

19. Wahlperiode

Änderungsantrag

der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zum Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD

Drittes Gesetz zur Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes – Drs. 19/3189 –

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Die Vorlage auf der Drucksache 19/3189 wird wie folgt geändert:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. In der Inhaltsübersicht werden die Angaben zum Abschnitt 6 durch folgende Angaben zu den Abschnitten 6 und 7 ersetzt:

„Abschnitt 6: Entwicklung Neuer Mobilität

§ 69 Besondere Ziele Neuer Mobilität

§ 70 Förderung eines menschen- und stadtgerechten Verkehrs und Stärkung des Umweltverbundes

§ 71 Nachhaltiges Parkraummanagement

§ 72 Baustellenkoordinierungsplattform

§ 73 Finanzierung von Maßnahmen der Neuen Mobilität

Abschnitt 7: Übergangsbestimmungen

§ 74 Übergangsbestimmungen“

2. Nummer 10 wird wie folgt gefasst:

„10. § 21 Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„Die für die Verkehrsüberwachung im Land Berlin zuständigen Behörden und Dienststellen haben Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr konsequent zu verfolgen sowie zu ahnden und auf eine Regeleinhaltung hinzuwirken. Dabei sind über die Ziele gemäß § 22 Absatz 1 und 2 hinaus insbesondere

1. Regelverstöße zu verfolgen, die die Sicherheit, insbesondere der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden gefährden,

2. Verkehrsteilnehmende für die Verkehrssicherheit, insbesondere der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden zu sensibilisieren.

3. die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Interesse einer stets möglichst zügigen Beendigung von rechtswidrigen Zuständen regelmäßig auf ihre Anwendbarkeit zu prüfen.“

3. Nummer 18 wird gestrichen.

4. Die bisherigen Nummern 19 bis 28 werden die Nummern 18 bis 27.

5. Die bisherige Nummer 29 wird die Nummer 28 und wie folgt gefasst:

„28. Abschnitt 6 wird durch die folgende Abschnitte 6 und 7 ersetzt:

„Abschnitt 6: Entwicklung Neuer Mobilität

§ 69

Besondere Ziele Neuer Mobilität

(1) Das Land Berlin hat eine an den Zielen der §§ 3 bis 15, der auf Neue Mobilität bezogenen Ziele und Vorgaben des StEP Mobilität und Verkehr sowie den besonderen Zielen zur Entwicklung von Neuer Mobilität der nachfolgenden Absätze 2 bis 6 ausgerichtete Förderung Neuer Mobilität sicherzustellen.

(2) Das Land Berlin schafft innovationsfördernde und transparente Rahmenbedingungen für Neue Mobilität.

(3) Bei der Umsetzung von Maßnahmen dieses Abschnitts sind insbesondere die Belange von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zur berücksichtigen.

(4) Haben kommerzielle Mobilitäts- und Logistikangebote nachteilige Auswirkungen auf die in den §§ 3 bis 15 formulierten Ziele, sollen die Angebote zur Vermeidung oder Verringerung dieser Auswirkungen im Rahmen der geltenden Vorschriften reguliert werden.

§ 70

Förderung eines menschen- und stadtgerechten Verkehrs und Stärkung des Umweltverbundes

(1) Die Förderung eines menschen- und stadtgerechten Verkehrs gemäß § 4 Absatz 2 soll insbesondere durch folgende Maßnahmen erreicht werden:

1. Ausbau und konsequente Umsetzung des Vorrangs des Umweltverbundes,
2. Maßnahmen zur Steuerung des ruhenden motorisierten Individualverkehrs,
3. Maßnahmen zur preisfreien Steuerung des Verkehrsflusses,
4. Maßnahmen zur Reduzierung und effektiveren Nutzung des Verkehrsraums für den fließenden und ruhenden motorisierten Individualverkehr,
5. Maßnahmen zur effektiveren und emissionsarmen Nutzung von Fahrzeugen im MIV sowie
6. Kommunikationsmaßnahmen zur Verkehrssteuerung.

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

§ 71

Nachhaltiges Parkraummanagement

(1) Um den begrenzten öffentlichen Raum effizient und stadtverträglich zu nutzen, sollen die Parkraumbewirtschaftung im Land Berlin auf Gebiete mit Parkdruck ausgeweitet, eine konsequente Überwachung sichergestellt und Flächen für den ruhenden motorisierten Verkehr zur Förderung des Umweltverbundes sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit schrittweise reduziert werden. Beim Rückbau von Flächen des ruhenden motorisierten Verkehrs zur Förderung des Umweltverbundes ist eine Bewirtschaftung der restlichen Flächen des ruhenden motorisierten

Verkehrs zu prüfen. Unabhängig davon sollen zur effizienten Nutzung des öffentlichen Raums auch andere Konzepte wie beispielsweise die Errichtung von Quartiersgaragen geprüft werden.

