

Vorlage – zur Beschlussfassung –

Gesetz zur Anpassung straßenrechtlicher Bestimmungen insbesondere im Hinblick auf das gewerbliche Anbieten von Mietfahrzeugen

Der Senat von Berlin
UVK G R 21/ VI E 2
Tel.: 9(0)25-1889/1422

An das

Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

V o r b l a t t

Vorlage - zur Beschlussfassung -

über das Gesetz zur Anpassung straßenrechtlicher Bestimmungen insbesondere im Hinblick auf das gewerbliche Anbieten von Mietfahrzeugen

A. Problem

In Berlin haben die gewerblichen Angebote von Mietfahrzeugflotten stark zugenommen. Das ist im Grundsatz erfreulich, da Mietfahrzeuge einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende leisten können. Allerdings ist zu beachten, dass der sehr starke Anstieg einzelner Teilssegmente zu Nutzungskonflikten im öffentlichen Straßenraum, zu einer Einschränkung des Gemeingebrauchs anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sowie zu Mehrverkehren und unerwünschten Verkehrsverlagerungen zur Folge haben kann. Um dies zu vermeiden und um sicherzustellen, dass die Potenziale dieser Angebote für einen positiven Beitrag zur verkehrs- und umweltpolitischen Entwicklung in Berlin genutzt werden, bedarf es einer Möglichkeit zur Regulierung dieser Angebote.

Darüber hinaus hat sich im Rahmen der Verwaltungspraxis ein Bedarf für weitere, überwiegend redaktionelle und klarstellende Anpassungen straßenrechtlicher Bestimmungen ergeben. Unter anderem sollen die Begrifflichkeiten geschärft, die Kostentragung für von Dritten veranlasste Straßenbaumaßnahmen (Herstellung, Um- oder Ausbauten u. ä.) ausdrücklich geregelt und einzelne Zuständigkeiten klarer normiert werden.

B. Lösung

Das Gesetz knüpft an das gewerbliche Anbieten von Mietfahrzeugen auf öffentlichen Straßen an. Soweit es sich hierbei insbesondere wegen der hierdurch im Schwerpunkt erfolgenden gewerblichen Nutzung um eine erlaubnispflichtige straßenrechtliche Sondernutzung handelt, wird das hierfür geltende Rechtsregime für die Erlaubnis derartiger Mietfahrzeugangebote im öffentlichen Straßenland ausgestaltet. Dies ermöglicht die Steuerung und Ausgestaltung der Angebote im Interesse verschiedener angemessen auszugleichenden Interessen und zugleich die Verfolgung der verkehrlichen Ziele des Berliner Mobilitätsgesetzes. Daneben erfolgen weitere erforderliche Regelungen, Klarstellungen und redaktionelle Anpassungen.

C. Alternative / Rechtsfolgenabschätzung

Keine.

Eine Regulierung der Angebote über gewerbe- oder immissionsschutzrechtliche Genehmigungen oder abgabenrechtliche Anreize ist nicht in gleicher Weise geeignet, die beabsichtigten Ziele zu erreichen.

Im Bundesrat fand ein Antrag Berlins zur Einführung einer straßenverkehrsrechtlichen Erlaubnispflicht für die übermäßige Straßenbenutzung durch das gewerbliche Anbieten von Mietfahrzeugflotten, insbesondere auf Gehwegen, trotz vorheriger Abstimmung mit und inhaltlicher Zustimmung des Bundesverkehrsministeriums keine Mehrheit.

Die Regelungen differenzieren nicht nach Mietfahrzeugangeboten. Die straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis kann Nebenbestimmungen enthalten.

Die bisherigen freiwilligen Selbstverpflichtungen durch Mietfahrzeugunternehmen haben nicht die gleiche rechtliche Verbindlichkeit und gelten nicht umfassend für alle Anbietenden und bezüglich aller zu berücksichtigenden Belange.

D. Auswirkungen auf die Gleichstellung der Geschlechter

Keine.

E. Kostenauswirkungen auf Privathaushalte und/oder Wirtschaftsunternehmen

Den Mietfahrzeuganbietenden können Kosten zur Erfüllung der Anforderungen, die sich aus der straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnis und deren Nebenbestimmungen ergeben, entstehen. Diese sind noch nicht abschätzbar und von den Geschäftsmodellen der jeweiligen Anbietenden abhängig.

Nicht auszuschließen ist, dass etwaige Mehrkosten der Unternehmen an deren Kundinnen und Kunden bspw. durch steigende Mietpreise weitergereicht werden.

Für die Erlaubnis wird eine Sondernutzungsgebühr erhoben werden.

F. Gesamtkosten

Für stationsgebundene Mietfahrzeugangebote wurden bereits in der Vergangenheit und werden aktuell straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnisse durch die Bezirke erteilt, so dass es hier zu keinem erhöhten Verwaltungsaufwand kommt.

Soweit Sondernutzungen durch stationslose Mietfahrzeugangebote erfolgen, die nicht auf einen Bezirk beschränkt sind, bedarf es der straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnis durch die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung. Für mehrere einheitlich auszuübende Sondernutzungen kann zudem die Erteilung einer allgemeinen Zulassung durch die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung erforderlich werden.

Insgesamt entsteht im laufenden Haushalt ein Personalmehrbedarf von fünf Beschäftigungspositionen für vorerst 24 Monate bei der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung. Eine Genehmigung der Senatsverwaltung für Finanzen liegt bereits vor. Ein darüber hinaus gehender dauerhafter Stellenbedarf kann derzeit noch nicht genau beziffert werden und wird ggf. mit der nächsten Dienstkräftenmeldung zum Haushaltsplan 2022/2023 angemeldet werden.

Mit der Notwendigkeit einer straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnis für gewerbliche Angebote von Mietfahrzeugen kann auch bei den Bezirken zusätzlicher Aufwand sowohl bei der Bearbeitung der Anträge als auch bei der Überwachung der Erlaubnis und ihrer Nebenbestimmung sowie bei der Ahndung von Ordnungswidrigkeiten entstehen.

Der genaue Personalmehrbedarf kann nicht konkretisiert werden, zumal dieser je nach Lage des Bezirks (Innenstadtbereich oder Randbezirk) und der jeweils unterschiedlichen Quantität der Angebote variieren wird.

G. Flächenmäßige Auswirkungen

Es können Flächen auf öffentlichen Straßen als Abhol- oder Rückgabestationen (stationsgebundene Angebote) für ein oder eine begrenzte Anzahl von Unternehmen reserviert werden. Wo und im welchem Umfang dies erfolgen wird, kann derzeit noch nicht abgeschätzt werden und hängt von der Zahl der Anbietenden und deren Geschäftsmodellen ab.

H. Auswirkungen auf die Umwelt

Durch die mit einer straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnis verbundenen Nebenbestimmungen kann zugleich eine effektive Steuerung der Angebote und somit eine positive verkehrs- und umweltpolitische Entwicklung eingeleitet werden. Durch einen möglichst nachhaltigen, effizienten und gemeinwohlorientierten Einsatz der Fahrzeuge (z.B. Elektrifizierung) sollen diese einen Beitrag zur Mobilitätswende leisten. Auch andere Belange, insbesondere die verkehrsmittelübergreifenden Ziele des Berliner Mobilitätsgesetzes, können so Berücksichtigung finden.

I. Auswirkungen auf den Klimaschutz

Die Gesetzesänderung soll unter anderem dazu beitragen, dass das Verkehrsaufkommen des mit Verbrennungsmotoren betriebenen Individualverkehrs innerhalb des Landes Berlin dauerhaft abnimmt oder zumindest durch die Nutzung von gewerblich angebotenen Fahrzeugen nicht weiter zunimmt. Durch die Gesetzesänderung wird ermöglicht, auf die Ausgestaltung dieser Angebote so Einfluss zu nehmen, dass die Mietfahrzeuge – insbesondere auch im Verbund mit dem ÖPNV – einen positiven Beitrag zu einer nachhaltigen und immissionsfreien verkehrs- und umweltpolitischen Entwicklung leisten, z. B. indem den Betreibern von Mietfahrzeugflotten der Einsatz von in Herstellung und Betrieb möglichst nachhaltigen und klimaschonenden Fahrzeugen vorgegeben wird. Bestenfalls können auf diese Weise Fahrten mit emissionsintensiven Verkehrsträgern vermieden und diese durch gewerblich angebotene emissionsfreie Mietfahrzeuge ersetzt werden, ggf. auch in Verbindung mit dem ÖPNV durch Einsatz der Mietfahrzeuge als Zu- und Abgangsmittel auf der sog. „letzten Meile“.

Eine Quantifizierung der Auswirkungen der beabsichtigten Regulierung ist aufgrund des stetigen Wandels bei Angebot und Nachfrage von Mobilitätsangeboten nicht möglich, zumal nicht absehbar ist, ob ggf. neue Fahrzeugarten hinzutreten und z.B. künftig auch vermehrt Fahrzeuge für den Güterverkehr gewerblich zur Miete angeboten werden.

J. Auswirkungen auf die Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg

Keine.

K. Zuständigkeit

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.

Der Senat von Berlin
UVK G R 21 / VI E 2
Tel.: 9(0)25-1889/ 1422

An das
Abgeordnetenhaus von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

V o r l a g e
- zur Beschlussfassung -

über Gesetz zur Anpassung straßenrechtlicher Bestimmungen insbesondere im Hinblick auf das gewerbliche Anbieten von Mietfahrzeugen

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Gesetz zur Anpassung straßenrechtlicher Bestimmungen insbesondere im Hinblick auf das gewerbliche Anbieten von Mietfahrzeugen

Vom

Das Abgeordnetenhaus hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1
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 nach der Angabe zu § 11 folgende Angabe eingefügt:

„§ 11a Sondernutzung für das gewerbliche Anbieten von Mietfahrzeugen“.

2. In § 2 Absatz 2 Nummer 1 Buchstabe b wird das Wort „Grünanlagen“ durch das Wort „Straßenbegleitgrün“ ersetzt.

3. In § 5 Absatz 1 Satz 2 werden die Wörter „auf Antrag und“ gestrichen.

4. § 7 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 6 wird folgender Absatz 7 eingefügt:

„(7) Soweit der Straßenbaulastträger Maßnahmen, die über das dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entsprechende Maß nach Absatz 2 hinausgehen, auf Veranlassung einer anderen Person durchführt, trägt diese Person die Kosten. Das gilt nicht für

Haltestellenbereiche für den Linienverkehr. Der Träger der Straßenbaulast kann angemessene Vorauszahlungen oder Sicherheitsleistungen verlangen. § 9 bleibt unberührt.“

b) Der bisherige Absatz 7 wird Absatz 8.

5. § 9 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird das Wort „befahrbaren“ durch die Wörter „zum Befahren bestimmten“ ersetzt.

b) In Absatz 4 werden die Sätze 5 bis 7 aufgehoben.

6. § 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden das Wort „überwiegende“ und die Wörter „oder ihnen durch Nebenbestimmungen zur Erlaubnis entsprochen werden kann“ gestrichen.

bb) In Satz 3 werden die Wörter „eines Monats“ durch die Wörter „von drei Monaten“ ersetzt.

b) Folgender Absatz 14 wird angefügt:

„(14) Mehrere einheitlich auszuübende Sondernutzungen können für einen oder mehrere Sondernutzende, auch ausschließlich, allgemein zugelassen werden. Die jeweiligen Erlaubnisse der von der Zulassung erfassten Sondernutzungen sind auf die Dauer und den Umfang der allgemeinen Zulassung beschränkt. In den Erlaubnissen soll auf die allgemeine Zulassung verwiesen werden. In der allgemeinen Zulassung können auch die Sondernutzungsgebühren festgesetzt oder, wenn die Zulassung durch öffentlich-rechtlichen Vertrag erfolgt, hiervon abweichende Zahlungspflichten vereinbart werden, die dem wirtschaftlichen Vorteil der Sondernutzung entsprechen.“

7. Nach § 11 wird folgender § 11a eingefügt:

„§ 11a Sondernutzung für das gewerbliche Anbieten von Mietfahrzeugen

(1) Für die Sondernutzung öffentlicher Straßen für das gewerbliche Anbieten von Mietfahrzeugen, die selbstständig reserviert und genutzt werden können, einschließlich des Anbietens von Carsharingfahrzeugen im Sinne des § 2 Nummer 1 des Carsharinggesetzes vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230), das zuletzt durch Artikel 328 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, gilt § 11 nach Maßgabe der folgenden Absätze.

(2) Die Erlaubnis nach § 11 Absatz 1 und die allgemeine Zulassung nach § 11 Absatz 14 können erteilt werden, wenn öffentliche Interessen der Sondernutzung nicht entgegenstehen. Bei der Entscheidung sind insbesondere die verkehrsmittelübergreifenden Ziele des Berliner Mobilitätsgesetzes, das als Artikel 1 des Gesetzes vom 5. Juli 2018 (GVBl. S. 464) verkündet und zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22. März 2021 (GVBl. S. 318) geändert worden ist, zu berücksichtigen. Erlaubnis und allgemeine Zulassung werden nur zuverlässigen Unternehmen erteilt; unzuverlässig ist ein Unternehmen, das wiederholt in schwerwiegender Weise gegen Pflichten aus der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung oder anderen zulassungsrechtlichen Vorschriften oder gegen Nebenbestimmungen der Erlaubnis nach § 11 Absatz 1 oder der allgemeinen Zulassung nach § 11 Absatz 14 verstoßen hat, sowie in

den in § 123 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen genannten Fällen. Vorbehaltlich straßenverkehrsrechtlicher und sonstiger bundesrechtlicher Bestimmungen gilt für die Sondernutzung für das gewerbliche stationsungebundene Anbieten von Fahrzeugen § 11 Absatz 2 Satz 1 mit der Maßgabe, dass nur überwiegende öffentliche Interessen der Sondernutzung entgegenstehen können.

(3) Zur Auswahl eines Unternehmens oder mehrerer Unternehmen ist ein transparentes und diskriminierungsfreies Verfahren durchzuführen, wenn

1. von der Straßenbaubehörde zuvor bestimmte oder noch zu bestimmende Flächen auf öffentlichen Straßen als Abhol- oder Rückgabestationen (stationsgebundene Angebote) nur einem oder einer begrenzten Anzahl von Unternehmen zur Verfügung gestellt werden sollen,
2. nur eine bestimmte oder noch zu bestimmende Anzahl von Fahrzeugen zugelassen oder erlaubt werden soll oder
3. aus sonstigen Gründen nur einem oder einer begrenzten Anzahl von Unternehmen eine Erlaubnis oder allgemeine Zulassung erteilt werden soll.

§ 11 Absatz 2 Satz 3 bis 5 findet keine Anwendung.

(4) Die Kriterien für die Auswahl im Rahmen eines Verfahrens nach Absatz 3 sind an den maßgeblichen Zielen des Absatzes 2 auszurichten. Erfüllen mehrere Unternehmen die Auswahlkriterien gleichermaßen, ist durch Los zu entscheiden.

(5) Erlaubnis und allgemeine Zulassung sind zu befristen, für Carsharingangebote im Sinne des Carsharinggesetzes auf längstens acht Jahre, und mit Widerrufsvorbehalt zu erteilen. Sie können insbesondere widerrufen werden, soweit sie nicht in Anspruch genommen werden oder wenn deren Voraussetzungen nicht mehr erfüllt sind. Sie sollen zur Berücksichtigung der in Absatz 2 genannten Ziele und Kriterien mit weiteren Nebenbestimmungen versehen werden. Weitere Nebenbestimmungen sind zulässig; insbesondere können Flächen, auch außerhalb der öffentlichen Straßen, bestimmt werden, die für das Abstellen von Mietfahrzeugen nicht in Anspruch genommen werden dürfen.

(6) Die auf bestimmte Flächen bezogene Erlaubnis kann die Befugnis zur Errichtung von im Zusammenhang mit dem Mietfahrzeugangebot erforderlichen Einrichtungen wie Ladestationen, Fahrradbügel, bauliche Vorrichtungen für das Sperren der Flächen für Nichtbevorrechtigte und sonstige Anlagen umfassen.

(7) Sofern die Erlaubnis oder die allgemeine Zulassung nach den vorstehenden Absätzen für die Aufnahme einer Dienstleistungstätigkeit erforderlich ist, kann das Verfahren zur Erteilung auch über eine einheitliche Stelle abgewickelt werden.

8. In § 11a Absatz 2 Satz 4 wird das Wort „Fahrzeugen“ durch das Wort „Carsharingfahrzeugen im Sinne des Carsharinggesetzes“ ersetzt.

9. § 12 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 wird das Wort „entsprechend“ gestrichen.
- b) Dem Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:

„§ 11 Absatz 2 Satz 3 bis 5 findet keine Anwendung.“

c) Absatz 7 wird wie folgt gefasst:

„(7) Auch für Aufgrabungen und Baumaßnahmen der Versorgungsunternehmen im Zusammenhang mit Maßnahmen nach den Absätzen 5 und 6 bedarf es der straßenrechtlichen Erlaubnis. Notfälle, in denen sofortiges Handeln zur Schadensabwehr geboten ist, sind der Straßenbaubehörde und, soweit Flächen für den Fahrzeugverkehr im übergeordneten Straßennetz betroffen sind, auch der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung anzuzeigen; die Einholung der Erlaubnis nach Satz 1 ist unverzüglich nachzuholen. Aufgrabungen und Baumaßnahmen mit unwesentlicher Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs sind, soweit Flächen für den Fahrzeugverkehr im übergeordneten Straßennetz nicht betroffen sind, der Straßenbaubehörde abweichend von Satz 1 nur anzuzeigen; die Einholung der Erlaubnis nach Satz 1 ist unverzüglich nachzuholen, sobald erkennbar ist, dass sich die Beeinträchtigung über das unwesentliche Maß hinaus ausweiten wird. Eine Sicherheitsleistung darf nur verlangt werden, soweit dies zur Sicherung einer ordnungsgemäßen Wiederherstellung der Straße erforderlich ist.“

10. § 14 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Fahrzeuge ohne gültige amtliche Kennzeichen, gültige Versicherungskennzeichen oder gültige Versicherungsplaketten dürfen nicht auf öffentlichen Straßen abgestellt werden. Wer dagegen verstößt, hat die Folgen seines Verstoßes unverzüglich zu beseitigen. Die zuständige Behörde kann die Beseitigung auf Kosten des Halters oder Eigentümers vornehmen lassen, wenn dieser einer deutlich sichtbar angebrachten Aufforderung zur Beseitigung des Fahrzeuges nicht nachgekommen ist. Eines vollziehbaren Verwaltungsaktes oder einer förmlichen Androhung eines Zwangsmittels bedarf es nicht.“

11. § 22 Absatz 6 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Bebauungspläne nach § 9 des Baugesetzbuches, die im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde festgesetzt worden sind oder werden, ersetzen die Planfeststellung nach den Absätzen 1 bis 3.“

12. § 22b Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. für Straßen I. Ordnung und für den Bau von Straßen II. Ordnung sowie für den übergeordneten, insbesondere touristischen oder überbezirklichen Verkehr dienende selbstständige Geh- und Radwege oder Radschnellverbindungen die für den Tiefbau zuständige Senatsverwaltung;“.

b) Nummer 2 wird aufgehoben.

c) Nummer 3 wird Nummer 2.

13. § 28 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 1 wird das Wort „befahrbare“ durch die Wörter „zum Befahren bestimmte“ ersetzt.
- b) Nach Nummer 1 wird folgende Nummer 2 eingefügt:
„2. entgegen § 9 Abs. 4 Gehwegüberfahrten ohne die erforderliche Genehmigung anlegt oder die mit der Genehmigung erteilten Auflagen nicht erfüllt,“
- c) Die bisherige Nummer 2 wird Nummer 3 und es werden nach der Angabe „§ 11 Abs. 1“ die Wörter „, auch in Verbindung mit § 11a,“ eingefügt.
- d) Die bisherigen Nummern 3 und 4 werden die Nummern 4 und 5.
- e) Die bisherige Nummer 5 wird Nummer 6 und es werden nach dem Wort „Kennzeichen“ die Wörter „, gültige Versicherungskennzeichen oder gültige Versicherungsplaketten“ eingefügt.
- f) Die bisherigen Nummern 6 bis 10 werden die Nummern 7 bis 11.

Artikel 2 **Änderung des Allgemeinen Zuständigkeitsgesetzes**

Nummer 10 Absatz 9 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 gefasst:

„(9) Straßenaufsicht bei Baumaßnahmen und über Bauten und Anlagen der Hauptverwaltung nach Absatz 3, 6 und 7; Erlaubnis von Sondernutzungen für das nicht auf einen Bezirk beschränkte gewerbliche Anbieten von stationsungebundenen Mietfahrzeugen, die selbstständig reserviert und genutzt werden können; allgemeine Zulassung von Sondernutzungen, die bezirksübergreifend einheitlich ausgeübt werden; Informations- und Koordinierungsaufgaben bei Baumaßnahmen im übergeordneten Straßennetz nach § 11 Absatz 3 des Berliner Straßengesetzes; Bereitstellung, Koordinierung und Weiterentwicklung eines technisch unterstützten Informationssystems für Verkehrsmanagement und Verkehrsorganisation mit gesamtstädtischer Bedeutung.“

Artikel 3 **Änderung des Allgemeinen Sicherheits- und Ordnungsgesetzes**

In Nummer 18 Absatz 4 der Anlage zu § 2 Absatz 4 Satz 1 des Allgemeines Sicherheits- und Ordnungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. Oktober 2006 (GVBl. S. 930), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. März 2021 (GVBl. S. 318) geändert worden ist, werden nach dem Wort „Kennzeichen“ die Wörter „, gültige Versicherungskennzeichen oder gültige Versicherungsplaketten“ eingefügt.

Artikel 4

Änderung der Verordnung über die Zuständigkeit für einzelne Bezirksaufgaben

In § 1 Nummer 8 Buchstabe c der Verordnung über die Zuständigkeit für einzelne Bezirksaufgaben vom 5. Dezember 2000 (GVBl. S. 513), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 3. November 2020 (GVBl. S. 874) geändert worden ist, werden nach dem Wort „Kennzeichen“ die Wörter „, gültige Versicherungskennzeichen oder gültige Versicherungsplaketten“ eingefügt und die Wörter „15 Abs. 4 des Kreislauf- und Abfallwirtschaftsgesetzes“ durch die Wörter „20 Absatz 4 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes“ ersetzt.

Artikel 5 Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes

§ 36 Absatz 6 Satz 2 des Berliner Mobilitätsgesetzes, das als Artikel 1 des Gesetzes vom 5. Juli 2018 (GVBl. S. 464) verkündet und zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22. März 2021 (GVBl. S. 318) geändert worden ist, wird aufgehoben.

Artikel 6 Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich der Absätze 2 und 3 am Tage nach der Verkündung im Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin in Kraft.

(2) Artikel 1 Nummer 7 tritt am 1. September 2022 in Kraft.

(3) Artikel 1 Nummer 8 tritt am 1. September 2023 in Kraft.

