



Anlage 1: Stellungnahme zu den Eckpunkten „Neue Mobilität und Wirtschaftsverkehr im Berliner Mobilitätsgesetz“

Die IHK Berlin hat im Rahmen der Stakeholder-Fachgespräche mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz im Sommer 2019 der Politik für den Wirtschaftsteil im Mobilitätsgesetz einen konkreten Gesetzesvorschlag unterbreitet. Diese Anlage ist Bestandteil einer gemeinsamen Stellungnahme von IHK Berlin, Handwerkskammer Berlin, Unternehmensverbände Berlin-Brandenburg e.V., Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e.V., Fachgemeinschaft Bau Berlin-Brandenburg e.V., Handelsverband Berlin-Brandenburg e.V., Bauindustrieverband Ost e.V., Verband Verkehr und Logistik Berlin und Brandenburg e.V. und ADAC Berlin-Brandenburg e.V. zum Eckpunktepapier „Neue Mobilität und Wirtschaftsverkehr“.

Abschnitt 5 „Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs“

§ 60 Besondere Ziele der Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs

- (1) Das Land Berlin hat eine an den Zielen der §§ 3 bis 18, an den auf den Wirtschaftsverkehr bezogenen Zielen und Vorgaben des StEP Mobilität und Verkehr sowie an den besonderen Zielen zur Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs der nachfolgenden Absätze 2 bis 4 ausgerichtete Förderung des Wirtschaftsverkehrs sicherzustellen.
- (2) Die Förderung des Wirtschaftsverkehrs ist daran auszurichten, die Ver- und Entsorgung in Berlin im Zusammenspiel mit den anderen Verkehrsmitteln auch bei wachsender Bevölkerungszahl zu gewährleisten.
- (3) Der Güterverkehr soll seine Ziele in ganz Berlin auf direkten und zusammenhängenden Wegen erreichen können. Der für den Wirtschaftsverkehr effektiv nutzbare und ohne Hindernisse zur Verfügung stehende Raum soll einen für die Belange des Wirtschaftsverkehrs ausreichenden Anteil am Straßenraum erreichen. Dies ist insbesondere bei der Neuanlage und Umgestaltung von Straßen und Plätzen zu berücksichtigen. Die Gestaltung, Ausstattung und Unterhaltung der Straßenverkehrsnetze soll erfolgreiche unternehmerische Tätigkeiten in Berlin ermöglichen und unterstützen.
- (4) Dauerhafte Eingriffe und Veränderungen der Straßenverkehrsinfrastruktur sollen grundsätzlich keine Verschlechterung der verkehrlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen für den Wirtschaftsverkehr herbeiführen. Bei temporären Eingriffen sind Beeinträchtigungen des Wirtschaftsverkehrs möglichst zu vermeiden. Die besondere Bedeutung des Wirtschaftsverkehrs für die Ver- und Entsorgung Berlins ist bei allen begleitenden verkehrsregelnden und verkehrsordnenden Maßnahmen zu berücksichtigen. Bei Eingriffen im Bereich des gemäß § 16 festgelegten Vorrangnetzes für den Straßenverkehr sind die Belange des Wirtschaftsverkehrs besonders zu berücksichtigen. Im Falle unvermeidbarer Einschränkungen des Wirtschaftsverkehrs sollen geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um auftretende Störeinflüsse auszugleichen oder zu minimieren.

§ 61 Gewährleistung sicherer Belieferung mit Liefer- und Ladezonen

- (1) Die direkte Belieferung von Wirtschaftseinheiten soll gewährleistet werden. Dazu sollen in allen Hauptverkehrsstraßen und Haupteinzelstraßen in ausreichendem Maß bedarfsgerechte Liefer- und Ladezonen eingerichtet werden. Vorzugsweise sollen direkt an ÖPNV-Haltestellen angrenzende Standorte gewählt werden.
- (2) Die Liefer- und Ladezonen sollen in ihrer Ausführung auch für Lkw mit einer zulässigen Gesamtmasse größer 7,5t nutzbar sein. Die Anordnung einer Liefer- und Ladezone kann befristet werden und hat in diesem Fall eine Verlängerungsoption für den Fortbestand des Bedarfs zu enthalten.
- (3) Konkrete Qualitäts- und Quantitätskriterien der Liefer- und Ladezonen sind im Rahmen des IWK aufzustellen. Für die regelmäßige Bedarfserfassung, Anordnung, Einrichtung und Freihaltung der Liefer- und Ladezonen stellt das Land Berlin ausreichend Personal- und Sachmittel nach Maßgabe der Haushaltsgesetze zur Verfügung.
- (4) Für die Beantragung der Einrichtung und Veränderung von Liefer- und Ladezonen durch Unternehmen mit Anliefer- und/oder Ladebedarf ist ein zügiges digitales Verwaltungsverfahren unter besonderer Beachtung des Beschleunigungsgebots durchzuführen.

