

## **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) Mobilitätsangebote im öffentlichen Raum sind betreiberübergreifend und diskriminierungsfrei verfügbar zu machen.
- (5) Bei der Umsetzung von Maßnahmen dieses Abschnitts sind insbesondere die Belange von Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen zur berücksichtigen.
- (6) 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

## **Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz**

Referentenentwurf Abschnitt Neue Mobilität - Stand 10.09.2020

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 hierfür 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 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, die Richtlinie 2010/40/EU und die auf dieser Richtlinie basierenden delegierten Verordnungen der Europäischen Kommission.
  4. Standardisierte Schnittstellen und Kommunikationsverfahren werden an die Vorgaben und Verfahrensweisen des nationalen Zugangspunktes gemäß § 2 Nr. 11 Intelligente Verkehrssysteme Gesetz angepasst.
  5. Bei Planung und Umsetzung werden Schnittstellen zu anderen landeseigenen Datenplattformen mitberücksichtigt, insbesondere zu dem zentralen Datenportal gemäß § 13 des Berliner E-Government-Gesetzes.
- (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 zugänglich gemacht werden:
7. 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.
  8. 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 ff. des Berliner Informationsfreiheitsgesetzes entsprechend..
  9. 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.

## **Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz**

Referentenentwurf Abschnitt Neue Mobilität - Stand 10.09.2020

10. 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.
  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 ff. 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 des Bundes.
- (8) Die Regelungen der Datenschutz-Grundverordnung, des Bundesdatenschutzgesetzes, des Berliner Datenschutzgesetzes und spezialgesetzliche Bestimmungen zum Datenschutz bleiben durch diese Regelungen unberührt.
- (9) Die Vorgaben des Berliner E-Government-Gesetzes und der auf dessen Grundlage erlassenen Rechtsverordnungen sind auf die vorstehenden Absätze entsprechend anzuwenden.
- (10) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung wird ermächtigt, das Weitere durch eine Rechtsverordnung festzulegen. Dazu gehören unter anderem konkrete Festlegungen zu dem Aufbau und dem Betrieb der Plattform. 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 Ziele für Modellprojekte zu innovativen Mobilitätsangeboten und benennt eine Ansprechperson für die Begleitung, Erprobung, Beratung und Bewertung dieser Angebote. Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung richtet zudem eine zentrale Projektdatenbank ein.

## **Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz**

Referentenentwurf Abschnitt Neue Mobilität - Stand 10.09.2020

- (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 innovative Mobilitäts- und Logistikangebote im Rahmen der geltenden Vorschriften und unter Berücksichtigung der Ziele aus §§ 3 bis 15 dieses Gesetzes.

### **§ 70**

#### **Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs**

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

Einnahmen aus Steuerungsmaßnahmen des fließenden Verkehrs nach Nummer 1 sollen zur Finanzierung des Umweltverbundes verwendet werden.

- (2) Bei Erweiterung und Neubau von Quartieren sind Mobilitätskonzepte zu entwickeln, die die vorrangige Erschließung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes im Sinne von § 7 Absatz 2 Nummer 3 sicherstellen. Von Vorhabenträgern entwickelte Mobilitätskonzepte bedürfen vor einer entsprechenden Bauleitplanung der Prüfung und Bestätigung durch die zuständige Bezirks- oder Senatsverwaltung. Die bestätigten Konzepte sind Grundlage für entsprechende Festsetzungen in Bebauungsplänen und für städtebauliche Verträge. Die zuständigen Stellen orientieren sich bei der Prüfung und 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, soll die Parkraumbewirtschaftung im Land Berlin auf Gebiete mit Parkdruck ausgeweitet, eine konsequente Überwachung sichergestellt und Flächen für den ruhenden Verkehr schrittweise reduziert werden. Beim Rückbau von Flächen des ruhenden Verkehrs zur Förderung des Umweltverbundes ist eine Bewirtschaftung der restlichen Flächen des ruhenden Verkehrs ebenfalls zu prüfen.
- (2) Vorhandene Flächen des ruhenden 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) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung entwickelt unter Mitwirkung der für Stadtentwicklung zuständigen Senatsverwaltung sowie den Bezirken Vorgaben für die Schaffung von Stellplatzflächen und deren qualitativen Anforderungen für unterschiedliche Nutzungsanforderungen als Grundlage der Bauleitplanung, die den in §§ 3 bis 15 und § 67

