

## Änderung des allgemeinen Teils im Berliner Mobilitätsgesetzes

Das Berliner Mobilitätsgesetz, das als Artikel 1 des Gesetzes zur Neuregelung gesetzlicher Vorschriften zur Mobilitätsgewährleistung vom 5. Juli 2018 (GVBl. S. 464) verkündet [nach Inkrafttreten Fußverkehrsabschnitt: und zuletzt durch das erste Gesetz zur Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes vom ... geändert] worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 2 wird nach Absatz 17 [nach Inkrafttreten Fußverkehrsabschnitt: 18] folgender Absatz ergänzt:

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

2. In § 4 Absatz 4 werden nach dem Wort „oder“ die Wörter „umwelt- und“ eingefügt.
3. In § 6 Absatz 3 Satz 1 werden die Wörter „Groß- und Schwerlasttransporte“ durch „Großraum- und Schwertransporte“ ersetzt. In Absatz 3 Satz 2 werden die Wörter „Großraum- und Schwerlastverkehr ist“ durch „Großraum- und Schwertransporte sind“ ersetzt.
4. § 7 Absatz 2 Nummer 3 wird nach dem Wort „sichern“ ein Komma eingefügt und folgender Halbsatz ergänzt:

„um den motorisierten Individualverkehr weitgehend zu reduzieren“.

5. In § 9 werden nach Satz 2 folgende Sätze ergänzt:

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

6. § 20 wird wie folgt geändert:

- a. Der folgende Absatz 7 wird nach Absatz 6 eingefügt:

„Um die Verkehrsmittel des Umweltverbundes im Sinne der Ziele dieses Gesetzes angemessen berücksichtigen zu können, soll die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems anhand personenbezogener Berechnungsmodelle ermittelt werden. Hierfür entwickelt die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung ein entsprechendes Berechnungsmodell.“

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

## **Abschnitt 5: Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs**

### § 60

#### Besondere Ziele der Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs

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

### § 61

#### Aufgaben und Zuständigkeiten für den Wirtschaftsverkehr

- (1) Das Land Berlin berücksichtigt die Belange des Wirtschaftsverkehrs im Sinne dieses Gesetzes bei allen Maßnahmen im öffentlichen Straßenland unter Abwägung mit anderen öffentlichen und privaten Belangen. Dies gilt insbesondere für die Bereitstellung von Flächen sowie bei verkehrsregelnden und verkehrslenkenden Maßnahmen.
- (2) Bei behördlichen Eingriffen im Bereich des gemäß § 16 Absatz 3 festgelegten Vorrangnetzes für den Straßenverkehr sind die Belange des Güterverkehrs besonders zu berücksichtigen. Einschränkungen des Güterverkehrs sind möglichst zu minimieren oder, soweit unvermeidbar, auszugleichen.
- (3) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung definiert unter Mitwirkung der für Wirtschaft zuständigen Senatsverwaltung Ziele und schafft Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung der für Berlin wichtigen multimodalen Umschlagplätze des Güterverkehrs sowie die notwendige Infrastruktur von Umschlagplätzen zur lokalen Ver- und Entsorgung.

- (4) Bei der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung wird unter Mitwirkung der für Wirtschaft zuständigen Senatsverwaltung eine Austauschplattform „Berliner Wirtschaftsverkehr“ eingerichtet. Zu ihren Aufgaben gehört insbesondere der regelmäßige Austausch zwischen den Akteuren des Wirtschaftsverkehrs mit den zuständigen Stellen aus Politik und Verwaltung. Die Austauschplattform „Berliner Wirtschaftsverkehr“ unterstützt die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung zudem in allen Fragen der Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs, unterbreitet Vorschläge und Anregungen und wirkt bei Fortschreibung des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzeptes mit. Die Akteure der Austauschplattform „Berliner Wirtschaftsverkehr“ sind zwischen der für Verkehr und der für Wirtschaft zuständigen Senatsverwaltungen und den Kammern, Innungen und Verbänden des Wirtschaftsverkehrs im Land Berlin abzustimmen und werden durch die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung benannt.

