dauer von drei Monaten verweigern, wegen laufender Gerichtsverfahren nur bis zu deren rechtskräftigem Abschluss. Die Entscheidung ist entsprechend zu befristen. Nach Ablauf der Frist hat die öffentliche Stelle auf Antrag erneut zu entscheiden. Eine weitere Vorenthaltung der Akteneinsicht oder Aktenauskunft ist nur zulässig, wenn die Voraussetzungen nach Absatz 1 weiterhin vorliegen.

§ 10 Schutz des behördlichen Entscheidungsprozesses

- (1) Das Recht auf Akteneinsicht oder Aktenauskunft besteht bis zum Abschluss eines Verwaltungsverfahrens nicht für Entwürfe zu Entscheidungen sowie für Arbeiten zu ihrer unmittelbaren Vorbereitung. Dies gilt nicht für die Ergebnisse von abgeschlossenen Verfahrenshandlungen eines Verwaltungsverfahrens, die für die Entscheidung verbindlich sind. Hierzu gehören insbesondere Ergebnisse von Beweiserhebungen sowie bei mitwirkungsbedürftigen Verwaltungsverfahren verbindliche Stellungnahmen anderer Behörden.
- (2) Die Akten zur Vorbereitung und Durchführung der Bauleitplanung sind einsehbar, sobald der Beschluss, einen Bauleitplan aufzustellen, gefasst ist. Für die Akten der Landschaftsplanung sowie für die Akten zur Aufstellung der in § 17 genannten Pläne gilt Satz 1 entsprechend. Die Akten zur Durchführung von städtebaulichen

Sanierungsmaßnahmen sind einsehbar, sobald der Beginn der vorbereitenden Untersuchung beschlossen worden ist.

(3) Das Recht auf Akteneinsicht oder Aktenauskunft besteht nicht,

1. soweit sich Akten auf die Beratung des Senats und der Bezirksamter sowie deren Vorbereitung beziehen,
2. soweit durch das Bekanntwerden des Akteninhalts Angaben und Mitteilungen öffentlicher Stellen, die nicht dem Anwendungsbereich dieses Gesetzes unterfallen, ohne deren Zustimmung offenbart werden.

(4) Die Akteneinsicht oder Aktenauskunft soll versagt werden, wenn sich der Inhalt der Akten auf den Prozess der Willensbildung innerhalb von und zwischen Behörden bezieht.

§ 11 Gefährdung des Gemeinwohls

Außer in den Fällen der §§ 5 bis 10 darf die Akteneinsicht oder Aktenauskunft nur versagt werden, wenn das Bekanntwerden des Akteninhalts dem Wohle des Bundes oder eines deutschen Landes schwerwiegende Nachteile bereiten oder zu einer schwerwiegenden Gefährdung des Gemeinwohls führen würde.

§ 12 Beschränkte Akteneinsicht oder Aktenauskunft

Soweit die Voraussetzungen für Einschränkungen der Informationsfreiheit nach den §§ 5 bis 11 nur bezüglich eines Teils einer Akte vorliegen, besteht ein Recht auf Akteneinsicht oder Aktenauskunft hinsichtlich der anderen Aktenteile. Wird Akteneinsicht beantragt, so sind die geheimhaltungsbedürftigen Aktenteile unkenntlich zu machen oder abzutrennen; die Abtrennung kann auch durch Ablichtung der nicht geheimhaltungsbedürftigen Aktenteile erfolgen. Art und Umfang der Abtrennung oder Unkenntlichmachung sind in der Akte zu vermerken.

III. Ressourcenbedarfe zur Umsetzung der neuen Abschnitte

Im aktuellen Referentenentwurf werden im Abschnitt Wirtschaftsverkehr folgende Aufgaben verankert:

1. Das Verkehrsflächensicherungskonzept und die Erarbeitung der Kriterien, Standards und Umsetzungspfade zur Erhaltung von bestehenden Gleisanlagen, Häfen und Umschlagstellen sowie die zugehörigen Abstimmungen mit allen Beteiligten (§ 62) sowie die Grundlagenarbeiten für anbieterneutrale Umschlagstellen.
2. Die Erarbeitung konzeptioneller Vorgaben für Liefer- und Ladezonen sowie die Abstimmung von Standorten in Planungsprozessen (§ 63)
3. Austauschplattform Wirtschaftsverkehr sowie die Abstimmung mit Unternehmen zu Logistikprozessen und die Beförderung der stärkeren Verlagerung in Nebenverkehrszeiten (§ 64) bei Sicherstellung der Schutzansprüche Lärm
4. Die Einführung und dafür ggf. Erarbeitung eines Markenzeichens für besonders saubere und leise Lieferfahrzeuge und Lieferprozesse (§ 64) sowie deren kontinuierliche Auslobung
5. Die Erarbeitung und Pflege des Netzes für Groß- und Schwertransporte (§ 65) sowie die Abstimmung diese mit den anderen Netzen und die Einbringung der Anforderung in planerische Prozesse