## **Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz**

Referentenentwurf Abschnitt Neue Mobilität - Stand 10.09.2020

formulierten Zielen dienen. Dabei wird das private und öffentliche Angebot an Parkplätzen sowie alternativen Mobilitätsangeboten einbezogen. Darin werden insbesondere bei Erweiterung und Neubau von Quartieren Baukriterien, Vorgaben und Realisierungsmaßnahmen definiert. Die Bezirke übermitteln der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung die Anzahl der von Baugenehmigungen erfassten Stellplätze sowie die zur Ermittlung des Verhältnisses von Stellplätzen zu Nutzungsflächen erforderlichen Daten.

- (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. Für die Einführung neuer Zonen mit Parkraumbewirtschaftung stellt die für Finanzen zuständige Senatsverwaltung eine Anschubfinanzierung sicher, die durch die zukünftigen Einnahmen refinanziert wird. Die Einnahmen der Hauptverwaltung sind zur Deckung der Kosten für die Überwachung von Parkraumbewirtschaftungszonen sowie zur Deckung sonstiger Kosten zu verwenden, die aus § 22 erwachsen. Darüberhinausgehende Einnahmen der Hauptverwaltung sind für den Ausbau des ÖPNV zu verwenden. Die bestehende Einnahmenaufteilung zwischen Bezirken und Hauptverwaltung bleibt erhalten.

### **§ 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.

1. Der bisherige Abschnitt 5 wird Abschnitt 7.
2. Der bisherige § 60 wird § 73. Absatz 2 wird gestrichen.

**Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz**  
Referentenentwurf Abschnitt Neue Mobilität - Stand 10.09.2020  
**Änderung des Berliner Straßengesetzes**

Das Berliner Straßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Juli 1999 (GVBl. S. 380), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 4. März 2020 (GVBl. S. 205) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 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.“

2. § 4 wird wie folgt geändert:

- a. In Absatz 1 wird nach Satz 3 folgender Satz 4 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. In Absatz 2 werden folgende Sätze angefügt:

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

3. In § 7 Absatz 2 Satz 3 wird nach dem Wort „Aufenthaltsort“ ein Komma sowie folgender Halbsatz eingefügt:

„das öffentliche Interesse an einer gemeinwohlverträglichen Verkehrsentwicklung“

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

„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 der Sondernutzer angemessene und diskriminierungsfreie Zugangsverträge mit gewerblichen Nutzern der Anlage schließt.“

5. § 27 wird wie folgt geändert:

- a. Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 eingefügt:

## **Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz**

Referentenentwurf Abschnitt Neue Mobilität - Stand 10.09.2020

„Die für das Verkehrswesen 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.“

- b. Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 4.

**Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz**  
Referentenentwurf Abschnitt Neue Mobilität - Stand 10.09.2020  
**Änderung der Berliner Bauordnung**

Die Berliner Bauordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. September 2005 (GVBl. S. 495), die zuletzt durch Gesetz vom 20. Mai 2020 (GVBl. S. 322) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 49 wird wie folgt geändert:
  - a. Vor Absatz 1 wird der folgende Absatz eingefügt:

„Bei der Errichtung baulicher Anlagen sind für die Ermittlung der Anzahl, Größe und Gestaltung von Stellplätzen Gründe der stadtverträglichen Nutzung, des Umweltschutzes, der straßenverkehrlichen Belange sowie die Erschließungsqualität durch den öffentlichen Personennahverkehr zu berücksichtigen. Die Stellplätze können auf dem Baugrundstück oder in zumutbarer Entfernung davon auf einem geeigneten Grundstück hergestellt werden, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich gesichert ist. Die für das Bauwesen zuständige Senatsverwaltung erlässt im Benehmen mit der für Verkehr zuständige Senatsverwaltung die hierfür erforderlichen Ausführungsvorschriften.“
  - b. Die bisherigen Absätze 1, 2 und 3 werden die Absätze 2, 3 und 4.
  - c. In Absatz 2 Satz 2 wird „Absatz 1 Satz 3“ geändert zu „Absatz 2 Satz 3“.
  - d. In Absatz 3 Satz 1 wird „Absatz 2“ geändert zu „Absatz 3“.