(2) Vorhandene Flächen des ruhenden motorisierten Verkehrs sind räumlich gerecht zu bewirtschaften. Die zuständigen Stellen orientieren sich dabei an einem von der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung erarbeiteten Leitfaden zur Parkraumbewirtschaftung.

(3) Werden bei der Errichtung baulicher Anlagen Stellplätze hergestellt, sind bei der Festlegung der Anzahl, Größe, Lage und Gestaltung der Stellplätze Gründe der stadtverträglichen Flächennutzung, des Umweltschutzes, der straßenverkehrlichen Belange sowie die Erschließungsqualität durch den öffentlichen Personennahverkehr zu berücksichtigen. Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung wird ermächtigt, das Nähere durch Rechtsverordnung zu regeln. Ist für bauliche Anlagen mit Stellplätzen eine Baugenehmigung oder eine bauaufsichtliche Zustimmung erforderlich, so prüft

die Bauaufsichtsbehörde die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Vorschriften der Rechtsverordnung nach Satz 2. Die Bauaufsichtsbehörde trifft bauaufsichtliche Entscheidungen hinsichtlich der Vorschriften der Rechtsverordnung nach Satz 2 im Einvernehmen mit der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung.

(4) Soweit den Bezirken Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung zustehen, sind diese prioritär zur Deckung der Kosten der Parkraumbewirtschaftung zu verwenden. Hierzu gehören auch Kosten für Planung und Einrichtung neuer Zonen. Die Einnahmen der Hauptverwaltung im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung sind zunächst zur Deckung von Kosten, die der

Hauptverwaltung aus ihren Aufgaben im Zusammenhang mit dem Vollzug der Parkraumbewirtschaftung erwachsen, sowie zur Deckung sonstiger Kosten zu verwenden, die aus § 22 erwachsen. Darüber hinausgehende Einnahmen der Hauptverwaltung sind für den Ausbau des ÖPNV zu verwenden.

§ 72

Baustellenkoordinierungsplattform

(1) Zur effizienten Koordinierung von Baustellen wird durch die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung eine digitale Plattform eingerichtet mit dem Ziel, die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur, auf die Umwelt und die Verkehrssicherheit zu minimieren.

(2) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung wird ermächtigt, die Ausgestaltung der Baustellenkoordinierungsplattform sowie ihren sachlichen und räumlichen Geltungsbereich durch Rechtsverordnung zu bestimmen, einschließlich von Regelungen zum Aufbau und Betrieb der Plattform, zum Datenaustausch sowie zu den Nutzungsbestimmungen. In der Verordnung sollen Bauherren und Vorhabenträger verpflichtet werden, die erforderlichen Informationen zu ihren Bauvorhaben im öffentlichen Straßenland im Geltungsbereich der Baustellenkoordinierungsplattform digital auf der Plattform einzustellen und laufend zu aktualisieren; für Verstöße sollen in der Verordnung zudem Geldbußen in Höhe von bis zu 50.000 € festgelegt werden. Geregelt werden soll auch, dass Anträge für die Nutzung des öffentlichen Straßenlandes für Bauvorhaben nur noch digital über diese Plattform gestellt werden dürfen.

§ 73

Finanzierung von Maßnahmen der Neuen Mobilität

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

Abschnitt 7: Übergangsbestimmungen

§ 74

Übergangsbestimmungen

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

Begründung

Zu Nummer 2:

Die Streichung sorgt dafür, dass die bisherige verbindliche Vorgabe zur Umgestaltung von 30 Unfallschwerpunkten beibehalten wird. Dies ist für eine effektive Umsetzung verkehrssichernder Maßnahmen geboten und verhindert, dass künftig unverbindliche, nicht messbare Ziele zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gelten. Dies ist umso dringlicher, als dass sich das Land Berlin der Erreichung der Vision Zero verschrieben hat und jede Abschwächung dieses Ziels abzulehnen ist.

Zu Nummer 3:

Die Streichung sorgt dafür, dass das Ziel sicherer Radwege an allen Hauptstraßen erhalten bleibt. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden ist es erforderlich, dass auch künftig an allen Hauptstraßen sichere Radwege eingerichtet werden. An Hauptstraßen befinden sich wichtige Ziele, die ohne sichere Radwege nicht mehr erreicht werden könnten. Dabei ist es auch nicht zielführend, wenn Umfahrungsmöglichkeiten angeboten werden, da diese die Ziele in Hauptstraßen nicht erreichen. Der zu erwartende Ausweichverkehr von Radfahrenden, die in Ermangelung sicherer Radwege auf Gehwege ausweichen, gefährdet zu Fuß gehende Menschen. Auch daher ist die Aufweichung der Vorgabe von Radwegen an allen Hauptstraßen abzulehnen.