## § 62

### Sicherung von Flächen zur Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs

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

## § 63

### Liefer- und Ladeverkehrsflächen

- (1) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung erarbeitet unter Einbindung der Bezirke und der Austauschplattform Wirtschaftsverkehr einen Leitfaden für die Bedarfsermittlung von Liefer- und Ladeverkehrsflächen und definiert darin konkrete Qualitäts- und Quantitätskriterien für Liefer- und Ladeverkehrsflächen im öffentlichen Raum. Der Leitfaden ist zwei Jahre nach Inkrafttreten des zweiten Änderungsgesetzes vorzulegen.
- (2) Nutzungs- und Bedarfsänderungen für Liefer- und Ladeverkehrsflächen im Sinne des in Absatz 1 genannten Leitfadens werden regelmäßig nach fünf Jahren überprüft und die

ermittelten Bedarfe ausgewiesen. Bei der Bauleitplanung sind diese Ergebnisse entsprechend zu berücksichtigen.

- (3) Den Belangen des Wirtschaftsverkehrs soll bei der Planung und Einrichtung von Liefer- und Ladeverkehrsflächen Vorrang gegenüber der Einrichtung von Parkflächen für anderweitige Nutzungen gewährt werden. Dies gilt insbesondere für die im Rahmen der Überprüfung gemäß Absatz 2 identifizierten Schwerpunkträume.
- (4) Unbeschadet der vorstehenden Absätze hat die Einrichtung von Liefer- und Ladeverkehrsflächen vorrangig im privaten Raum zu erfolgen.

#### § 64

##### Stadtverträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs

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

#### § 65

##### Routennetz für Großraum- und Schwertransporte

- (1) Für Großraum- und Schwertransporte im Sinne des § 6 Absatz 3 wird ein Routennetz festgelegt.
- (2) Haupttrouten sind in ihrer Nutzbarkeit langfristig zu sichern. Diese sind instand zu halten, Bedarfe der Großraum und Schwertransporte bei der Neuerrichtung und Umgestaltung zu beachten. Das Land Berlin wirkt darauf hin, dass weitere Übergabepunkte für Großraum- und Schwertransporte in Nähe der Landesgrenzen eingerichtet werden.
- (3) Bei Einschränkungen im Routennetz erfolgt eine möglichst frühzeitige Information.
- (4) Das Routennetz für Großraum- und Schwertransporte wird auf Vorlage der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung unter Beteiligung der für Wirtschaft zuständigen Senatsverwaltung vom Senat beschlossen und ist zu veröffentlichen.

§ 66

Finanzierung von Maßnahmen zur Sicherung der Stadtverträglichkeit und Funktionsfähigkeit  
des Wirtschaftsverkehrs

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

## **Abschnitt 6: Entwicklung Neuer Mobilität**

### **§ 67**

#### **Besondere Ziele Neuer Mobilität**

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

### **§ 68**

#### **Öffentliche Plattform für verkehrsrelevante Daten**

- (1) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung schafft eine öffentliche Plattform für verkehrsrelevante Daten, mit der folgende Zwecke verfolgt werden:
  1. Die Plattform soll den zuständigen öffentlichen Stellen dazu dienen, Daten verfügbar zu machen und abzurufen, mit denen der Verkehr im Sinne einer stadtverträglichen Mobilität gesteuert werden kann.
  2. Es soll eine umfassende Datengrundlage insbesondere für die Verkehrssteuerung, Verkehrsbeeinflussung, Planung und Angebotsentwicklung geschaffen werden. Verkehrsrelevante Daten sollen dafür in einem interoperablen Daten- und Informationssystem gebündelt für den Austausch zwischen verschiedenen Stellen verfügbar gemacht werden.
  3. Regelungen zur Bereitstellung und zum Austausch von Verkehrsdaten sollen Vertrauen und Klarheit schaffen und bei der Nutzung der Daten Missbrauch und Wettbewerbsverzerrung vermeiden.
  4. Mittels eines öffentlich zugänglichen Datenportals sollen verkehrsrelevante Daten der Allgemeinheit zugänglich und zur Nutzung für kommerzielle oder nichtkommerzielle Zwecke (Weiterverwendung) verfügbar gemacht werden.
  5. Vertrauliche Daten sollen in einem nicht öffentlich zugänglichen Bereich der Plattform den jeweils zuständigen öffentlichen Stellen verfügbar gemacht werden und diesen

insbesondere als Planungsgrundlage oder zur genehmigungsrechtlichen Kontrolle zur Verfügung stehen.