## **Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz**

Referentenentwurf Abschnitt Neue Mobilität - Stand 10.09.2020

### **Änderung des Allgemeinen Sicherheits- und Ordnungsgesetzes Berlin**

Das Allgemeine Gesetz zum Schutz der öffentlichen Sicherheit und Ordnung in Berlin (Allgemeines Sicherheits- und Ordnungsgesetz - ASOG Bln) in der Fassung vom 11. Oktober 2006, das zuletzt durch Gesetz vom 22.04.2020 (GVBl. S. 274) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In dem Inhaltsverzeichnis wird nach der Angabe zu § 28 die Angabe „§ 28 a Digitale Kontrolle der Parkberechtigung“ eingefügt.
2. Nach § 28 wird der folgende Paragraph eingefügt:

#### „§ 28 a

##### Digitale Kontrolle der Parkberechtigung

Die Ordnungsbehörden und die Polizei dürfen in gesondert ausgewiesenen Zonen der digitalen Parkraumüberwachung zur Verhütung von Verstößen gegen die Vorgaben der Parkraumbewirtschaftung nach Maßgabe der folgenden Sätze Bildaufzeichnungen offen anfertigen und damit innerhalb der bewirtschafteten Parkzonen das Vorliegen einer gültigen Parkberechtigung überwachen (digitale Kontrolle der Parkberechtigung). Die Bildaufzeichnungen dürfen nur das Kraftfahrzeugkennzeichen, das Kraftfahrzeug sowie Zeit und Ort erfassen. Es ist technisch sicherzustellen, dass Insassen nicht zu sehen sind oder sichtbar gemacht werden können. Bei Kraftfahrzeugen, bei denen eine gültige Parkberechtigung vorliegt, sind die nach Satz 2 erhobenen Daten sofort automatisch zu löschen.

## **Begründung**

### 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. Eine reine Förderung Neuer Mobilität ohne die Berücksichtigung der an anderer Stelle im MobG festgelegten Ziele ist nicht im Sinne einer Verkehrswende.

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.

Bei der Reduktion des Anteils des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen sind soziale Aspekte zu berücksichtigen, eine räumliche und ggfs. auch zeitliche Differenzierung kann sinnvoll sein.

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

In Absatz 4 wird das Ziel beschrieben, Mobilitätsangebote, die den öffentlichen Raum nutzen Marktakteuren und Endkunden betreiberübergreifend und diskriminierungsfrei verfügbar zu machen. Gründe hierfür sind die Flächeneffizienz und die Garantie des Zugangs für möglichst viele Menschen. Dort, wo der Aufbau von Parallelangeboten und -strukturen zu übermäßigen Nutzungsansprüchen im öffentlichen Raum führt, kann das Land Berlin aus der Entwicklung von gesamtstädtischen Konzepten Anforderungen an diese Angebote ableiten, die sicherstellen, dass die Angebote betreiberübergreifend und diskriminierungsfrei den jeweiligen Marktakteuren und deren Endkunden zur Verfügung gestellt werden. Aus diesem hier genannten Ziel folgt im Einzelnen die Änderung des Berliner Straßengesetzes (§11).

Absatz 5 stellt für den Abschnitt neue Mobilität noch sicher, dass nicht nur Wegebeziehungen (§3 MobG), sondern die Belange von Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen auch bei den weiteren Maßnahmen zu Neuer Mobilität berücksichtigt werden. Absatz 6 geht darauf ein, dass es vermehrt Entwicklungen gibt, die nicht den in §§ 3 bis 15 MobG formulierten Zielen entsprechen, deshalb soll hier seitens der Verwaltung die Möglichkeit bestehen, in diese Entwicklungen einzugreifen bzw. mehr Mitspracherecht zu bekommen. Es soll insbesondere geprüft werden, ob neue Entwicklungen einer straßenrechtlichen Sondernutzung bedürfen und ob eine Vereinbarkeit mit den in §§ 3 bis 15 MobG formulierten Zielen durch entsprechende Nebenbestimmungen hergestellt werden kann.

## **Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz**

Referentenentwurf Abschnitt Neue Mobilität - Stand 10.09.2020

Absatz 6 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 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.

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, 8 und 9 genannten Regelungen zu Datenschutz- und –Verwendung und E-Government-Gesetz sichern die diesbezüglichen Rechte und Grundlagen und werden daher bei Aufbau und Betrieb der Plattform berücksichtigt.