Zu Nummer 5 [Abschnitt 6: Entwicklung Neuer Mobilität (§ 69 - § 73)]

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

Zu § 69:

Die besonderen Ziele ergänzen oder konkretisieren die auch für Neue Mobilität einschlägigen verkehrsmittelübergreifenden Ziele der §§ 3 bis 15 MobG. Dabei ist Aufgabe fachgerechter Planung, die Vielzahl der durch die Ziele zu beachtenden Aspekte zu bewerten und zu gewichten und so ein optimales Ergebnis zu erreichen. Wichtig ist: Die vorgegebenen Ziele müssen nicht widerspruchsfrei sein, die Gegensätze sind aber im Ergebnis guter Planung aufzulösen.

Absatz 1 beschreibt die Verpflichtung zur Förderung Neuer Mobilität, sofern die Mobilitätsangebote, Mobilitätsarten etc. den Zielen des MobG entsprechen. Die verkehrsmittelübergreifenden Ziele umfassen dabei auch die Anwendung von Gender Mainstreaming zur geschlechtergerechten Gestaltung von Maßnahmen, um die Bedürfnisse verschiedener Nutzengruppen zu berücksichtigen (vgl. § 3 Nr. 3 MobG).

In Absatz 2 geht es um die Unterstützung und Begleitung von neuen Mobilitätsangeboten.

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

Absatz 4 beschreibt, dass das Land Berlin Regulierungswerkzeuge, die ihm zur Verfügung stehen nutzt, um nachteilige Auswirkungen von kommerziellen Dienstleistungen im Bereich Mobilität und Logistik zu verhindern.

Zu § 70:

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

Bei der Förderung eines menschen- und stadtgerechten Verkehrs nach § 4 Absatz 2 sollen die Anbindung an den ÖPNV sowie zu Versorgungseinrichtungen berücksichtigt werden.

Die in Absatz 1 genannten Maßnahmen können folgendermaßen gestaltet sein:

- Maßnahmen zur Steuerung des Verkehrsflusses können z.B. sein: Intermodale Routenplanung, Zuflussdosierung und Verkehrsbeeinflussungsanlagen – aber auch bauliche Maßnahmen, z.B. zur Vermeidung von Durchgangsverkehr / quartiersfremdem Verkehr.
- Maßnahmen zur Reduzierung und effektiveren Nutzung des Verkehrsraums für den fließenden und ruhenden motorisierten Individualverkehr können z.B. sein:
 - weniger Parkraum für Kraftfahrzeuge,
 - weniger Fläche für den fließenden Verkehr gemäß den bisherigen Vorgaben des MobG (hierzu gehört auch die Nutzung von Verkehrsprognosen, um Rückbaupotentiale zu identifizieren)
- Kommunikationsmaßnahmen zur Verkehrssteuerung können z.B. Empfehlungen für Verkehrsmittel- oder Routenwahl durch die Verkehrsinformationszentrale (VIZ) sein. Grundsätzlich können straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nur im Rahmen des geltenden Bundesrechts (StVG, StVO) angeordnet werden.

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

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

Der hierfür von der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung erarbeitete Leitfaden für Mobilitätskonzepte richtet sich an die Bezirks- und Senatsverwaltungen sowie an die entsprechenden Planungsbüros, Projektgesellschaften und Investoren. Der öffentliche Raum soll dabei vorrangig für den Umweltverbund sowie eine verbesserte und sichere Aufenthaltsqualität unter Anwendung von Gender Mainstreaming und möglichst geringe Flächeninanspruchnahme durch den ruhenden Kfz-Verkehr genutzt werden. Ausnahmen bilden Parkstände für Menschen mit Behinderung, Lieferzonen bzw. sonstige in Mobilitätskonzepten und städtebaulichen Verträgen verankerte besondere Bedarfe.

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

Werden neue Stadtquartiere auf Basis eines Bebauungsplans geplant, sind darin im Rahmen des geltenden Rechts entsprechende Festsetzungen aufzunehmen.

Zu § 71:

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

Die schrittweise Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung ist wichtiger Bestandteil eines umfassenden nachhaltigen Parkraummanagements.