6. Die Open Data-Strategie des Landes Berlins soll im Rahmen der geltenden Vorschriften unterstützt werden.
- (2) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung schafft hierfür die strukturellen Voraussetzungen (technisch, organisatorisch, personell, finanziell und rechtlich) und beachtet dabei die folgenden Rahmenseetzungen und Grundsätze:
1. Bei der Entwicklung der öffentlichen Plattform soll eine Abhängigkeit von einzelnen Anbietern für den Aufbau und den laufenden Betrieb der Plattform vermieden werden.
  2. Die Plattform wird entsprechend der verschiedenen Zwecke und Zugriffsbereiche modularisiert aufgebaut.
  3. Der EU- und bundesrechtliche Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern wird beachtet; insbesondere das Intelligente Verkehrssysteme Gesetz, die Richtlinie 2010/40/EU und die auf dieser Richtlinie basierenden delegierten Verordnungen der Europäischen Kommission.
  4. Standardisierte Schnittstellen und Kommunikationsverfahren werden an die Vorgaben und Verfahrensweisen des nationalen Zugangspunktes gemäß § 2 Nr. 11 Intelligente Verkehrssysteme Gesetz angepasst.
  5. Bei Planung und Umsetzung werden Schnittstellen zu anderen landeseigenen Datenplattformen mitberücksichtigt, insbesondere zu dem zentralen Datenportal gemäß § 13 des Berliner E-Government-Gesetzes.
- (3) Verkehrsrelevante Daten sind alle statischen, semi-dynamischen und dynamischen Daten mit verkehrlicher Relevanz, insbesondere Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten im Sinne des Intelligente Verkehrssysteme Gesetzes sowie weitere Daten, die für verkehrliche Belange eine Bedeutung haben können.
- (4) Folgende verkehrsrelevante Daten können der Allgemeinheit über das Datenportal zugänglich gemacht werden:
7. Beförderungsentgelte und -bedingungen gemäß §§ 39 und § 51 des Personenbeförderungsgesetzes sowie Fahrpläne gemäß § 40 des Personenbeförderungsgesetzes, Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen (Tarife) gemäß § 12 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und Fahrgastinformationen gemäß § 12a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.
  8. Verkehrsrelevante Daten, die bei öffentlichen Stellen des Landes Berlin vorliegen, soweit insbesondere der Schutz personenbezogener Daten und der Schutz von Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen oder der Schutz besonderer öffentlicher Belange sowie der Schutz von behördlichen Entscheidungsprozessen nicht entgegenstehen. Für die Beurteilung und Abwägung gelten die §§ 6 ff. des Berliner Informationsfreiheitsgesetzes entsprechend..
  9. Verkehrsrelevante Daten, zu deren öffentlicher Bereitstellung über das Datenportal eine private Stelle als Auflage in einem Zulassungs-, Genehmigungs- oder Zuwendungsbescheid oder im Rahmen eines Vertrages verpflichtet wurde.

10. Weitere verkehrsrelevante Daten, die von privaten Stellen zur öffentlichen Bereitstellung über das Datenportal verfügbar gemacht werden.
- (5) Folgende vertrauliche Daten mit verkehrlicher Relevanz können in einem nicht öffentlich zugänglichen Bereich der Plattform mit abgestuften Zugriffsberechtigungen zugänglich gemacht werden:
    1. Vertrauliche verkehrsrelevante Daten, die bei öffentlichen Stellen des Landes Berlin vorliegen.
    2. Verkehrsrelevante Daten, zu deren vertraulicher Bereitstellung im nicht öffentlich zugänglichen Bereich der Plattform eine private Stelle als Auflage in einem Zulassungs-, Genehmigungs- oder Zuwendungsbescheid oder im Rahmen eines Vertrages verpflichtet wurde.