§ 62 Einrichtung von anbieteroffenen Mikro-Depots für die City-Logistik

- (1) Zur effizienten und stadtverträglichen Feinverteilung von Kurier-, Express- und Paketlieferungen im Stadtgebiet ist ein flächendeckendes feinmaschiges Netz von anbieteroffenen Mikro-Depots aufzubauen. Der Zugang zu den Mikro-Depots ist allen Dienstleistern zu gewährleisten. Dazu werden in einem 3-km-Raster geeignete Standorte auf landeseigenen Flächen identifiziert, von denen die Feinverteilung per Lastenrad oder Elektro-Leichtfahrzeug erfolgen kann.
- (2) In den Mikro-Depots sollen Fahrzeuge einschließlich Lkw ohne Beschränkung der zulässigen Gesamtmasse entladen und Container aufgestellt werden können.

§ 63 Anfahrbarkeit von Gebäuden für Umzugstransporte, Baustellenbelieferung und Entsorgung

- (1) Zur Gewährleistung der direkten Anfahrbarkeit von Gebäuden für Umzugstransporte, die Baustellenbelieferung und für Entsorgungsfahrzeuge sollen bei der Umgestaltung von Straßenräumen regelmäßig geeignete Flächen vor Gebäuden berücksichtigt werden, deren temporäre Nutzung, z.B. durch Schuttcontainer oder Umzugswagen, nicht den ÖPNV oder den Radverkehr beeinträchtigen soll.
- (2) Das Genehmigungsverfahren für die befristete Anordnung soll digital, zügig und einheitlich durchgeführt werden.
- (3) Die Einhaltung von temporären Halteverboten soll gewährleistet werden.

§ 64 Ver- und Entsorgung zu Nachtzeiten

Beeinträchtigungen der Nachtruhe durch Ver- und Entsorgungsfahrzeuge sollen in Übereinstimmung mit den immissionsrechtlichen Vorgaben vermieden werden. Für lärmarme Antriebe, die in Verbindung mit geräuschmindernder Ausrüstung einen lärmarmen Betrieb gewährleisten, sollen Ausnahmeregelungen geschaffen werden. Dazu ist ein Katalog von Kriterien zu erarbeiten, mit denen ein störungsfreier Gesamtprozess sowie eine effiziente Ver- und Entsorgung gewährleistet werden und der Straßenraum in den Hauptverkehrszeiten entlastet wird.

§ 65 Baustellenkoordinierung und Einrichtungskontrolle

Die Infrastrukturbetreiber, Straßenbaulastträger und Träger der jeweils Eingriffe in den Straßenraum auslösenden Vorhaben sind verpflichtet, von ihnen geplante Baumaßnahmen im Straßenraum rechtzeitig vor der Durchführung und Terminierung zur Koordinierung anzumelden, um unnötige Einschränkungen der Leistungsfähigkeit der Verkehrsnetze zu vermeiden. Dazu steht die digital in die Datensysteme der zuständigen Bezirks- und Landesbehörden eingebundene Plattform „Baustellenatlas Berlin“ zur Verfügung.

§ 66 Großraum- und Schwerlasttransporte

- (1) Zur Erleichterung von Großraum- und Schwerlasttransporten im Sinne des § 6 Absatz 3 sind in ausreichender Zahl geeignete Übergabepunkte zwischen Berliner und Brandenburger Polizei- und Ordnungsbehörden an der Berliner Landesgrenze einzurichten.
- (2) Bei regelmäßigen und sicherheitstechnisch unkritischen Transporten ist zur Entlastung der Polizei- und Ordnungsbehörden grundsätzlich der Einsatz von Verwaltungshelfern zur Begleitung von Großraum- und Schwerlasttransporten zu ermöglichen.
- (3) Zur Schonung der vorhandenen Infrastruktur ist bis Ende 2022 eine Straßendatenbank aufzubauen, in der die Lichtraumprofile und die möglichen Belastungen aller einzelnen Netzelemente eines definierten Routennetzes für Großraum- und Schwerlasttransporte zusammengestellt werden. Die Straßendatenbank wird vom Land Berlin als zuverlässige Basis für die Planung von Großraum- und Schwerlasttransporten bereitgestellt und kontinuierlich gepflegt.