A. Begründung

I. Allgemeines

Der Straßenverkehr unterliegt derzeit erheblichen Veränderungen, die insbesondere durch die Anforderungen im Hinblick auf den Klimawandel, die Möglichkeiten infolge der fortschreitenden technologischen Entwicklung, die erforderliche Dekarbonisierung der Fahrzeugantriebe, den Anstieg des Fahrradverkehrs, die zunehmende Verknappung des öffentlichen Raums durch eine steigende Anzahl von Verkehrsmitteln, das dadurch ausgelöste Erfordernis einer sachgerechten und anforderungsgerechten Aufteilung des Straßenraums und die Umsetzung der Ziele des Mobilitätsgesetzes geprägt ist. In den letzten Jahren wurden dabei unter anderem neue Verkehrsangebote entwickelt, die auf dem Prinzip der wechselnden Nutzung von Fahrzeugen größerer Fahrzeugflotten beruhen. So werden in den Städten zunehmend Kraftfahrzeuge, Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge im öffentlichen Raum gewerblich zur Miete angeboten. Gerade in Berlin haben sich diese gewerblichen Angebote in besonderem Maße entwickelt. Dabei handelt es sich zum Teil um Geschäftsmodelle, bei denen die Fahrzeuge über bestimmte, hierfür gesondert reservierte Flächen auf öffentlichen Straßen als Abhol- oder Rückgabestationen zum Einsatz kommen (stationsgebundene Angebote). Zudem wurden in verstärktem Maße Mietfahrzeuge ohne feste Stationen und an wechselnden Standorten, wenn auch unter Umständen auf eine Zone beschränkt, im Straßenland zur unmittelbaren Anmietung und Nutzung angeboten (stationsungebundene Angebote).

Die Zahl der Mietfahrzeugflotten hat in den vergangenen Jahren stark zugenommen, wobei dieser Trend im Jahre 2020 durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie vorübergehend unterbrochen worden ist. Hiervon abgesehen sind insbesondere die stationsungebundenen Angebote von Mietfahrzeugen in den letzten Jahren bis Anfang 2020 kontinuierlich angewachsen. Im Land Berlin hat sich allein die Anzahl der stationsungebunden im Rahmen

des Carsharing zur Miete angebotenen Personenkraftwagen und Kleintransporter im Jahr 2019 gegenüber dem Vorjahr auf über 6.000 Fahrzeuge verdoppelt. Mit Stichtag vom Januar 2020 waren zudem fünf Unternehmen für Elektrokleinstfahrzeuge (E-Scooter bzw. E-Tretroller) mit insgesamt 16.000 Fahrzeugen, sieben Unternehmen für Fahrräder mit 14.000 Fahrzeugen und ein weiteres Unternehmen für Leichtkrafträder (Elektroroller) mit 800 Fahrzeugen tätig. Die Zahl der angebotenen Fahrzeuge schwankt dabei je nach Jahreszeit und wirtschaftlicher Lage, insbesondere bei Mietfahrrädern, E-Scootern und Elektrorollern. Insbesondere infolge der Auswirkungen der Corona-Pandemie sind die Zahlen im Jahre 2020 aufgrund des hierdurch ausgelösten Einbruchs der Nachfrage teilweise vorübergehend rückläufig gewesen.

Die neuen Mobilitätsangebote können bei entsprechender Ausgestaltung grundsätzlich einen positiven Beitrag im Hinblick auf die erforderliche Mobilitätswende leisten. Im Sinne einer effizienten geteilten und gemeinsamen Mobilität können sie insbesondere im Verbund mit dem ÖPNV ein wichtiges Zusatzangebot darstellen. Dies spricht dafür, auch zukünftig noch stärker auf derartige Angebote zu setzen, wenn es darum geht, den motorisierten Individualverkehr bzw. den privaten Pkw-Gebrauch nachhaltiger und umweltfreundlicher auszugestalten oder zu reduzieren. Aufgrund der wachsenden Anzahl der stationsungebunden zur Miete angebotenen Elektrokleinstfahrzeuge und Fahrräder waren in Berlin aufgrund der Größenordnung und dem unregelmäßigen Abstellen auf Gehwegen allerdings auch erhebliche Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum zu beobachten gewesen. Das innovative Potential, das die neuen Mobilitätsangebote auszeichnet und zur Umgestaltung des Verkehrssektors genutzt werden kann, muss verträglich und unter Berücksichtigung aller Straßennutzungen in das Verkehrsgeschehen integriert werden. Ohne klarere Regelungen z.B. zu den beschriebenen Nutzungskonflikten werden die dargestellten unerwünschten verkehrliche Effekte verstärkt.

Das Land Berlin muss daher auf die Ausgestaltung der Angebote stärker Einfluss nehmen. Hierfür ist der Rechtsrahmen weiter auszugestalten, in dem die Angebote neben ihrer einzelbetrieblichen Optimierung auch auf die Erreichung eines gesamtgesellschaftlichen Nutzens ausgerichtet werden. Es resultierten aus den bisherigen Bemühungen zwischen dem Land Berlin und verschiedenen Unternehmen bereits freiwillige Erklärungen einiger Unternehmen mit der Selbstverpflichtung zu bestimmten Maßnahmen. Da diese aber nicht für alle Anbietenden gelten, sollen nunmehr rechtlich verbindliche und berlinweit einheitliche Maßstäbe und Verfahrensregelungen eingeführt werden, die sicherstellen, dass die genannten Nutzungskonflikte und die Gefahr einer übermäßigen Einschränkung des Gemeingebrauchs verringert bzw. vermieden werden, die vor allem durch das Abstellen von Miet-Fahrrädern und Miet-Elektrokleinstfahrzeugen im öffentlichen Raum verursacht werden kann. Zum anderen ist sicherzustellen, dass die Angebote den – auch von den Unternehmen – intendierten zentralen positiven Beitrag zu einer nachhaltigen verkehrs- und umweltpolitischen Entwicklung leisten können. Die gesetzliche Ausbildung eines straßenrechtlichen Instrumentariums, das die Ziele der erforderlichen Regulierung festlegt, ist hierfür der erste Schritt. In einem weiteren Schritt ist der so geschaffenen gesetzlichen Handlungsrahmen jeweils im Hinblick auf die für das jeweilige Mobilitätsangebot zu bildenden Anforderungen weiter zu konkretisieren und fortwährend an die sich mit dem technischen Fortschritt wandelnden Erfordernisse anzupassen.

Zentral für die gesetzliche Grundlage einer Regulierung der gewerblichen Mobilitätsangebote ist die darauf bezogene Ausgestaltung des Sondernutzungsrechts. Die für gewerbliche Mietfahrzeuge geltenden Regelungen im Berliner Straßengesetz werden, soweit hierfür nicht die allgemeinen straßenrechtlichen Bestimmungen zur Anwendung kommen, in einem gesonderten Paragraphen zusammengefasst. Liegt beim geschäftsmäßigen Vorhalten und Anbieten von Fahrzeugen zur Anmietung auf öffentlichen Straßen der Schwerpunkt der Tätigkeit in der gewerblichen Nutzung der Straße, stellt das Vorhalten und Abstellen der zum Teil großen Fuhrparks auf öffentlichem Straßenland und damit ohne die Inanspruchnahme eigener privater Betriebsflächen, das Anbieten der einzelnen Fahrzeuge an Privat- und Geschäftskundinnen und -kunden und der Vertragsschluss – vorbehaltlich bundesrechtlicher

Regelungen des Straßenverkehrsrechts – eine gewerbliche Tätigkeit und damit insoweit eine erlaubnispflichtige straßenrechtliche Sondernutzung dar. Die hierfür erforderlichen Regelungen werden systematisch in einem neuen § 11a für alle betroffenen Fahrzeugarten, deren Anbieten als straßenrechtliche Sondernutzung zu werten ist, zusammengefasst – mit Verweisen auf die allgemeinen Regelungen des § 11, soweit diese Anwendung finden. Für den Fall, dass die Anzahl der straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnisse vorab zahlenmäßig begrenzt wird, ist ein Verfahren zur Auswahl eines oder mehrerer Bewerber um die jeweils verfügbaren Erlaubnisse vorgesehen. Eine solche Begrenzung ist insbesondere gegeben, wenn eine Fläche im öffentlichen Straßenland vorab von der Straßenbaubehörde exklusiv für einen oder eine beschränkte Anzahl von Anbietenden reserviert wird. Einen Unterfall hierfür regelt etwa das Carsharinggesetz des Bundes für den Fall der Reservierung von ausgewiesenen Stellflächen auf den Bundesfernstraßen für ein Carsharingunternehmen.

Weiterhin werden in diesem Zusammenhang einzelne weitere Änderungen und Klarstellungen in den bestehenden Regelungen zur straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnis vorgenommen. Zudem erfolgen noch einzelne darüber hinaus gehende Änderungen des Berliner Straßengesetzes, die sich für die Verwaltungspraxis der Straßenbaubehörden als erforderlich erwiesen haben. Das Berliner Straßengesetz wurde grundlegend zuletzt durch Gesetz vom 4. Dezember 2008 (GVBl. S. 466) überarbeitet und erfuhr seither lediglich vereinzelte, anlassbezogene Änderungen. Zwischenzeitlich haben aber Rechtsprechung und die Erfahrungen aus der Praxis gezeigt, dass die Regelungen teilweise mehrdeutig, überholt oder nicht ausreichend sind und daher einer Präzisierung bedürfen. Im Wesentlichen betrifft dies

- die Erstattung von Kosten des Straßenbaulastträgers, wenn eine andere Person Maßnahmen veranlasst, die über das für die Erfüllung der Straßenbaulast erforderliche Maß hinausgehen,
- die der Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis entgegenstehenden öffentlichen Interessen,

die Frist für den Eintritt der Fiktion einer beantragten straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnis.

II. Einzelbegründung

1. Zu Artikel 1 (Änderung des Berliner Straßengesetzes)

a) Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)

Das Inhaltsverzeichnis wird zur Einfügung der neuen Vorschrift redaktionell angepasst.

b) Zu Nummer 2 (§ 2)

Die Änderung dient der Klarstellung. Mit „Grünanlage“ wurden Grundstücke nach dem Grünanlagengesetz und zur Straße gehörende Grünanlagen nach dem Berliner Straßengesetz bezeichnet. Der Austausch des Begriffs „Grünanlagen“ durch die Bezeichnung „Straßenbegleitgrün“ bestimmt präziser, was zur öffentlichen Straße gehört. Auch § 2 Absatz 2 Nummer 3 Brandenburgisches Straßengesetz (BbgStrG) verwendet diese Bezeichnung.

c) Zu Nummer 3 (§ 5)

Die Benennung öffentlicher Straßen und die Grundstücksnummerierung gewährleisten als Orientierungsmöglichkeiten die öffentliche Sicherheit und Ordnung. Privatstraßen, -wege oder -plätze sollen benannt werden, wenn es im öffentlichem Interesse erforderlich ist. Ob dies notwendig ist, entscheidet der Straßenbaulastträger im Einzelfall im Rahmen seines Ermessens. Eines Antrags bedarf es daher nicht. Die Kosten der Benennung (Beschaffung, Anbringung und Instandhaltung der Straßennamensschilder) sind vom Grundstückseigentümer zu erstatten.

d) Zu Nummer 4 (§ 7)

Zu Buchstabe a)

Die Regelung schafft einen spezialgesetzlichen, öffentlich-rechtlichen Erstattungsanspruch für Mehrkosten für den Bau und die Unterhaltung einer öffentlichen Straße, wenn diese Maßnahme auf Veranlassung eines oder einer Dritten aufwendiger errichtet, ausgebaut oder verlegt werden muss, als es im Rahmen der Straßenbaulast, d. h. für das regelmäßige Verkehrsbedürfnis genügend, erforderlich wäre.

Als Straßenbaumaßnahmen im Interesse Dritter kommen insbesondere solche in Betracht, bei denen die Straße verlegt oder sonst umgestaltet wird, um für andere Zwecke Platz zu schaffen. Beispiele, in denen die Maßnahme über das regelmäßige Verkehrsbedürfnis hinausgeht, sind:

- Bau und Unterhaltung von Haltestellenbuchten für den Gelegenheitsverkehr (zum Beispiel Stadtrundfahrten),
- Ausstattung der Straße mit Zubehör (Poller, Schutzgitter) durch den Straßenbaulastträger, ohne dass es nach § 45 StVO verkehrlich veranlasst und begründet ist;
- Beleuchtung ohne verkehrliche, sicherheitsrelevante Erforderlichkeit gemäß Absatz 5;
- Verkehrssicherungsmaßnahmen an Stützmauern im Interesse des (privaten) Grundstückseigentümers oder der (privaten) Grundstückseigentümersin,
- Ausbau eines nur unzulänglich befestigten Weges zu einer für den Kraftfahrzeugverkehr geeigneten Straße als Zufahrt (Feuerwehraufstellfläche),
- Anpassung von Höhenunterschieden des anliegenden Grundstücks an das Straßenniveau im Interesse des (privaten) Grundstückseigentümers oder der (privaten) Grundstückseigentümersin.

Der Erstattungsanspruch besteht nicht nur für die eigentlichen Baumaßnahmen, sondern auch für nach deren Abschluss erforderliche Folgemaßnahmen.

Zu Buchstabe b)

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung.

e) Zu Nummer 5 (§ 9)

aa) Zu Buchstabe a)

Die bisherige Formulierung „nicht befahrbare Straßenbestandteile“ ist unpräzise, da angelegte Gehwegüberfahrten mit Kraftfahrzeugen befahren werden können. Zur Klarstellung wird der Wortlaut „zum Befahren bestimmten“ gefasst. Auch in anderen Landesstraßengesetzen wird von Flächen gesprochen, die „nicht zum Befahren bestimmt sind,“ (vgl. § 17 Absatz 1 Bremisches Landesstraßengesetz (BremLStrG), § 18 Absatz 1 Hamburgisches Wegegesetz (HWG)).

bb) Zu Buchstabe b)

Nach den aufzuhebenden Sätzen kann im Rahmen eines Baugenehmigungsverfahrens die Genehmigung von Gehwegüberfahrten für vorübergehende Zwecke bei der Bauaufsichtsbehörde statt bei dem Straßenbaulastträger beantragt werden. Da die Bauaufsichtsbehörde ihre Entscheidung aber nur im Einvernehmen mit dem Straßenbaulastträger treffen darf und somit ein erhöhter Abstimmungsbedarf bestand, hat diese Regelung keinen Entbürokratisierungseffekt und wird kaum angewendet.

f) Zu Nummer 6 (§ 11)

aa) Zu Buchstabe a (Absatz 2)

Zu Buchstabe aa)

Die Streichung erfolgt, um in der Entscheidungspraxis der Straßenbaubehörden das öffentliche Interesse künftig sachgerechter berücksichtigen zu können. Bei der Entscheidung, ob eine straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis erteilt wird, hat stets eine Interessenabwägung im Einzelfall zu erfolgen, wobei die Behörde eine Gewichtung und Abwägung der betroffenen Interessen vorzunehmen hat. Eine Festlegung dahingehend, dass sich dabei stets das private Interesse gegenüber dem einfachen öffentlichen Interesse durchsetzen soll, ist nicht sachgerecht.

Die Versagungsgründe für eine straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis wurden mit der bisherigen und 2006 eingeführten Fassung des § 11 Absatz 2 auf „überwiegende“ öffentliche Belange reduziert, um die Sondernutzung öffentlichen Straßenlandes zu erleichtern. In der inzwischen vierzehnjährigen Erlaubnispraxis der Bezirke hat sich jedoch gezeigt, dass beachtlichen öffentlichen Belangen so nicht mehr in hinreichendem Maße Rechnung getragen werden kann. Das Verwaltungsgericht Berlin und das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg knüpfen an das Bestehen der vom Gesetz geforderten „überwiegenden“ öffentlichen Interessen sehr hohe Voraussetzungen. Es war jedoch nicht das Ziel der 2006 umgesetzten Novellierung des § 11 Absatz 2, eine Versagung der Sondernutzungserlaubnis nur in äußerst atypischen Fällen zu ermöglichen. Berlin ist seitdem das einzige Bundesland, in dem die Entscheidung über eine straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis so weit eingeschränkt worden ist, dass eine rein privatnützige oder kommerzielle Sondernutzung selbst bei entgegenstehenden öffentlichen Interessen nur dann versagt werden kann, wenn das öffentliche Interesse deutlich „überwiegt“. Diese Konsequenz geht über die seinerzeit mit der Reformierung des Sondernutzungsrechts angestrebte Entbürokratisierung und Vereinfachung des Verfahrens zur Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen hinaus und erschwert es den Behörden erheblich, das Erscheinungsbild der kulturhistorisch und touristisch bedeutsamen Straßen und Plätze Berlins zu wahren und den öffentlichen Raum auch im Hinblick auf den Wirtschafts- und Kulturstandort Berlin vor übermäßiger kommerzieller Nutzung zu schützen.

Wegen der sich abzeichnenden Anforderungen der „wachsenden Stadt“ in Bezug auf den öffentlichen Raum und zum Schutz vor einer zunehmenden Kommerzialisierung der öffentlichen Straßen, Wege und Plätze ist es erforderlich, den Ermessensspielraum der Straßenbaubehörden wieder in dem erforderlichen Maße herzustellen und den Behörden eine effektivere Berücksichtigung aller beachtlichen öffentlichen Belange zu ermöglichen.

Zu Buchstabe bb)

In der Verwaltungspraxis hat sich die Länge der in 2006 eingeführten Frist für den Eintritt der Erlaubnisfiktion von nur einem Monat als nicht ausreichend erwiesen. Die Zahl der Anträge auf Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis ist seit Einführung der Genehmigungsfiktion erheblich angestiegen. Die parallel angestiegene Komplexität der Verfahren zur Erteilung von straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnissen bedarf in der Regel dem Einzelfall gerecht werdender Nebenbestimmungen, um steuernd auf das geplante Vorhaben einzuwirken. Dies erfordert eine entsprechend angemessene Bearbeitungszeit. § 42a Absatz 2 Satz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) i.V.m. § 1 Absatz 1 des Gesetzes über das Verfahren der Berliner Verwaltung (VwVfG Bln) bestimmt ebenfalls eine Regelentscheidungsfrist von drei Monaten, soweit durch Rechtsvorschrift nichts Abweichendes bestimmt ist. Es wird daher eine Anpassung an die Regelentscheidungsfrist von drei Monaten vorgenommen.

bb) Zu Buchstabe b (Absatz 14)

In den Fällen, in denen an mehreren Orten einheitlich auszuübende Sondernutzungen durchgeführt werden sollen, besteht die Möglichkeit, diese Sondernutzungen allgemein zuzulassen. Durch die allgemeine Zulassung werden die allgemeinen Regelungen für alle Sondernutzungen „vor die Klammer“ gezogen, so dass dann für die einzelnen Standorte nur noch über die konkreten Verhältnisse vor Ort entschieden werden muss. Dies betrifft etwa Fälle wie Elektroladesäulen, Werbeanlagen oder öffentliche Toiletten, für die in mehreren oder gar allen Bezirken einheitliche, von der Hauptverwaltung vorgegebene Standards gelten, die von den Bezirken bei der Erteilung der konkreten Sondernutzungserlaubnis zu berücksichtigen sind. Die allgemeine Zulassung ist in den Fällen, in denen die Sondernutzung bezirksübergreifend erfolgt, in Nummer 10 Absatz 9 der Anlage zu § 4 Absatz 1 Satz 1 des Allgemeinen Zuständigkeitsgesetzes der Hauptverwaltung zugewiesen. Da eine weitere Ausgestaltung der allgemeinen Zulassung im Berliner Straßengesetz bisher nicht weiter erfolgt ist, soll in Absatz 14 Satz 1 deren Regelungsinhalt nunmehr klargestellt werden. Die Verzahnung von allgemeiner Zulassung und der jeweiligen konkreten, auf die Örtlichkeit

bezogenen Sondernutzungserlaubnis setzt voraus, dass die einzelnen Erlaubnisse der von der Zulassung erfassten Sondernutzungen auf die Dauer und den Umfang der allgemeinen Zulassung bezogen sind, was in Satz 2 entsprechend bestimmt wird. Der Herstellung von Transparenz, Klarheit und Widerspruchsfreiheit dient dabei die Regelung in Satz 3, dass in den Erlaubnissen insoweit ausdrücklich auf die allgemeine Zulassung verwiesen werden soll. Satz 4 stellt klar, dass in der allgemeinen Zulassung zusammen mit den allgemeinen Regelungen auch die Sondernutzungsgebühren festgesetzt werden können. Nach § 1 Absatz 2 Nummer 2 der Sondernutzungsgebührenverordnung vom 12. Juni 2006, zuletzt geändert durch Verordnung vom 16. Mai 2012 (GVBl. S. 160), können für in allen Bezirken einheitlich auszuübende Sondernutzungen, die von oder im Einvernehmen mit der für das Straßenrecht zuständigen Senatsverwaltung in öffentlich-rechtlichen Verträgen zugelassen werden, Zahlungspflichten vereinbart werden, die von den Sondernutzungsgebühren dieser Verordnung abweichen, was nun zur Klarstellung ebenfalls in Satz 4 verankert wird; als Maßstab hierfür wird dabei festgelegt, dass in diesem Fall die Höhe der zu vereinbarenden Zahlungen dem wirtschaftlichen Vorteil der Sondernutzung entsprechen soll.

g) Zu Nummer 7 (§ 11a)

§ 11a erfüllt den aus § 60 Absatz 3 des Berliner Mobilitätsgesetzes vom 5. Juli 2018 (GVBl. 2018, 464), das zuletzt durch Gesetz vom 9. Februar 2021 (GVBl. S. 152) geändert worden ist, resultierenden Auftrag zur Einführung eines Sondernutzungsregimes für Mietfahrzeuge und steht damit im unmittelbaren Zusammenhang mit der Mobilitätsgesetzgebung.

Zu Absatz 1

Die Vorschrift des Absatz 1 Satz 1 betrifft alle Sondernutzungen im Zusammenhang mit dem gewerblichen Anbieten von Mietfahrzeugen auf öffentlichen Straßen. Das Vorhalten und Abstellen eines Fuhrparks auf öffentlichem Straßenland verbunden mit dem Anbieten der einzelnen Fahrzeuge an Privat- und Geschäftskundinnen und -kunden, die das Fahrzeug auf diese Weise unmittelbar im öffentlichen Straßenland anmieten können, stellt eine gewerbliche Tätigkeit dar. Jedenfalls bei den stationsbasierten Mietfahrzeugangeboten, bei denen der Straßenraum bestimmten Unternehmen unter Ausschluss anderer Unternehmen zur Verfügung gestellt wird, handelt es sich insoweit unzweifelhaft um eine erlaubnispflichtige straßenrechtliche Sondernutzung, bei der für die betroffenen Unternehmen „– unabhängig davon, dass der Parkvorgang der Kunden selbst grundsätzlich ein gemeingebräuchliches Verkehrsverhalten darstellt – die unternehmerische Dienstleistung bzw. Gewerbefläche in den öffentlichen Verkehrsraum verlagert“ wird (so die Begründung der Bundesregierung zum Carsharinggesetz, Bundestags-Drs. 18/11285, S. 35). Der durch das gewerbliche Anbieten von Mietfahrzeugflotten verfolgte unternehmerische Zweck überlagert hier zudem die – durch die Kundschaft der Anbietenden verfolgten – verkehrlichen Zwecke der Wiederinbetriebnahme und Teilnahme am Verkehr, so dass die Straße vom Anbietenden an dieser Stelle nicht mehr „zum Verkehr“, sondern vorwiegend für einen verkehrsfremden anderen Zweck, nämlich zur Ausübung einer unternehmerischen Tätigkeit in Anspruch genommen wird.