Der in Absatz 2 genannte Leitfaden zur Parkraumbewirtschaftung liegt vor, muss aber aktualisiert und um die Zielsetzungen des Mobilitätsgesetzes und weiterer konkreter Umsetzungsvorgaben ergänzt werden. Ziel ist, ein berlinweit homogenes Vorgehen, das bei der Bewertung und Einordnung neuer Parkzonen (Parkdruck, Zentralität, ÖPNV-Erschließung) ein einheitliches Vorgehen ermöglicht.

Mit der in Absatz 3 verankerten Rechtsverordnung werden künftig Vorgaben für Stellplätze formuliert, die bei der Erteilung einer Baugenehmigung oder bauaufsichtlichen Zustimmung zu prüfen sind. Dabei kann die Anzahl der Stellplätze insbesondere aufgrund der Erschließungsqualität durch den öffentlichen Personennahverkehr, des privaten und öffentlichen Angebots an Parkplätzen, sowie alternativen Mobilitätsangeboten beschränkt werden. Daneben sind auch Vorgaben zum Anteil von Stellplätzen für Elektrofahrzeuge

möglich, ebenso wie Vorgaben zur Berücksichtigung von alternativen Mobilitätsangeboten. Dies sind Mobilitätsangebote, die Alternativen zum eigenen Auto sowie der „klassischen“ Nutzung des eigenen Autos darstellen. Das können beispielsweise Mietflottenangebote (Auto, Fahrrad, etc.) aber auch Stellplätze für (Lasten-)Räder oder Quartiersgaragen sein, in denen das eigene Fahrzeug nicht mehr unmittelbar vor der eigenen Haustür steht.

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

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

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

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

Zu § 72:

Mit der Einführung einer digitalen Plattform wird die Koordination von Baustellen modernisiert und zentralisiert. Ziel ist es, die Auswirkungen von Bauvorhaben auf Verkehr, Umwelt und Sicherheit zu minimieren und Verwaltungsprozesse effizienter zu gestalten.

Zu § 73:

Die Regelung sichert die finanzielle Grundlage für die Umsetzung der Maßnahmen und ermöglicht ausdrücklich die Nutzung von Bundes- und EU-Förderprogrammen zur Unterstützung der Zielerreichung.

Berlin, den 30. Juni 2026

Jarasch Graf Hassepaß Kapek
und die übrigen Mitglieder der Fraktion
Bündnis 90/Die Grünen

Berliner Mobilitätsgesetz (aktuelle Fassung)	Gesetzestext nach der Drs. 19/3189	Gesetzestext nach dem Änderungsantrag
Inhaltsübersicht		
	<p>Abschnitt 6: Entwicklung der Neuen Mobilität § 69 Besondere Ziele der Entwicklung der Neuen Mobilität § 70 Förderung einzelner Einsatzbereiche der Neuen Mobilität § 71 Baustellenkoordinierungsplattform § 72 Forschung und Innovation § 73 Finanzierung und Fördermittel Abschnitt 7: Übergangsvorschriften § 74 Übergangsvorschriften</p>	<p>Abschnitt 6: Entwicklung Neuer Mobilität § 69 Besondere Ziele Neuer Mobilität § 70 Förderung eines menschen- und stadtgerechten Verkehrs und Stärkung des Umweltverbundes § 71 Nachhaltiges Parkraummanagement § 72 Baustellenkoordinierungsplattform § 73 Finanzierung von Maßnahmen der Neuen Mobilität Abschnitt 7: Übergangsbestimmungen § 74 Übergangsbestimmungen</p>
§ 21 Besondere Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit		
<p>(3) Im ersten Jahr nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes sollen mindestens zehn, im Folgejahr mindestens 20 und danach jährlich mindestens 30 der nach dem Merkblatt der Unfallkommission ermittelten gefährlichsten Knotenpunkte mit den höchsten Häufungen an Unfällen mit verletzten beziehungsweise schwerverletzten Personen so verändert werden, dass die Gefahrenquellen bestmöglich beseitigt werden und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit sichergestellt ist. Die Auswahl der Knotenpunkte bestimmt sich nach der Verkehrsunfallstatistik der</p>	<p>(3) Im ersten Jahr nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes sollen mindestens zehn, im Folgejahr mindestens 20 und danach jährlich mindestens 30 Die nach dem Merkblatt der Unfallkommission ermittelten gefährlichsten Knotenpunkte mit den höchsten Häufungen an Unfällen mit verletzten beziehungsweise schwerverletzten Personen so verändert werden, dass die Gefahrenquellen bestmöglich beseitigt werden und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit sichergestellt ist. Die Auswahl der Knotenpunkte bestimmt sich nach der</p>	<p>(3) Im ersten Jahr nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes sollen mindestens zehn, im Folgejahr mindestens 20 und danach jährlich mindestens 30 der nach dem Merkblatt der Unfallkommission ermittelten gefährlichsten Knotenpunkte mit den höchsten Häufungen an Unfällen mit verletzten beziehungsweise schwerverletzten Personen so verändert werden, dass die Gefahrenquellen bestmöglich beseitigt werden und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit sichergestellt ist. Die Auswahl der Knotenpunkte bestimmt sich nach der</p>