§ 67 Aufbau und Pflege einer Datenbasis zum Wirtschaftsverkehr

- (1) Zur Gewährleistung einer effektiven Ver- und Entsorgung der Stadt auch bei notwendigen Eingriffen in die Verkehrsnetze sollen Daten zu Quellen, Senken, Routen, Güterarten und Zwecke des Wirtschaftsverkehrs regelmäßig und zuverlässig erfasst und in einem nutzbaren digitalen Modell aufbereitet und bereitgestellt werden.
- (2) Zur Erhaltung und Entwicklung des notwendigen Maßes an Infrastruktur für einen stadtverträglichen Wirtschaftsverkehr ist die Weiterentwicklung der Berliner Verkehrsnetze auf der Basis öffentlich zugänglicher transparenter Verkehrsprognosen zu planen, die der zu erwartenden Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung Berlins Rechnung tragen. Die Prognose des Wirtschaftsverkehrs ist Grundlage für die Definition des Vorrangnetzes des Straßenverkehrs.
- (3) Das Land Berlin wird die Erforschung und Entwicklung von Lösungen für die „Smart City Logistik“ zur optimierten und stadtverträglichen Güterverkehrsabwicklung nach Maßgabe der Haushaltsgesetze finanziell fördern. Dazu soll ein Förderprogramm eingerichtet werden.

§ 68 Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs im Parkraummanagement

- (1) Betriebsvignetten und Ausnahmegenehmigungen für gewerbliche Nutzer sind ein fester Bestandteil des Berliner Parkraummanagements. Unternehmen werden auf begründeten Antrag Parkgenehmigungen in Form von Betriebsvignetten oder Ausnahmegenehmigungen für eine oder mehrere Parkzonen oder sog. Handwerkerparkausweise für alle betriebsnotwendigen Fahrzeuge erteilt.
- (2) Straßen, deren ruhender Verkehr durch geschäftlich oder dienstlich bedingte hohe Nachfrage von Kurzparkern und Lieferanten gekennzeichnet ist, werden aus dem Geltungsbereich von Parkraumbewirtschaftungsgebieten ausgenommen, um das Laden, Liefern und Kurzparken ohne Behinderung von ÖPNV und Radverkehr zu erleichtern und in den Wohngebieten Platz für Bewohnerparken zu schaffen.
- (3) Zur Freihaltung von Kurzparkzonen und Ladezonen von widerrechtlicher Nutzung sollen Lösungen für eine IT-gestützte Parkraumüberwachung entwickelt werden. Das Land Berlin soll sich gegenüber dem Bund für eine Erhöhung der Bußgelder für widerrechtliches Parken einsetzen und die Parkregelungen wirksam durchsetzen.

§ 69 Erleichterung des Wirtschaftsverkehrs an Knotenpunkten des Hauptstraßennetzes

- (1) Im Vorrangnetz des Straßenverkehrs wird die Steuerung der Lichtzeichenanlagen regelmäßig im Sinne eines durchgehenden Kraftfahrzeugverkehrs koordiniert. Durch Modernisierung der eingesetzten Signaltechnik sollen gleichzeitig Flexibilität, dynamische Verkehrsabhängigkeit und ÖPNV-Bevorrechtigung ermöglicht werden.
- (2) Um den Konflikt der Verkehrsströme geradeausfahrender Radverkehr und rechtsabbiegender Kraftfahrzeugverkehr aufzulösen und die Sicherheit und den Verkehrsfluss an betroffenen Knotenpunkten zu verbessern, sollen an von beiden stark genutzten Kreuzungen im Wege eines Sofortprogramms ausgeweitete Radaufstellbereiche eingerichtet werden.
- (3) An besonders hoch belasteten Knotenpunkten des Hauptstraßennetzes soll der Wirtschaftsverkehr entsprechend seiner besonderen Bedeutung für die Ver- und Entsorgung der Stadt vor dem übrigen Kraftfahrzeugverkehr bevorrechtigt werden, insbesondere indem Lastkraftverkehr abschnittsweise zur Nutzung von Bussonderfahrstreifen durch die Erteilung entsprechender Ausnahmegenehmigungen berechtigt wird.

§ 70 Erreichbarkeit von Gewerbestandorten

- (1) Die Verkehrsanbindung der Berliner Zukunftsorte und weiterer wichtiger Industrie- und Gewerbegebiete soll entsprechend den ortsspezifischen aktuellen und künftigen Anforderungen verbessert werden, um die Wettbewerbsfähigkeit Berlins als Industrie- und Gewerbestandort zu sichern. Für die einzelnen Standorte sind Kataloge verkehrlicher Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen.
- (2) Zur Weiterentwicklung der für Berlin wichtigen Umschlagplätze zur Ver- und Entsorgung, insbesondere Häfen, Güterbahnhöfe, Luftfrachtterminals und weiterer Logistikflächen, sind Ziele und Umsetzungspläne zu definieren und umzusetzen.