Ob diese Grundsätze auch auf stationslose Angebote übertragen werden können, ist in Literatur und Rechtsprechung umstritten. Soweit das Aufstellen von Mietfahrzeugen in der früheren Rechtsprechung dem Parken zugeordnet worden ist (vgl. Obergerverwaltungsgericht Hamburg, Beschluss vom 19.06.2009, Az.: 2 Bs 82/09, zum Anbieten von Mietfahrrädern; Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 03.06.1982, Az.: 7 C 73/79, zum Aufstellen von Mietfahrzeugen), unterscheidet sich das heutige Angebot von Mietfahrzeugflotten mittlerweile – auch äußerlich – stark von den der bisherigen Rechtsprechung zugrundeliegenden Sachverhalten. Denn die Anzahl der Mietfahrzeuge hat erheblich zugenommen, die Fahrzeuge werden in erster Linie an hoch frequentierten Stellen aufgestellt, die Angebote sind regelmäßig auf den Innenstadtbereich begrenzt und den Nutzenden können die Fahrzeuge zur Rückgabe nur innerhalb des nach wirtschaftlichen Kriterien definierten Geschäftsgebiets abstellen. In vielen Fällen kommt hinzu, dass das Anbieten von Mietfahrzeugen den Gemeingebrauch anderer Verkehrsteilnehmenden unzumutbar einschränkt. Das Abstellen der Fahrzeuge für die

gewerblichen Anbietenden dient auch hier in erster Linie dem gewerblichen Zweck des Abschlusses eines Mietvertrages dient (vgl. die aktuelle Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts Münster, Beschluss vom 20.11.2020, Az.: 11 B 1459/20). Die Fahrzeuge sind also nicht nur Mietgegenstand, sondern zudem auch eine andauernde Aufforderung zum Abschluss eines Mietvertrages, der ohne das Abstellen des Fahrzeuges im öffentlichen Straßenland nicht zustande käme. Somit unterscheidet sich das Anbieten von Mietfahrzeugen im öffentlichen Straßenraum im Kern nicht vom übrigen und ohne Weiteres als Sondernutzung eingestuftem Straßenhandel, bei dem Waren gewerblich angeboten werden (Oberverwaltungsgericht Münster, a.a.O.).

Auch das Carsharing-Gesetz des Bundes, das die darin geregelten Carsharing-Angebote ausdrücklich einem Sondernutzungsregime unterwirft, führt den Aspekt der Verlagerung der Gewerbefläche in den öffentlichen Verkehrsraum als wichtiges Merkmal für die Sondernutzung an. Das Oberverwaltungsgericht Lüneburg (OVG Lüneburg, Beschluss vom 03.09.1997, Az.: 12 M 3916/97) hat bereits in einer Entscheidung aus dem Jahr 1997 das gewerbliche Anbieten von Dienstleistungen (bezogen auf Kutschfahrten) als Sondernutzung eingestuft. Auch in Teilen der Literatur wird in diesen Fällen vom Vorliegen einer Sondernutzung ausgegangen (Johannisbauer, NJW 2019, 3614 (3616); Barth/Kase, NVwZ 2021, 1777ff.).

Umgekehrt wird von einem Teil der Literatur – dem Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Hamburg folgend – aber auch vertreten, dass es sich bei stationslosen Mietfahrzeugangeboten um einen erlaubnisfreien Gemeingebrauch handele, da hier der verkehrliche Zweck nach wie vor im Vordergrund stehe (Koschmieder/Huß, DÖV 2020, 81 ff., vgl. auch als „Tendenz“: Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages, <https://www.bundestag.de/resource/blob/693762/918c7310444ff7be42b17a0cd310c541/WD-3-063-20-pdf-data.pdf>). Wenn im Ergebnis auch Überwiegendes dafür spricht, dass es sich bei den Angeboten von Mietfahrrädern und E-Scootern und in gleicher Weise auch von Carsharingfahrzeugen um eine Sondernutzung handelt, so obliegt diese Zuordnung jedenfalls dann nicht der Regelungskompetenz des Landesgesetzgebers, wenn der Bundesgesetzgeber dies bundesrechtlich bereits dem Gemeingebrauch zugeordnet haben sollte. In diesem Fall sind die Regelungen des § 11a nur auf die verbleibenden Sondernutzungstatbestände anwendbar. Ist dies jedoch nicht der Fall, überlässt der Bundesgesetzgeber die Regelung den Ländern oder weist er ihnen diese Materie ausdrücklich zu, so finden auch die in diesem Gesetz bereits getroffenen Regelungen insoweit Anwendung. Daher steht die Anwendungsbreite der Regelung des Sondernutzungsregimes in diesem Gesetz unter dem Vorbehalt einer möglichen anderweitigen – ggf. auch künftigen – Regelung durch das Bundesrecht. Der Wortlaut der Regelung ist insoweit offen gehalten.

Durch die Bezugnahme auf § 11 wird klargestellt, dass im Falle einer Sondernutzung durch das gewerbliche Anbieten von Mietfahrzeugflotten die allgemeinen straßenrechtlichen Regelungen zur Sondernutzung nach § 11 heranzuziehen sind, sofern § 11a keine davon abweichenden Regelungen trifft. Insbesondere können auch Sondernutzungsgebühren erhoben werden, bei deren Bemessung Art, Umfang, Dauer und der wirtschaftliche Vorteil der Sondernutzung zu berücksichtigen sind (§ 11 Absatz 9). Die Vorschrift gilt für Angebote mit örtlich festgelegten Abhol- und Rückgabestellen (stationsgebundene Angebote) und stationsungebundene Angebote.

Abzugrenzen ist die gewerbliche Tätigkeit des Anbietens der Mietfahrzeuge von der Nutzung der Fahrzeuge durch die jeweiligen Kundinnen und Kunden nach Abschluss des Anmietvorgangs. Die Nutzung des Fahrzeugs durch die Kundschaft stellt eine Teilnahme am Straßenverkehr im Rahmen des Gemeingebrauchs dar. Nicht erfasst von den hier geregelten Fällen ist die Vermietung von Kraftfahrzeugen auf dem Betriebsgelände eines Unternehmens, auch wenn einzelne Fahrzeuge vorübergehend auf öffentlichen Straßen abgestellt werden. Werden die Fahrzeuge dagegen unmittelbar zum Anmieten bzw. zur unmittelbaren und selbständigen Ingebrauchnahme auf der Straße angeboten und damit die

gewerbliche Tätigkeit überwiegend auf das öffentliche Straßenland verlagert, liegt eine Sondernutzung vor.

Abzugrenzen ist das gewerbliche Anbieten von Fahrzeugen darüber hinaus zum nicht-gewerblichen Bereitstellen von Fahrzeugen für mehrere Nutzende, das etwa vorliegt, wenn ein Fahrzeug privat einem Kreis von mehreren Bekannten oder im Freundeskreis zur Verfügung gestellt wird, oder wenn ein Fahrzeug für ehrenamtliche, kirchliche oder gemeinnützige Zwecke von verschiedenen Mitarbeitenden im Rahmen dieser Zweckbestimmung genutzt wird.

Zu Absatz 2

Die Regelung in Absatz 2 Satz 1 bestimmt, dass die Entscheidung über die Sondernutzungserlaubnis für Mietfahrzeugangebote im pflichtgemäßen Ermessen der Behörde liegt. Der Zweck der Erlaubnispflicht liegt in dem öffentlich-rechtlichen Bedürfnis, gegenläufige Belange verschiedener Straßenbenutzerinnen und Straßenbenutzer auszugleichen und den Zielen des Mobilitätsgesetzes und den Interessen der Anbietenden Rechnung zu tragen.

Der Begriff des „öffentlichen Interesses“ ist grundsätzlich in gleicher Weise zu verstehen wie in § 11 Absatz 2. Im Rahmen der Erteilung einer Erlaubnis für das gewerbliche Anbieten von Mietfahrzeugen ist dabei verschiedenen Belangen, wie beispielsweise der störungsfreie Gemeingebrauch der Verkehrsteilnehmenden, der diskriminierungsfreie und allgemeine Zugang der Nutzenden zu den Angeboten, die Abstimmung mit den Verkehren des Umweltverbundes oder der Umweltgerechtigkeit des Flottenmanagements Rechnung zu tragen. Das öffentliche Interesse unterscheidet sich dabei je nach betroffener Fahrzeugart und Angebotsform. Zur Vermeidung einer im Gesetz nicht abschließend möglichen Aufzählung aller in Betracht kommenden Interessen wird hier insbesondere auf die Ziele des Berliner Mobilitätsgesetz verwiesen, das eine Vielzahl berücksichtigungswürdiger Mobilitätsbedürfnisse umfasst. In den §§ 2 bis 5 des Mobilitätsgesetzes werden die einzelnen Ziele, wie etwa die Förderung der Verkehre des Umweltverbundes, der Klima- und Umweltschutz oder die Verkehrssicherheit genannt. Die daraus noch zu entwickelnden Anforderungen sind auch auf der Grundlage von verkehrsplanerischen Untersuchung genauer zu konkretisieren.

Aufgrund des Verweises auf die Geltung von § 11 gilt insbesondere auch die Regelung des § 11 Absatz 2 Satz 2, wonach – wie bisher – die Erlaubnis versagt werden soll, wenn behinderte Menschen durch die Sondernutzung in der Ausübung des Gemeingebrauchs erheblich beeinträchtigt würden. Dementsprechend kann eine exklusive Reservierung von Flächen für Mietfahrzeuge nicht zu Lasten von Parkflächen für Menschen mit Behinderungen erfolgen.

Die Sondernutzungserlaubnis hat nicht das Ziel, den Marktzugang der verschiedenen Mobilitätsanbietenden unverhältnismäßig zu erschweren. Im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens der Behörde ist daher auch den Interessen der Anbietenden angemessen Rechnung zu tragen. Dies gilt insbesondere auch bei der Ausgestaltung der Sondernutzungsgebühren; gerade für die eingesetzten Kraftfahrzeuge (ohne Elektrokleinstfahrzeuge) im Rahmen des stationsunabhängigen Carsharings muss – soweit bundesrechtlich nicht ohnehin determiniert – berücksichtigt werden, dass für das Abstellen der Fahrzeuge in parkraumbewirtschafteten Bereichen bereits Parkgebühren zu zahlen sind und insoweit die Erhebung einer Sondernutzungsgebühr zu einer zusätzlichen wirtschaftlichen Belastung führt. Den unterschiedlichen Interessen ist auch bei der Konkretisierung und Ausgestaltung der einzelnen Kriterien, die für die Entscheidung über die Sondernutzung – auch im Rahmen eines Auswahlverfahrens – und für die Festlegung der Nebenbestimmungen von Bedeutung sind, Rechnung zu tragen. Es ist insoweit – von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz im Einvernehmen mit der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe – vorgesehen, die tatsächlichen Auswirkungen und Anforderungen der

einzelnen Angebote im Hinblick auf die Ziele des Mobilitätsgesetzes im Rahmen eines verkehrsplanerischen Konzepts genauer zu ermitteln.

Die Regelung, dass Erlaubnis und Zulassung nur zuverlässigen Unternehmen zu erlauben ist, entspricht der insoweit nahezu gleichlautenden Bestimmung in § 5 Absatz 3 Satz 1 des Carsharinggesetzes des Bundes, die wegen des weiteren Anwendungsbereichs hier noch auf weitere zulassungsrechtliche Vorschriften erweitert worden ist. Angesichts der bereits in Bezug genommenen Ziele des Mobilitätsgesetzes ist eine gesonderte Benennung der Geeignetheit – im Sinne des Carsharinggesetzes verstanden als leistungsbezogene Anforderungen – entbehrlich.

Um den Anbietenden zu ermöglichen, sich auf das Sondernutzungsregime einzustellen und ihre Angebote an die neuen Regelungen auszurichten, ist eine stufenweise Einführung vorgesehen. Nach einer Übergangsfrist bis zum Inkrafttreten des § 11a (erste Stufe) bildet der Verweis für die stationsungebundenen Fahrzeuge – unter dem Vorbehalt von straßenverkehrsrechtlichen oder sonstigen bundesrechtlichen Regelungen – auf die bisherige allgemeine Sondernutzungsregelung des § 11 Absatz 2 Satz 1 die zweite Stufe ab. Danach wird für die stationsungebundenen Fahrzeuge die Erlaubnis – wie bisher bei allen anderen Sondernutzungen – in der Regel erteilt, wobei nur überwiegende öffentliche Interessen der Sondernutzung entgegenstehen können. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens wird somit ausschließlich geprüft, ob ein überwiegendes öffentliches Interesse der Bewilligung entgegenstehen könnte. Diese Regelung gilt für ein Jahr bis zur Änderung (siehe nachfolgend unter Nummer 8).

Zu Absatz 3

Nach Absatz 3 ist ein Auswahlverfahren durchzuführen, wenn die Erteilung einer oder mehrerer Sondernutzungserlaubnisse zum Ausschluss anderer Mietfahrzeuganbietenden führt. Dies ist der Fall, wenn die zuständige Behörde für stationsgebundene Angebote Flächen auf öffentlichen Straßen zum Zwecke der Nutzung als Stellflächen für Mietfahrzeuge nur in einer begrenzten Anzahl bestimmt hat (Nummer 1), wenn die straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis nur für eine begrenzte Anzahl von Fahrzeugen erteilt werden soll (Nummer 2) oder wenn aus sonstigen Gründen nur einem oder einer begrenzten Anzahl von Unternehmen eine Erlaubnis oder Zulassung erteilt werden soll (Nummer 3). Die Nummern 2 und 3 können für stationsgebundene als auch (unter dem o.g. Vorbehalt) für stationsungebundene Angebote zum Tragen kommen.

Das Auswahlverfahren ist diskriminierungsfrei und transparent auszugestalten und dient dazu, geeignete bzw. das oder die am besten geeigneten Unternehmen zu finden. Im Rahmen des Auswahlverfahrens sind nachvollziehbare Auswahlkriterien aufzustellen, um den öffentlichen Interessen nach Absatz 2 bestmöglich gerecht zu werden.

Die Durchführung des Verfahrens kann im Falle der von der Straßenbaubehörde vorab bestimmten Flächen für stationsgebundenen Angebote für einzelne, mehrere oder alle der nach Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 bestimmten Flächen erfolgen, so dass die Erlaubnis auch für mehrere Flächen gebündelt erteilt werden kann. Die Gesamtheit der Flächen muss nicht allein einem Unternehmen bzw. nicht jede Fläche einem anderen Unternehmen zur Verfügung gestellt werden.

Das Verfahren muss so gestaltet sein, dass in regelmäßigen zeitlichen Abständen auch neue Anbietende eine Chance auf eine Erlaubnis haben. Die Ausgestaltung des Auswahlverfahrens und die Anforderungen an die Bewerbenden werden nach dem jeweiligen Einzelfall bestimmt.

Zu Absatz 4

Im Rahmen des Auswahlverfahrens sollen nicht nur straßenbezogene, sondern insbesondere auch die Ziele des Mobilitätsgesetzes berücksichtigt werden. Bei gleichwertiger Erfüllung der Auswahlkriterien entscheidet das Los.

Zu Absatz 5

Absatz 4 legt gesetzlich fest, dass die Sondernutzungserlaubnis nur befristet und mit einem Widerrufsvorbehalt versehen ergehen kann. So sollen neue Anbietende die Möglichkeit bekommen, eine Erlaubnis zu erhalten und etwaige (neue) entgegenstehende öffentliche Interessen gemäß Absatz 2 regelmäßig neu bewertet werden können. Weitere Nebenbestimmungen sollen mit Blick auf die Erreichung der Ziele des Mobilitätsgesetzes festgesetzt werden. Insbesondere können Flächen bestimmt werden, die für das Abstellen der Mietfahrzeuge aus verkehrlichen Gründen (z.B. Vermeidung einer Behinderung des Fußverkehrs, Barrierefreiheit) oder aus grundsätzlichen Erwägungen (z.B. Grünanlagen, sensible Bereiche wie das Denkmal für die ermordeten Juden Europas, Sicherheitsbereiche) nicht in Anspruch genommen werden dürfen.

Die allgemeine Zulassung und die straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis sind zu befristen. Bzgl. des Carsharings darf in Angleichung an das Carsharinggesetz des Bundes die Dauer der Befristung längstens acht Jahre betragen. Für die anderen Fahrzeugarten wird die Dauer der Befristung nicht vorgegeben und kann nach den Erfordernissen des jeweiligen Einzelfalls festgelegt werden.

Zu Absatz 6

In Absatz 5 wird klargestellt, dass die Erlaubnis nach § 11a nur die gewerbliche Tätigkeit des Anbietens von Mietfahrzeugen auf öffentlichen Straßen umfasst. Weitere damit zusammenhängende Sondernutzungen wie beispielsweise die Installation von Fahrradbügeln oder Ladestationen bedürfen einer gesonderten Sondernutzungserlaubnis nach § 11 durch die Straßenbaubehörde, in deren Bezirk die jeweils gesondert zu erlaubende Sondernutzung ausgeübt wird.

Mit der Erlaubnis nach § 11a kann aber die Sondernutzungserlaubnis nach § 11 zusammen in einem Bescheid erteilt werden, so dass nicht zwei Bescheide erforderlich sind.

Zu Absatz 7

Die Regelung dient der Umsetzung der Vorgaben nach Artikel 6 der EU-Dienstleistungsrichtlinie 2006/123/EG zur Einrichtung eines einheitlichen Ansprechpartners, über den das Verfahren abgewickelt werden kann (§ 1 Absatz 1 Gesetz über das Verfahren der Berliner Verwaltung i.V.m. §§ 71a ff. Verwaltungsverfahrensgesetz i.V.m. § 2 Absatz 2 Gesetz über den Einheitlichen Ansprechpartner für das Land Berlin).

h) Zu Nummer 8 (§ 11a Absatz 2 Satz 4)

Um den Anbietenden zu ermöglichen, sich auf das Sondernutzungsregime einzustellen und ihre Angebote an die neuen Regelungen auszurichten, ist eine stufenweise Einführung vorgesehen. Nachdem die Regelung des § 11a nach einer Übergangsfrist in Kraft getreten ist und für die Erteilung der Erlaubnis für stationsungebundene Fahrzeuge auf die Regelung verwiesen wird, die wie bisher bei allen anderen Sondernutzungen gilt, verbleibt es dann in der dritten Stufe nur noch für das stationsungebundene Carsharing i.S. des Carsharinggesetzes des Bundes, das Fahrzeuge nach der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) vom 6. Juni 2019 (BGBl. I S. 756) nicht umfasst, bei der Geltung der bisherigen allgemeinen Sondernutzungsregelung des § 11 Absatz 2 Satz 1. Dass für stationsungebundene Carsharingfahrzeuge die Sondernutzungserlaubnis auch dann weiterhin noch leichter erlangt werden kann, resultiert aus dem geringeren Regulierungsbedürfnis für diese Fahrzeuge, da im Zusammenhang mit der Vermietung dieser insbesondere Nutzungskonflikte auf Gehwegen und Verkehrsverstöße weitaus weniger zu befürchten sind.

i) Zu Nummer 9 (§ 12)

Zu Buchstabe a)

Die Streichung erfolgt aus redaktionellen Gründen und zur Klarstellung, da § 12 eine Sondernutzung im Sinne von § 11 und keine einer Sondernutzung lediglich entsprechende Nutzung der öffentlichen Straßen regelt.

Zu Buchstabe b)

Eine Genehmigungsfiktion nach § 11 Absatz 2 Satz 3 bis 5 ist für den dauerhaften Verbleib von Anlagen der öffentlichen Versorgung nicht sinnvoll. Würden derartige Vorhaben ohne Prüfung der zuständigen Behörden realisiert, blieben wesentliche Belange des Tiefbaus unberücksichtigt. Bei entgegenstehenden öffentlichen Interessen könnte dann ein Widerruf der Erlaubnis die Folge sein. Nur eine sorgfältige Prüfung gewährleistet hier hinreichende Rechtssicherheit. Weiterhin bedürfen die Versorgungsunternehmen für den temporären Einbau der Anlagen mittels Aufgrabungen grundsätzlich zusätzlich einer straßenbehördlichen Erlaubnis, für die eine Genehmigungsfiktion ausgeschlossen ist und somit eine Verfahrensbeschleunigung ohnehin nicht zu erwarten ist.

Zu Buchstabe c)

Satz 1 wird aus redaktionellen Gründen neu gefasst. Es handelt sich um eine Folgeanpassung zu den Änderungen in Absatz 1, die klarstellt, dass es einer Erlaubnis auch für Aufgrabungen und Baumaßnahmen im Zusammenhang mit der Errichtung, Überwachung, Unterhaltung und Entfernung von Anlagen sowie im Rahmen der straßenrechtlichen Folgepflicht bedarf.

Der bisherige Satz 2 mit dem Anwendungsverweis auf § 11 Absatz 3 und 5 ist entbehrlich, dies ergibt sich bereits aus § 12 Absatz 1 Satz 1.

Satz 2 regelt nunmehr ausdrücklich, dass bei Notfällen, in denen ein sofortiges Handeln zur Schadensabwehr geboten ist, die Einholung der Erlaubnis unverzüglich nachzuholen ist.

Satz 3 dient der Klarstellung. In der Praxis zeigte sich, dass es bei geringfügigen Aufgrabungen und Baumaßnahmen Unklarheiten über die Erlaubnispflicht für den Fall gab, dass sich das ursprüngliche Ausmaß der Beeinträchtigung erweitert. Ansonsten bleibt es bei der reinen Anzeigepflicht, die für den Beginn und die tatsächliche Beendigung der Baumaßnahme gilt.

Der bisher am Ende von Absatz 7 enthaltene Hinweis auf die Gebührenerhebung ist entbehrlich, da sich dies bereits aus § 12 Absatz 1 in Verbindung mit § 11 Absatz 9 ergibt. Aufgrabungen und Baumaßnahmen sind stets gebührenpflichtig.

j) Zu Nummer 10 (§ 14)

Zu Buchstabe a)

Durch die Änderung werden künftig auch Fahrzeuge ohne gültige Versicherungskennzeichen (z.B. Kleinkrafträder) oder gültige Versicherungsplaketten und nicht nur Fahrzeuge ohne amtliches Kennzeichen von der Regelung zur unerlaubten Benutzung der Straße erfasst.