Unter Berücksichtigung des bestehenden und bereits geplanten Personalkörpers und der dafür vorgesehenen Aufgaben resultiert aus diesen zusätzlichen bzw. weiteren Aufgaben ein Personalbedarf in folgendem Umfang, der entsprechend über die Dienstkräftenmeldung für den DHH 2022/2023 abzusichern ist:

§	Inhalte	Zusätzliche Ressourcen
62	Sicherung von Flächen zur Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> - 1 Vollzeitäquivalent (VZÄ) (unbefristet): Erarbeitung der neuen Inhalte des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzepts u.a. inkl. der Flächensicherungskonzepte, Kriterien, Standards und Umsetzungspfade zur Erhaltung von bestehenden Gleisanlagen, Häfen und Umschlagstellen - 1 VZÄ (unbefristet): Entwicklung eines Netzes an anbieterneutralen Umschlagplätzen auf gesamtstädtischer Ebene, dies umfasst konzeptionelle Vorarbeiten, Abstimmung mit den Bezirken sowie Evaluation / Berichtslegung. Die notwendigen Ressourcen zur Umsetzung vor Ort durch die Bezirke ist damit noch nicht abgesichert. - 1 VZÄ je Bezirk (unbefristet) für faktische Umsetzung
63	Liefer- und Ladeverkehrsflächen	<ul style="list-style-type: none"> - 1 VZÄ (unbefristet): Begleitung der Prozesse zu Liefer- und Ladezonen auf gesamtstädtischer Ebene, dies umfasst konzeptionelle Vorarbeiten und Begleitung, kontinuierliche Abstimmung mit den Bezirken sowie Evaluation / Berichtslegung - Personalbedarf bei Abteilung VI für die Überprüfung von Bestand und Bedarf der Ladeflächen gemäß Leitfaden in regelmäßigem Turnus - 1 VZÄ (unbefristet) je Bezirk für faktische Umsetzung

64	Stadtverträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> - 1 VZÄ (unbefristet): Einführung Markenzeichens für besonders saubere und leise Lieferfahrzeuge und Lieferprozesse. Hierzu zählt die Bestandsaufnahme zu bestehenden Marken, die Anpassung und/oder Entwicklung eines berlinsspezifischen Ansatzes, die Bewertung der Unternehmensprozesse und Fahrzeuge, die Ausgabe der Nachweise entsprechende Fahrzeuge oder Prozesse - ggf. Personalbedarf in den bezirklichen Immissionsschutzbehörden für Prüfungen nach TA Lärm, Quantität derzeit nicht abschätzbar
65	Routennetz für Großraum- und Schwertransporte	<ul style="list-style-type: none"> - ½ VZÄ (unbefristet): Schnittstelle der Arbeitsgebiete Integrative Verkehrsplanung / Wirtschaftsverkehr zur Erarbeitung, Abstimmung und Pflege des GST-Netzes in Abstimmung mit dem übergeordneten Straßennetz. - 1 VZÄ (unbefristet) bei Abteilung VI für Prozesse, Umstellungen, Konzeptabstimmung mit Unternehmen, das Erstellen eines Hauptroutennetzes und das Gewährleisten einer frühzeitigen Information über temporäre Verkehrsmaßnahmen

Im aktuellen Referentenentwurf werden im Abschnitt Neue Mobilität folgende Aufgaben verankert:

1. Aufbau und Pflege einer Datenplattform (§ 68)
2. Beratung und Begleitung neuer Modellprojekte, sowie Erarbeitung von Rahmenbedingungen für verkehrliche Innovationen (§ 69)
3. Mobilitätskonzepte bei Erweiterung und Neubau von Quartieren und (§ 70 Abs. 2), hier: Erarbeiten eines Leitfadens für Mobilitätskonzepte, Prüfung und Bestätigung der von den Vorhabenträgerinnen und Vorhabenträgern erarbeiteten Mobilitätskonzepten;
4. Aktualisierung bzw. Überarbeitung sowie Pflege und Weiterentwicklung des Leitfadens zur Parkraumbewirtschaftung (§ 71 Abs. 2), inkl. Prüfung der Anwendung;
5. Vorgaben für die Schaffung von Stellplatzflächen und deren qualitativen Anforderungen (§ 71 Abs. 3), hier: Konzeptionelle Arbeiten zur Herleitung der Vorgaben und Anforderungen als Grundlagen für die Bauleitplanung;
6. Mittelbindung der Einnahmen aus Parkraumbewirtschaftung (§ 71 Abs. 4), hier: erforderliche Analysen, konzeptionelle Arbeiten, Abstimmungen und Unterstützung von Verhandlungen zur Umsetzung der hier verankerten Mittelbindung;
7. Sondernutzungserlaubnisse für Anlagen für Transport-, Logistik-, und Mobilitätsangebote (§ 11 Abs. 4a BerlStrG), hier: Erarbeitung von betreiberübergreifenden Konzepten und deren Umsetzung (v.a. durch öffentlich-rechtliche Verträge oder Nebenbestimmungen sowie ggf. durch Rechtsverordnung), wie für Ladeeinrichtungen bereits praktiziert, ggf. aber für weitere Angebote neuer Mobilität analog zu entwickeln (z.B. Mobilitätsstationen oder Anlagen für Transport- und Logistikanlagen (bei IV A 3 vorzusehen)).