<p>Polizei Berlin zu Verkehrsunfällen sowie nach weiteren objektiven Erkenntnisquellen. Die Knotenpunkte mit den auffälligsten Erhebungsergebnissen gemäß § 38 Absatz 1 sind bei der Bestimmung der zu verändernden Knotenpunkte zu berücksichtigen. Bei der Auswahl der umzu bauenden Knotenpunkte soll außerdem die Verteilung auf mehrere Bezirke berücksichtigt werden.</p>	<p>Verkehrsunfallstatistik der Polizei Berlin zu Verkehrsunfällen sowie nach weiteren objektiven Erkenntnisquellen. Die Knotenpunkte mit den auffälligsten Erhebungsergebnissen gemäß § 38 Absatz 1 sind bei der Bestimmung der zu verändernden Knotenpunkte zu berücksichtigen. Bei der Auswahl der umzu bauenden Knotenpunkte soll außerdem die Verteilung auf mehrere Bezirke berücksichtigt werden.</p>	<p>Verkehrsunfallstatistik der Polizei Berlin zu Verkehrsunfällen sowie nach weiteren objektiven Erkenntnisquellen. Die Knotenpunkte mit den auffälligsten Erhebungsergebnissen gemäß § 38 Absatz 1 sind bei der Bestimmung der zu verändernden Knotenpunkte zu berücksichtigen. Bei der Auswahl der umzu bauenden Knotenpunkte soll außerdem die Verteilung auf mehrere Bezirke berücksichtigt werden.</p>
<p>§ 43 Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptverkehrsstraßen</p>		
<p>(1) Auf oder an allen Hauptverkehrsstraßen sollen Radverkehrsanlagen mit erschütterungsarmem, gut befahrbarem Belag in sicherem Abstand zu parkenden Kraftfahrzeugen und ausreichender Breite eingerichtet werden. Diese sollen so gestaltet werden, dass sich Radfahrende sicher überholen können. Aus Sicherheitsgründen sollte sowohl auf gemeinsam geführte Geh- und Radwege als auch auf zur Nutzung durch den Radverkehr freigegebene Gehwege möglichst verzichtet werden. Bei Radwegen auf Gehwegniveau ist auf eine für alle klar erkennbare Trennung von Radweg und Gehweg zu achten.</p>	<p>(1) Auf oder an allen Hauptverkehrsstraßen sollen Radverkehrsanlagen mit erschütterungsarmem, gut befahrbarem Belag in sicherem Abstand zu parkenden Kraftfahrzeugen und ausreichender Breite eingerichtet werden. Diese sollen so gestaltet werden, dass sich Radfahrende sicher überholen können. Von der Breite, die ein sicheres Überholen ermöglicht, kann abgewichen werden, soweit sie aus örtlichen Gegebenheiten und unter Berücksichtigung des § 25 Absatz 2 nicht in voller Regelbreite eingerichtet werden kann. Von der Einrichtung eine Radverkehrsanlage kann ganz abgesehen werden, soweit sie aus örtlichen Gegebenheiten und unter Berücksichtigung des § 25 Absatz 2 nicht sachgerecht eingerichtet werden kann,</p>	<p>(1) Auf oder an allen Hauptverkehrsstraßen sollen Radverkehrsanlagen mit erschütterungsarmem, gut befahrbarem Belag in sicherem Abstand zu parkenden Kraftfahrzeugen und ausreichender Breite eingerichtet werden. Diese sollen so gestaltet werden, dass sich Radfahrende sicher überholen können. Von der Breite, die ein sicheres Überholen ermöglicht, kann abgewichen werden, soweit sie aus örtlichen Gegebenheiten und unter Berücksichtigung des § 25 Absatz 2 nicht in voller Regelbreite eingerichtet werden kann. Von der Einrichtung eine Radverkehrsanlage kann ganz abgesehen werden, soweit sie aus örtlichen Gegebenheiten und unter Berücksichtigung des § 25 Absatz 2 nicht sachgerecht eingerichtet werden kann,</p>