Zu Buchstabe b)

Absatz 4 Satz 1 wird entsprechend auf Versicherungsnehmer erweitert.

k) Zu Nummer 11 (§ 22)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung, durch die die jeweils geltende Fassung des Baugesetzbuches in Bezug genommen wird.

l) Zu Nummer 12 (§ 22b)

Durch die Rechtsänderung wird die Zuständigkeit für die dem übergeordneten, insbesondere touristischen oder überbezirklichen Verkehr dienende selbstständige Geh- und Radwege oder Radschnellverbindungen auf die für Tiefbau zuständige Senatsverwaltung übertragen. Diese

verfügt aufgrund ihrer Erfahrungen in der Bauausführung und der Durchführung von Bauvorhaben über die notwendige fachliche Expertise.

m) Zu Nummer 13 (§ 28)

Zu Buchstabe a)

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung.

Zu Buchstabe b)

Durch die Erweiterung des Ordnungswidrigkeitenkataloges wird sichergestellt, dass die Inanspruchnahme öffentlicher Straßen für das Anlegen von Gehwegüberfahrten ohne die erforderliche Genehmigung als Ordnungswidrigkeit geahndet werden kann.

Zu Buchstabe c)

Durch die Erweiterung des Ordnungswidrigkeitenkataloges wird sichergestellt, dass die Inanspruchnahme öffentlicher Straßen für das gewerbliche Anbieten von Mietfahrzeugen ohne die dafür erforderliche straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis als Ordnungswidrigkeit geahndet werden kann.

Zu Buchstabe d)

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung.

Zu Buchstabe e)

Es handelt sich um eine Folgeänderung nach Erweiterung des § 14 Absatz 2 um den Begriff der Fahrzeuge ohne gültige Versicherungskennzeichen oder gültige Versicherungsplaketten.

Zu Buchstabe f)

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung.

2. Zu Artikel 2 (Änderung des Allgemeinen Zuständigkeitsgesetzes)

Im Interesse der übergreifenden Regulierung liegt die Zuständigkeit für die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis für das gewerbliche Anbieten von stationsungebundenen Mietfahrzeugen, die selbstständig reserviert und genutzt werden können, bei der Hauptverwaltung, hier der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung, sofern die Sondernutzungen nicht nur in einem Bezirk ausgeübt werden. Dies ist zur Vermeidung einer unterschiedlichen Handhabung bei der Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen und im Interesse der gesamtstädtischen Abstimmung der Sondernutzungserlaubnisse aufeinander von Bedeutung. Denn die Verkehrsangebote ermöglichen dann den Verkehr über die Bezirksgrenzen hinaus in der ganzen Stadt, sind also hinsichtlich ihrer Auswirkungen, auf deren Steuerung es gerade ankommt, nicht auf einen Bezirk beschränkbar und haben somit aus der Natur der Sache heraus eine gesamtstädtische Bedeutung.

Ansonsten richtet sich die Zuständigkeit, sofern ein gewerbliches Fahrzeugangebot nur auf die Nutzung der Fahrzeuge in dem betreffenden Bezirk beschränkt wird – was nicht ausgeschlossen wäre – nach § 4 Absatz 1 Satz 2 AZG.

Die Zuständigkeit für die allgemeine Zulassung von Sondernutzungen wird sprachlich dahingehend angepasst, dass eine einheitliche Vorgehensweise möglich ist, wenn die Sondernutzungen bezirksübergreifend einheitlichen ausgeübt werden, Hintergrund der Änderung ist der Umstand, dass ein einheitliches Vorgehen der Hauptverwaltung etwa durch Abschluss eines berlinweit geltenden Sondernutzungsvertrags z.B. mit einem Werbeunternehmen, einem oder einer Betreibenden für Elektroladesäulen oder einem oder einer gewerblichen Mietfahrzeuganbieter nicht dadurch verhindert werden soll, dass die Sondernutzungen in einzelnen Bezirken nicht beantragt werden. Insoweit geht es um Regelungen zur Wahrung der bezirksübergreifenden Einheitlichkeit der Entscheidungspraxis im gesamtstädtischen Interesse, die Zuständigkeit für die Erteilung der Sondernutzung selbst verbleibt nach wie vor bei den Bezirken.

3. Zu Artikel 3 (Änderungen des Allgemeinen Sicherheits- und Ordnungsgesetzes)

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung aufgrund der Änderung in § 14 Absatz 2 und 4 BerlStrG.

4. Zu Artikel 4 (Änderung der Verordnung über die Zuständigkeit für einzelne Bezirksaufgaben)

Durch die Änderung der Verordnung über die Zuständigkeit für einzelne Bezirksaufgaben wird die Zuständigkeit für Fahrzeuge ohne gültige Versicherungskennzeichen entsprechend der Zuständigkeit für Fahrzeuge ohne gültige Kennzeichen auf das Amt für regionalisierte Ordnungsaufgaben (Bezirksamt Lichtenberg von Berlin) übertragen. Dort sind alle Voraussetzungen für die Bearbeitung im Fachverfahren vorhanden und die Logistik für die Beseitigung und anschließende Verwertung sichergestellt. Dies hat den Vorteil, dass auch die Fahrzeuge ohne gültige Versicherungskennzeichen wesentlich zügiger aus dem öffentlichen Straßenland entfernt werden und Beseitigungs-, Verwahrungs- und Verwertungsmöglichkeiten herbeiführt werden können. Weiterhin entfällt die bisher praktizierte Einziehung (Enteignung) der Kleinkrafträder. Stattdessen wird das Surrogat entsprechend der bisherigen Verfahren bei versteigerten „Gelbpunktfahrzeugen“ für drei Jahre hinterlegt.

§ 14 Absatz 2 des Berliner Straßengesetzes wird dergestalt geändert, dass künftig auch Fahrzeuge ohne gültige Versicherungskennzeichen und gültige Versicherungsplaketten und nicht nur Fahrzeuge ohne amtliche Kennzeichen von der Regelung zur unerlaubten Benutzung der Straße erfasst sind. Die Erweiterung auch der regionalisierten Aufgaben des Bezirksamtes Lichtenberg um solche Fahrzeuge ohne gültige Versicherungskennzeichen und gültige Versicherungsplaketten stellt somit lediglich eine Anpassung der Verordnung an die geänderte gesetzliche Regelung dar. Bei der Aktualisierung des Verweises auf die geltenden Vorschriften des Kreislaufwirtschaftsgesetzes handelt es sich um eine redaktionelle, keine inhaltliche Änderung.

Die Bezirke haben bereits vorab ihr Einverständnis zu dieser Regelung erklärt.

5. Zu Artikel 5 (Änderung des Berliner Mobilitätsgesetz)

Die Streichung dieses Satzes erfolgt, da der Aspekt der in allen Bezirken gleichwertig bereitzustellenden Angebote jetzt in § 11a Absatz 2 Satz 2 BerlStrG durch die Bezugnahme auf die entsprechenden Ziele des Mobilitätsgesetzes und in Absatz 5 durch die ausdrückliche Regelung der Zulässigkeit von Nebenbestimmungen berücksichtigt ist. Indem in § 11a BerlStrG nun für alle straßenrechtlichen Sondernutzungen durch gewerbliche Mietfahrradangebote das sondernutzungsrechtliche Regulierungssystem regelt, wird diesem Anliegen, dessen Verwirklichung auch im Zusammenhang mit den weiteren Zielen des Mobilitätsgesetzes zu betrachten ist, insgesamt hinreichend Rechnung getragen.

6. Zu Artikel 6 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes. Um den Anbietenden zu ermöglichen, sich auf das Sondernutzungsregime einzustellen und ihre Angebote an die neuen Regelungen auszurichten, ist eine stufenweise Einführung vorgesehen. Daher tritt § 11a BerlStrG erst nach einer Übergangsfrist (erste Stufe) am 1. September 2022 in Kraft. Ab dem 1. September 2022 gelten für stationsungebundene Fahrzeuge dann gemäß § 11a Absatz 2 Satz 4 BerlStrG erleichterte Voraussetzungen (zweite Stufe). Ab dem 1. September 2023 gelten die allgemeinen Sondernutzungsregelungen dann nur noch für das stationsungebundene Carsharing, das keine Fahrzeuge nach der eKFV betrifft, (dritte Stufe).

III. Wesentliche Ansichten der angehörten Fachkreise und Verbände

Soweit die angehörten Verbände und Fachkreise (insb. Fahrzeugflottenanbietende) der Aufforderung zur Stellungnahme nachgekommen sind, wurde darin insbesondere kritisiert,

dass der Beitrag der von der Gesetzesänderung betroffenen Mobilitätsangebote zu einer Verkehrswende und zum Umstieg vom privaten Pkw nicht hinreichend gewürdigt würde.

Es wurde wiederholt die Befürchtung geäußert, dass eine strenge Regulierung die betroffene Branche in ihrer Innovation, ihrem Ausbau und bei der Verbesserung ihrer Nutzerfreundlichkeit behindern oder ihr gar die wirtschaftliche Basis nehmen würde.

Vielmehr wird gefordert, die bisherige Zusammenarbeit zwischen dem Land Berlin und den am Markt Tätigen fortzuführen bzw. deren Ergebnisse bei der Ausgestaltung des Sondernutzungsregimes zumindest zu berücksichtigen. Zudem sei statt einer Sanktionierung eine Unterstützung durch insbesondere

- geringere Parkgebühren für Elektrofahrzeuge,
- den Ausbau der Ladeinfrastruktur,
- die Schaffung von Flächen zum Abstellen der Fahrzeuge oder
- der Förderung der Angebote in den Außenbezirken

nötig.

Das hier im Mittelpunkt stehende Berliner Straßengesetz kann zu diesen Forderungen keine Aussage treffen. Es kann lediglich die rechtlichen Grundlagen für eine Regulierung des gewerblichen Angebots von Mietfahrzeugen durch die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen bereitstellen. Die genaue Ausgestaltung jeweils bezogen auf die unterschiedlichen Formen der Mobilitätsangebote noch weiter spezifiziert werden müssen. Dabei werden die Anbietenden mit einbezogen werden.

In Bezug auf konkrete Regelungen einer Sondernutzungserlaubnis wurde im Wesentlichen kritisiert, dass

- die Sondernutzungsgebühr zu hoch sei,
- die Nebenbestimmungen (Widerrufvorbehalt und Befristung) zu streng und
- das Verfahren und die Kriterien bei der Auswahl von Anbietenden nicht transparent genug seien.

All diese Punkte werden vorliegend jedoch noch nicht geregelt, da das Gesetz nur einen rechtlichen Rahmen bietet, um eben solche Aspekte diskriminierungsfrei und transparent und im Hinblick auf die technologischen und gesellschaftlichen Entwicklungen weiter auszugestalten.

Die Befürchtung einer unterschiedlichen Handhabung (Flickenteppich) in den verschiedenen Bezirken ist unbegründet, da die Zuständigkeit der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung vorgesehen ist, wenn die Angebote bezirksübergreifend erbracht werden.

Im Übrigen wurden aber auch zahlreiche konstruktive Vorschläge gemacht, die übernommen worden sind und damit zu einer Verbesserung beigetragen haben. Dies betrifft etwa die nähere Definition unbestimmter Rechtsbegriffe, die Bemessung der Gebühren und zahlreiche Erläuterungen, Klarstellungen und Ergänzungen in der Begründung.

IV. Umgang mit der Stellungnahme des Rats der Bürgermeister

Der Rat der Bürgermeister hat in seiner Sitzung am 28.05.2021 zu der Vorlage Stellung genommen:

„Der Rat der Bürgermeister stimmt der von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz vorgelegten Vorlage R-1074/2021 - Gesetz zur Anpassung straßenrechtlicher Bestimmungen insbesondere im Hinblick auf das gewerbliche Anbieten von Mietfahrzeugen - nur unter der Maßgabe zu, dass die nachfolgenden Hinweise berücksichtigt werden:

I.

Den Bezirken muss zusätzliches Personal in Höhe von mindestens 1 VZÄ zur Verfügung gestellt werden. Dies ist in der Gesetzesvorlage entsprechend zu ergänzen.

Begründung:

Mit der Feststellung der Notwendigkeit einer erlaubnispflichtigen straßenrechtlichen Sondernutzung wird hier ein zusätzlicher Regelungsbedarf, mit dem daraus folgenden zusätzlichen Aufwand zur Bearbeitung dieser Anträge, anerkannt.

Dieser zusätzliche Bedarf wird zwar für die zuständige Senatsverwaltung anerkannt und beziffert, nicht jedoch für die Bezirksverwaltungen.

Hier wird lediglich darauf verwiesen, dass für stationsgebundene Mietfahrzeugangebote bereits in der Vergangenheit und aktuell straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnisse durch die Bezirke erteilt wurden und werden. Folglich werde es zu keinem erhöhten Verwaltungsaufwand kommen.

Dies ist jedoch eine absolut nicht nachvollziehbare Schlussfolgerung. Denn im Hinblick auf die erforderliche Mobilitätswende wird die Zahl der Mietfahrzeugflotten auch in den nächsten Jahren weiter stark zunehmen, sowohl bei den stationsgebundenen als auch bei stationsungebundenen Angeboten. Demzufolge erhöht sich auch der Verwaltungsaufwand für die Erteilung der Sondernutzungserlaubnisse in den Bezirken.

II.

Es sollte zwingend eine seit Jahren ausstehende Ausführungsvorschrift zum Straßengesetz erlassen werden.

III.

Es bedarf zudem entsprechender Anpassungen in der Sondernutzungsgebührenverordnung und der Verwaltungsgebührenordnung.

IV. Zu § 7 Abs. 7 BerlStrG:

Der Formulierung im neuen § 7 Abs. 7 ist zu entnehmen, das u. a. eindeutig geregelt werden sollte, dass den bezirklichen Straßenbulasträgern die Kosten der Einrichtung von Haltestellenbereichen zufallen. Bisher gab es hierzu aber im Prinzip noch gar keine Regelung. Es wäre für die praktische Umsetzung sehr zu begrüßen, wenn der Bezirk entsprechende Zuwendungen von Senatsseite erhalte. Denn es ist bereits jetzt ein erheblicher Anteil an Haushaltsmitteln für die Aufgabenzuordnung erforderlich, der allerdings noch nicht gesetzlich geregelt ist.

V. Zu § 9 Abs. 2 BerlStrG:

Hinsichtlich der Anpassung des § 9 (Gehwegüberfahrten) ergibt sich aus bezirklicher Sicht die Notwendigkeit den Absatz 2 wie folgt zu erweitern:

„Gehwegüberfahrten sind vom Träger der Straßenbulastrast herzustellen, zu ändern und in Stand zu halten. Die Kosten der Herstellung und die Kosten von Änderungen sowie Kosten der in diesem Zusammenhang notwendigen begleitenden Arbeiten wie z. B. Angleichungsarbeiten der Anschlüsse an den Altbestand und notwendige Arbeiten von Leitungsnetzbetreibern trägt der Anlieger; das gilt nicht, soweit die Gehwegüberfahrten bei der erstmaligen endgültigen Herstellung der Straßen im Sinne des Erschließungsbeitragsrechts angelegt werden. Werden Gehwegüberfahrten bei anderen Ausbaumaßnahmen hergestellt, geändert oder erneuert, so trägt der Anlieger die Mehrkosten. Die Kosten sind durch Leistungsbescheid festzusetzen. Widerspruch und Klage gegen den Leistungsbescheid haben keine aufschiebende Wirkung. Der Träger der Straßenbulastrast ist berechtigt, angemessene Vorauszahlungen zu verlangen.“

Begründung:

Die Regelung schafft einen spezialgesetzlichen, öffentlich-rechtlichen Erstattungsanspruch für Mehrkosten für den Neu- und Umbau sowie die Unterhaltung einer öffentlichen Straße, wenn diese Maßnahme auf Veranlassung eines Dritten aufwendiger er-richtet, ausgebaut oder verändert werden muss.

VI. Zu § 9 Abs. 4 BerlStrG:

Im Rahmen der Beteiligung der Behörden ist von SenSW zu § 9 (4) die Aufnahme der folgenden Formulierung vorgeschlagen worden:

„Im Rahmen eines Baugenehmigungsverfahrens kann die Genehmigung von Gehwegüberfahrten für vorübergehende Zwecke bei der Bauaufsichtsbehörde beantragt werden. In diesem Fall entscheidet die Bauaufsichtsbehörde im Einvernehmen mit dem Träger der Straßenbaulast. Die Sätze 5 und 6 gelten auch für das Zustimmungsverfahren nach der Bauordnung für Berlin.“

Die Aufnahme dieser Formulierung ist abzulehnen. Dementsprechend sind in Absatz 4 der Vorlage die Sätze 5 – 7 aufzuheben.

Begründung:

Nach den aufzuhebenden Sätzen kann im Rahmen eines Baugenehmigungsverfahrens die Genehmigung von Gehwegüberfahrten für vorübergehende Zwecke bei der Bauaufsichtsbehörde statt bei dem Straßenbaulastträger beantragt werden. Da die Bauaufsichtsbehörde ihre Entscheidung aber nur im Einvernehmen mit dem Straßenbaulastträger treffen darf und somit ein erhöhter Abstimmungsbedarf bestand, hat diese Regelung keinen Entbürokratisierungseffekt und wird kaum angewendet. Darüber hinaus steht die Lage einer möglichen provisorischen Baustellenzufahrt bei der Bauantragstellung in der Regel noch gar nicht fest.

VII. Zu § 11 a) BerlStrG:

Für die nunmehr in § 11 a BerlStrG vorgesehenen Erlaubnisverfahren zur Sondernutzung durch Mietfahrzeugflotten soll SenUVK selbst zuständig sein. Dazu gehört dann auch die Durchsetzung der Nebenbestimmungen zur Erlaubnis durch die Genehmigungsbehörde. Voraussetzung dafür ist, dass die Bezirke bei der Ausübung der Kontrolle vor Ort von allen notwendigen Genehmigungstatbeständen Kenntnis erlangen.

VIII. Zu § 22 Abs. 6 BerlStrG:

Eine weitere empfohlene Änderung ist redaktioneller Art:

In § 22 (6) sollte nicht auf eine konkrete Fassung des BauGB Bezug genommen werden, sondern, um regelmäßige Anpassungen zu vermeiden, auf das Gesetz in der jeweils geltenden Fassung.“

Hierzu nimmt der Senat wie folgt Stellung: Dem Beschluss des Rats der Bürgermeister kann teilweise gefolgt werden.

Zu I.:

Die Begründung des Gesetzes wurde bzgl. des Personalmehrbedarfs der Bezirke ergänzt. Denn mit der Notwendigkeit einer straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnis für gewerbliche Angebote von Mietfahrzeugen entsteht auch bei den Bezirken zusätzlicher Aufwand sowohl bei der Bearbeitung der Anträge als auch bei der Überwachung der Erlaubnis und ihrer Nebenbestimmung sowie bei der Ahndung von Ordnungswidrigkeiten. Der genaue Personalmehrbedarf kann jedoch nicht konkretisiert werden, zumal dieser je nach Lage des Bezirks (Innenstadtbereich oder Randbezirk) und der jeweils unterschiedlichen Quantität der Angebote variieren wird.

Zu II.:

Der Referentenentwurf zielt darauf, Nutzungskonflikte im öffentlichen Straßenraum und die Einschränkung des Gemeingebrauchs anderer Verkehrsteilnehmender zu reduzieren sowie Mehrverkehre und unerwünschte Verkehrsverlagerungen zu verringern. Das Potenzial der Sharing-Angebote, einen wichtigen Beitrag zur verkehrs- und umweltpolitischen Entwicklung zu leisten, soll genutzt werden. Bei der Erteilung der Sondernutzungserlaubnisse sollen die verkehrsmittelübergreifenden Ziele des Berliner Mobilitätsgesetzes berücksichtigt werden. Vor dem Hintergrund dieser vielfältigen Ziele und der künftigen, nicht absehbaren Entwicklungen der Mobilitätsangebote soll der Referentenentwurf einen Rechtsrahmen

schaffen, um auf die jeweils bestehenden und sich stets ändernden Regulierungsbedürfnisse flexibel reagieren zu können. Hierzu finden nähere verkehrsplanerische Untersuchungen statt, in die auch die Anbietenden selbst mit eingebunden werden. Erst daran anknüpfend werden Ausführungsvorschriften erarbeitet, die sich an dem auszuführenden Gesetz zu orientieren haben – und nicht etwa andersherum, so dass sich aus der Forderung nach einer Ausführungsvorschrift kein Änderungsbedarf für den Gesetzentwurf ergibt.

Zu III.:

Die Änderung der Sondernutzungsgebührenordnung soll erfolgen, knüpft aber ebenfalls an dem auszuführenden Gesetz an, so dass sich auch hier kein Änderungsbedarf für den Gesetzentwurf ergibt. Ob auch eine Anpassung der Verwaltungsgebührenordnung erforderlich ist, muss aufgrund bestehender Auffangtatbestände für straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnisse noch geprüft werden. Auch an diesem etwaigen Anpassungsbedarf muss sich jedoch nicht das Gesetz orientieren, sondern andersherum.

Zu IV. Zu § 7 Abs. 7 BerlStrG:

Die Forderung nach der Regelung zur Kostentragung bei der Einrichtung von ÖPNV-Haltestellen in § 7 Absatz 7 des Berliner Straßengesetzes hat keinen Bezug zu den mit dem Gesetzentwurf beabsichtigten Regelungen. Darüber hinaus handelt es sich bei der vom Rat der Bürgermeister geforderten Regelung, dass die Herstellung der ÖPNV-Haltestellen nicht vom unmittelbaren Veranlasser (den Berliner Verkehrsbetrieben – BVG), sondern vom Straßenbaulastträger zu bezahlen sind, lediglich um eine Klarstellung. Die Finanzierung dafür ist über den Haushalt und die dortigen Globalzuweisungen geregelt. Für den Sonderfall „barrierefreier Umbau oder –ausbau“ gibt es derzeit Mittel der Hauptverwaltung (im Rahmen eines Sonderprogramms). Hier sollten aber auch die Bezirke anstreben, das Verfahren zu vereinfachen. Eine Lösung, die aber nicht in Rahmen dieses Gesetzgebungsverfahrens zu klären ist, wäre es, dass die Bezirke zweckgebundene Mittel für den barrierefreien Haltestellenumbau erhalten.

Zu V. Zu § 9 Abs. 2 BerlStrG:

Die geforderte Erweiterung der Regelung in § 9 Absatz 2 BerlStrG zur Kostentragung bei der Herstellung von Gehwegüberfahrten auf Begleitkosten, wie Angleichungsarbeiten der Anschlüsse an den Altbestand und notwendige Arbeiten von Leitungsnetzbetreibern, hat keinen Bezug zu den mit dem Gesetzentwurf beabsichtigten Regelungen. Zudem fallen diese Kosten bereits unter den aktuellen Begriff „Kosten der Herstellung“. Die vorgeschlagene Ergänzung des Wortlauts würde daher zu keiner Änderung der Rechtslage führen und ist somit überflüssig.

Zu VI. Zu § 9 Abs. 4 BerlStrG:

Der Streichung der Sätze 5 bis 7 in § 9 Absatz 4 BerlStrG kann zugestimmt werden. Der Gesetzentwurf wurde entsprechend ergänzt.