Unter Berücksichtigung des bestehenden und bereits geplanten Personalkörpers und der dafür vorgesehenen Aufgaben resultiert aus diesen zusätzlichen bzw. weiteren Aufgaben ein Personalbedarf in folgendem Umfang, der entsprechend über die Dienstkräftenmeldung für den DHH 2022/2023 abzusichern ist:

§	Inhalte	Zusätzliche Ressourcen
68	Öffentliche Plattform für verkehrsrelevante Daten	<ul style="list-style-type: none"> • 2 VZÄ (unbefristet) für <ul style="list-style-type: none"> • Datenbereitstellung (Meta- und Inhaltsdaten) • Datenanbindung von Fremddaten • Testmanagement • Datenspeicherung (Meta- und Inhaltsdaten) • Datenabruf (Meta- und Inhaltsdaten) • Datenbearbeitung • Plattformfunktionalität / Konzeption • Plattformweiterentwicklung • 1 VZÄ (unbefristet) bei Abteilung VI
69	Innovationsfördernde Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> • 1 VZÄ (unbefristet): Ansprechperson für Neuerungen aus verkehrlicher Sicht • 2 VZÄ (unbefristet): Erarbeitung der Rahmenbedingungen für verkehrliche Neuerungen und Prüfung von Berichten
70	Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • 2 VZÄ (unbefristet) im Zusammenhang mit Mobilitätskonzepten bei Erweiterung und Neubau von Quartieren (§ 70 Abs. 2), den Vorgaben im Zusammenhang mit der Stellplatzsatzung und deren Überwachung, dem Leitfaden Parkraumbewirtschaftung (§ 71 Abs. 2) (zur Entlastung von IV A 1-5), vermutlich auch weiterer Personalbedarf bei SenUVK und SenSW • zusätzlicher Personalbedarf bei der Abteilung VI für begleitende verkehrsrechtliche Anordnungen und ggf. technische Anpassungen (z. B. LSA) • 1 VZÄ (unbefristet) je Bezirk für Umsetzung in den Bauaufsichten und Straßenverkehrsbehörden
71	Nachhaltiges Parkraummanagement	<ul style="list-style-type: none"> • 2 VZÄ (befristet): insbesondere für die Umsetzung der Mittelbindung (§ 71 Abs. 4) • Vorgaben zu Stellplätzen (§ 71 Abs. 3): Vermutlich weiterer Personalbedarf bei SenSW • 1 VZÄ (unbefristet) je Bezirk für Querschnittsaufgaben (Sondernutzungen, Entwidmungen, Gebührenerhebung, etc.)
§ 11 (4a) Berl StrG	Erlaubnis für die Errichtung und den Betrieb von Anlagen für Transport-, Logistik- und Mobilitätsangebote	<ul style="list-style-type: none"> • 2 VZÄ (unbefristet): konzeptionelle Arbeiten zur Unterstützung regulatorischer Ansätze (z.B. Betreiberübergreifende Konzepte, verkehrsplanerische Konzepte, Evaluierungskonzepte). Im Rahmen der Einführung eines Sondernutzungsregimes für gewerbliche Angebote von Mietfahrzeugflotten sind derzeit 2 Beschäftigungspositionen bewilligt. Diese sollten mit Inkrafttreten der neuen Abschnitte die hinzukommenden Aufgaben übernehmen. Dafür ist eine entsprechende Entfristung im DHH 2022/2023 vorzusehen.

Die zusätzlich erforderlichen Finanzmittel können zum jetzigen Zeitpunkt nicht vollumfänglich abgeschätzt werden.

- Erste Erkenntnisse zeigen, dass die Kosten für die Erarbeitung von und Beteiligung bei Planwerken wie dem IWK durch die komplexeren Prozesse und die für die Planwerke im Detail zu erarbeitenden Inhalte künftig von 250.000 auf 750.000 EUR steigen werden.
- Pro konzeptionellem Aspekt sind zusätzliche Sachmittel in Höhe von jeweils 150.000 bis 200.000 EUR pro Jahr vorzusehen. Das sind für beide neuen Abschnitte mind. 1 Mio. EUR p.a. mehr als bisher (anbieterneutrale Umschlagstellen, GST-Netz, ...).
- Für Beteiligungsverfahren sind pro Planwerk / Verfahren mind. 50.000 EUR einzukalkulieren.