	<p>oder eine qualifizierte alternative Strecken- oder Wegeführung auf Nebenstraßen im unmittelbaren Umfeld vorhanden ist. Aus Sicherheitsgründen sollte sowohl auf gemeinsam geführte Geh- und Radwege als auch auf zur Nutzung durch den Radverkehr freigegebene Gehwege möglichst verzichtet werden. Bei Radwegen auf Gehwegniveau ist auf eine für alle klar erkennbare Trennung von Radweg und Gehweg zu achten.</p>	<p>oder eine qualifizierte alternative Strecken- oder Wegeführung auf Nebenstraßen im unmittelbaren Umfeld vorhanden ist. Aus Sicherheitsgründen sollte sowohl auf gemeinsam geführte Geh- und Radwege als auch auf zur Nutzung durch den Radverkehr freigegebene Gehwege möglichst verzichtet werden. Bei Radwegen auf Gehwegniveau ist auf eine für alle klar erkennbare Trennung von Radweg und Gehweg zu achten.</p>
	<p>Abschnitt 6 Entwicklung der Neuen Mobilität</p>	<p>Abschnitt 6: Entwicklung Neuer Mobilität</p>
	<p>§ 69 Besondere Ziele der Entwicklung der Neuen Mobilität (1) Das Land Berlin hat eine an den Zielen der §§ 3 bis 15, der auf Neue Mobilität bezogenen Ziele und Vorgaben des StEP Mobilität und Verkehr sowie den besonderen Zielen zur Entwicklung von Neuer Mobilität der nachfolgenden Absätze 2 und 3 ausgerichtete Förderung Neuer Mobilität sicherzustellen. (2) Die Neue Mobilität soll dazu beitragen, den Verkehrssektor nachhaltiger zu gestalten, indem insbesondere Verkehrsflüsse optimiert, die Effizienz des städtischen Verkehrs gesteigert und umweltfreundliche Alternativen zum</p>	<p>§ 69 Besondere Ziele Neuer Mobilität (1) Das Land Berlin hat eine an den Zielen der §§ 3 bis 15, der auf Neue Mobilität bezogenen Ziele und Vorgaben des StEP Mobilität und Verkehr sowie den besonderen Zielen zur Entwicklung von Neuer Mobilität der nachfolgenden Absätze 2 bis 6 ausgerichtete Förderung Neuer Mobilität sicherzustellen. (2) Das Land Berlin schafft innovationsfördernde und transparente Rahmenbedingungen für Neue Mobilität. (3) Bei der Umsetzung von Maßnahmen dieses Abschnitts sind insbesondere die Belange von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zur berücksichtigen.</p>

	<p>herkömmlichen Individualverkehr geschaffen werden. (3) Vorbehaltlich bundesrechtlicher Vorschriften muss die gewerbliche Ausgestaltung und Zulassung von Mobilitäts- und Logistikangeboten negative Auswirkungen auf die in Absatz 2 oder in den §§ 3 bis 15 formulierten Ziele vermeiden</p>	<p>(4) Haben kommerzielle Mobilitäts- und Logistikangebote nachteilige Auswirkungen auf die in den §§ 3 bis 15 formulierten Ziele, sollen die Angebote zur Vermeidung oder Verringerung dieser Auswirkungen im Rahmen der geltenden Vorschriften reguliert werden.</p>
	<p>§ 70 Förderung einzelner Einsatzbereiche der Neuen Mobilität (1) Das Land Berlin fördert den Einsatz neuer Mobilitäts- und Logistikangebote und digitaler Verkehrslösungen, investiert in eine nachhaltige Verkehrsinfrastruktur und schafft die hierfür notwendigen Rahmenbedingungen im Rahmen des geltenden Rechts. (2) Das Land Berlin fördert digitale Verkehrslösungen insbesondere durch digitale Verkehrsinfrastrukturen und -technologien einschließlich intelligenter Verkehrssysteme (ITS) und vernetzter Verkehrssignale. (3) Das Land Berlin schafft geeignete Rahmenbedingungen und unterstützt Pilotprojekte zur Förderung des automatisierten und autonomen Fahrens einschließlich der erforderlichen Anpassung der Verkehrsinfrastruktur.</p>	<p>§ 70 Förderung eines menschen- und stadtgerechten Verkehrs und Stärkung des Umweltverbundes (1) Die Förderung eines menschen- und stadtgerechten Verkehrs gemäß § 4 Absatz 2 soll insbesondere durch folgende Maßnahmen erreicht werden: 1. Ausbau und konsequente Umsetzung des Vorrangs des Umweltverbundes, 2. Maßnahmen zur Steuerung des ruhenden motorisierten Individualverkehrs, 3. Maßnahmen zur preisfreien Steuerung des Verkehrsflusses, 4. Maßnahmen zur Reduzierung und effektiveren Nutzung des Verkehrsraums für den fließenden und ruhenden motorisierten Individualverkehr, 5. Maßnahmen zur effektiveren und emissionsarmen Nutzung von Fahrzeugen im MIV sowie</p>