Zu VII. Zu § 11a BerlStrG:

Aus dem Hinweis auf die Zuständigkeit und Durchsetzung der straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnis und ihrer Nebenbestimmungen resultiert kein Anpassungsbedarf für den Gesetzentwurf.

Zu VIII. Zu § 22 Abs. 6 BerlStrG:

Die empfohlene redaktionelle Änderung bzgl. des dynamischen Verweises auf das Baugesetzbuch in § 22 Absatz 6 BerlStrG wurde im Gesetzentwurf übernommen.

B. Rechtsgrundlage

Artikel 59 Absatz 2 der Verfassung von Berlin.

C. Kostenauswirkungen auf Privathaushalte und/oder Wirtschaftsunternehmen

Den Mietfahrzeuganbietenden können Kosten zur Erfüllung der Anforderungen, die sich aus der straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnis und deren Nebenbestimmungen ergeben, entstehen. Diese sind noch nicht abschätzbar und von den Geschäftsmodellen der jeweiligen Anbietenden abhängig.

Nicht auszuschließen ist, dass etwaige Mehrkosten der Unternehmen an deren Kundinnen und Kunden bspw. durch steigende Mietpreise weitergereicht werden.

Für die Erlaubnis wird eine Sondernutzungsgebühr erhoben werden.

D. Gesamtkosten

Für stationsgebundene Mietfahrzeugangebote wurden bereits in der Vergangenheit und werden aktuell straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnisse durch die Bezirke erteilt, so dass es hier zu keinem erhöhten Verwaltungsaufwand kommt.

Für stationslose Mietfahrzeugangebote, die nicht auf einen Bezirk beschränkt sind, bedarf es der straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnis durch die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung. Für mehrere einheitlich auszuübende Sondernutzungen kann zudem die Erteilung einer allgemeinen Zulassung durch die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung erforderlich werden.

Insgesamt entsteht im laufenden Haushalt ein Personalmehrbedarf in Höhe von fünf Beschäftigungspositionen bei der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung für vorerst 24 Monate.

Mit der Notwendigkeit einer straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnis für gewerbliche Angebote von Mietfahrzeugen entsteht auch bei den Bezirken zusätzlicher Aufwand in unterschiedlicher Höhe sowohl bei der Bearbeitung der Anträge als auch bei der Überwachung der Erlaubnis und ihrer Nebenbestimmung sowie bei der Ahndung von Ordnungswidrigkeiten.

E. Auswirkungen auf die Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg

Keine.

F. Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung

a) Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben:

Zusätzliche Einnahmen können bei der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung und bei den Bezirken durch die Sondernutzungsgebühren für das stationslose Anbieten von Mietfahrzeugen erzielt werden. Die Höhe kann zurzeit noch nicht abgeschätzt werden.

b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen:

Im Rahmen der Implementierung eines Sondernutzungsregimes entsteht im laufenden Haushalt ein Personalmehrbedarf bei der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung von 5 Beschäftigungspositionen für vorerst 24 Monate. Eine Genehmigung der Senatsverwaltung für Finanzen liegt bereits vor. Ein darüber hinaus gehender dauerhafter Stellenbedarf kann derzeit noch nicht genau beziffert werden und wird ggf. mit der nächsten Dienstkräftenmeldung zum Haushaltsplan 2022/2023 angemeldet werden.

Der genaue Personalmehrbedarf der Bezirke kann nicht konkretisiert werden, zumal dieser je nach Lage des Bezirks (Innenstadtbereich oder Randbezirk) und der jeweils unterschiedlichen Quantität der Angebote variieren wird.

G. Auswirkungen auf die Umwelt

Durch die mit einer straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnis verbundenen Nebenbestimmungen kann zugleich eine effektive Steuerung der Angebote und somit eine positive verkehrs- und umweltpolitische Entwicklung eingeleitet werden. Durch einen möglichst nachhaltigen, effizienten und gemeinwohlorientierten Einsatz der Fahrzeuge (z.B. Elektrifizierung) sollen diese einen Beitrag zur Mobilitätswende leisten. Auch andere Belange, insbesondere die verkehrsmittelübergreifenden Ziele des Berliner Mobilitätsgesetzes, können so Berücksichtigung finden.

H. Auswirkungen auf den Klimaschutz

Die Gesetzesänderung soll unter anderem dazu beitragen, dass das Verkehrsaufkommen des mit Verbrennungsmotoren betriebenen Individualverkehrs innerhalb des Landes Berlin dauerhaft abnimmt oder zumindest durch die Nutzung von gewerblich angebotenen Fahrzeugen nicht weiter zunimmt.

Durch die Gesetzesänderung wird ermöglicht, auf die Ausgestaltung dieser Angebote so Einfluss zu nehmen, dass die Mietfahrzeuge – insbesondere auch im Verbund mit dem ÖPNV – einen positiven Beitrag zu einer nachhaltigen und immissionsfreien verkehrs- und umweltpolitischen Entwicklung leisten, z. B. indem den Betreibern von Mietfahrzeugflotten der Einsatz von in Herstellung und Betrieb möglichst nachhaltigen und klimaschonenden Fahrzeugen vorgegeben wird. Bestenfalls können auf diese Weise Fahrten mit emissionsintensiven Verkehrsträgern vermieden und diese durch gewerblich angebotene emissionsfreie Mietfahrzeuge ersetzt werden, ggf. auch in Verbindung mit dem ÖPNV durch Einsatz der Mietfahrzeuge als Zu- und Abgangsverkehrsmittel auf der sog. „letzten Meile“.

Eine Quantifizierung der Auswirkungen der beabsichtigten Regulierung ist aufgrund des stetigen Wandels bei Angebot und Nachfrage von Mobilitätsangeboten nicht möglich, zumal nicht absehbar ist, ob ggf. neue Fahrzeugarten hinzutreten und z.B. künftig auch vermehrt Fahrzeuge für den Güterverkehr gewerblich zur Miete angeboten werden.

Berlin, den 8. Juni 2021

Der Senat von Berlin

Michael Müller

Regierender Bürgermeister

R. Günther

Senatorin für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

I Gegenüberstellung der Gesetzestexte

<u>Geltende Fassung</u>	<u>Neue Fassung</u>
Berliner Straßengesetz vom 13. Juli 1999, das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 4. März 2020 (GVBl. S. 464) geändert worden ist	Berliner Straßengesetz vom 13. Juli 1999, das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 4. März 2020 (GVBl. S. 205) geändert worden ist
Inhaltsübersicht	
[Abschnitt I bis III]	[Abschnitt I bis III u n v e r ä n d e r t]
Abschnitt IV Gemeingebrauch und Sondernutzung, Duldungspflichten der Eigentümer	Abschnitt IV Gemeingebrauch und Sondernutzung, Duldungspflichten der Eigentümer
§ 10 Eigentum und Gemeingebrauch § 11 Sondernutzung	§ 10 Eigentum und Gemeingebrauch § 11 Sondernutzung § 11 a Sondernutzung für das gewerbliche Anbieten von Mietfahrzeugen
§ 12 Sondernutzung für Zwecke der öffentlichen Versorgung § 13 Zuständigkeitskonzentration § 14 Unerlaubte Benutzung einer Straße § 15 Unerlaubte Eingriffe § 16 Duldung von öffentlichen Zeichen und Einrichtungen sowie Bepflanzungen § 17 Umleitungen	§ 12 Sondernutzung für Zwecke der öffentlichen Versorgung § 13 Zuständigkeitskonzentration § 14 Unerlaubte Benutzung einer Straße § 15 Unerlaubte Eingriffe § 16 Duldung von öffentlichen Zeichen und Einrichtungen sowie Bepflanzungen § 17 Umleitungen
[Abschnitt IV bis VIII]	[Abschnitt IV bis VIII u n v e r ä n d e r t]
§ 2 öffentliche Straßen	§ 2 öffentliche Straßen
[Absatz (1)]	[Absatz (1) u n v e r ä n d e r t]
(2) Zur öffentlichen Straße gehören 1. der Straßenkörper; das sind insbesondere a) der Untergrund, der Unterbau, der Oberbau, Brücken, Tunnel, Durchlässe, Dämme, Gräben, Böschungen, Stützbauwerke, Treppenanlagen, Lärmschutzanlagen, Straßenentwässerungs- und Straßenbeleuchtungsanlagen, b) Fahrbahnen, Gehwege, Radwege, Bushaldebuchten, Taxihalteplätze, Parkflächen einschließlich der Parkhäuser, <u>Grünanlagen</u> sowie Trenn-, Seiten-, Rand- und Sicherheitsstreifen, 2. der Luftraum über dem Straßenkörper,	(2) Zur öffentlichen Straße gehören 1. der Straßenkörper; das sind insbesondere a) der Untergrund, der Unterbau, der Oberbau, Brücken, Tunnel, Durchlässe, Dämme, Gräben, Böschungen, Stützbauwerke, Treppenanlagen, Lärmschutzanlagen, Straßenentwässerungs- und Straßenbeleuchtungsanlagen, b) Fahrbahnen, Gehwege, Radwege, Bushaldebuchten, Taxihalteplätze, Parkflächen einschließlich der Parkhäuser, Straßenbegleitgrün sowie Trenn-, Seiten-, Rand- und Sicherheitsstreifen, 2. der Luftraum über dem Straßenkörper,

<p>3. das Zubehör; das sind insbesondere die Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen und sonstigen Anlagen aller Art, die der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs oder dem Schutz der Anlieger dienen, und die Bepflanzung.</p>	<p>3. das Zubehör; das sind insbesondere die Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen und sonstigen Anlagen aller Art, die der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs oder dem Schutz der Anlieger dienen, und die Bepflanzung.</p>
<p>§ 5 Benennung</p>	<p>§ 5 Benennung</p>
<p>(1) Die öffentlichen Straßen sind zu benennen, sobald es im öffentlichen Interesse, insbesondere im Verkehrsinteresse, erforderlich ist. Privatstraßen, -wege oder -plätze sollen <u>auf Antrag und</u> auf Kosten des Grundstückseigentümers öffentlich benannt werden, soweit dies zur Sicherstellung ausreichender Orientierungsmöglichkeiten notwendig ist. Hierzu kann vom Grundstückseigentümer ein Kostenvorschuss verlangt werden.</p>	<p>(1) Die öffentlichen Straßen sind zu benennen, sobald es im öffentlichen Interesse, insbesondere im Verkehrsinteresse, erforderlich ist. Privatstraßen, -wege oder -plätze sollen auf Kosten des Grundstückseigentümers öffentlich benannt werden, soweit dies zur Sicherstellung ausreichender Orientierungsmöglichkeiten notwendig ist. Hierzu kann vom Grundstückseigentümer ein Kostenvorschuss verlangt werden.</p>
<p>[Absatz (2) bis (4)]</p>	<p>[Absatz (2) bis (4) u n v e r ä n d e r t]</p>
<p>§ 7 Straßenbaulast</p>	<p>§ 7 Straßenbaulast</p>
<p>[Absatz (1) bis (6)]</p>	<p>[Absatz (1) bis (6) u n v e r ä n d e r t]</p>
	<p>(7) Soweit der Straßenbaulastträger Maßnahmen, die über das dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entsprechende Maß nach Absatz 2 hinausgehen, auf Veranlassung einer anderen Person durchführt, trägt diese Person die Kosten. Das gilt nicht für Haltestellenbereiche für den Linienverkehr. Der Träger der Straßenbaulast kann angemessene Vorauszahlungen oder Sicherheitsleistungen verlangen. § 9 bleibt unberührt.</p>
<p>(7) Bei der Erschließung durch Straßen, deren Ausbau nach dem Erschließungsbeitragsgesetz vom 12. Juli 1995 (GVBl. S. 444) überwiegend von den Anliegern getragen werden muss, sind der Ausbaugrad und der Ausbaustandard den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Es ist ein möglichst geringer Versiegelungsgrad anzustreben. Den Anliegern ist Gelegenheit zu geben, die Planungen einzusehen, Einwände zu äußern und Vorschläge einzubringen. Der Träger der Straßenbaulast soll in der Regel eine Ausbauvariante aufstellen und dabei kostengünstige Alternativen benennen. Vor der Entscheidung über die Ausbauvariante ist die Bezirksverordnetenversammlung zu befassen.</p>	<p>(8) Bei der Erschließung durch Straßen, deren Ausbau nach dem Erschließungsbeitragsgesetz vom 12. Juli 1995 (GVBl. S. 444) überwiegend von den Anliegern getragen werden muss, sind der Ausbaugrad und der Ausbaustandard den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Es ist ein möglichst geringer Versiegelungsgrad anzustreben. Den Anliegern ist Gelegenheit zu geben, die Planungen einzusehen, Einwände zu äußern und Vorschläge einzubringen. Der Träger der Straßenbaulast soll in der Regel eine Ausbauvariante aufstellen und dabei kostengünstige Alternativen benennen. Vor der Entscheidung über die Ausbauvariante ist die Bezirksverordnetenversammlung zu befassen.</p>

§ 9 Gehwegüberfahrten	§ 9 Gehwegüberfahrten
(1) Die nicht <u>befahrbaren</u> Straßenbestandteile dürfen mit Kraftfahrzeugen nur auf besonderen Überfahrten (Gehwegüberfahrten) überquert werden.	(1) Die nicht zum Befahren bestimmten Straßenbestandteile dürfen mit Kraftfahrzeugen nur auf besonderen Überfahrten (Gehwegüberfahrten) überquert werden.
[Absatz (2) und (3)]	[Absatz (2) und (3) u n v e r ä n d e r t]
(4) Gehwegüberfahrten für vorübergehende Zwecke dürfen von den Anliegern angelegt werden. Sie bedürfen der Genehmigung des Straßenbaulastträgers, auch hinsichtlich der Lage, Abmessung und Beschaffenheit. Nicht mehr benötigte Gehwegüberfahrten sind vom Anlieger zu beseitigen. Beseitigt er diese nicht, so gilt Absatz 3 entsprechend. <u>Im Rahmen eines Baugenehmigungsverfahrens kann die Genehmigung von Gehwegüberfahrten für vorübergehende Zwecke bei der Bauaufsichtsbehörde beantragt werden. In diesem Fall entscheidet die Bauaufsichtsbehörde im Einvernehmen mit dem Träger der Straßenbaulast. Die Sätze 5 und 6 gelten auch für das Zustimmungsverfahren nach der Bauordnung für Berlin.</u>	(4) Gehwegüberfahrten für vorübergehende Zwecke dürfen von den Anliegern angelegt werden. Sie bedürfen der Genehmigung des Straßenbaulastträgers, auch hinsichtlich der Lage, Abmessung und Beschaffenheit. Nicht mehr benötigte Gehwegüberfahrten sind vom Anlieger zu beseitigen. Beseitigt er diese nicht, so gilt Absatz 3 entsprechend.
[Absatz (5) und (6)]	[Absatz (5) und (6) u n v e r ä n d e r t]

§ 11 Sondernutzung	§ 11 Sondernutzung
[Absatz (1)]	[Absatz (1) u n v e r ä n d e r t]
<p>(2) Die Erlaubnis nach Absatz 1 soll in der Regel erteilt werden, wenn <u>überwiegende öffentliche Interessen der Sondernutzung nicht entgegenstehen oder ihnen durch Nebenbestimmungen zur Erlaubnis entsprochen werden kann</u>. Die Erlaubnis soll versagt werden, wenn behinderte Menschen durch die Sondernutzung in der Ausübung des Gemeingebrauchs erheblich beeinträchtigt würden. Über die Erlaubnis ist, außer in den Fällen des Absatzes 3, innerhalb <u>eines Monats</u> nach Eingang des vollständigen Antrags bei der zuständigen Behörde zu entscheiden. Kann die Prüfung des Antrags in dieser Zeit nicht abgeschlossen werden, ist die Frist durch Mitteilung an den Antragsteller um einen Monat zu verlängern. Die Erlaubnis gilt als widerrufen, wenn nicht innerhalb der Frist entschieden wird.</p>	<p>(2) Die Erlaubnis nach Absatz 1 soll in der Regel erteilt werden, wenn öffentliche Interessen der Sondernutzung nicht entgegenstehen. Die Erlaubnis soll versagt werden, wenn behinderte Menschen durch die Sondernutzung in der Ausübung des Gemeingebrauchs erheblich beeinträchtigt würden. Über die Erlaubnis ist, außer in den Fällen des Absatzes 3, innerhalb von drei Monaten nach Eingang des vollständigen Antrags bei der zuständigen Behörde zu entscheiden. Kann die Prüfung des Antrags in dieser Zeit nicht abgeschlossen werden, ist die Frist durch Mitteilung an den Antragsteller um einen Monat zu verlängern. Die Erlaubnis gilt als widerrufen, wenn nicht innerhalb der Frist entschieden wird.</p>
[Absatz (2a) bis (13)]	[Absatz (2a) bis (13) u n v e r ä n d e r t]
	<p>(14) Mehrere einheitlich auszuübende Sondernutzungen können für einen oder mehrere Sondernutzende, auch ausschließlich, allgemein zugelassen werden. Die jeweiligen Erlaubnisse der von der Zulassung erfassten Sondernutzungen sind auf die Dauer und den Umfang der allgemeinen Zulassung beschränkt. In den Erlaubnissen soll auf die allgemeine Zulassung verwiesen werden. In der allgemeinen Zulassung können auch die Sondernutzungsgebühren festgesetzt oder, wenn die Zulassung durch öffentlich-rechtlichen Vertrag erfolgt, hiervon abweichende Zahlungspflichten vereinbart werden, die dem wirtschaftlichen Vorteil der Sondernutzung entsprechen.</p>
	<p>§ 11a Sondernutzung für das gewerbliche Anbieten von Mietfahrzeugen</p>

(1) Für die Sondernutzung öffentlicher Straßen für das gewerbliche Anbieten von Mietfahrzeugen, die selbstständig reserviert und genutzt werden können, einschließlich des Anbietens von Carsharingfahrzeugen im Sinne des Carsharinggesetzes, vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230), das durch Artikel 238 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, gilt § 11 nach Maßgabe der folgenden Absätze.

(2) Die Erlaubnis nach § 11 Absatz 1 und die allgemeine Zulassung nach § 11 Absatz 14 können erteilt werden, wenn öffentliche Interessen der Sondernutzung nicht entgegenstehen. Bei der Entscheidung sind insbesondere die verkehrsmittelübergreifenden Ziele des Berliner Mobilitätsgesetzes vom 5. Juli 2018 (GVBl. S. 464) verkündet und zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22. März 2021 (GVBl. S. 318) geändert worden ist, zu berücksichtigen. Erlaubnis und allgemeine Zulassung werden nur zuverlässigen Unternehmen erteilt; unzuverlässig ist ein Unternehmen, das wiederholt in schwerwiegender Weise gegen Pflichten aus der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung oder anderen zulassungsrechtlichen Vorschriften oder gegen Nebenbestimmungen der Erlaubnis nach § 11 Absatz 1 oder der allgemeinen Zulassung nach § 11 Absatz 14 verstoßen hat, sowie in den in § 123 des Gesetzes genannten Fällen. Vorbehaltlich straßenverkehrsrechtlicher und sonstiger bundesrechtlicher Bestimmungen gilt für die Sondernutzung für das gewerbliche stationsungebundene Anbieten von Fahrzeugen [ab 01.09.2023: Carsharingfahrzeugen im Sinne des Carsharinggesetzes] § 11 Absatz 2 Satz 1 mit der Maßgabe, dass nur überwiegende öffentliche Interessen der Sondernutzung entgegenstehen können.

(3) Zur Auswahl eines Unternehmens oder mehrerer Unternehmen ist ein transparentes und diskriminierungsfreies Verfahren durchzuführen, wenn

1. von der Straßenbaubehörde zuvor bestimmte oder noch zu bestimmende Flächen auf öffentlichen Straßen als Abhol- oder Rückgabestationen

(stationsgebundene Angebote) nur einem oder einer begrenzten Anzahl von Unternehmen zur Verfügung gestellt werden sollen,

2. nur eine bestimmte oder noch zu bestimmende Anzahl von Fahrzeugenzugelassen oder erlaubt werden soll oder

3. aus sonstigen Gründen nur einem oder einer begrenzten Anzahl von Unternehmen eine Erlaubnis oder allgemeine Zulassung erteilt werden soll.

§ 11 Absatz 2 Satz 3 bis 5 findet keine Anwendung.

(4) Die Kriterien für die Auswahl im Rahmen eines Verfahrens nach Absatz 3 sind an den maßgeblichen Zielen des Absatzes 2 auszurichten. Erfüllen mehrere Unternehmen die Auswahlkriterien gleichermaßen, ist durch Los zu entscheiden.

(5) Erlaubnis und allgemeine Zulassung sind zu befristen, für Carsharingangebote im Sinne des Carsharinggesetzes auf längstens acht Jahre, und mit Widerrufsvorbehalt zu erteilen. Sie können insbesondere widerrufen werden, soweit sie nicht in Anspruch genommen werden oder wenn deren Voraussetzungen nicht mehr erfüllt sind. Sie sollen zur Berücksichtigung der in Absatz 2 genannten Zielen und Kriterien mit weiteren Nebenbestimmungen versehen werden. Weitere Nebenbestimmungen sind zulässig; insbesondere können Flächen, auch außerhalb der öffentlichen Straßen, bestimmt werden, die für das Abstellen von Mietfahrzeugen nicht in Anspruch genommen werden dürfen.

(6) Die auf bestimmte Flächen bezogene Erlaubnis kann die Befugnis zur Errichtung von im Zusammenhang mit dem Mietfahrzeugangebot erforderlichen Einrichtungen wie Ladestationen, Fahrradbügel, bauliche Vorrichtungen für das Sperren der Flächen für Nichtbevorrechtigte und sonstige Anlagen umfassen.