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

- (6) Die verkehrsrelevanten Daten sollen von der jeweiligen datenliefernden öffentlichen oder privaten Stelle in einem maschinenlesbaren Format verfügbar gemacht werden. Die Stellen sollen eine geeignete Schnittstelle zur öffentlichen Plattform vorhalten und einen regelmäßigen Datenaustausch der verkehrsrelevanten Daten sicherstellen.
- (7) Die Weiterverwendung von über das Datenportal allgemein zugänglichen Daten richtet sich nach dem Informationsweiterverwendungsgesetz des Bundes.
- (8) Die Regelungen der Datenschutz-Grundverordnung, des Bundesdatenschutzgesetzes, des Berliner Datenschutzgesetzes und spezialgesetzliche Bestimmungen zum Datenschutz bleiben durch diese Regelungen unberührt.
- (9) Die Vorgaben des Berliner E-Government-Gesetzes und der auf dessen Grundlage erlassenen Rechtsverordnungen sind auf die vorstehenden Absätze entsprechend anzuwenden.
- (10) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung wird ermächtigt, das Weitere durch eine Rechtsverordnung festzulegen. Dazu gehören unter anderem konkrete Festlegungen zu dem Aufbau und dem Betrieb der Plattform. Anforderungen an die Barrierefreiheit sind dabei zu berücksichtigen. Festlegungen zum Datenaustausch sollen das Verfahren sowie die Art, den Umfang, die Form und die Formate der Daten bestimmen. Nutzungsbestimmungen sollen insbesondere den Umfang der Nutzung, die Nutzungsbedingungen sowie Gewährleistungs- und Haftungsausschlüsse regeln.

## § 69

### Innovationsfördernde Rahmenbedingungen

- (1) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung definiert und veröffentlicht Ziele für Modellprojekte zu innovativen Mobilitätsangeboten und benennt eine Ansprechperson für die Begleitung, Erprobung, Beratung und Bewertung dieser Angebote. Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung richtet zudem eine zentrale Projektdatenbank ein.

- (2) Weitere öffentliche Stellen, die durch ein Modellprojekt nach Absatz 1 betroffen sind, werden in die Begleitung, Erprobung, Beratung und Bewertung miteinbezogen.
- (3) Das Land Berlin unterstützt und fördert innovative Mobilitäts- und Logistikangebote im Rahmen der geltenden Vorschriften und unter Berücksichtigung der Ziele aus §§ 3 bis 15 dieses Gesetzes.

## § 70

### Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs

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

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

- (2) Bei Erweiterung und Neubau von Quartieren sind Mobilitätskonzepte zu entwickeln, die die vorrangige Erschließung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes im Sinne von § 7 Absatz 2 Nummer 3 sicherstellen. Von Vorhabenträgern entwickelte Mobilitätskonzepte bedürfen vor einer entsprechenden Bauleitplanung der Prüfung und Bestätigung durch die zuständige Bezirks- oder Senatsverwaltung. Die bestätigten Konzepte sind Grundlage für entsprechende Festsetzungen in Bebauungsplänen und für städtebauliche Verträge. Die zuständigen Stellen orientieren sich bei der Prüfung und Entwicklung an einem von der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung erarbeiteten Leitfaden für Mobilitätskonzepte.

## § 71

### Nachhaltiges Parkraummanagement

- (1) Um den begrenzten öffentlichen Raum effizient und stadtverträglich zu nutzen, soll die Parkraumbewirtschaftung im Land Berlin auf Gebiete mit Parkdruck ausgeweitet, eine konsequente Überwachung sichergestellt und Flächen für den ruhenden Verkehr schrittweise reduziert werden. Beim Rückbau von Flächen des ruhenden Verkehrs zur Förderung des Umweltverbundes ist eine Bewirtschaftung der restlichen Flächen des ruhenden Verkehrs ebenfalls zu prüfen.
- (2) Vorhandene Flächen des ruhenden Verkehrs sind räumlich gerecht zu bewirtschaften. Die zuständigen Stellen orientieren sich dabei an einem von der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung erarbeiteten Leitfaden zur Parkraumbewirtschaftung.
- (3) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung entwickelt unter Mitwirkung der für Stadtentwicklung zuständigen Senatsverwaltung sowie den Bezirken Vorgaben für die Schaffung von Stellplatzflächen und deren qualitativen Anforderungen für unterschiedliche Nutzungsanforderungen als Grundlage der Bauleitplanung, die den in §§ 3 bis 15 und § 67

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

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

## § 72

### Finanzierung von Maßnahmen der Neuen Mobilität

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

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