	<p>(4) Das Land Berlin unterstützt geteilte Mobilität („Sharing“), soweit diese den Umweltverbund ergänzt, um eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den Umweltverbund und Sharing-Angebote zu erreichen. Dazu wird eine integrierte Strategie entwickelt und umgesetzt. Diese umfasst Aspekte der Verfügbarkeit im Stadtgebiet, der Anzahl der Fahrzeuge, der Einrichtung von Abstellflächen sowie der Tarifgestaltungen bei kombinierter Nutzung des ÖPNV.</p> <p>(5) Das Land Berlin fördert die Elektromobilität nach Maßgabe des Elektromobilitätsgesetzes (EMoG) und nach Maßgabe des Energiewirtschaftsgesetzes den Aufbau der Ladeinfrastruktur.</p>	<p>6. Kommunikationsmaßnahmen zur Verkehrssteuerung.</p> <p>(2) Bei Erweiterung und Neubau von Quartieren mit erheblichen verkehrlichen Auswirkungen, insbesondere bei städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen, sind Mobilitätskonzepte zu entwickeln, die der vorrangigen Erschließung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes im Sinne von § 7 Absatz 2 Satz 2 Nummer 3 dienen. Diese Mobilitätskonzepte sind nach Maßgabe des § 1 Absatz 7 des Baugesetzbuchs bei der Aufstellung von Bebauungsplänen und beim Abschluss städtebaulicher Verträge zu berücksichtigen. Die zuständigen Stellen orientieren sich bei der Entwicklung an einem von der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung erarbeiteten Leitfaden für Mobilitätskonzepte.</p>
	<p>§ 70 Förderung eines menschen- und stadtgerechten Verkehrs und Stärkung des Umweltverbundes</p> <p>(1) Die Förderung eines menschen- und stadtgerechten Verkehrs gemäß § 4 Absatz 2 soll insbesondere durch folgende Maßnahmen erreicht werden:</p> <p>1. Ausbau und konsequente Umsetzung des Vorrangs des Umweltverbundes,</p>	<p>§ 70 Förderung eines menschen- und stadtgerechten Verkehrs und Stärkung des Umweltverbundes</p> <p>(1) Die Förderung eines menschen- und stadtgerechten Verkehrs gemäß § 4 Absatz 2 soll insbesondere durch folgende Maßnahmen erreicht werden:</p> <p>1. Ausbau und konsequente Umsetzung des Vorrangs des Umweltverbundes,</p>

2. Maßnahmen zur Steuerung des ruhenden motorisierten Individualverkehrs,
3. Maßnahmen zur preisfreien Steuerung des Verkehrsflusses,
4. Maßnahmen zur Reduzierung und effektiveren Nutzung des Verkehrsraums für den fließenden und ruhenden motorisierten Individualverkehr,
5. Maßnahmen zur effektiveren und emissionsarmen Nutzung von Fahrzeugen im MIV sowie
6. Kommunikationsmaßnahmen zur Verkehrssteuerung.
(2) Bei Erweiterung und Neubau von Quartieren mit erheblichen verkehrlichen Auswirkungen, insbesondere bei städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen, sind Mobilitätskonzepte zu entwickeln, die der vorrangigen Erschließung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes im Sinne von § 7 Absatz 2 Satz 2 Nummer 3 dienen. Diese Mobilitätskonzepte sind nach Maßgabe des § 1 Absatz 7 des Baugesetzbuchs bei der Aufstellung von Bebauungsplänen und beim Abschluss städtebaulicher Verträge zu berücksichtigen. Die zuständigen Stellen orientieren sich bei der Entwicklung an einem von der für Verkehr zuständigen