(7) Sofern die Erlaubnis oder die allgemeine Zulassung nach den Absätzen 1 bis 4 für die Aufnahme einer Dienstleistungstätigkeit erforderlich ist, kann das Verfahren zur

	Erteilung auch über eine einheitliche Stelle abgewickelt werden.
§ 12 Sondernutzung für Zwecke der öffentlichen Versorgung	§ 12 Sondernutzung für Zwecke der öffentlichen Versorgung
(1) Für die Sondernutzung zu Zwecken der öffentlichen Versorgung gilt § 11 <u>entsprechend</u> nach Maßgabe der folgenden Absätze. Den Unternehmen der öffentlichen Versorgung sind die Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs, der Polizeipräsident in Berlin, das IT-Dienstleistungszentrum Berlin und die Berliner Feuerwehr gleichgestellt.	(1) Für die Sondernutzung zu Zwecken der öffentlichen Versorgung gilt § 11 nach Maßgabe der folgenden Absätze. Den Unternehmen der öffentlichen Versorgung sind die Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs, der Polizeipräsident in Berlin, das IT-Dienstleistungszentrum Berlin und die Berliner Feuerwehr gleichgestellt.
(2) Die Sondernutzung ist zu erlauben, soweit sie den Gemeingebrauch nicht dauerhaft beeinträchtigt oder andere überwiegende öffentliche Interessen nicht entgegenstehen und nach den örtlichen Gegebenheiten eine Unterbringung der Anlagen im Straßengrund möglich ist.	(2) Die Sondernutzung ist zu erlauben, soweit sie den Gemeingebrauch nicht dauerhaft beeinträchtigt oder andere überwiegende öffentliche Interessen nicht entgegenstehen und nach den örtlichen Gegebenheiten eine Unterbringung der Anlagen im Straßengrund möglich ist. § 11 Absatz 2 Satz 3 bis 5 findet keine Anwendung.
[Absatz (3) bis (6)]	[Absatz (3) bis (6) u n v e r ä n d e r t]
(7) Die Versorgungsunternehmen bedürfen für Aufgrabungen und Baumaßnahmen im Zusammenhang mit Maßnahmen nach den Absätzen 5 und 6 grundsätzlich der straßenrechtlichen Erlaubnis. § 11 Abs. 3 und 11 gilt entsprechend. Notfälle, in denen sofortiges Handeln zur Schadensabwehr geboten ist, sowie Fälle von unwesentlicher Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs mit Ausnahme der Aufgrabungen und Baumaßnahmen auf Fahrbahnen des übergeordneten Straßennetzes sind der Straßenbaubehörde und der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung lediglich anzuzeigen. Eine Sicherheitsleistung darf nur verlangt werden, soweit dies zur Sicherung einer ordnungsgemäßen Wiederherstellung der Straße erforderlich ist. <u>Auch für die in Satz 1 genannten Aufgrabungen und Baumaßnahmen können Gebühren erhoben werden.</u>	(7) Auch für Aufgrabungen und Baumaßnahmen der Versorgungsunternehmen im Zusammenhang mit Maßnahmen nach den Absätzen 5 und 6 bedarf es der straßenrechtlichen Erlaubnis. Notfälle, in denen sofortiges Handeln zur Schadensabwehr geboten ist, sind der Straßenbaubehörde und, soweit Flächen für den Fahrzeugverkehr im übergeordneten Straßennetz betroffen sind, auch der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung anzuzeigen; die Einholung der Erlaubnis nach Satz 1 ist unverzüglich nachzuholen. Aufgrabungen und Baumaßnahmen mit unwesentlicher Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs sind, soweit Flächen für den Fahrzeugverkehr im übergeordneten Straßennetz nicht betroffen sind, der Straßenbaubehörde abweichend von Satz 1 nur anzuzeigen; die Einholung der Erlaubnis nach Satz 1 ist unverzüglich nachzuholen, sobald erkennbar ist, dass sich die Beeinträchtigung über das unwesentliche Maß hinaus ausweiten wird. Eine Sicherheitsleistung darf nur verlangt werden, soweit dies zur Sicherung einer ordnungsgemäßen Wiederherstellung der Straße erforderlich ist.

[Absatz (8) bis (12)]	[Absatz (8) bis (12) u n v e r ä n d e r t]
§ 14 Unerlaubte Benutzung der Straße	§ 14 Unerlaubte Benutzung der Straße
[Absatz (1)]	[Absatz (1) u n v e r ä n d e r t]
(2) Fahrzeuge ohne gültige amtliche Kennzeichen dürfen nicht auf öffentlichen Straßen abgestellt werden. Wer dagegen verstößt, hat die Folgen seines Verstoßes unverzüglich zu beseitigen. Kommt der Halter oder Eigentümer dieser Pflicht nicht nach, kann die zuständige Behörde nach Anbringung einer deutlich sichtbaren Aufforderung zur Beseitigung des Fahrzeuges die Beseitigung auf seine Kosten vornehmen lassen. Eines vollziehbaren Verwaltungsaktes oder einer förmlichen Androhung eines Zwangsmittels bedarf es nicht.	(2) Fahrzeuge ohne gültige amtliche Kennzeichen, gültige Versicherungskennzeichen oder gültige Versicherungsplaketten dürfen nicht auf öffentlichen Straßen abgestellt werden. Wer dagegen verstößt, hat die Folgen seines Verstoßes unverzüglich zu beseitigen. Die zuständige Behörde kann die Beseitigung auf Kosten des Halters oder Eigentümers vornehmen lassen, wenn dieser einer deutlich sichtbar angebrachten Aufforderung zur Beseitigung des Fahrzeuges nicht nachgekommen ist. Eines vollziehbaren Verwaltungsaktes oder einer förmlichen Androhung eines Zwangsmittels bedarf es nicht.
[Absatz (3) bis (5)]	[Absatz (3) bis (5) u n v e r ä n d e r t]
§ 22 Planfeststellung und Plangenehmigung	§ 22 Planfeststellung und Plangenehmigung
[Absatz (1) bis (5)]	[Absatz (1) bis (5) u n v e r ä n d e r t]
(6) <u>Bebauungspläne nach § 9 des Baugesetzbuchs in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. August 1997 (BGBl. I S. 2141, 1998 I S. 137), das zuletzt durch Artikel 2 Abs. 6 des Gesetzes vom 17. Dezember 1997 (BGBl. I S. 3108) geändert worden ist, die im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde festgesetzt worden sind oder werden, ersetzen die Planfeststellung nach den Absätzen 1 bis 3.</u> Wird eine Ergänzung notwendig oder soll von Festsetzungen des Bebauungsplans abgewichen werden, so ist die Planfeststellung insoweit zusätzlich durchzuführen. In diesen Fällen gelten die §§ 40, 43 Abs. 1, 2, 4 und 5 sowie § 44 Abs. 1 bis 4 des Baugesetzbuchs.	(6) Bebauungspläne nach § 9 des Baugesetzbuches, in der jeweils geltenden Fassung, die im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde festgesetzt worden sind oder werden, ersetzen die Planfeststellung nach den Absätzen 1 bis 3. Wird eine Ergänzung notwendig oder soll von Festsetzungen des Bebauungsplans abgewichen werden, so ist die Planfeststellung insoweit zusätzlich durchzuführen. In diesen Fällen gelten die §§ 40, 43 Abs. 1, 2, 4 und 5 sowie § 44 Abs. 1 bis 4 des Baugesetzbuchs.
§ 22b Zuständigkeiten für Planfeststellung und Plangenehmigung	§ 22b Zuständigkeiten für Planfeststellung und Plangenehmigung
(1) Träger des Vorhabens und Planaufstellungsbehörde ist im Planfeststellungsverfahren 1. für Straßen I. Ordnung sowie für den Bau von Straßen II. Ordnung die für	(1) Träger des Vorhabens und Planaufstellungsbehörde ist im Planfeststellungsverfahren 1. für Straßen I. Ordnung und für den Bau von Straßen II. Ordnung sowie für den übergeordneten, insbesondere touristischen oder

<p>den Tiefbau zuständige Senatsverwaltung;</p> <p>2. <u>für den übergeordneten, insbesondere touristischen oder überbezirklichen Verkehr dienende selbstständige Geh- und Radwege oder Radschnellverbindungen die für das Verkehrswesen zuständige Senatsverwaltung;</u></p> <p>3. für die Änderung von Straßen II. Ordnung und sonstiger Straßen der zuständige Bezirk</p>	<p>überbezirklichen Verkehr dienende selbstständige Geh- und Radwege oder Radschnellverbindungen die für den Tiefbau zuständige Senatsverwaltung;</p> <p>2. für die Änderung von Straßen II. Ordnung und sonstiger Straßen der zuständige Bezirk</p>
<p>[Absatz (2) bis (3)]</p>	<p>[Absatz (2) bis (3) u n v e r ä n d e r t]</p>
<p>§ 28 Ordnungswidrigkeiten</p>	<p>§ 28 Ordnungswidrigkeiten</p>
<p>(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. entgegen § 9 Abs. 1 nicht <u>befahrbare</u> Straßenbestandteile außerhalb von Gehwegüberfahrten mit Kraftfahrzeugen überquert, 2. entgegen § 11 Abs. 1 eine öffentliche Straße ohne die erforderliche Erlaubnis zur Sondernutzung gebraucht oder die mit der Erlaubnis erteilten Auflagen nicht erfüllt, 3. entgegen § 11 Abs. 6 Satz 1 nach Beendigung der Sondernutzung oder Erlöschen der Erlaubnis etwa vorhandene Anlagen nicht unverzüglich beseitigt, 4. entgegen § 11 Abs. 11 Satz 2 kein entsprechend gekennzeichnetes Schild aufstellt, 	<p>(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. entgegen § 9 Abs. 1 nicht zum Befahren bestimmte Straßenbestandteile außerhalb von Gehwegüberfahrten mit Kraftfahrzeugen überquert, 2. entgegen § 9 Abs. 4 Gehwegüberfahrten ohne die erforderliche Genehmigung anlegt oder die mit der Genehmigung erteilten Auflagen nicht erfüllt, 3. entgegen § 11 Abs. 1, auch in Verbindung mit § 11a, eine öffentliche Straße ohne die erforderliche Erlaubnis zur Sondernutzung gebraucht oder die mit der Erlaubnis erteilten Auflagen nicht erfüllt, 4. entgegen § 11 Abs. 6 Satz 1 nach Beendigung der Sondernutzung oder Erlöschen der Erlaubnis etwa vorhandene Anlagen nicht unverzüglich beseitigt, 5. entgegen § 11 Abs. 11 Satz 2 kein entsprechend gekennzeichnetes Schild aufstellt,

<p>5. entgegen § 14 Abs. 1 Gegenstände oder entgegen § 14 Abs. 2 Fahrzeuge ohne gültige amtliche Kennzeichen verbotswidrig abstellt,".</p> <p>6. entgegen § 15 Abs. 1 Satz 1 Beschädigungen dem Bezirksamt nicht unverzüglich meldet,</p> <p>7. entgegen § 15 Abs. 2 unerlaubt eine öffentliche Straße verändert oder aufgräbt,</p> <p>8. entgegen § 21 Abs. 1 Satz 1 Vorarbeiten nicht duldet sowie Pfähle, Pflöcke oder sonstige Markierungen, die Vorarbeiten dienen, wegnimmt, verändert, unkenntlich macht oder unrichtig setzt,</p> <p>9. entgegen § 23 Abs. 1 auf den vom Plan betroffenen Flächen oder in dem nach § 23 Abs. 3 festgelegten Planungsgebiet unzulässige Veränderungen vornimmt,</p> <p>10. einer vollziehbaren Anordnung nach § 26 Abs. 1 Satz 3 nicht nachkommt.</p>	<p>6. entgegen § 14 Abs. 1 Gegenstände oder entgegen § 14 Abs. 2 Fahrzeuge ohne gültige amtliche Kennzeichen, gültige Versicherungskennzeichen oder gültige Versicherungsplaketten verbotswidrig abstellt,".</p> <p>7. entgegen § 15 Abs. 1 Satz 1 Beschädigungen dem Bezirksamt nicht unverzüglich meldet,</p> <p>8. entgegen § 15 Abs. 2 unerlaubt eine öffentliche Straße verändert oder aufgräbt,</p> <p>9. entgegen § 21 Abs. 1 Satz 1 Vorarbeiten nicht duldet sowie Pfähle, Pflöcke oder sonstige Markierungen, die Vorarbeiten dienen, wegnimmt, verändert, unkenntlich macht oder unrichtig setzt,</p> <p>10. entgegen § 23 Abs. 1 auf den vom Plan betroffenen Flächen oder in dem nach § 23 Abs. 3 festgelegten Planungsgebiet unzulässige Veränderungen vornimmt,</p> <p>11. einer vollziehbaren Anordnung nach § 26 Abs. 1 Satz 3 nicht nachkommt.</p>
[Absatz (2) bis (4)]	[Absatz (2) bis (4) u n v e r ä n d e r t]
<p style="text-align: center;"><u>Geltende Fassung</u></p> <p>Gesetz über die Zuständigkeiten in der Allgemeinen Berliner Verwaltung in der Fassung vom 22. Juli 1996 (GVBl. S. 302, 472), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11.06.2020 (GVBl. S. 532) geändert worden ist – Zuständigkeitskatalog Ordnungsaufgaben (ZustKat Ord) (zu § 2 Abs. 4 Satz 1)</p>	<p style="text-align: center;"><u>Neue Fassung</u></p> <p>Gesetz über die Zuständigkeiten in der Allgemeinen Berliner Verwaltung in der Fassung vom 22. Juli 1996 (GVBl. S. 302, 472), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11.06.2020 (GVBl. S. 532) geändert worden ist – Zuständigkeitskatalog Ordnungsaufgaben (ZustKat Ord) (zu § 2 Abs. 4 Satz 1)</p>
<p style="text-align: center;"><u>Nr. 10</u> <u>Hoch- und Tiefbau; Wasserwirtschaft; Verkehr</u></p>	<p style="text-align: center;"><u>Nr. 10</u> <u>Hoch- und Tiefbau; Wasserwirtschaft; Verkehr</u></p>
[Absatz (1) bis (8)]	[Absatz (1) bis (8) u n v e r ä n d e r t]

<p>(9) Straßenaufsicht bei Baumaßnahmen und über Bauten und Anlagen der Hauptverwaltung nach Absatz 3, 6 und 7; allgemeine Zulassung von Sondernutzungen, die <u>in allen Bezirken</u> einheitlich ausgeübt werden; Informations- und Koordinierungsaufgaben bei Baumaßnahmen im übergeordneten Straßennetz nach § 11 Abs. 3 des Berliner Straßengesetzes; Bereitstellung, Koordinierung und Weiterentwicklung eines technisch unterstützten Informationssystems für Verkehrsmanagement und Verkehrsorganisation mit gesamtstädtischer Bedeutung.</p>	<p>(9) Straßenaufsicht bei Baumaßnahmen und über Bauten und Anlagen der Hauptverwaltung nach Absatz 3, 6 und 7; Erlaubnis von Sondernutzungen für das nicht auf einen Bezirk beschränkte gewerbliche Anbieten von stationsungebundenen Mietfahrzeugen, die selbstständig reserviert und genutzt werden können; allgemeine Zulassung von Sondernutzungen, die bezirksübergreifend einheitlich ausgeübt werden; Informations- und Koordinierungsaufgaben bei Baumaßnahmen im übergeordneten Straßennetz nach § 11 Abs. 3 des Berliner Straßengesetzes; Bereitstellung, Koordinierung und Weiterentwicklung eines technisch unterstützten Informationssystems für Verkehrsmanagement und Verkehrsorganisation mit gesamtstädtischer Bedeutung.</p>
<p>[Absatz (10) bis (16)]</p>	<p>[Absatz (10) bis (16) u n v e r ä n d e r t]</p>
<p style="text-align: center;"><u>Geltende Fassung</u> Allgemeines Sicherheits- und Ordnungsgesetzes in der Fassung vom 11. Oktober 2006 (GVBl. S. 930), das zuletzt durch Gesetz vom 22. April 2020 (GVBl. S. 274) geändert worden ist – Zuständigkeitskatalog Ordnungsaufgaben (ZustKat Ord) (zu § 2 Abs. 4 Satz 1)</p>	<p style="text-align: center;"><u>Neue Fassung</u> Allgemeines Sicherheits- und Ordnungsgesetzes in der Fassung vom 11. Oktober 2006 (GVBl. S. 930), das zuletzt durch Gesetz vom 22. April 2020 (GVBl. S. 274) geändert worden ist – Zuständigkeitskatalog Ordnungsaufgaben (ZustKat Ord) (zu § 2 Abs. 4 Satz 1)</p>
<p style="text-align: center;"><u>Nr. 18</u> <u>Umweltschutz</u></p>	<p style="text-align: center;"><u>Nr. 18</u> <u>Umweltschutz</u></p>
<p>Zu den Ordnungsaufgaben der Bezirksämter gehören auf dem Gebiet des Umweltschutzes:</p>	<p>Zu den Ordnungsaufgaben der Bezirksämter gehören auf dem Gebiet des Umweltschutzes:</p>
<p>[Absatz (1) bis (3)]</p>	<p>[Absatz (1) bis (3) u n v e r ä n d e r t]</p>
<p>(4) die ordnungsgemäße Straßenreinigung, die Beseitigung und Verwertung von Fahrzeugen ohne gültige amtliche Kennzeichen nach § 14 des Berliner Straßengesetzes sowie die Entsorgung von Altfahrzeugen nach den §§ 3 und 20 Absatz 3 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes;</p>	<p>(4) die ordnungsgemäße Straßenreinigung, die Beseitigung und Verwertung von Fahrzeugen ohne gültige amtliche Kennzeichen, gültige Versicherungskennzeichen oder gültige Versicherungsplaketten nach § 14 des Berliner Straßengesetzes sowie die Entsorgung von Altfahrzeugen nach den §§ 3 und 20 Absatz 4 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes;</p>
<p>[Absatz (5) bis (14)]</p>	<p>[Absatz (5) bis (14) u n v e r ä n d e r t]</p>

<p style="text-align: center;"><u>Geltende Fassung</u></p> <p>Verordnung über die Zuständigkeit für einzelne Bezirksaufgaben Vom 5. Dezember 2000 (GVBl. S. 513), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 3. Juli 2019 (GVBl. S. 446) geändert worden ist</p>	<p style="text-align: center;"><u>Neue Fassung</u></p> <p>Verordnung über die Zuständigkeit für einzelne Bezirksaufgaben Vom 5. Dezember 2000 (GVBl. S. 513), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 3. Juli 2019 (GVBl. S. 446) geändert worden ist</p>
<p>§ 1 Wahrnehmung von Aufgaben aller Bezirke</p>	<p>§ 1 Wahrnehmung von Aufgaben aller Bezirke</p>
<p>Zuständiger Bezirk zur Wahrnehmung der Aufgaben aller Bezirke ist</p> <p>[Nummer 1 bis 7]</p>	<p>Zuständiger Bezirk zur Wahrnehmung der Aufgaben aller Bezirke ist</p> <p>[Nummer 1 bis 7 u n v e r ä n d e r t]</p>
<p>8. der Bezirk Lichtenberg für</p> <ul style="list-style-type: none"> a) (aufgehoben) b) die ordnungsmäßige Straßenreinigung mit Ausnahme der Erfassung und Festsetzung der besonderen Gefahrenstellen im Sinne des § 3 Abs. 5 des Straßenreinigungsgesetzes, der Zuständigkeiten nach den §§ 8 und 9 des Straßenreinigungsgesetzes und der Anordnung von Ersatzvornahmen, c) die Wahrnehmung der Aufgaben, die sich bezüglich der Beseitigung und Verwertung von Fahrzeugen ohne gültige amtliche Kennzeichen nach § 14 des Berliner Straßengesetzes sowie bezüglich der Entsorgung von Altfahrzeugen nach den §§ 3 und <u>15 Abs. 4 des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes</u> ergeben, d) die Abräumung von öffentlichen Baugrundstücken, e) die Aufsicht über den Verkehr mit sehr giftigen Stoffen, 	<p>8. der Bezirk Lichtenberg für</p> <ul style="list-style-type: none"> a) (aufgehoben) b) die ordnungsmäßige Straßenreinigung mit Ausnahme der Erfassung und Festsetzung der besonderen Gefahrenstellen im Sinne des § 3 Abs. 5 des Straßenreinigungsgesetzes, der Zuständigkeiten nach den §§ 8 und 9 des Straßenreinigungsgesetzes und der Anordnung von Ersatzvornahmen, c) die Wahrnehmung der Aufgaben, die sich bezüglich der Beseitigung und Verwertung von Fahrzeugen ohne gültige amtliche Kennzeichen, gültige Versicherungskennzeichen oder gültige Versicherungsplaketten nach § 14 des Berliner Straßengesetzes sowie bezüglich der Entsorgung von Altfahrzeugen nach den §§ 3 und 20 Abs. 4 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes ergeben, d) die Abräumung von öffentlichen Baugrundstücken, e) die Aufsicht über den Verkehr mit sehr giftigen Stoffen,

[Nummer 9 und 10]	[Nummer 9 und 10 u n v e r ä n d e r t]
<u>Geltende Fassung</u> Berliner Mobilitätsgesetz vom 5. Juli 2018 (GVBl. S. 464), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22. März 2021 (GVBl. S. 318)	<u>Neue Fassung</u> Berliner Mobilitätsgesetz vom 5. Juli 2018 (GVBl. S. 464), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22. März 2021 (GVBl. S. 318)
§ 36 Besondere Ziele der Entwicklung des Radverkehrs	§ 36 Besondere Ziele der Entwicklung des Radverkehrs
[Absatz (1) bis (5)]	[Absatz (1) bis (5) u n v e r ä n d e r t]
(6) Ein den Zielen dieses Gesetzes entsprechendes und am Nachfragepotenzial orientiertes Angebot an Leihfahrrädern ist in ganz Berlin durch geeignete Maßnahmen zu unterstützen. <u>Straßenverkehrliche Sondernutzungserlaubnisse für Leihfahrradanbieter sind nur zu erteilen, soweit diesbezügliche Angebote insgesamt in allen Teilen Berlins gleichwertig bei Bedarf bereitgestellt sind.</u> Beim Ausbau des Angebotes ist auf die Aufnahme von Rädern für die Bedürfnisse von Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen hinzuwirken.	(6) Ein den Zielen dieses Gesetzes entsprechendes und am Nachfragepotenzial orientiertes Angebot an Leihfahrrädern ist in ganz Berlin durch geeignete Maßnahmen zu unterstützen. Beim Ausbau des Angebotes ist auf die Aufnahme von Rädern für die Bedürfnisse von Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen hinzuwirken.
[Absatz (7)]	[Absatz (7) u n v e r ä n d e r t]

II Wortlaut der zitierten Rechtsvorschriften

Berliner Straßengesetz (BerlStrG)

§ 2 Öffentliche Straßen

(1) Öffentliche Straßen im Sinne dieses Gesetzes sind Straßen, Wege und Plätze, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind.

(2) Zur öffentlichen Straße gehören

1. der Straßenkörper; das sind insbesondere

a) der Untergrund, der Unterbau, der Oberbau, Brücken, Tunnel, Durchlässe, Dämme, Gräben, Böschungen, Stützbauwerke, Treppenanlagen, Lärmschutzanlagen, Straßenentwässerungs- und Straßenbeleuchtungsanlagen,

b) Fahrbahnen, Gehwege, Radwege, Bushaldebuchten, Taxihalteplätze, Parkflächen einschließlich der Parkhäuser, Grünanlagen sowie Trenn-, Seiten-, Rand- und Sicherheitsstreifen,

2. der Luftraum über dem Straßenkörper,

3. das Zubehör; das sind insbesondere die Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen und sonstigen Anlagen aller Art, die der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs oder dem Schutz der Anlieger dienen, und die Bepflanzung.

§ 5 Benennung

(1) Die öffentlichen Straßen sind zu benennen, sobald es im öffentlichen Interesse, insbesondere im Verkehrsinteresse, erforderlich ist. Privatstraßen, -wege oder -plätze sollen auf Antrag und auf Kosten des Grundstückseigentümers öffentlich benannt werden, soweit dies zur Sicherstellung ausreichender Orientierungsmöglichkeiten notwendig ist. Hierzu kann vom Grundstückseigentümer ein Kostenvorschuss verlangt werden.

(2) Die Benennung erfolgt durch Allgemeinverfügung und ist im Amtsblatt für Berlin bekannt zu machen. Für öffentliche Straßen ist sie in das Straßenverzeichnis einzutragen, wenn sie unanfechtbar geworden ist.