In Absatz 10 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 innovative 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.

## **Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz**

Referentenentwurf Abschnitt Neue Mobilität - Stand 10.09.2020

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

Bei der Beurteilung der Stadtverträglichkeit von Fahrzeugen sind Aspekte wie das Fahrzeuggewicht, die Verkehrssicherheit sowie Klimaverträglichkeit zu berücksichtigen.

Eine Vielzahl von Angebotsverbesserungen im Umweltverbund (Pull-Maßnahmen) soll durch eine Einführung von MIV-verteuernden Maßnahmen aber auch Flächenneuverteilungen, z.B. die Reduktion von Flächen für den ruhenden Verkehr zu Gunsten des Umweltverbundes, (Push-Maßnahmen) ergänzt werden. Insbesondere das Abstellen von privaten Kraftfahrzeugen im öffentlichen Raum ist ineffizient, da diese Fahrzeuge im Schnitt 23 Stunden am Tag nicht bewegt werden. Die dafür bereit gestellten Flächen fehlen für gemeinwohlorientierte Nutzungen. Die Nutzung des privaten PKW soll zudem, besonders in der Innenstadt, teurer werden. Die Verteuerung der Nutzung des Privat-Pkw soll zum Umstieg auf den Umweltverbund führen. Nur durch die Kombination von Pull- und Push-Maßnahmen können die Ziele des Mobilitätsgesetzes (§§ 3 ff. MobG) erreicht 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:

- Um Grenzwerte für Luftschadstoffe einzuhalten, können als Maßnahmen zur Steuerung des fließenden und ruhenden Verkehrs über Preismechanismen z.B. tagesaktuelle Einschränkungen angeordnet werden.
- 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 Rückbaupotentiale zu identifizieren),
  - Zur Reduzierung der Anzahl von Fahrspuren für den MIV bei gleichzeitiger Wahrung der benötigten Leistungsfähigkeit soll geprüft werden, ob Fahrspuren bedarfsabhängig im Tages- und Wochenverlauf in unterschiedlicher Richtungen angeordnet werden können.
- 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.

## **Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz**

Referentenentwurf Abschnitt Neue Mobilität - Stand 10.09.2020

Das Ziel in Absatz 2, neue Stadtquartiere auf Grundlage eines Mobilitätskonzeptes zu planen bildet die Grundlage für den Nachweis der verkehrlichen Erschließung (Verkehrsuntersuchung) im Rahmen der Bauleitplanung.

Grundsätzlich sollen im öffentlichen Raum keine neuen Parkplätze geschaffen werden. Ausnahmen bilden Parkstände für Menschen mit Behinderungen, Lieferzonen bzw. sonstige in Mobilitätskonzepten und städtebaulichen Verträgen verankerte besondere Bedarfe.

In städtebaulichen Verträgen soll 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 der jeweilige Entwickler des Vorhabens alternative Angebote bereitzustellen hat.

Stellplätze sollen vorrangig zu Lieferzwecken sowie für Mietflottenangebote und bei notwendigen Pkw-Stellplätzen grundsätzlich 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“). 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.

### Zu § 71

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

Die schrittweise Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung ist wichtiger Bestandteil eines umfassenden nachhaltigen Parkraummanagements. Der in Absatz 2 genannte 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.

Absatz 3 beinhaltet die Aufbereitung der Vorgaben und Randbedingungen, die künftig bei der Ausgestaltung von Stellplätzen und deren Flächenbedarfen im Zusammenspiel mit anderen Nutzungen des öffentlichen Raums und den Angeboten der Neuen Mobilität zu berücksichtigen sind und Eingang in die formalen Planungen finden sollen.

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-,

## **Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz**

Referentenentwurf Abschnitt Neue Mobilität - Stand 10.09.2020

Sach-, Investitionskosten).

Derzeit erstellen die Bezirke Wirtschaftspläne, durch die die bezirklichen Ausgaben über Einnahmen aus Parkgebühren abdeckt werden. Dadurch wird der Betrieb vorhandener Parkzonen sichergestellt.

Häufig werden jedoch keine ausreichenden Rücklagen für künftige Planungen und Umsetzungen geschaffen. Zudem werden Personal- und Sachkosten außerhalb der Ordnungsämter i.d.R. nicht berücksichtigt.