2. Maßnahmen zur Steuerung des ruhenden motorisierten Individualverkehrs,
3. Maßnahmen zur preisfreien Steuerung des Verkehrsflusses,
4. Maßnahmen zur Reduzierung und effektiveren Nutzung des Verkehrsraums für den fließenden und ruhenden motorisierten Individualverkehr,
5. Maßnahmen zur effektiveren und emissionsarmen Nutzung von Fahrzeugen im MIV sowie
6. Kommunikationsmaßnahmen zur Verkehrssteuerung.
(2) Bei Erweiterung und Neubau von Quartieren mit erheblichen verkehrlichen Auswirkungen, insbesondere bei städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen, sind Mobilitätskonzepte zu entwickeln, die der vorrangigen Erschließung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes im Sinne von § 7 Absatz 2 Satz 2 Nummer 3 dienen. Diese Mobilitätskonzepte sind nach Maßgabe des § 1 Absatz 7 des Baugesetzbuchs bei der Aufstellung von Bebauungsplänen und beim Abschluss städtebaulicher Verträge zu berücksichtigen. Die zuständigen Stellen orientieren sich bei der Entwicklung an einem von der für Verkehr zuständigen

	Senatsverwaltung erarbeiteten Leitfaden für Mobilitätskonzepte.	Senatsverwaltung erarbeiteten Leitfaden für Mobilitätskonzepte.
	<p>§ 72 Forschung und Innovation (1) Das Land Berlin fördert Forschung und Entwicklung neuer Verkehrslösungen. Dies umfasst insbesondere die Unterstützung von Forschungsprojekten, z.B. zu KI-Systemen für den Verkehrsbereich oder zur Entwicklung und Verbesserung innovativer Mobilitätstechnologien. Hierzu gehören Projekte zur Entwicklung neuer Antriebssysteme, Mobilitätsdienstleistungen und nachhaltiger Verkehrskonzepte. (2) Das Land Berlin und die landeseigenen Betriebe kooperieren in geeigneten Fällen zur Entwicklung und Erprobung neuer Techno logien und neuer Geschäftsmodelle im Rahmen der geltenden Vorschriften mit Hochschulen, Forschungseinrichtungen, Start-up-Unternehmen und anderen privaten Anbietern innovativer Mobilitätsangebote. (3) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung benennt eine Ansprechperson für Modellprojekte zu neuen Mobilitäts- und Logistikangeboten und richtet eine zentrale Pro- jektdatenbank für diese Modellprojekte ein.</p>	<p>§ 72 Baustellenkoordinierungspl attform (1) Zur effizienten Koordinierung von Baustellen wird durch die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung eine digitale Plattform eingerrichtet mit dem Ziel, die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur, auf die Umwelt und die Verkehrssicherheit zu minimieren. (2) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung wird ermächtigt, die Ausgestaltung der Baustellenkoordinierungspl attform sowie ihren sachlichen und räumlichen Geltungsbereich durch Rechtsverordnung zu bestimmen, einschließlich von Regelungen zum Aufbau und Betrieb der Plattform, zum Datenaustausch sowie zu den Nutzungsbestimmungen. In der Verordnung sollen Bauherren und Vorhabenträger verpflichtet werden, die erforderlichen Informationen zu ihren Bauvorhaben im öffentlichen Straßenland im Geltungsbereich der Baustellenkoordinierungspl attform digital auf der Plattform einzustellen und laufend zu aktualisieren; für</p>

		Verstöße sollen in der Verordnung zudem Geldbußen in Höhe von bis zu 50.000 € festgelegt werden. Geregelt werden soll auch, dass Anträge für die Nutzung des öffentlichen Straßenlandes für Bauvorhaben nur noch digital über diese Plattform gestellt werden dürfen.
	§ 73 Finanzierung und Fördermittel Zur Finanzierung der Planung, Organisation, Ausgestaltung und Durchführung dieses Abschnittes stellt das Land Berlin Personal- und Sachmittel nach Maßgabe der Haushaltsgesetze zur Verfügung. Dabei sind auch Mittel aus Bundes- und europäischen Förderprogrammen zur Förderung heranzuziehen	§ 73 Finanzierung von Maßnahmen der Neuen Mobilität Zur Finanzierung der Planung, Organisation, Ausgestaltung und Durchführung dieses Abschnittes stellt das Land Berlin Personal- und Sachmittel nach Maßgabe der Haushaltsgesetze zur Verfügung. Dabei sind auch Mittel aus Bundes- und europäischen Förderprogrammen zur Förderung heranzuziehen.
	Abschnitt 7: Übergangsbestimmungen	Abschnitt 7: Übergangsbestimmungen
§ 69 Übergangsbestimmungen	§ 74 Übergangsbestimmungen	§ 74 Übergangsbestimmungen
Verkehrsspezifische Planwerke, deren Planungsprozess vor Inkrafttreten dieses Gesetzes begonnen wurde, können von den Vorgaben dieses Gesetzes abweichen, wenn sich andernfalls gravierende Verzögerungen bei der Erstellung und Verabschiedung des Planwerks ergeben.	unverändert	unverändert