(3) Werden Flächen Teil einer benannten öffentlichen Straße, so gilt die Benennung auch für diese Flächen. Einer Benennung nach Absatz 1 und einer Bekanntmachung nach Absatz 2 bedarf es nicht.

(4) Die Absätze 1 bis 3 gelten auch für die Bundesfernstraßen.

§ 7 Straßenbaulast

(1) Träger der Straßenbaulast für die öffentlichen Straßen ist Berlin.

(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.

(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.

(4) Zur Straßenbaulast gehört die Pflicht, die öffentlichen Straßen so zu reinigen, dass die Verkehrssicherheit erhalten bleibt (verkehrsmäßige Reinigung). Die verkehrsmäßige Reinigung entfällt für öffentliche Straßen, für die nach den jeweils geltenden Vorschriften eine ordnungsmäßige Reinigung stattfinden muss.

(5) Die öffentlichen Straßen sind in ihrer Gesamtheit zu beleuchten, soweit es im Interesse des Verkehrs und der Sicherheit erforderlich ist. Außerhalb der geschlossenen Ortslage ist eine Beleuchtung der öffentlichen Straßen in der Regel nicht erforderlich. Geschlossene Ortslage ist das Gebiet, das in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend bebaut ist. Einzelne unbebaute Grundstücke, zur Bebauung ungeeignetes oder ihr entzogenes Gelände oder einseitige Bebauung unterbrechen den Zusammenhang nicht.

(6) Die mit dem Bau, der Unterhaltung und der Überwachung der Verkehrssicherheit der öffentlichen Straßen zusammenhängenden Aufgaben werden als eine Pflicht des

öffentlichen Rechts wahrgenommen. Dazu gehört die Sorge dafür, dass die öffentlichen Straßen in der Baulast Berlins den Anforderungen der Absätze 2 bis 5 entsprechen.

(7) Bei der Erschließung durch Straßen, deren Ausbau nach dem Erschließungsbeitragsgesetz vom 12. Juli 1995 (GVBl. S. 444) überwiegend von den Anliegern getragen werden muss, sind der Ausbaugrad und der Ausbaustandard den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Es ist ein möglichst geringer Versiegelungsgrad anzustreben. Den Anliegern ist Gelegenheit zu geben, die Planungen einzusehen, Einwände zu äußern und Vorschläge einzubringen. Der Träger der Straßenbaulast soll in der Regel eine Ausbauvariante aufstellen und dabei kostengünstige Alternativen benennen. Vor der Entscheidung über die Ausbauvariante ist die Bezirksverordnetenversammlung zu befassen.

§ 9 Gehwegüberfahrten

(1) Die nicht befahrbaren Straßenbestandteile dürfen mit Kraftfahrzeugen nur auf besonderen Überfahrten (Gehwegüberfahrten) überquert werden.

(2) Gehwegüberfahrten sind vom Träger der Straßenbaulast herzustellen, zu ändern und in Stand zu halten. Die Kosten der Herstellung und die Kosten von Änderungen trägt der Anlieger; das gilt nicht, soweit die Gehwegüberfahrten bei der erstmaligen endgültigen Herstellung der Straße im Sinne des Erschließungsbeitragsrechts angelegt werden. Werden Gehwegüberfahrten bei anderen Ausbaumaßnahmen hergestellt, geändert oder erneuert, so trägt der Anlieger die Mehrkosten. Die Kosten sind durch Leistungsbescheid festzusetzen. Widerspruch und Klage gegen den Leistungsbescheid haben keine aufschiebende Wirkung. Der Träger der Straßenbaulast ist berechtigt, angemessene Vorauszahlungen zu verlangen. Mit Zustimmung des Straßenbaulastträgers kann der Anlieger auf Wunsch die Herstellung oder Änderung der Gehwegüberfahrt durch eine anerkannte Fachfirma selbst ausführen lassen.

(3) Der Träger der Straßenbaulast ist berechtigt, nicht mehr benötigte Gehwegüberfahrten zu beseitigen. Absatz 2 Satz 2, 4, 5 und 6 gilt entsprechend.

(4) Gehwegüberfahrten für vorübergehende Zwecke dürfen von den Anliegern angelegt werden. Sie bedürfen der Genehmigung des Straßenbaulastträgers, auch hinsichtlich der Lage, Abmessung und Beschaffenheit. Nicht mehr benötigte Gehwegüberfahrten sind vom Anlieger zu beseitigen. Beseitigt er diese nicht, so gilt Absatz 3 entsprechend. Im Rahmen eines Baugenehmigungsverfahrens kann die Genehmigung von Gehwegüberfahrten für vorübergehende Zwecke bei der Bauaufsichtsbehörde beantragt werden. In diesem Fall entscheidet die Bauaufsichtsbehörde im Einvernehmen mit dem Träger der Straßenbaulast. Die Sätze 5 und 6 gelten auch für das Zustimmungsverfahren nach der Bauordnung für Berlin.

(5) Anlieger ist der Eigentümer eines Grundstücks, das an die öffentliche Straße angrenzt oder durch sie erschlossen wird. Ist an einem solchen Grundstück ein Erbbaurecht, ein Nießbrauch oder ein sonstiges dinglich gesichertes Nutzungsrecht bestellt, so ist der daraus Berechtigte ebenfalls Anlieger. Ist ein Grundstück von der öffentlichen Straße durch einen nicht zu ihr gehörenden Geländestreifen getrennt, bleibt dieser außer Betracht.

(6) Die Absätze 1 bis 5 gelten auch für Bundesstraßen, soweit im Bundesfernstraßengesetz nichts Abweichendes geregelt ist.

§ 11 Sondernutzung

(1) Jeder Gebrauch der öffentlichen Straßen, der über den Gemeingebrauch hinausgeht, ist eine Sondernutzung und bedarf unbeschadet sonstiger Vorschriften der Erlaubnis der Straßenbaubehörde.

(2) Die Erlaubnis nach Absatz 1 soll in der Regel erteilt werden, wenn überwiegende öffentliche Interessen der Sondernutzung nicht entgegenstehen oder ihnen durch Nebenbestimmungen zur Erlaubnis entsprochen werden kann. Die Erlaubnis soll versagt werden, wenn behinderte Menschen durch die Sondernutzung in der Ausübung des Gemeingebrauchs erheblich beeinträchtigt würden. Über die Erlaubnis ist, außer in den Fällen des Absatzes 3, innerhalb eines Monats nach Eingang des vollständigen Antrags bei der zuständigen Behörde zu entscheiden. Kann die Prüfung des Antrags in dieser Zeit nicht abgeschlossen werden, ist die Frist durch Mitteilung an den Antragsteller um einen Monat zu verlängern. Die Erlaubnis gilt als widerruflich erteilt, wenn nicht innerhalb der Frist entschieden wird.

(2a) Werbeanlagen, die in unmittelbarem Zusammenhang mit Wahlen, Volksentscheiden und Bürgerentscheiden stehen, sind ausschließlich für einen Zeitraum von sieben Wochen vor bis spätestens eine Woche nach dem Wahl- oder Abstimmungstag zu erlauben. Werbeanlagen, die in unmittelbarem Zusammenhang mit Volksbegehren und Bürgerbegehren stehen, sind ausschließlich für die Dauer der Eintragsfrist nach § 18 Absatz 3 des Abstimmungsgesetzes vom 11. Juni 1997 (GVBl. S. 304), das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. Februar 2008 (GVBl. S. 22) geändert worden ist, oder der Frist nach § 45 Absatz 3 Satz 1 des Bezirksverwaltungsgesetzes in der Fassung vom 14. Dezember 2005 (GVBl. 2006 S. 2), das zuletzt durch Gesetz vom 22. Oktober 2008 (GVBl. S. 292) geändert worden ist, zuzüglich einer Woche nach Ablauf dieser Fristen zu erlauben. Unbeschadet des Absatzes 2 können Größe, Zahl und Standorte von Werbeanlagen nach Satz 2 zum Schutz des Stadt- und Ortsbildes und nach Satz 1 und 2 zum Schutz von Orten von städtebaulich, denkmalpflegerisch, kulturell oder historisch herausragender überregionaler Bedeutung beschränkt werden.

(3) Sondernutzungserlaubnisse für die Einrichtung von Baustellen dürfen nur erteilt werden, wenn eine wesentliche Beeinträchtigung des fließenden oder ruhenden Straßenverkehrs nicht zu erwarten ist, es sei denn, das Bauvorhaben kann ohne Inanspruchnahme des Straßenlandes nicht mit einem wirtschaftlich und technisch vertretbarem Aufwand durchgeführt werden. In diesem Fall ist die Inanspruchnahme des Straßenlandes auf das geringstmögliche Maß und den kürzesten Zeitraum zu beschränken. Die hierfür erforderlichen Nachweise hat der Bauherr zu erbringen. Die Erlaubnis von Sondernutzungen für Bauarbeiten, die sich auf den fließenden oder ruhenden Fahrzeugverkehr im übergeordneten Straßennetz auswirken, soll zwei Monate vor Baubeginn beantragt werden. Sondernutzungserlaubnisse nach Satz 4 dürfen nur im Einvernehmen mit der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung erteilt werden. Äußert sich die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung nicht innerhalb von sechs Wochen, so gilt das Einvernehmen gegenüber der für die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis zuständigen Behörde als erklärt. Bei verspäteter Antragstellung kann der Nachweis für die Notwendigkeit einer Inanspruchnahme öffentlichen Straßenlandes nicht auf Umstände gestützt werden, die bei rechtzeitiger Antragstellung nicht vorgelegen hätten.

(4) Die Erlaubnis soll entweder unbefristet auf Widerruf oder befristet, auch mehrjährig, mit oder ohne Widerrufsvorbehalt erteilt werden. Bedingungen, Auflagen und Auflagenvorbehalte sind zulässig. Die Erteilung der Erlaubnis kann erforderlichenfalls von der Leistung einer Sicherheit abhängig gemacht werden. Die Erlaubnis darf nur mit Zustimmung der Straßenbaubehörde übertragen werden.

(5) Für den Widerruf der Erlaubnis gilt Absatz 2 entsprechend. Unbeschadet der Vorschriften über den Widerruf von Verwaltungsakten kann die Erlaubnis widerrufen werden, wenn die für die Sondernutzung zu entrichtenden Gebühren trotz Fälligkeit und Mahnung nicht oder nicht vollständig entrichtet werden. Im Falle des Widerrufs sowie bei der Beeinträchtigung der Sondernutzung durch Sperrung oder Änderung der Straße, durch Straßenschäden oder Straßenbaumaßnahmen oder bei Einziehung der Straße hat der Erlaubnisnehmer keinen Anspruch auf Entschädigung.

(6) Nach Beendigung der Sondernutzung oder Erlöschen der Erlaubnis hat der Erlaubnisnehmer unverzüglich etwa vorhandene Anlagen zu beseitigen. Der ordnungsgemäße Zustand der Straße wird durch den Träger der Straßenbaulast wiederhergestellt. Die Aufwendungen dafür sind von dem Erlaubnisnehmer zu erstatten. Der Erstattungsbetrag ist durch Verwaltungsakt festzusetzen.

(7) Der Sondernutzer hat dem Träger der Straßenbaulast die Kosten zu erstatten, die diesem durch die Sondernutzung zusätzlich erwachsen.

(8) In Fällen unerlaubter Sondernutzung für Veranstaltungswerbung gilt auch der Veranstalter als Sondernutzer.

(9) Für Sondernutzungen können Sondernutzungsgebühren erhoben werden. Bei ihrer Bemessung sind Art, Umfang, Dauer und der wirtschaftliche Vorteil der Sondernutzung zu berücksichtigen.

(10) Bei Sondernutzungen öffentlichen Straßenlandes, das nicht Eigentum Berlins ist, bleiben die Rechte des Eigentümers unberührt. Dazu gehört auch das Recht, für Sondernutzungen Entgelte erheben zu können.

(11) Sondernutzungen, die der Durchführung eines Bauvorhabens dienen, können nur vom Bauherrn beantragt werden. Der Erlaubnisnehmer hat Beginn, Umfang und Ende der Sondernutzung sowie den Namen und die Telefonnummer der Straßenbaubehörde an der Baustelle auf einem Schild nach außen hin deutlich lesbar zu kennzeichnen.

(12) Bestehende Sondernutzungen unterliegen mit dem Inkrafttreten der Artikel I und III des Zweiten Gesetzes zur-Rechtsvereinfachung und Entbürokratisierung vom 14. Dezember 2005 (GVBl. S. 754) dem Gebührenrecht des Absatzes 9 in Verbindung mit der Rechtsverordnung nach § 27 Abs. 2. Bis zum Erlass der die Sondernutzungsgebühren festsetzenden Bescheide, bei befristeten Sondernutzungen bis zum Ablauf der Frist, gelten die auf Grund der bisherigen Rechtslage geschlossenen Entgeltvereinbarungen übergangsweise fort. Bei unwiderruflich oder unbefristet erlaubten Sondernutzungen, für die eine privatrechtliche Entgeltvereinbarung in unveränderbarer Höhe besteht, dürfen Gebührenbescheide die vereinbarte Entgelthöhe nicht überschreiten. Soweit Entgelte für eine Sondernutzung bereits vollständig entrichtet sind (Ablösung), können Gebühren nicht mehr erhoben werden.

(13) Widerspruch und Anfechtungsklage eines Dritten gegen eine Sondernutzungserlaubnis haben keine aufschiebende Wirkung.

§ 12 Sondernutzung für Zwecke der öffentlichen Versorgung

(1) Für die Sondernutzung zu Zwecken der öffentlichen Versorgung gilt § 11 entsprechend nach Maßgabe der folgenden Absätze. Den Unternehmen der öffentlichen Versorgung sind die Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs, der Polizeipräsident in Berlin, das IT-Dienstleistungszentrum Berlin und die Berliner Feuerwehr gleichgestellt.

(2) Die Sondernutzung ist zu erlauben, soweit sie den Gemeingebrauch nicht dauerhaft beeinträchtigt oder andere überwiegende öffentliche Interessen nicht entgegenstehen und nach den örtlichen Gegebenheiten eine Unterbringung der Anlagen im Straßengrund möglich ist.

(3) Die Erlaubnis ist, außer in den Fällen des Absatzes 7, unbefristet auf Widerruf zu erteilen.

(4) Der Widerruf einer Erlaubnis ist nur zulässig, wenn er im überwiegenden öffentlichen Interesse erforderlich ist.

(5) Werden im öffentlichen Interesse durch die Änderung oder Verlegung der öffentlichen Straße oder durch Unterhaltungsmaßnahmen an ihr Änderungen von Versorgungsanlagen

erforderlich, so haben die Versorgungsunternehmen diese Anlagen auf ihre Kosten der Straße anzupassen.

(6) Die Versorgungsunternehmen haben ihre Anlagen ordnungsgemäß zu errichten, ständig zu überwachen, zu unterhalten und stillgelegte Anlagen zu entfernen. Die Straßenbaubehörde kann die Entfernung zu einem späteren Zeitpunkt zulassen.

(7) Die Versorgungsunternehmen bedürfen für Aufgrabungen und Baumaßnahmen im Zusammenhang mit Maßnahmen nach den Absätzen 5 und 6 grundsätzlich der straßenrechtlichen Erlaubnis. § 11 Abs. 3 und 11 gilt entsprechend. Notfälle, in denen sofortiges Handeln zur Schadensabwehr geboten ist, sowie Fälle von unwesentlicher Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs mit Ausnahme der Aufgrabungen und Baumaßnahmen auf Fahrbahnen des übergeordneten Straßennetzes sind der Straßenbaubehörde und der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung lediglich anzuzeigen. Eine Sicherheitsleistung darf nur verlangt werden, soweit dies zur Sicherung einer ordnungsgemäßen Wiederherstellung der Straße erforderlich ist. Auch für die in Satz 1 genannten Aufgrabungen und Baumaßnahmen können Gebühren erhoben werden.

(8) Treffen Baumaßnahmen nach den Absätzen 5 und 6 an gleicher Stelle oder im räumlich-verkehrlichen Wirkungszusammenhang zeitlich zusammen, so kann die Straßenbaubehörde verlangen, dass ein gemeinsamer Bauentwurf und Bauablaufplan erstellt, die Bauvergabe auf Grund gemeinsamer Ausschreibung der Bauleistung vorgenommen und eine gemeinsame Bauleitung eingerichtet wird. Der Träger der Straßenbaulast kann diese Leistungen auch selbst erbringen. Für Sondernutzungsgebühren haften die Erlaubnisnehmer als Gesamtschuldner.

(9) Nach Beendigung der Arbeiten an ihren Anlagen haben die Versorgungsunternehmen die öffentliche Straße unverzüglich wieder instand zu setzen, sofern nicht der Straßenbaulastträger erklärt hat, die Instandsetzung selbst vornehmen zu wollen. Nimmt der Straßenbaulastträger die Wiederherstellung der öffentlichen Straße selbst vor, haben die Versorgungsunternehmen diesem die Auslagen für die von ihm vorgenommene Instandsetzung zu vergüten und den durch die Arbeiten an den Versorgungsanlagen entstandenen Schaden zu ersetzen.

(10) Ist eine öffentliche Straße eingezogen worden, so ist der Eigentümer verpflichtet, die auf Grund einer Erlaubnis errichteten Versorgungsanlagen gegen angemessene Vergütung und zu angemessenen Bedingungen weiterhin zu dulden und den Versorgungsunternehmen auf Verlangen eine Dienstbarkeit einzuräumen. Er ist jedoch berechtigt, die Beseitigung der Anlagen zu verlangen, die innerhalb einer angemessenen Frist von höchstens drei Jahren zu erfolgen hat, wenn durch ihren Bestand eine anderweitige wirtschaftliche Verwertung der Grundstücke wesentlich erschwert ist und kein überwiegendes öffentliches Interesse entgegensteht. Ist er verpflichtet, die Anlagen zu dulden, so kann er verlangen, dass der Nutzungsberechtigte die Grundstücke binnen derselben Frist erwirbt.

(11) Die Unternehmen sind zur gegenseitigen Rücksichtnahme verpflichtet. Sie haben unverzüglich die Verlegung ihrer Leitungen und Anlagen vorzunehmen, wenn dies durch den Neu- oder Umbau der Leitungen oder Anlagen eines anderen Unternehmens notwendig ist. Der Kostenausgleich findet unmittelbar zwischen den Unternehmen statt. Im Falle des Straßenbahn- und U-Bahnbaus auf Veranlassung Berlins gilt Absatz 5 sinngemäß.

(12) Von den Absätzen 2 bis 10 abweichende Regelungen in bestehenden Konzessionsverträgen bleiben während der Laufzeit dieser Konzessionsverträge unberührt. Bei künftigen Vertragsabschlüssen mit Unternehmen im Sinne des Absatzes 1 ist die Einhaltung der Absätze 2 bis 11 zu vereinbaren.

§ 14 Unerlaubte Benutzung einer Straße

(1) Wird eine öffentliche Straße ohne die erforderliche Erlaubnis benutzt oder werden Gegenstände mit Ausnahme der Fahrzeuge nach Absatz 2 verbotswidrig abgestellt oder kommt ein Erlaubnisnehmer seinen Verpflichtungen nicht nach, so kann die Straßenbaubehörde die Beseitigung von unerlaubten Anlagen im öffentlichen Straßenraum oder die sonst erforderlichen Maßnahmen zur Beendigung der Benutzung oder zur Erfüllung der Auflagen anordnen. Sind solche Anordnungen nicht oder nur unter unverhältnismäßigem Aufwand möglich oder nicht erfolgversprechend, so kann sie den rechtswidrigen Zustand auf Kosten des Pflichtigen beseitigen oder beseitigen lassen. § 11 Abs. 6 Satz 2 bis 4 gilt entsprechend.

(2) Fahrzeuge ohne gültige amtliche Kennzeichen dürfen nicht auf öffentlichen Straßen abgestellt werden. Wer dagegen verstößt, hat die Folgen seines Verstoßes unverzüglich zu beseitigen. Kommt der Halter oder Eigentümer dieser Pflicht nicht nach, kann die zuständige Behörde nach Anbringung einer deutlich sichtbaren Aufforderung zur Beseitigung des Fahrzeuges die Beseitigung auf seine Kosten vornehmen lassen. Eines vollziehbaren Verwaltungsaktes oder einer förmlichen Androhung eines Zwangsmittels bedarf es nicht.

(3) Die zuständige Behörde kann die von der öffentlichen Straße entfernten Gegenstände nach Absatz 1 oder Fahrzeuge nach Absatz 2 bis zur Erstattung ihrer Aufwendungen zurückbehalten.

(4) Ist der Eigentümer oder Halter der von der öffentlichen Straße entfernten Gegenstände nach Absatz 1 oder Fahrzeuge nach Absatz 2 innerhalb angemessener Frist nicht zu ermitteln oder kommt er seinen Zahlungspflichten innerhalb von zwei Monaten nach Zahlungsaufforderung nicht nach oder holt er die Gegenstände innerhalb einer ihm schriftlich oder elektronisch gesetzten angemessenen Frist nicht ab, so kann die zuständige Behörde die Gegenstände verwerten oder entsorgen; in der Aufforderung zur Zahlung oder Abholung ist darauf hinzuweisen. Im Übrigen sind die Vorschriften des Allgemeinen Sicherheits- und Ordnungsgesetzes über die Verwertung sichergestellter Gegenstände entsprechend anzuwenden.

(5) Die Absätze 2 bis 4 gelten auch für Bundesfernstraßen.

§ 22 Planfeststellung und Plangenehmigung

(1) Straßen I. Ordnung dürfen nur gebaut oder geändert, Straßen II. Ordnung sowie dem übergeordneten, insbesondere touristischen oder überbezirklichen Verkehr dienende selbstständige Geh- und Radwege oder Radschnellverbindungen nur gebaut werden, wenn der Plan vorher festgestellt worden ist. Für die Änderung von Straßen II. Ordnung kann die Planfeststellungsbehörde im Benehmen mit dem zuständigen Bezirk die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens anordnen, wenn dies zur sachgerechten Bewältigung der mit der Planung aufgeworfenen Konflikte erforderlich ist.

(2) Besteht nach dem Berliner Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 7. Juni 2007 (GVBl. S. 222) in der jeweils geltenden Fassung für den Bau oder die Änderung einer Straße eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, ist ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

(3) Unbeschadet der Absätze 1 und 2 ist für den Bau oder die Änderung einer öffentlichen Straße ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen, wenn die geplante Maßnahme

1. den angemessenen Sicherheitsabstand zu Betrieben nach Artikel 2 der Richtlinie 2012/18/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2012 zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG des Rates (ABl. L 197 vom 24.7.2012, S. 1) nicht einhält und

2. Ursache von schweren Unfällen sein kann, durch sie das Risiko eines schweren Unfalls vergrößert werden kann oder durch sie die Folgen eines solchen Unfalls verschlimmert werden können.