Die im Wirtschaftsplan nicht gebundenen Einnahmen fließen in den globalen Bezirkshaushalt. Bußgelder gehen zu 50% in die Bezirke und zu 50% in den allgemeinen Landeshaushalt.

Eine der wachsenden Stadt angemessene Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung ist jedoch ohne entsprechende Mittelbindung nicht möglich.

Die im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung anfallenden Einnahmen (Park- und Vignettengebühren, Bußgelder) sollen daher prioritär zur Deckung dieser Kosten und als Rücklagen für neue Anschaffungen bzw. Planungen genutzt werden.

Zu den Kosten für die Planung und Einrichtung neuer Zonen gehören auch ämterübergreifende Kosten.

Zu den Kosten der Hauptverwaltung für die Überwachung von Parkraumbewirtschaftungszonen gehören Kosten der Bußgeldstelle, des Landesamtes für Bürger und Ordnungsangelegenheiten sowie der Polizei.

Zu 8. (Abschnitt 5 alt; Abschnitt 7 neu) und 9. (Neunummerierung § 74).

Die neuen Nummerierungen sind eine Folgeänderung zu 7.

Zu 1. (§ 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 2a. (§ 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: Hiervon 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 2b. (§ 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 3. (§ 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 4. (§ 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 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 Kunden einen diskriminierungsfreien Zugang zu gewährleisten. Hierfür müssen Parallelangebote mit ihren jeweiligen Infrastrukturen vermieden werden. Wesentliche Instrumente dabei sind – wie bereits heute im Bereich von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum angewendet – Vorgaben des Landes Berlin sowie entsprechende Verträge mit und zwischen den Marktakteuren zur Sicherstellung, dass die Betreiber einen diskriminierungsfreien Zugang zu ihren Anlagen gewährleisten.

Zu 5. (§ 27 Absatz 3)

## **Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz**

Referentenentwurf Abschnitt Neue Mobilität - Stand 10.09.2020

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



## **Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz**

Referentenentwurf Abschnitt Neue Mobilität - Stand 10.09.2020

### **Änderung der Berliner Bauordnung**

Die wachsende Stadt führt zu einer zunehmenden Nutzungskonkurrenz. 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 durchschnittlich nur 1,3 Personen befördert, während die mittlere Standzeit 23 Stunden pro Tag beträgt. Neue Mobilität mit einer stärkeren Verlagerung auf den Umweltverbund, neue Angebote und geteilte Mobilität erfordert es, dass diese Aspekte auch bei den Planungen zu Neubauvorhaben berücksichtigt werden. Um hierzu Vorgaben und landesweit einheitliche Regelungen zu haben, bedarf es einer AV Stellplätze, die über die bisherigen Regelungen zu Mindestzahlen an Pkw-Stellplätzen deutlich hinausgeht. Das Zusammenspiel von öffentlichem und privaten Angebot ist eine wesentliche Voraussetzung, um autoarmes bzw. autoreduzierte Wohnen oder auch nachhaltige Arbeitswege planen und realisieren zu können. Solche Ausführungsvorschriften müssen daher neben der reinen Zahl der Stellplätze, auch Fragen der Anzahl Stellplätze für geteilte Mobilität (z.B. Carsharing), Anteil Stellplätze für Elektrofahrzeuge, aber auch Vorgaben zur Berücksichtigung von alternativen Mobilitätsangeboten macht. Dies ist umso wichtiger, als dass diese Bausteine künftig einer Absicherung in der Bauleitplanung oder in städtebaulichen Verträgen bedürfen, um den Betrieb dieser Angebote mit Realisierung des jeweiligen Vorhabens abgesichert zu wissen.

## **Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz**

Referentenentwurf Abschnitt Neue Mobilität - Stand 10.09.2020

### **Änderung des Allgemeinen Sicherheits- und Ordnungsgesetzes Berlin**

Durch diese Norm wird eine Rechtsgrundlage für die Digitalisierung der Parkraumbewirtschaftung und deren Überwachung geschaffen. Diese ermöglicht den Bezirken, die Parkraumbewirtschaftung digital zu überwachen und damit auf die dortigen Personalengpässe zu reagieren. Der Digitalisierungsprozess erfolgt unter Berücksichtigung der Datenschutz-Grundverordnung (DS-GVO) und des Berliner Datenschutzgesetzes (BlnDSG).