Die Planaufstellungsbehörde gibt öffentlich bekannt, dass eine Planfeststellung unterbleibt, wenn ihre Prüfung ergibt, dass die Voraussetzungen nach Satz 1 Nummer 1, nicht aber nach Satz 1 Nummer 2 gegeben sind. Die Absätze 4 und 5 sowie § 74 Absatz 6 und 7 und § 76 Absatz 2 und 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes finden bei Maßnahmen nach Satz 1 keine Anwendung.

(4) An Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses kann eine Plangenehmigung erteilt werden, wenn

1. Rechte anderer nicht oder nicht wesentlich beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt haben,
2. mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt wird, das Benehmen hergestellt worden ist und
3. erhebliche nachteilige Auswirkungen auf ein in § 2 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung genanntes Schutzgut nicht zu besorgen sind.

Die Plangenehmigung hat die Rechtswirkungen der Planfeststellung; auf ihre Erteilung finden die Vorschriften über das Planfeststellungsverfahren keine Anwendung.

(5) Planfeststellung und Plangenehmigung entfallen in Fällen von unwesentlicher Bedeutung. Fälle von unwesentlicher Bedeutung liegen insbesondere vor, wenn

1. andere öffentliche Belange nicht berührt sind oder die erforderlichen behördlichen Entscheidungen vorliegen und sie dem Plan nicht entgegenstehen,
2. Rechte anderer nicht beeinflusst werden oder mit den vom Plan Betroffenen entsprechende Vereinbarungen getroffen worden sind und
3. das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf ein in § 2 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung genanntes Schutzgut haben kann.

(6) Bebauungspläne nach § 9 des Baugesetzbuchs in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. August 1997 (BGBl. I S. 2141, 1998 I S. 137), das zuletzt durch Artikel 2 Abs. 6 des Gesetzes vom 17. Dezember 1997 (BGBl. I S. 3108) geändert worden ist, die im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde festgesetzt worden sind oder werden, ersetzen die Planfeststellung nach den Absätzen 1 bis 3. Wird eine Ergänzung notwendig oder soll von Festsetzungen des Bebauungsplans abgewichen werden, so ist die Planfeststellung insoweit zusätzlich durchzuführen. In diesen Fällen gelten die §§ 40, 43 Abs. 1, 2, 4 und 5 sowie § 44 Abs. 1 bis 4 des Baugesetzbuchs.

§ 22b Zuständigkeiten für Planfeststellung und Plangenehmigung

(1) Träger des Vorhabens und Planaufstellungsbehörde ist im Planfeststellungsverfahren

1. für Straßen I. Ordnung sowie für den Bau von Straßen II. Ordnung die für den Tiefbau zuständige Senatsverwaltung;
2. für den übergeordneten, insbesondere touristischen oder überbezirklichen Verkehr dienende selbstständige Geh- und Radwege oder Radschnellverbindungen die für das Verkehrswesen zuständige Senatsverwaltung;

3. für die Änderung von Straßen II. Ordnung und sonstiger Straßen der zuständige Bezirk.

(2) Anhörungsbehörde ist die für die Stadtentwicklung zuständige Senatsverwaltung.

(3) Planfeststellungsbehörde ist die für das Verkehrswesen zuständige Senatsverwaltung.

§ 28 Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 9 Abs. 1 nicht befahrbare Straßenbestandteile außerhalb von Gehwegüberfahrten mit Kraftfahrzeugen überquert,

2. entgegen § 11 Abs. 1 eine öffentliche Straße ohne die erforderliche Erlaubnis zur Sondernutzung gebraucht oder die mit der Erlaubnis erteilten Auflagen nicht erfüllt,

3. entgegen § 11 Abs. 6 Satz 1 nach Beendigung der Sondernutzung oder Erlöschen der Erlaubnis etwa vorhandene Anlagen nicht unverzüglich beseitigt,

4. entgegen § 11 Abs. 11 Satz 2 kein entsprechend gekennzeichnetes Schild aufstellt,

5. entgegen § 14 Abs. 1 Gegenstände oder entgegen § 14 Abs. 2 Fahrzeuge ohne gültige amtliche Kennzeichen verbotswidrig abstellt,".

6. entgegen § 15 Abs. 1 Satz 1 Beschädigungen dem Bezirksamt nicht unverzüglich meldet,

7. entgegen § 15 Abs. 2 unerlaubt eine öffentliche Straße verändert oder aufgräbt,

8. entgegen § 21 Abs. 1 Satz 1 Vorarbeiten nicht duldet sowie Pfähle, Pflöcke oder sonstige Markierungen, die Vorarbeiten dienen, wegnimmt, verändert, unkenntlich macht oder unrichtig setzt,

9. entgegen § 23 Abs. 1 auf den vom Plan betroffenen Flächen oder in dem nach § 23 Abs. 3 festgelegten Planungsgebiet unzulässige Veränderungen vornimmt,

10. einer vollziehbaren Anordnung nach § 26 Abs. 1 Satz 3 nicht nachkommt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu 10 000 Euro geahndet werden.

(3) Gegenstände, auf die sich eine Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1 Nr. 2, 5 oder 7 bezieht, können eingezogen werden.

(4) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist die Straßenbaubehörde.

Gesetz über die Zuständigkeiten in der Allgemeinen Berliner Verwaltung (Allgemeines Zuständigkeitsgesetz - AZG) in der Fassung vom 22. Juli 1996

Allgemeiner Zuständigkeitskatalog (ZustKat AZG) (zu § 4 Abs. 1 Satz 1)

Nr. 10 Hoch- und Tiefbau; Wasserwirtschaft; Verkehr

(1) Bauten und Unterhaltungsmaßnahmen für Polizei, Feuerwehr, Justiz, Theater und Museen; Bauherreneigenschaft und Haushaltsmittel für alle Bauten der Hauptverwaltung.

(2) Aufgaben der Hauptverwaltung nach den §§ 22 bis 22b des Berliner Straßengesetzes ; Planungsvorgaben für Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen sowie für Straßen innerhalb des zentralen Bereichs, in dem sich die Parlaments- und Regierungseinrichtungen des Bundes befinden (der zentrale Bereich wird umgrenzt durch die Invalidenstraße, Brunnenstraße, Rosenthaler Platz, Torstraße, Mollstraße, Platz der Vereinten Nationen, Lichtenberger Straße, Holzmarktstraße, Brückenstraße, Heinrich-Heine-Straße, Moritzplatz, Oranienstraße, Rudi-Dutschke-Straße, Kochstraße, Wilhelmstraße, Anhalter Straße, Askanischer Platz, Schöneberger Straße, Schöneberger Ufer, Lützowufer, Lützowplatz, Klingelhöferstraße, Hofjägerallee, Großer Stern, Spreeweg, Paulstraße, Alt-Moabit unter Einbeziehung der genannten Straßen und Plätze); Planung und Bau vorgenannter Straßen sowie der Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen, soweit es sich um einen Neubau, eine grundhafte Erneuerung des gesamten Querschnitts eines zusammenhängenden Streckenabschnittes (mindestens zwischen zwei Knotenpunkten) oder eine sonstige wesentliche Änderung handelt; Planungsvorgaben für Straßen im Zuge von Straßenbahnlinien.

(3) Bundesautobahnen; Bundesstraßen außerhalb der Ortsdurchfahrten ohne Unterhaltung des Begleitgrüns.

(4) Planungsvorgaben für Straßen in Gebieten von außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung sowie Straßen für Industrie- und Gewerbeansiedlungen von außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung; Planungsvorgaben für Hauptverkehrsstraßen mit vorwiegend überbezirklicher Funktion und andere Straßen von besonderer Bedeutung.

(5) Verkehrslenkungsanlagen; Lichtzeichenanlagen, soweit sie in Verkehrsleitsysteme oder Zentralsteuerungen eingebunden werden oder sich auf Verkehrsflächen von gesamtstädtischer oder überbezirklicher Bedeutung befinden, einschließlich der Planung straßenbaulicher Veränderungen im Zusammenhang mit dem Bau dieser Lichtzeichenanlagen.

(6) Ingenieurbauwerke, die zu öffentlichen Straßen nach dem Berliner Straßengesetz oder zu Wegen in öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen nach dem Grünanlagengesetz gehören (Brücken und Durchlässe ab 2 Meter lichter Weite, Verkehrszeichenbrücken, Tunnel, Trogbauwerke, Stützbauwerke ab 1,50 Meter sichtbarer Höhe, Lärmschutzbauwerke ab 2 Meter sichtbarer Höhe und sonstige Ingenieurbauwerke, für die ein Einzelstandsicherheitsnachweis erforderlich ist); keine Ingenieurbauwerke in diesem Sinn sind bauliche Anlagen, die nach der Bauordnung für Berlin errichtet worden sind, Rohr- und Peitschenmasten, Entwässerungsanlagen, Steilwälle, Erdbauwerke, Gabionen sowie die Fahrbahn- und Gehbahnbeläge, die nicht in unmittelbarer Verbindung mit der Abdichtung des Ingenieurbauwerks stehen.

(7) Anordnung und Auswertung von Versuchen und Untersuchungen neuer Baustoffe und Bauarten bei Straßenbauten und deren Einführung; Durchführung von Versuchen grundsätzlicher Bedeutung.

(8) Aufgaben der kommunalen Aufsichtsbehörde nach dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz.

(9) Straßenaufsicht bei Baumaßnahmen und über Bauten und Anlagen der Hauptverwaltung nach Absatz 3, 6 und 7; allgemeine Zulassung von Sondernutzungen, die in allen Bezirken einheitlich ausgeübt werden; Informations- und Koordinierungsaufgaben bei Baumaßnahmen im übergeordneten Straßennetz nach § 11 Abs. 3 des Berliner Straßengesetzes ; Bereitstellung, Koordinierung und Weiterentwicklung eines technisch unterstützten Informationssystems für Verkehrsmanagement und Verkehrsorganisation mit gesamtstädtischer Bedeutung.

(10) Schifffahrt auf Landeswasserstraßen sowie dortige Häfen, Luftverkehr einschließlich Luftsicherheit, Magnetschwebbahnen, Seilbahnen, Eisenbahnen einschließlich S-Bahnen und Straßenbahnen einschließlich U-Bahnen sowie die Entscheidung über die Benutzung der öffentlichen Straßen durch Bahnen.

(11) Gewässer erster und fließende Gewässer zweiter Ordnung einschließlich Uferanlagen, Häfen, Umschlags- und Liegestellen mit Ausnahme der Sportbootsstege.

(12) Kreuzungsrechtliche Vereinbarungen für Kreuzungen von Verkehrswegen.

(13) Verkehrsuntersuchungen einschließlich Verkehrszählungen.

(14) Öffentliche Beleuchtung einschließlich der beleuchteten Verkehrszeichen und -einrichtungen.

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

(16) Touristische Wegweiser und Informationsstelen, soweit sich diese auf durch die touristischen Wegweiser ausgewiesene Objekte beziehen; Fahrradwegweisung der Radfernwege, des Fahrradroutenhauptnetzes, der Radschnellverbindungen und des Ergänzungsnetzes.

Allgemeines Gesetz zum Schutz der öffentlichen Sicherheit und Ordnung in Berlin (Allgemeines Sicherheits- und Ordnungsgesetz - ASOG Bln)

Zuständigkeitskatalog Ordnungsaufgaben (ZustKat Ord) (zu § 2 Abs. 4 Satz 1)

Nummer 18 Umweltschutz

Zu den Ordnungsaufgaben der Bezirksämter gehören auf dem Gebiet des Umweltschutzes:

(1)

a) die Ordnungsaufgaben nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz und nach dem Landes-Immissionsschutzgesetz Berlin für nicht genehmigungsbedürftige Anlagen mit Ausnahme von Anlagen in dem Zeitraum, in dem sie für Veranstaltungen im Freien von gesamtstädtischer Bedeutung benutzt werden, von Anlagen in Betriebsbereichen, die aus genehmigungsbedürftigen und nicht genehmigungsbedürftigen Anlagen bestehen, und von Baustellen und Baumaschinen im Sinne der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - vom 19. August 1970 sowie mit Ausnahme der durch das Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit Berlin (Nummer 24 Absatz 3 Buchstabe a) oder durch das Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe Brandenburg (Nummer 30 Absatz 2) zu überwachenden Anlagen,

b) die fachliche Begleitung bei der Erstellung und die Prüfung von Ausgangszustandsberichten im Sinne des § 10 Absatz 1a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in Genehmigungs- und Änderungsgenehmigungsverfahren,

c) die Ordnungsaufgaben nach dem Gefahrenbeherrschungsgesetz;

(2) die Bekämpfung verhaltensbedingten Lärms, soweit der Lärm nicht von Veranstaltungen im Freien von gesamtstädtischer Bedeutung ausgeht oder auf Baustellen oder im Zusammenhang mit der Verwendung von Baumaschinen im Sinne der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - vom 19. August 1970 erzeugt wird;

(3) die Ordnungsaufgaben nach § 28 Absatz 1 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes, mit Ausnahme von Maßnahmen gegen Betreiberinnen und Betreiber von Anlagen, die nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz oder dem Kreislaufwirtschaftsgesetz einer Genehmigung oder Planfeststellung bedürfen, die Überwachung der Getrennthaltung von gewerblichen Siedlungsabfällen gemäß §§ 3, 4 und 7 der Gewerbeabfallverordnung, mit Ausnahme von

Maßnahmen gegen Betreiberinnen und Betreiber von Anlagen, die nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz oder dem Kreislaufwirtschaftsgesetz einer Genehmigung oder Planfeststellung bedürfen, die Überwachung der Pfanderhebungspflicht für Einweggetränkeverpackungen gemäß § 31 des Verpackungsgesetzes und die Überwachung der Hinweispflichten nach § 32 des Verpackungsgesetzes;

(4) die ordnungsgemäße Straßenreinigung, die Beseitigung und Verwertung von Fahrzeugen ohne gültige amtliche Kennzeichen nach § 14 des Berliner Straßengesetzes sowie die Entsorgung von Altfahrzeugen nach den §§ 3 und 20 Absatz 3 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes;

(5) die Beseitigung unzulässig gelagerter oder abgelagerter Abfälle auf öffentlichen Straßen und Privatstraßen sowie auf öffentlichen Grünflächen;

(6) die sonstigen Ordnungsaufgaben zur Ermittlung und Abwehr von schädlichen Umwelteinwirkungen im Rahmen von Erstermittlungen zur Feststellung des Verursachers bei unbekanntem Quellen, soweit nicht Rechtsvorschriften die Zuständigkeiten anderer Verwaltungen begründen;

(7) die Ordnungsaufgaben nach dem Bundes-Bodenschutzgesetz und dem Berliner Bodenschutzgesetz in den jeweils geltenden Fassungen sowie den auf Grund dieser Gesetze ergangenen Rechtsverordnungen, sofern nicht die für Umweltschutz zuständige Senatsverwaltung (Nummer 10 Absatz 5) zuständig ist, sowie die Ordnungsaufgaben nach dem Wasserhaushaltsgesetz und den auf Grund dieses Gesetzes ergangenen Rechtsvorschriften bei Boden- und Grundwasserverunreinigungen von örtlicher Bedeutung, die Entgegennahme von Meldungen nach dem Berliner Bodenschutzgesetz;

(8) die Ordnungsaufgaben nach der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe, sofern nicht die für Umweltschutz zuständige Senatsverwaltung (Nummer 10 Absatz 7) oder das Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe Brandenburg (Nummer 30 Absatz 2) zuständig sind;

(9) die Ordnungsaufgaben hinsichtlich der Genehmigung und Überwachung des Einleitens von Abwässern in öffentliche Abwasseranlagen sowie von Abwasserbehandlungsanlagen zum Einleiten von Abwasser in öffentliche Abwasseranlagen;

(10) Sportbootsstege an Gewässern;

(11) die Ordnungsaufgaben der unteren Behörde für Naturschutz und Landschaftspflege, soweit nicht die für Naturschutz zuständige Senatsverwaltung (Nummer 4 Absatz 1) zuständig ist, sowie Kontroll- und Überwachungsaufgaben, die aus dem Vollzug internationaler Übereinkommen und Rechtsvereinbarungen über den Natur- und Artenschutz resultieren;

(12) die Ordnungsaufgaben nach dem Grünanlagengesetz;

(13) die Genehmigung von Erdbestattungen und von Urnenbeisetzungen außerhalb öffentlicher Friedhöfe;

(14) die Gewässeraufsicht und die Eisaufsicht (jeweils Ordnungsaufgaben und technische Aufsicht) für die stehenden Gewässer zweiter Ordnung, soweit nicht die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung (Nummer 11 Buchstabe k) zuständig ist.

Verordnung über die Zuständigkeit für einzelne Bezirksaufgaben (ZustVO Bezirksaufgaben)

§ 1 Wahrnehmung von Aufgaben aller Bezirke

Zuständiger Bezirk zur Wahrnehmung der Aufgaben aller Bezirke ist

1. der Bezirk Mitte für die öffentliche Beleuchtung einschließlich der beleuchteten Verkehrszeichen und -einrichtungen,
2. der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg für die Ermittlung von Personenstandsurkunden,
3. (aufgehoben)
4. der Bezirk Zehlendorf-Steglitz für
 - a) die Wahrnehmung der Belegungsrechte für die mit Arbeitgeber- oder Familienheimdarlehen des Landes Berlin oder aus ERP-Mitteln geförderten Wohnungen,
 - b) die Vormundschaften und Pflegschaften für minderjährige Ausländerinnen und Ausländer, die keinem Staat der Europäischen Union angehören, ohne ihre Personensorgeberechtigten in Deutschland Schutz suchen und ihren gewöhnlichen oder tatsächlichen Aufenthalt im Land Berlin haben,
 - c) die Ordnungsaufgaben nach dem Gefahrenbeherrschungsgesetz,
5. der Bezirk Tempelhof-Schöneberg für
 - a) das Fundbüro für Berlin,
 - b) die Zentrale Vormundschaftskasse und die Unterhaltsvorschusskasse,
 - c) die Wahrnehmung der Aufgaben der zuständigen Behörde nach den §§ 3 bis 9 des Prostituiertenschutzgesetzes,
6. der Bezirk Treptow-Köpenick für
die Bearbeitung von Anträgen auf Ausnahmegenehmigung vom Friedhofszwang (Seebeisetzungen; Erdbestattungen und Urnenbeisetzungen außerhalb öffentlicher Friedhöfe im Land Berlin),
7. (aufgehoben)
8. der Bezirk Lichtenberg für
 - a) (aufgehoben)
 - b) die ordnungsmäßige Straßenreinigung mit Ausnahme der Erfassung und Festsetzung der besonderen Gefahrenstellen im Sinne des § 3 Abs. 5 des Straßenreinigungsgesetzes, der Zuständigkeiten nach den §§ 8 und 9 des Straßenreinigungsgesetzes und der Anordnung von Ersatzvornahmen,
 - c) die Wahrnehmung der Aufgaben, die sich bezüglich der Beseitigung und Verwertung von Fahrzeugen ohne gültige amtliche Kennzeichen nach § 14 des Berliner Straßengesetzes sowie bezüglich der Entsorgung von Altfahrzeugen nach den §§ 3 und 15 Abs. 4 des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes ergeben,
 - d) die Abräumung von öffentlichen Baugrundstücken,
 - e) die Aufsicht über den Verkehr mit sehr giftigen Stoffen,
9. der Bezirk Pankow für
 - a) die Kostenerstattung nach § 4 Satz 1 des Gesetzes zur Hilfe für Frauen bei Schwangerschaftsabbrüchen in besonderen Fällen,

b) die Kontrolle der Qualität des Mittagessens an den Ganztagschulen der Primarstufe nach § 109 Absatz 1 Satz 2 des Schulgesetzes,

c) die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach § 8 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe d und e sowie § 8 Absatz 1 Nummer 2 in Verbindung mit Nummer 1 Buchstabe d und e des Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetzes,

d) die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach § 117 Absatz 1 Nummer 1 der Handwerksordnung sowie nach § 145 Absatz 1 Nummer 1 und § 146 Absatz 2 Nummer 2 Buchstabe b der Gewerbeordnung, soweit entsprechende Ordnungswidrigkeiten von Betroffenen in mehr als einem Bezirk begangen wurden.

10. der Bezirk Neukölln für

die fachliche Begleitung bei der Erstellung und die Prüfung von Ausgangszustandsberichten im Sinne des § 10 Absatz 1a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in Genehmigungs- und Änderungsgenehmigungsverfahren.

Berliner Mobilitätsgesetz (MobG)

§ 36 Besondere Ziele der Entwicklung des Radverkehrs

(1) Das Land Berlin hat eine an den Zielen der §§ 3 bis 15, der auf den Radverkehr bezogenen Ziele und Vorgaben des StEP Mobilität und Verkehr sowie den besonderen Zielen zur Entwicklung des Radverkehrs nach Maßgabe der folgenden Absätze 2 bis 7 ausgerichtete Förderung eines attraktiven, leistungsfähigen und sicheren Radverkehrs sicherzustellen.

(2) Die Förderung des Radverkehrs ist daran auszurichten, die Mobilitätsbedürfnisse in Berlin im Zusammenspiel mit den anderen Verkehrsmitteln auch bei wachsender Bevölkerungszahl erfüllen zu können.

(3) Die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sollen bewirken, dass der Radverkehrsanteil im öffentlichen Raum wahrnehmbar deutlich ansteigt. Ziel ist ein dauerhaft nach Maßgabe der Ziele dieses Gesetzes und unter Berücksichtigung saisonaler Schwankungen optimaler Anteil des Radverkehrs am Modal Split. Konkrete Ziele sind im Radverkehrsplan festzulegen.

(4) Um das Radfahren in Berlin auf kurzen wie längeren Wegen attraktiver und sicher zu gestalten, sind Qualität und Quantität der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs auf ein dem angestrebten Stellenwert des Radverkehrs angemessenes Niveau zu heben.

(5) Durch geeignete infrastrukturelle, verkehrsorganisatorische sowie kommunikative Maßnahmen ist eine objektive und möglichst hohe subjektive Sicherheit für die Radfahrenden zu erreichen. Dabei ist die vollständige Vermeidung von Verkehrsunfällen, die zu getöteten und schwer verletzten Radfahrenden führen, langfristiges Ziel und Leitlinie der Ausgestaltung von Maßnahmen zur Förderung der Sicherheit des Radverkehrs.

(6) Ein den Zielen dieses Gesetzes entsprechendes und am Nachfragepotenzial orientiertes Angebot an Leihfahrrädern ist in ganz Berlin durch geeignete Maßnahmen zu unterstützen. Straßenverkehrliche Sondernutzungserlaubnisse für Leihfahrradanbieter sind nur zu erteilen, soweit diesbezügliche Angebote insgesamt in allen Teilen Berlins gleichwertig bei Bedarf bereitgestellt sind. Beim Ausbau des Angebotes ist auf die Aufnahme von Rädern für die Bedürfnisse von Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen hinzuwirken.

(7) Die umweltschonende Nutzung von Lastenrädern für private oder gewerbliche Zwecke soll ausgeweitet werden. Entsprechende Maßnahmen zur Förderung von Lastenrädern sollen sowohl deren Angebot stärken als auch die Möglichkeiten zum Abstellen von Lastenrädern erweitern.